

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. 24 maggio 2016



POLIZZE PROFESSIONALI

| | | | | | |
|-------------|----------|-------|------------------------------------------------------------|--------------------|---|
| Sole 24 Ore | 24/05/16 | P. 46 | Polizze professionali, occorre concordare la retroattività | Guglielmo Saporito | 1 |
|-------------|----------|-------|------------------------------------------------------------|--------------------|---|

CNF

| | | | | | |
|-------------|----------|-------|---------------------------------------------------------|------------------|---|
| Italia Oggi | 24/05/16 | P. 34 | L'avvocato espone il prezzo? Il Cnf vieta la pubblicità | Gabriele Ventura | 2 |
|-------------|----------|-------|---------------------------------------------------------|------------------|---|

PERITI INDUSTRIALI

| | | | | | |
|-------------|----------|-------|-----------------------------------------------------|----------------|---|
| Italia Oggi | 24/05/16 | P. 42 | Rilancio tecnici a rischio con la laurea abilitante | Angela Iuliano | 3 |
|-------------|----------|-------|-----------------------------------------------------|----------------|---|

MERCATO DEL LAVORO

| | | | | | |
|-------------|----------|-------|--------------------------------------|------------------|---|
| Sole 24 Ore | 24/05/16 | P. 11 | La motor valleya caccia di ingegneri | Ilaria Vesentini | 4 |
|-------------|----------|-------|--------------------------------------|------------------|---|

ECONOMIA

| | | | | | |
|---------------------|----------|-------|----------------------------------------------------------------|----------------|---|
| Corriere Della Sera | 24/05/16 | P. 30 | Pensioni flessibili, sul tavolo anche il riscatto della laurea | Lorenzo Salvia | 6 |
|---------------------|----------|-------|----------------------------------------------------------------|----------------|---|

AVVOCATI

| | | | | | |
|-------------|----------|-------|------------------------------------|--|---|
| Sole 24 Ore | 24/05/16 | P. 46 | Il Cnf incontra il Fondo monetario | | 7 |
|-------------|----------|-------|------------------------------------|--|---|

ENERGIA

| | | | | | |
|------------|----------|-------|---------------------------------------------------------------|------------|---|
| Repubblica | 24/05/16 | P. 26 | Addio all'oro nero Dopo settanta anni Erg diventa tutta verde | Luca Pagni | 8 |
|------------|----------|-------|---------------------------------------------------------------|------------|---|

INDUSTRIA 4.0

| | | | | | |
|-------------|----------|-------|----------------------------------------|----------------|----|
| Sole 24 Ore | 24/05/16 | P. 10 | Industria 4.0, l'Italia rincorre i big | Carmine Fotina | 10 |
|-------------|----------|-------|----------------------------------------|----------------|----|

| | | | | | |
|-------------|----------|-------|---------------------------------------------|--|----|
| Sole 24 Ore | 24/05/16 | P. 10 | Servono 5-6 miliardi di investimenti in più | | 12 |
|-------------|----------|-------|---------------------------------------------|--|----|

INFRASTRUTTURE

| | | | | | |
|-------------|----------|-------|----------------------------------|------------------|----|
| Sole 24 Ore | 24/05/16 | P. 15 | Minori costi per le grandi opere | Alessandro Arona | 13 |
|-------------|----------|-------|----------------------------------|------------------|----|

RIQUALIFICAZIONE ENERGETICA

| | | | | | |
|-------------|----------|-------|-----------------------------------------------------|--------------------|----|
| Sole 24 Ore | 24/05/16 | P. 47 | Il fornitore si può pagare con il credito d'imposta | Michele Brusaterra | 15 |
|-------------|----------|-------|-----------------------------------------------------|--------------------|----|

SALINI-IMPREGILO

| | | | | | |
|---------------------|----------|-------|---------------------------------------|---------------|----|
| Corriere Della Sera | 24/05/16 | P. 31 | Salini-Impregilo, la spinta degli Usa | Fabio Savelli | 16 |
|---------------------|----------|-------|---------------------------------------|---------------|----|

INDUSTRIA AEROSPAZIALE

| | | | | | |
|----------------------------------------|----------|-------|------------------------------------------------|----------------|----|
| Sole 24 Ore - Rapporti 24 / Impresa | 24/05/16 | P. 19 | Ordini verso il record Sfida sulla redditività | Gianni Dragoni | 17 |
|----------------------------------------|----------|-------|------------------------------------------------|----------------|----|

REGOLE COMUNI

| | | | | | |
|-------------|----------|-------|--------------------------------------------------------|--------------|----|
| Sole 24 Ore | 24/05/16 | P. 47 | Il regolamento detta legge sul «decoro architettonico» | Paolo Accoti | 18 |
|-------------|----------|-------|--------------------------------------------------------|--------------|----|

Responsabilità. Le clausole delle assicurazioni

Polizze professionali, occorre concordare la retroattività

Guglielmo Saporito

■ Nuova, forte attenzione sulle **assicurazioni dei professionisti**, per le incertezze sull'obbligatorietà della polizza e sui termini della copertura. Solo medici ed avvocati sono esenti dall'obbligo di assicurazione previsto, dall'agosto 2013, per tutte le categorie (articolo 5 del Dpr 137/2012 e articolo 3, comma 5 del Dl 138/2011). I medici potranno attendere due anni dall'entrata in vigore di un Dpr che è previsto dall'articolo 3, comma 5 del Dl 138, ma è ancora da emanare; gli avvocati possono attendere un decreto del ministero della Giustizia su condizioni e massimali di polizza (articolo 12, comma 5, legge 247/2012). Per le professioni tecniche e tutte quelle con albi, collegi o mero riconoscimento, non vi sono proroghe e chi non è assicurato incorrerebbe già oggi in un illecito disciplinare.

Il condizionale è d'obbligo perché il ritardo nell'assicurazione obbligatoria sembra giustificato da incertezze sull'intero meccanismo di copertura, confermate da una recente sentenza della Cassazione (Sezioni unite, 6 maggio 2016, n. 9140). Giudicando un'ipotesi di colpa medica, la Cassazione ha ritenuto che non vi possa essere rivalsa sull'assicurazione se l'evento che ha causato il danno sia antecedente la stipula della polizza e visia una clausola *claims made* (a richiesta fatta) di tipo impuro. Di frequente, infatti, la richiesta di danni (e la conse-

guente rivalsa dell'assicurato sulla compagnia assicuratrice) avviene a distanza di tempo dalla prestazione professionale, perché il danno non emerge contestualmente all'errore del professionista.

Rispetto all'atto professionale (progetto, calcolo, cura medica), la responsabilità contrattuale si prescrive in dieci anni, sicché è possibile che il professionista sia esposto a una richiesta di danni anche per prestazioni svolte anni prima, quando non aveva ancora sottoscritto una polizza di assicurazione o quando l'assicuratore era diverso da quello contrattualmente presente al momento della richiesta di manleva. La compagnia

assicuratrice che abbia stipulato una polizza con una clausola *claims made* di tipo impuro può, infatti, rifiutarsi di indennizzare un evento anteriore alla stipula.

Analoghi problemi possono verificarsi nel caso in cui la prestazione professionale che ha causato il danno sia avvenuta durante la validità del contratto, ma la richiesta di danni da parte del cliente giunga al professionista dopo l'estinzione della polizza se nel contratto non vi è un adeguato prolungamento di validità. Vi può quindi essere una carenza di copertura dovuta a clausole speciali, clausole che, secondo la Cassazione, fino ad oggi sono ammissibili nel rapporto tra singolo professionista e compagnia di assicurazione, anche se generano uno squilibrio tra diritti e

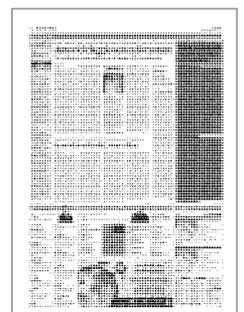
obblighi dei contraenti.

Ma, con l'introduzione per legge di un obbligo assicurativo, la Cassazione sottolinea come sia lo Stato a imporre ai professionisti di assicurarsi: in conseguenza, una clausola *claims made* impura (che indennizzi i soli eventi avvenuti durante la validità della polizza) non potrà più ritenersi legittima.

Lo Stato infatti dà rilievo alla figura del danneggiato (il cliente), riconoscendo che la copertura danno da egli patito è di interesse generale, indipendentemente dai patti della polizza. Le convenzioni assicurative che saranno concordate a livello ministeriale dovranno quindi tener presente l'interesse della collettività dei clienti e quindi escludere le clausole che lascino i clienti stessi senza possibilità di indennizzo se il fatto illecito si è verificato al di fuori del periodo di efficacia del contratto di assicurazione, ma la richiesta avviene durante il corso di validità del contratto.

IL PROBLEMA

Nel caso di un medico le Sezioni unite hanno escluso la copertura dei danni causati prima della stipula



L'avvocato espone il prezzo? Il Cnf vieta la pubblicità

È vietata la pubblicità dell'avvocato che mette in primo piano il prezzo. Per di più se la tariffa è «infima» o «a forfait». Il Consiglio nazionale forense ritorna ancora una volta sulle liberalizzazioni introdotte dal decreto Bersani del 2006 in materia di tariffe e pubblicità ponendo due paletti agli iscritti all'albo: che la pubblicità informativa non sia «indiscriminata» e che i servizi professionali non siano offerti «a costi molto bassi ovvero determinati forfettariamente senza alcuna proporzione rispetto all'attività svolta». E il principio contenuto nella sentenza del Cnf n. 142/2015 pubblicata il 21 maggio scorso sul portale dedicato alla deontologia del Consiglio nazionale. In particolare, l'iscritto aveva pubblicato un box pubblicitario in un quotidiano con evidenza riservata in via quasi esclusiva e «palesamente suggestiva» al costo della prestazione offerta, violando così, secondo il Cnf, i generali principi di probità e decoro e lo specifico divieto di accaparramento della clientela con mezzi non idonei a fornire ogni adeguata informazione a soggetti che non sono necessariamente consapevoli rispetto alla natura e al valore della prestazione offerta. Quanto alla tariffa applicata, secondo la sentenza l'avvocato ha l'obbligo di informare il cliente anche in ordine ai costi delle prestazioni ed è tenuto a rispettare il principio di proporzionalità tra attività svolta e compensi pretesi. I costi predeterminati, quindi, non possono essere «molto bassi, dovendo parametrarsi l'adeguatezza del compenso al valore e all'importanza della singola pratica trattata e non già determinarsi forfettariamente senza alcuna proporzione all'attività svolta». Infine, la sentenza stabilisce che la pubblicità mediante la quale il professionista, per condizionare la scelta dei potenziali clienti, e senza adeguati requisiti informativi, offra prestazioni professionali, viola le prescrizioni normative nel momento in cui il messaggio viene formulato con modalità attrattive della clientela e con mezzi suggestivi e incompatibili con la dignità e con il decoro del professionista.

Gabriele Ventura



IL CASO DEI PERITI INDUSTRIALI

Rilancio tecnici a rischio con la laurea abilitante

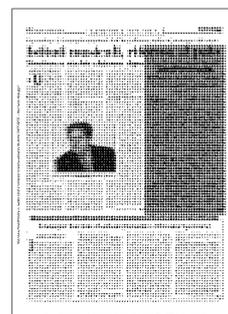
DI ANGELA IULIANO

Si incrina la riforma dei diplomi professionalizzanti voluta dal governo **Renzi**. La crepa al sistema disegnato solo lo scorso anno con la legge 107 si è generata in parlamento, e più precisamente al senato, dove, in sede di approvazione del disegno di legge di conversione in legge del decreto sulla funzionalità del sistema scolastico, è passata la norma che taglia i diplomi degli istituti tecnici e degli Its dai titoli utili per accedere all'esame di stato per la professione di perito industriale. È necessaria la laurea, almeno triennale, recita il provvedimento così come modificato da un emendamento del relatore e ora all'esame della camera per il via libera definitivo (oggi potrebbe essere posta la fiducia). L'emendamento originario era più ampio e richiedeva la laurea anche per geometri e periti agrari, che poi invece sono rimasti fuori. Garantita una fase transitoria di 5 anni che fa salvi i percorsi già avviati.

«**Tutto questo comporterà solo un percorso** di studi più lungo e più costoso, a differenza di quanto avviene all'estero, dove i titoli professionali garantiscono l'ingresso nel mondo del lavoro», attacca **Luigi Gallo**, deputato M5S in commissione cultura alla camera. «È assurdo», commenta **Sandra Castellucci**, docente dell'ITIS G. Galilei, «il nostro è un diploma abilitante che, con la riforma, dà ai nostri studenti conoscenze e competenze in uscita molto alte. I docenti delle università di Firenze e Siena, ad esempio, ce l'hanno riconosciuto osservando che sono maggiori conseguite nel biennio dell'università». Una formazione incrementata nella parte tecnica. «Delle 32 ore settimanali i nostri studenti ne fanno 8 di laboratorio in III, 9 in IV e 10 in V». A cui si aggiunge con l'obbligo dell'alternanza scuola-lavoro 400 ore di stage in azienda.

«**Solo con una laurea triennale il professionista** italiano non sarà discriminato rispetto a quello europeo e solo così potrà mantenere quell'autonomia e quella capacità di progettare che è il cuore della professione», è la posizione di **Giampiero Giovannetti**, presidente Cnpi, «dal momento che la formazione tecnica di livello secondario, tradizionale nostro punto di riferimento, è andata sempre più depauperandosi, risultando oggi del tutto inadeguata e non in linea con le norme europee».

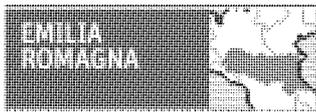
© Riproduzione riservata



Industria. Alle imprese modenesi dell'automotive servirebbero almeno 400 laureati all'anno ma il territorio ne offre appena un terzo

La motor valley a caccia di ingegneri

Il cluster hi-tech «vale» 10 miliardi di fatturato e compete con i colossi tedeschi



Ilaria Vesentini
MODENA

Alle imprese modenesi dell'automotive servono almeno 400 laureati ogni anno tra ingegneri e progettisti, ma il territorio ne offre appena un terzo (l'università di Modena e Reggio ne sforna 130). Un gap di risorse umane che si può stimare raddoppi allargando lo sguardo a tutta la Motor valley emiliana e si traduce in un gap competitivo che rischia di allontanare sempre più il polo emiliano dai grandi cluster europei dell'automotive - Stoccarda e Monaco in primis - in un'epoca di accelerazione tecnologica, tra digitale e sensoristica, in cui le competenze umane e la velocità di reazione sono i driver che fanno la differenza sui mercati.

È questo il dato più eclatante che emerge dallo studio di Alix Partners presentato a ieria Modena nel convegno "L'Emilia dei motori. Un modello per la crescita". Una ricerca promossa da Confindustria per capire plus e minus del distretto è diventata ieri l'occasione per lanciare un progetto di sistema capace di unire gli attori e valorizzare il ruolo della via Emilia, con epicentro a Modena, come polo d'eccellenza della filiera automobilistica in Europa. I numeri sono piccoli, se paragonati ai 90 miliardi di fatturato e ai 200 mila addetti del sistema industriale del Baden Wuerttemberg o ai 19 miliardi e 90 mila addetti del polo di Torino, ma non scalfiscono l'allure internazionale del polo, forte di una specializzazione nel premium senza pari al mondo: attorno ai quattro grandi brand Ferrari, Maserati, Alfa Romeo e Pagani (cinque se si considera anche Cnh) si crea un fatturato di 6,6 miliardi che salgono a 7,3 con le 190 aziende della subfornitura per circa 5 mila addetti complessivi. Si arriva a 20 mila addetti e a circa 10 miliardi di giro d'affari con Lamborghini, Ducati, Dallara, Toro Rosso, tutti nomi che non hanno

bisogno di presentazioni e che gravitano sulla via Emilia, non a caso chiamata la Terra dei motori: la regione contribuisce al 20% dell'export italiano di auto moto, il segmento in più forte crescita di tutto il manifatturiero emiliano (Unicredit e Prometeia proiettando un +10,5% di fatturato e un +18,3% di Ebitda per l'automotive in Emilia-Romagna da qui al 2017).

Numeri di un connubio straordinario tra tradizione e tecnologia che affonda nel territorio e in virtù del quale sono arrivati investimenti di grandi multinazionali come Audi e Bosch che non bastano però al polo emiliano per stare seduto sugli allorie guardare con serenità al futuro globale. «Abbiamo dato per scontato troppo a lungo il valore aggiunto della nostra vocazione nell'automotive, la materia prima non ci manca ma scontiamo una frammentazione produttiva e uno scollamento tra aziende e università che mina la

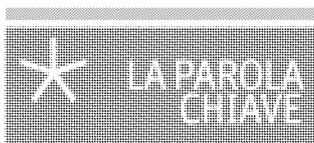
nostra capacità competitiva con i grandi distretti europei», sottolinea Valter Caiumi, presidente di Confindustria Modena, che assieme a Camera di commercio, Fondazione Cari Modena e Fondazione Democenter ha finanziato la ricerca e ha lanciato ieri la proposta di un tavolo permanente dell'automotive con Regione, Comune e Università. «Un tavolo che significa fare sistema per trasformare Modena nell'hub dei motori e punto attrattivo a livello mondiale non solo di imprese ma di competenze», ribadisce il primo cittadino Giancarlo Muzzarelli.

Proprio per plasmare tali competenze è stata proposta ieri dal rettore dell'UniMore Angelo Andrisano l'"Academy del veicolo", «un sistema formativo permanente con percorsi didattici non solo universitari, tra corsi triennali, master, dottorati, ma anche un'offerta post diploma per istituti tecnici». Perché quello che più manca nel territorio è la cinghia di trasmissione tra innovazione e impresa: «Le attività di ricerca congiunta università e Oem sono limitate ad ambiti specifici, non sono strutturate, neppure complementari e soffrono di investimenti inferiori rispetto all'estero», rileva Alix Partners citando la partnership Arena 2036 tra ateneo di Stoccarda, 12 aziende automotive e istituti indipendenti. Maserati ha concentrato a Modena il più grande centro R&D (800 ricercatori) ma lo ha fatto in solitaria.

«La Motor valley eccelle nel segmento premium ma questo implica in prospettiva una focalizzazione sempre più spinta sull'agglomerazione e non sulla scala, sull'allineamento continuo di linguaggi, specializzazioni e competenze per creare innovazione e trasferirla alla produzione. Solo come sistema integrato Modena avrà titolo per diventare leader di un processo aggregativo a livello nazionale ed europeo e candidarsi per una Academy di ingegneria e dei motori così come Parma sul food», conclude Patrizio Bianchi, assessore regionale Università, ricerca e lavoro.

UN POLITECNICO EUROPEO

Lanciato ieri il progetto di una Academy del veicolo per fare di Modena un polo di aggregazione hi-tech di competenze sui motori



Motor valley

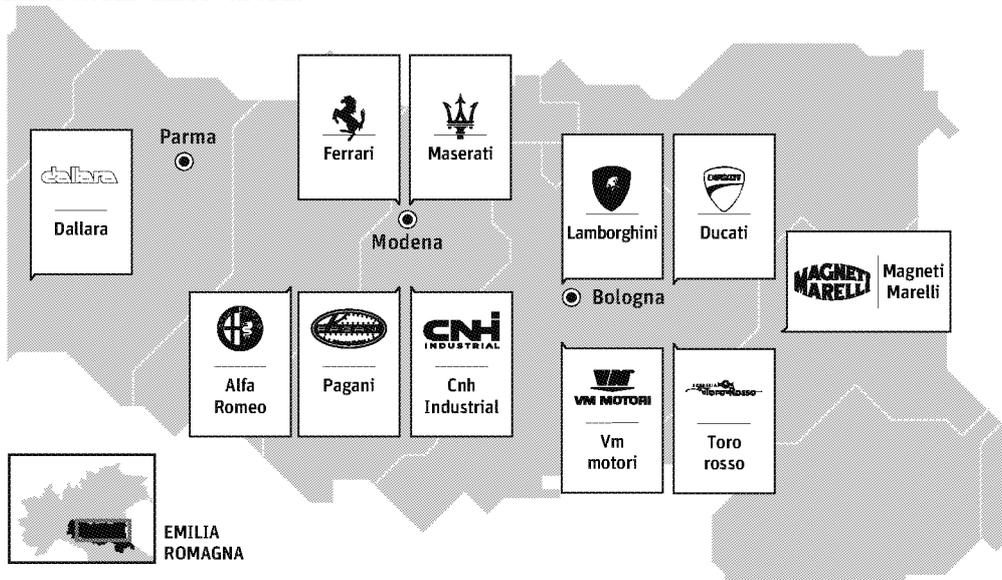
Il termine Motor valley è stato coniato una quindicina d'anni fa a Modena da Piero Blondi per indicare il territorio della via Emilia che va dalla Dallara di Parma agli autodromi di Misano e Imola, noto anche nel mondo come "Terra dei motori" per l'alta concentrazione di miti motoristici, tra aziende, musei e circuiti. Il cuore pulsa attorno ai marchi Ferrari, Ducati, Maserati e Lamborghini. Da 12 anni è un marchio registrato della Regione



© RIPRODUZIONE RISERVATA

La meccanica made in Italy invidiata nel mondo

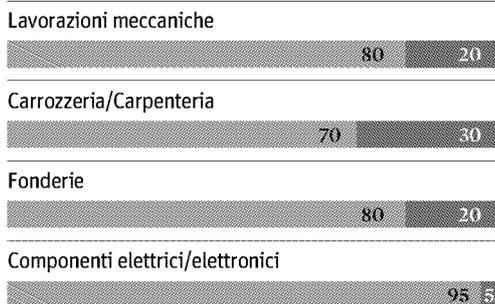
LA MAPPA DEL "LUSSO" HI-TECH



INTERNAZIONALITÀ DELLE IMPRESE *

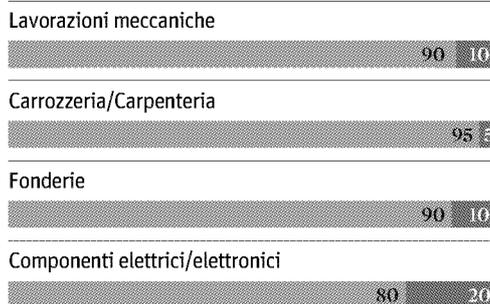
Quota export su fatturato totale (%)

■ Mercato interno ■ Export



Quota personale R&D su organico totale (%)

■ Personale non R&D ■ Personale R&D



(* Dichiaramenti dei responsabili dalle aziende intervistate estrapolate in funzione del settore di appartenenza
Fonte: Database Camera di Commercio di Modena; interviste con campione di imprese

Pensioni flessibili, sul tavolo anche il riscatto della laurea

L'ipotesi di scegliere non solo gli anni ma anche la somma da versare. Oggi incontro con i sindacati

Strategia

ROMA C'è un'altra forma di flessibilità delle pensioni che entra nel dossier allo studio del governo. Una novità che prende corpo alla vigilia dell'incontro di stamattina, su previdenza e lavoro, tra il sottosegretario alla presidenza del consiglio Tommaso Nannicini e il ministro Giuliano Poletti da una parte e i sindacati dall'altra. Il tema è quello del riscatto della laurea, cioè il versamento dei contributi per gli anni passati all'università in modo da avvicinare il momento della pensione.

L'idea è rendere flessibile anche il riscatto: potendo scegliere non solo il numero degli anni da recuperare, cosa possibile già oggi. Ma anche la somma da versare e quindi l'effetto sull'assegno futuro. Perché una mossa del genere?

Chi oggi è vicino dalla pensione e chiede il riscatto della laurea di solito si vede presentare un conto parecchio salato. E questo perché il calcolo viene fatto sulla base del suo stipendio attuale che, a fine carriera, tende a essere più alto. Chi chiede il conteggio, quindi,

spesso rinuncia all'operazione e resta al lavoro fino alla scadenza naturale. Rendere flessibile il riscatto significa slegare la somma da pagare dallo stipendio attuale, considerarla un versamento volontario di contributi. La strada potrebbe essere interessante per chi

preferisce lasciare il lavoro prima, anche accettando un assegno più basso. Non è detto che il riscatto flessibile venga agganciato direttamente all'Ape, l'anticipo pensionistico annunciato nei giorni scorsi da Matteo Renzi e di cui oggi Nannicini e Poletti parleranno con i segretari di Cgil, Cisl e Uil. La misura potrebbe essere inserita in un collegato alla Legge di Bilancio, cioè un provvedimento successivo che potrebbe contenere anche altre novità sulla previdenza.

Sull'Ape, al momento, il piano del governo resta l'uscita anticipata fino a tre anni con una penalizzazione sull'assegno fino al 4% per ogni anno di anticipo. Sul piatto, anche se tutto dipenderà dal disegno complessivo della legge di Bilancio, ci dovrebbe essere circa un miliardo di euro. Mentre un altro miliardo e mezzo potrebbe arrivare per il taglio strutturale del cuneo fiscale, cioè le tasse sul lavoro, sui nuovi contratti a tempo indeterminato.

Lorenzo Salvia
© RIPRODUZIONE RISERVATA

I profili



● In alto Giuliano Poletti, ministro del Lavoro. In basso, il sottosegretario Tommaso Nannicini

3

Nel piano allo studio è possibile anticipare la pensione fino a tre anni

4%

È la penalizzazione massima dell'assegno per ogni anno di uscita anticipata

AVVOCATI

Il Cnf incontra il Fondo monetario

Promozione dei sistemi alternativi alla giurisdizione affidati agli avvocati, per alleggerire il carico sui tribunali e recuperare l'indispensabile efficienza. Inoltre, disponibilità a condividere modifiche del processo civile che non si limitino al mero cambio di regole, ma che garantiscano una ragionevole aspettativa di recupero di efficienza. E, ancora, attenzione alla riforma delle procedure concorsuali, con attenzione particolare per allerta e composizione assistita della crisi. Sono alcune delle indicazioni che il Cnf (Consiglio nazionale forense) ha fornito nel corso di una riunione nella sede amministrativa con il rappresentante del Fondo monetario internazionale, Jose M. Garrido, a Roma per la periodica verifica dello stato della Giustizia in relazione alle aspettative di maggiore produttività del sistema Italia.



Addio all'oro nero Dopo settanta anni Erg diventa tutta verde

Garrone: «Non chiamateci petrolieri, saremo l'Eni dell'eolico»
Dal 2008 nelle rinnovabili 4 miliardi. Total non più strategica

LUCA PAGNI

MILANO. «In Italia ci possiamo ormai considerare l'Eni del vento». A volte basta una semplice frase per descrivere una rivoluzione industriale: i Garrone sono nati petrolieri, mestiere che hanno esercitato per oltre 70 anni, ma negli ultimi dieci si sono riconvertiti completamente alle energie rinnovabili. Erano il numero tre in Italia nella raffinazione del petrolio (e nella stessa posizione con la loro rete di distributori di benzina), mentre ora sono in cima al podio per megawatt di elettricità prodotta grazie agli impianti eolici. Nell'Italia che si è divisa sul futuro degli idrocarburi da estrarre dai fondali marini, la famiglia genovese dei Garrone ha scelto da tempo da che parte stare. Edoardo, il presidente che è stato pure alla guida della Sampdoria, non nasconde la soddisfazione di aver saputo vederci lungo: «Leggiamo che ora molti gruppi petroliferi, anche di livello mondiale, investono nelle rinnovabili. Ci fa piacere, vuole dire che avevamo visto giusto qualche anno fa». Una trasformazione che nel giro di un paio di stagioni - ed è la notizia di ieri - potrebbe addirittura portarli a vendere l'elettricità a milioni di famiglie italiane: il marchio Erg è stato associato per anni al pieno della benzina e dal 2018, con la completa liberalizzazione del settore, potrebbe comparire sulla busta della bolletta della luce.

Non è stato un passaggio facile quello dall'oro nero alla green

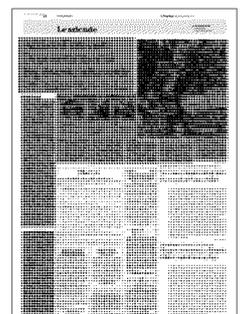
Negli ultimi sei anni sono entrati 3,6 miliardi da dismissioni e ne sono stati reinvestiti 3,9

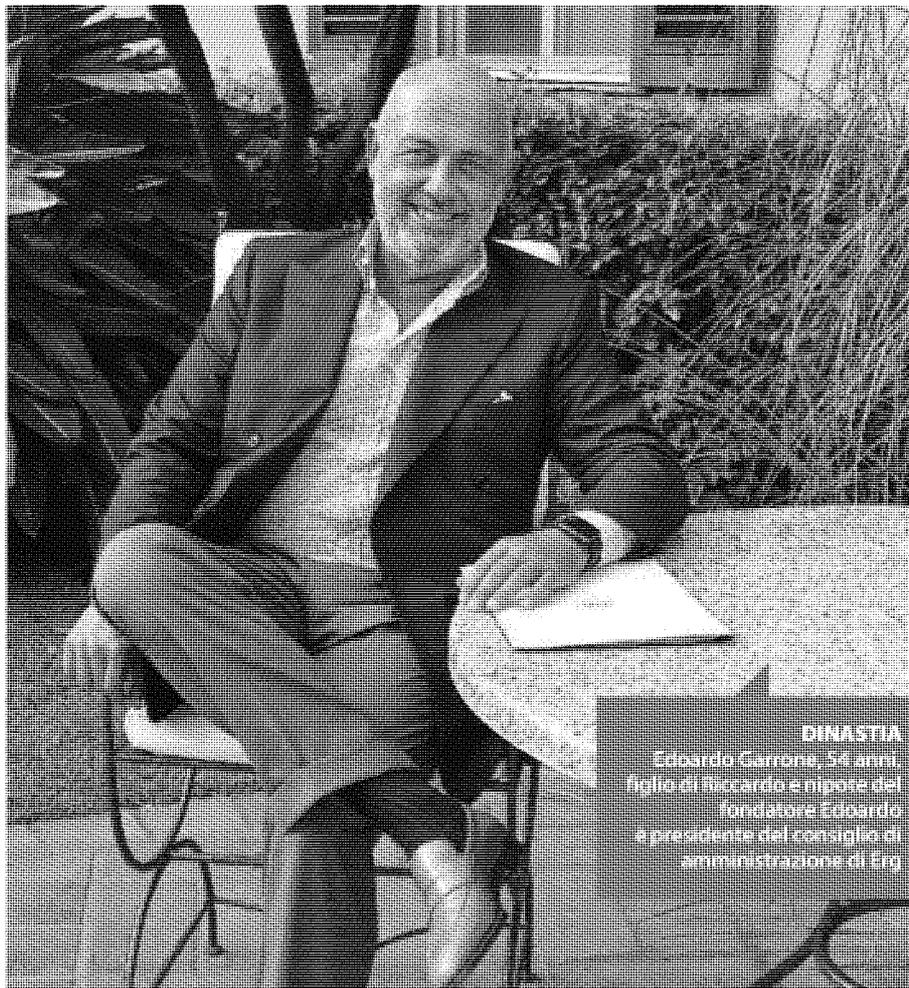
economy. Da inquinatori a sostenitori - al fianco di Legambiente, come avvenuto di recente - di una politica del governo più favorevole all'energia eolica. Perché, raccontano i due fratelli Edoardo e Alessandro (il vice-presidente esecutivo), non è stato facile convincere il padre, Riccardo, che ereditò il gruppo dal genitore, Edoardo pure lui, che fondò il gruppo nel 1938 e iniziò l'attività di raffinatore con l'impianto di San Quirico nel capoluogo ligure subito dopo la guerra, cui si sarebbe poi aggiunta la rete di distributori a metà anni '60 e il grande impianto siciliano di Priolo nel 1975. A Genova ricordano interminabili cda per far accettare alla famiglia la proposta avanzata dal colosso petrolifero russo Lukoil. Non si trattava solo di chiudere con il passato, che pure aveva portato prosperità e ricche cedole ogni anno agli azionisti (dal 1997 Erg è anche quotata in Borsa). Ma anche di capire quanto fosse aleatoria la scelta di reinvestire quanto incassato nella nascente industria delle rinnovabili. «Solo ora che è andato tutto bene - ammette onestamente Ales-

sandro Garrone - possiamo dire di aver avuto ragione, ma solo ora...». Di sicuro, hanno avuto anche un po' di fortuna chiudendo la vendita a Lukoil per 2,5 miliardi a un passo dal crollo delle Borse e del fallimento Lehman.

Dalla cessione della raffineria e dalla joint venture con i francesi di Total, cui è andata la metà della rete dei distributori (e che i Garrone vorrebbero vendere se ci fosse una offerta adeguata), sono entrati nelle casse del gruppo in sei anni 3,3 miliardi. E ne sono stati reinvestiti 3,9, di cui la metà in Italia: ultimo acquisto, il complesso di sette dighe e 16 centrali idroelettriche in Umbria, messe in vendita per oltre 900 milioni dal gruppo tedesco E.on e di cui fa parte anche il complesso della cascata delle Marmore.

Ma oltre a essere il numero uno in Italia nell'eolico, i Garrone ora sono anche al settimo posto in Europa, con parchi dalla Bulgaria alla Scozia. Perché l'Italia non è abbastanza ventosa e negli ultimi anni l'assenza di una strategia del governo sta spingendo tutti gli operatori fuori dai confini: «Abbiamo ancora 400 milioni da investire nel piano al 2018 - sottolinea l'ad Luca Bettonte - ma sarebbe necessario avere regole più flessibili per la sostituzione degli impianti più vecchi: con le nuove tecnologie potremmo semplicemente mettere pale e rotoroli più efficienti e abbattere una parte di quelli più vecchi. Ma è impensabile che si debbano iniziare procedure da zero».

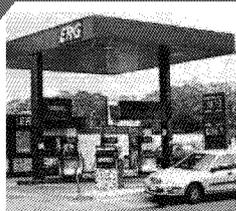




DINASTIA

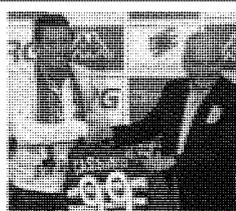
Edoardo Garrone, 54 anni, figlio di Riccardo e nipote del fondatore Edoardo è presidente del consiglio di amministrazione di Erg

LE TAPPE



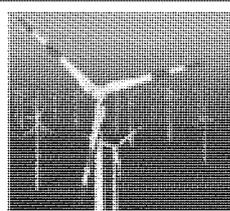
I DISTRIBUTORI

La rete di distributori di benzina Erg risale agli anni '60 e fu un'idea del fondatore Edoardo



IL CALCIO

Riccardo Garrone (in foto con Cassano) e Edoardo sono stati presidenti della Sampdoria



L'EOLICO

Erg è primo nell'eolico in Italia e settimo in Europa con impianti anche in Scozia e Bulgaria

Industria 4.0, l'Italia rincorre i big

L'indagine della Camera: unico grande Paese manifatturiero senza un piano per digitalizzare la produzione

Carmine Fotina
ROMA

La Germania ha anticipato tutti (nel 2011), poi è stata la volta di Usa e Danimarca (2012) e a seguire Australia, Belgio (2013), Svezia, Regno Unito, Olanda (2014), Giappone, Corea del Sud, Cina, India, Canada, Francia: così nella geografia dell'Industria 4.0, la cosiddetta quarta rivoluzione industriale dettata dalla digitalizzazione dei processi produttivi, l'Italia resta nelle ultime posizioni.

La prima sintesi dell'indagine conoscitiva avviata dalla commissione Attività produttive della Camera conferma il ritardo e l'urgenza di uno scatto in avanti, proprio mentre il nuovo ministro dello Sviluppo economico promette di aggiornare e lanciare il piano preparato dal governo nei mesi scorsi e ancora congelato. L'indagine è una piccola enciclopedia di dati e proiezioni, molte già solide e promettenti (sull'aumento della produttività ad esempio), alcune più incerte e controverse (l'impatto sull'occupazione).

Lo stato dell'arte

Per l'industria italiana la sfida è agganciare le Pmi, cuore del nostro sistema economico, a una trasformazione guidata per ora da grandi gruppi stranieri. «L'Italia - osserva un report dell'Osservatorio Smart Manufacturing del Politecnico di Milano - soffre un nuovo digital divide, causato dalla dimensione medio-piccola del nostro tessuto industriale, che rischia di non essere più competitivo rispetto alle grandi imprese, e alle filiere, che applicano con intelligenza il digitale ai processi industriali». Meno di un'azienda su due - rileva il Politecnico - è digitalizzata nello sviluppo di nuovi prodotti e in un'azienda su tre il parco macchine ha un'età media superiore a 20 anni. Secondo dati Fondazione Nord Est-Prometeia tra le società con ricavi superiori a 1 milione di euro solo il 13% utilizza l'Internet of things.

Confindustria, che ha partecipato all'indagine con Andrea Bianchi, direttore delle politiche industriali, evidenzia le possibilità di personalizzazione e "customizzazione" dei prodotti of-

ferte da Industria 4.0. Una svolta che, rendendo meno strategiche le variabili di costo, finisce per favorire quei fenomeni di reshoring che stanno riportando in Europa investimenti industriali in passato delocalizzati. Ma il salto di qualità richiede sensibilizzazione e informazione tra le imprese. «Alcune indagini - rileva Bianchi in audizione - ci dicono che Industria 4.0 potrebbe essere applicato all'interno di sette Pmi italiane su dieci. Tuttavia rileviamo che otto imprese su dieci hanno una scarsissima informazione sul tema».

Casi ed esempi pratici

La connessione tra miliardi di oggetti attraverso Internet - l'Internet of things - consente di generare e utilizzare big data (informazioni di enorme abbondanza, dettagliate e disponibili in tempo reale) nel ciclo produttivo e post vendita con impatti su logistica, fidelizzazione dei consumatori,

LE INCOGNITE

Le piccole e medie imprese chiamate ad agganciarsi a una trasformazione guidata dai grandi gruppi stranieri. Incerto l'impatto sull'occupazione

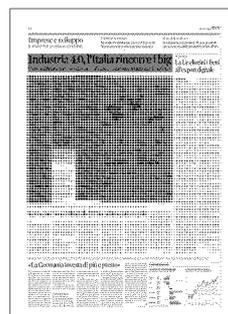
erogazione di servizi aggiuntivi, riduzione dei consumi energetici fino al 40% secondo gli studi più ottimistici. L'auto che si guida da sola, oggetto di uno storico accordo Google-Fca, è solo l'esempio più noto delle trasformazioni allo studio nell'automotive. Grandi gruppi come General Electric o Bmw hanno già trasformato la manutenzione da preventiva a effettivamente basata sull'utilizzo, la Würth sfrutta sensori per il riempimento automatico degli scaffali a magazzino. Nell'aeronautica - racconta Luca Beltramini, dell'Università di Genova - la Rolls Royce realizza motori aeronautici che comunicano in tempo reale dati relativi al loro utilizzo e all'usura rendendo possibile un modello di business in cui il produttore affitta i motori alla compagnia e ne cura la manutenzione.

Le stime

In questa fase, anche in termini di stime, la Germania è il punto di riferimento. Secondo Boston Consulting Group, l'applicazione di Industry 4.0 può muovere fino

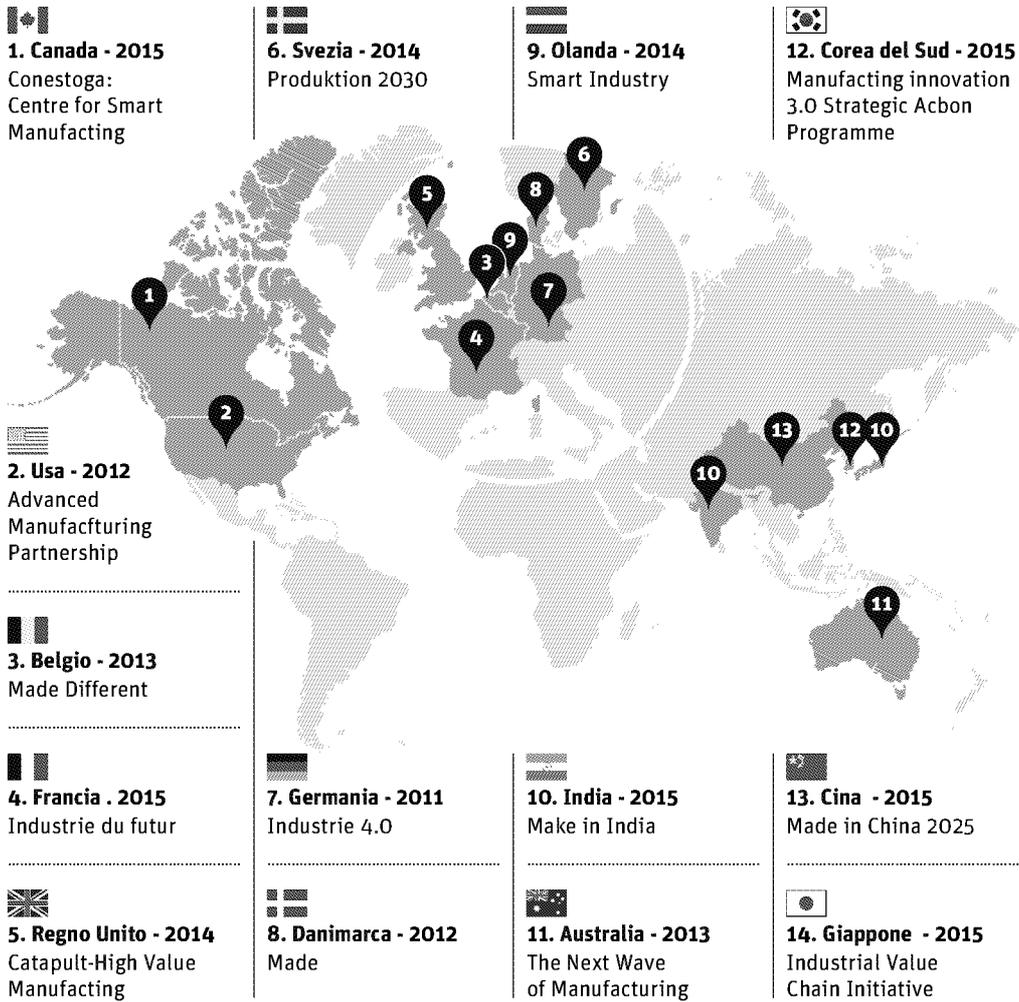
all'1,1% di Pil tedesco e 400mila nuovi posti di lavoro, determinando nei prossimi 15 anni un incremento della produttività tra il 5 e l'8%. Importare, adattandolo al nostro sistema, il modello in Italia potrebbe valere (stime Roland Berger) un incremento del valore aggiunto del manifatturiero di circa 40 miliardi in dieci anni.

Aprire una finestra sull'Industria 4.0 significa però valutarne anche gli aspetti critici: rischi legati all'utilizzo illegale delle informazioni, vulnerabilità dei sistemi produttivi rispetto a minacce informatiche esterne, possibili impatti negativi sui livelli occupazionali se non si accompagnerà il processo con una profonda formazione professionale e riqualificazione del capitale umano. Su quest'ultimo punto, è interessante proprio la visione della Germania: «È vero, tanti posti di lavoro non saranno più necessari - ha ammesso alla Camera Jan Siedentopp, coordinatore del progetto per il ministero dell'Economia tedesco - ma ne nasceranno tanti altri nei servizi o nell'It e nell'analisi dei dati».



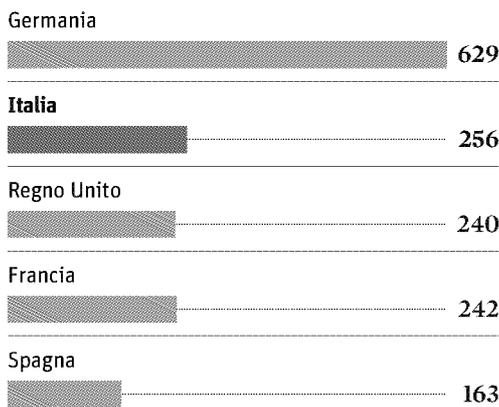
Noi e gli altri

I PIANI DEGLI ALTRI PAESI



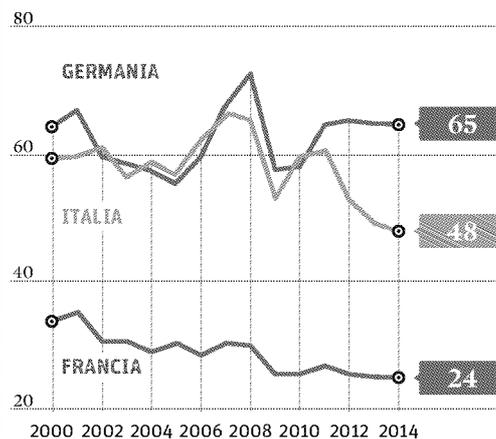
VALORE AGGIUNTO MANIFATTURIERO NEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI

Dati 2013 in miliardi di euro



INVESTIMENTI IN IMMOBILIZZAZIONI NEL SETTORE MANIFATTURIERO

Dati in miliardi di euro



Fonti: Ministero dello Sviluppo; Osservatorio Smart Manufacturing - Politecnico di Milano

Il gap da colmare. La stima di Roland Berger - In Germania risorse pubbliche per 300 milioni, il Giappone ha superato quota 500 milioni

Servono 5-6 miliardi di investimenti in più

ROMA

Per passare dalla teoria alla pratica potrebbero servire 5-6 miliardi di investimenti in più all'anno. Da diversi mesi è pronto il documento strategico del ministero dello Sviluppo economico su Industria 4.0, dal titolo "Manifattur@Italia". La presentazione del piano (anticipato dal Sole-24 Ore già lo scorso 4 novembre) è slittata più volte. Ora il neoministro Carlo Calenda ha deciso di revisionare il lavoro, dal taglio molto analitico, legandolo più strettamente alle policy e a una visione di maggiore internazionalizzazione del nostro sistema produttivo e valorizzazione del made in Italy.

La Commissione europea ha recentemente licenziato un piano da 50 miliardi, tra risorse pubbliche e private. Secondo la società di consulenza Roland Berger per l'Italia la trasformazione richiederebbe investimenti aggiuntivi di 5-6 miliardi l'anno da qui al 2030. Per Roberto Crapelli, a.d. di Roland Berger Italia, «un obiettivo non impossibile rispetto ai normali investimenti industriali, che sono tra i 20 e i 25 miliardi».

Tutto da definire, però, quale sarà il contributo pubblico, destinato probabilmente ad essere contenuto: in un certo senso solo una cornice per stimolare gli investimenti privati. La Germania, che conta attualmente circa 200 progetti di Industry 4.0, ha investito risorse pubbliche per circa 300 milioni creando 11 centri di com-

petenza al servizio degli imprenditori. Il Giappone - ha spiegato alla Camera Yosuke Nakayama, consigliere economico dell'ambasciata - finora ha superato quota 500 milioni.

Dal canto suo l'Italia - come emerge dalla prima versione del piano Manifattur@Italia - dovrà far leva su grandi capifiliera che siano capaci di aggregare piccole e medie aziende di fornitura in un progetto di digitalizzazione verticale. Il documento non citava esempi, ma è chiaro che si debba pensare ai principali indotti di fornitura come quelli di Finmeccani-

ca, Fincantieri, Telecom, Poste, Fiat. Dall'indagine della commissione Attività produttive della Camera sono già emersi tra l'altro gli elementi di un'avanguardia che sta anticipando i tempi: nel pubblico il cluster tecnologico "Fabbrica Intelligente", nato da un accordo di programma tra ministero dell'Istruzione e Regioni; nel privato la farmaceutica e l'agrifood, con iniziative che stanno avviando rispettivamente Farmindustria e Federalimentare.

Il lavoro svolto nei mesi scorsi dal Mise - e necessariamente da aggiornare - partiva da una rico-

gnizione dei ritardi italiani in termini di innovazione industriale e produttività rispetto ai nostri principali competitor. Passava poi in rassegna il gruppo di tecnologie abilitanti indispensabili per digitalizzare l'industria: la banda ultralarga, ovviamente, ma anche cloud computing, intelligenza artificiale, cybersecurity, Internet of things, stampa 3D, robotica avanzata. Su questa base di tecnologie andrà costruita una politica industriale mirata, che il piano sintetizzava in 12 misure che andavano da un credito di imposta rafforzato alla ricerca a facilitazioni per le fusioni e incorporazioni tra imprese, chiamate a crescere davvero per non restare a guardare.

C.Fo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL GOVERNO

Calenda al lavoro per aggiornare il documento strategico del ministero. Intanto la Ue ha licenziato un piano pubblico-privato da 50 miliardi



Infrastrutture. Il valore delle priorità si riduce da 107 a 90 miliardi di euro grazie alla «project review» su A3, Ionica, Alta capacità

Minori costi per le grandi opere

Oggi alla Camera il 10° Rapporto: in un anno completati interventi per 5 miliardi

Alessandro Arona
ROMA

■ L'operazione di "project review", la revisione progettuale richiesta dal nuovo Codice appalti sulle grandi opere, sta già producendo effetti misurabili: negli ultimi 12 mesi il costo delle infrastrutture strategiche prioritarie si è ridotto del 16,4%, da 107,8 a 90 miliardi di euro. Ridimensionamenti progettuali che arrivano soprattutto da Salerno-Reggio Calabria, 106 Ionica, alta capacità Verona-Padova.

Il dato emerge nel 10° Rapporto della Camera dei deputati sulle infrastrutture strategiche, che sarà presentato questa mattina (ore 9,30, diretta streaming) alla com-

NUOVO CODICE

La legge obiettivo è stata abrogata, anche se resta per le opere avviate e il nuovo piano (Dpp) arriverà solo nel 2017

missione Ambiente e Lavori pubblici di Montecitorio (a fianco del presidente Ermete Realacci ci saranno il Ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio e il presidente dell'Anac Raffaele Cantone). Il rapporto è elaborato dal Servizio studi della Camera insieme al Cresme, con la collaborazione di Anac e Istat.

Il tradizionale oggetto dello studio era l'attuazione del programma di infrastrutture strategiche (Pis) ma la legge obiettivo è stata abrogata dal nuovo Codice appalti (anche se si continua ad applicare alle opere già approvate). La nuova programmazione, d'altra parte, non c'è ancora: il Documento pluriennale di pianificazione (Dpp, articolo 201 Dlgs 50/2016) dovrà essere approvato dal Cipe entro il 19 aprile 2017. L'idea di fondo del Nuovo Codice, voluta dal Ministro

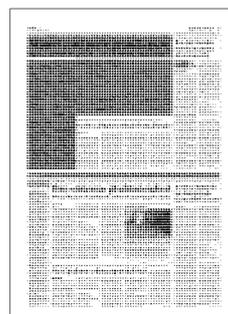
Delrio e attuata dal suo capo struttura Ennio Cascetta, è meno grandi opere fini a se stesse, selezione con analisi costi-benefici (mai fatta prima), programma unico e procedura ordinaria unica ("accelerata").

E "project review" dei progetti già in pista, cosa che già si vede nel primo anno di attività di Delrio. Il costo dell'ammodernamento della statale Ionica (in Calabria) è sceso da 20 a 4,2 miliardi di euro: niente più nuova autostrada a favore di un ammodernamento "low cost" con alcune tratte in variante. Stessa cosa sulla A3 Salerno-Reggio: via i progetti di nuove tratte per i 57 km mancanti, per tre miliardi di euro, e ok a un piano di manutenzione da un miliardo di euro, tutto finanziato. E Delrio sta lavorando anche alla tratta ad alta capacità ferroviaria Verona-Padova, dove per l'attraversamento di Vicenza i costi dovrebbero scendere da 1,7 a 0,7 miliardi.

Il rapporto continua a monitorare lo stato d'avanzamento delle grandi opere indicate come prioritarie negli ultimi 5-6 anni (1.008 lotti per un costo di 276,9 miliardi di euro), evidenziando che quelle completate sono salite da 306 a 317 nell'ultimo anno, per un valore di 4,916 miliardi di euro. Ma si concentra soprattutto sulle 25 opere (della "vecchia guardia") indicate come prioritarie da Delrio negli "Allegati" al Def: costo totale 90,1 miliardi, di cui 49,4 con contratto firmato o opere in corso. Tutte dovranno comunque finire nel nuovo Dpp, visto lo stato avanzato di approvazione, e il fardello da finanziare non è marginale: 30 miliardi di euro.

Rispetto alle priorità "vaste" degli ultimi anni la scelta tipologica appare netta: nelle priorità di Delrio strade e autostrade scendono dal 50,5 al 31,5% del costo totale, le ferrovie salgono dal 34,8 al 46%, le metropolitane dal 7,8 al 16,5%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Lo stato di avanzamento delle opere strategiche

Infrastrutture strategiche, confronto tra monitoraggi. In milioni di euro

| 9° Rapporto 31/12/2014 | | | 10° Rapporto 31/12/2015 | | |
|------------------------|--------------|----------------|-------------------------|--------------|----------------|
| | Numero | Costo | | Numero | Costo |
| Progettazione | 492 | 177.250 | Progettazione | 474 | 154.914 |
| In gara | 32 | 22.116 | In gara | 18 | 18.604 |
| Aggiudicati | 10 | 4.034 | Aggiudicati | 12 | 4.537 |
| Con contratto | 43 | 24.083 | Con contratto | 40 | 23.430 |
| In corso | 108 | 46.486 | In corso | 147 | 46.696 |
| Ultimati | 306 | 23.851 | Ultimati | 317 | 28.767 |
| Totale A | 991 | 297.820 | Totale A | 1.008 | 276.948 |
| Totale B * | 26 | 1.432 | Totale B * | 30 | 1.988 |
| TOTALE A+B | 1.017 | 299.252 | TOTALE A+B | 1.038 | 278.936 |

(*) Opere con contratto rescisso, dati non disponibili, lotti con avanzamento differente

Fonte: elaborazione CRESME Europa Servizi su dati Cipe, Mit, Anas Spa, Ferrovie dello Stato Spa, Regioni, altri soggetti attuatori

Riqualificazione energetica. Il nuovo meccanismo è ancora poco vantaggioso

Il fornitore si può pagare con il credito d'imposta

Michele Brusaterra

Il creditore per lavori di riqualificazione energetica effettuati su parti comuni condominiali può accettare in pagamento il credito spettante al singolo condomino (legge di Stabilità 2016). Il fornitore dovrà ricevere sempre da parte del condominio la ricevuta dell'avvenuto invio della comunicazione che quest'ultimo è tenuto a fare, in via telematica, all'agenzia delle Entrate. Per quanto riguarda l'utilizzo del credito, il fornitore ne potrà fruire in dieci quote annuali di pari importo a partire dal 10 aprile del prossimo anno, attraverso l'istituto della compensazione.

In altre parole, **il credito entrerà nel modello F24** per dieci anni e potrà abbattere tributi e contributi eventualmente dovuti dal fornitore stesso. L'eventuale eccedenza della quota di credito non utilizzata nell'anno potrà essere sfruttata negli anni successivi assieme alla quota parte dell'anno stesso. Se per esempio il credito ce-

duto ammontasse ad euro 5.000, la rata utilizzabile nel singolo anno da parte del fornitore risulta essere di 500 euro per dieci anni. Qualora in un determinato anno dovesse essere compensata solamente per 300, l'eccedenza di 200 risulterà utilizzabile nell'anno successivo assieme alla quota annuale di 500 riferita a quell'anno.

Allo stato attuale della normativa il fornitore non potrà in nessun caso chiedere a **rimborso** l'eventuale credito non compensato mentre nel caso in cui il credito utilizzato in compensazione nel singolo anno dovesse eccedere la quota spettante, l'agenzia delle Entrate provvede allo scarto immediato del modello F24 contenente l'esubero. Nel caso in cui, invece, il credito non risulti spettante, in tutto o in parte, in capo al condomino che l'ha ceduto, l'amministrazione finanziaria provvederà al recupero dell'importo solo nei suoi confronti, addebitando sia interessi che sanzioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Salini-Impregilo, la spinta degli Usa

Presentate le linee guida del gruppo al 2019: obiettivo 9 miliardi di fatturato in tre anni «Il 30% dei ricavi dagli Stati Uniti». In Etiopia la costruzione di una diga da 2,5 miliardi

MILANO È il primo piano industriale che tiene conto dell'acquisizione della statunitense Lane. È il primo piano che consente di tracciare un bilancio su che cosa ha significato la fusione tra Salini e Impregilo, soprattutto per il portafoglio ordini. È il piano che incorpora l'annuncio della costruzione di una nuova diga in Etiopia dal valore di 2,5 miliardi di euro. Un impianto idroelettrico che produrrà oltre 2.200 gigawatt annui consentendo al Paese di affermarsi tra i primi produttori di energia del continente africano.

A Londra ieri sono state diffuse le linee guida di che cosa intende realizzare Salini-Impregilo da qui al 2019. Gli obiettivi sono ambiziosi, considerando che il management stima una crescita del fatturato a nove miliardi di euro, contro i 6,1 attesi per il 2016. Il dato interessante è la bassissima esposizione domestica. Il 90% dei ricavi arriva già ora da oltre frontiera. A cui va aggiunta la crescita (attesa) negli Stati Uniti a seguito dell'acquisizio-

4

mila dipendenti italiani di Salini-Impregilo. L'obiettivo è di portarli a ottomila

Il profilo



● Pietro Salini, 56 anni, amministratore delegato di Salini-Impregilo, il primo gruppo italiano nel settore costruzioni dopo la fusione

● Il gruppo prevede per il 2019 un fatturato di oltre 9 miliardi

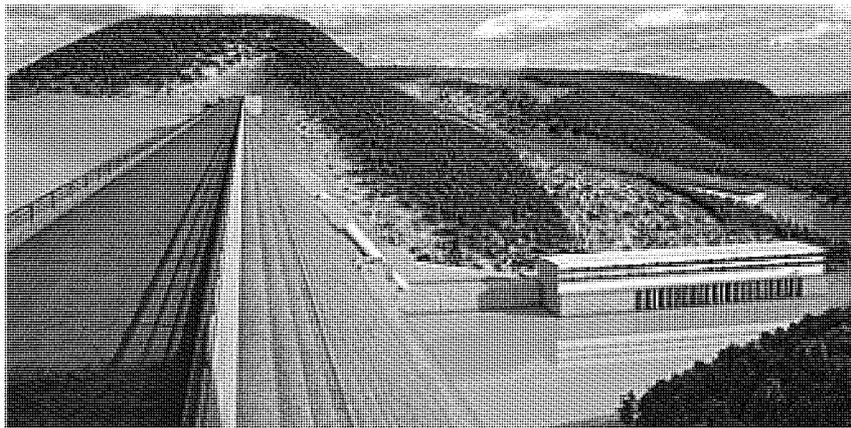
ne di Lane Industries, costruttore di autostrade e principale produttore di asfalto nel nord America.

L'anno in corso simbolicamente si appresta a diventare storico per il gruppo. Nel 2016 saranno consegnate tre importanti opere infrastrutturali, come il nuovo canale di Panama, l'impianto idroelettrico di Gibe III e il centro culturale della fondazione Stavros Niarchos che ospiterà il teatro dell'Opera di Atene. Ed è comin-

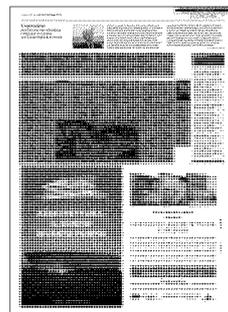
ciato sotto buoni auspici visto che Salini-Impregilo si è aggiudicata commesse per 4 miliardi di euro con progetti in fase di realizzazione negli Usa, in Brasile, Australia, Etiopia e Turchia. La parte del Leone ovviamente la recita la Lane. L'operazione da oltre 400 milioni di dollari, ha comportato già un multiplo di tre se consideriamo i lavori in cantiere, come la realizzazione della linea ferroviaria Purple Lane. Si tratta di un consorzio, in cui Lane ha una quota del 30%, che costruirà 21 stazioni per le contee di Montgomery e Prince George's nel Maryland. Lane si è anche aggiudicata la progettazione e la fattura dell'autostrada tra Port Access e Charleston nella Carolina del Sud. Ecco perché Pietro Salini, amministratore delegato di Salini-Impregilo, ieri ha confidato di «voler crescere negli Stati Uniti». L'obiettivo è portare questo mercato al 30% dei ricavi nel 2019. Salini tiene però a sottolineare che gli investimenti cresceranno anche in Italia. «Attualmente abbiamo nel nostro Paese oltre 4 mila dipendenti — dice Salini —. Contiamo di arrivare a ottomila in quattro anni, portando i ricavi Italia al 18% dall'attuale 11%». I riflettori da noi sono puntati sull'Alta velocità. Sulle tratte strategiche per il Paese come la Milano-Genova e la Verona-Padova. «Abbiamo avuto qualche ritardo», segnala Salini. Ma dal 2017 dovrebbero partire i cantieri.

Fabio Savelli

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il progetto Il rendering della diga che Salini-Impregilo realizzerà in Etiopia



Il comparto aerospaziale nel mondo

Ordini verso il record Sfida sulla redditività

Contratti al top per Boeing e Airbus, ora alla ricerca di più efficienza
Leonardo brinda alla maxi-commessa araba ma soffre negli elicotteri

di Gianni Dragoni

Le linee di produzione sono spinte al massimo. Quest'anno la produzione di jet per l'aviazione commerciale dovrebbe toccare un nuovo record, dopo i 1.397 aeroplani sfornati l'anno scorso dalle fabbriche di Seattle di Boeing (762 aerei) e da quelle di Tolosa e Amburgo di Airbus (635), i due giganti chesi contendono il mercato mondiale dei velivoli con oltre 100 posti.

Il portafoglio ordini è a livelli record, Boeing ha circa 5.800 aerei da costruire e Airbus 6.800. Queste cifre sulla carta assicurano una produzione fino a un orizzonte di otto-dieci anni. Eppure ci sono preoccupazioni per le nuove sfide cui sono sottoposti i giganti dell'industria. La prima riguarda il controllo dei costi, la capacità di aumentare la produzione a livelli mai raggiunti, la capacità di rendere profittevoli prodotti che, malgrado il successo commerciale, ancora infliggono perdite al costruttore.

È il caso del bireattore Boeing 787, oltre mille aerei venduti, soggetto però a problemi periodici; l'ultimo un difetto ai motori: almeno 150 aerei dovranno essere controllati entro sei mesi. La produzione del B787 è in perdita per Boeing e c'è pressione per incrementare il ritmo produttivo tenendo sotto controllo i costi. Pressione che si riflette anche sulla fabbrica Leonardo-Finmeccanica di Grottaglie, in Puglia, che produce il 14% della fusoliera del velivolo insieme a quella di Foggia.

Airbus ha il problema di rendere redditizio l'A350, il jet di lungo raggio lanciato per contrastare il successo del B787, mentre rimane un interrogativo sul futuro del superjumbo A380, che fatica a trovare nuovi clienti. Un contratto di 12 aerei con l'Iran in gennaio ha dato un po' di respiro al supe-

rjumbo. Emirates, il cliente più importante, incalza Airbus perché faccia una nuova versione più efficiente dell'A380.

La seconda sfida riguarda il rischio di un rallentamento degli ordini di nuovi aerei, dopo i picchi degli ultimi cinque anni. Già nel 2015 si è notato un calo. Airbus, che dal 2008 ha il primato degli ordini (superato solo nel 2012 da Boeing, però il costruttore americano è al primo posto per produzione e consegne), l'anno scorso ha dichiarato 1.036 ordini fermi, in diminuzione del 29% rispetto ai 1.456 del 2014. Boeing ha quasi dimezzato i nuovi contratti, da 1.432 a 768.

Si comincia a pensare che il boom nella domanda di jet passeggeri stia per esaurirsi. Il rischio è che si sia creata una bolla. Se ci fosse un peggioramento del ciclo dell'aviazione, dopo gli utili netti record nel 2015 di 33 miliardi di dollari di tutte le compagnie mondiali (stime Iata), diverse compagnie chiederebbero ai costruttori di rinviare le consegne di velivoli ordinati o potrebbero annullare i contratti.

Queste turbolenze si riflettono sui produttori di secondo livello (tra cui l'italiana Leonardo-Finmeccanica, che dall'anno prossimo si chiamerà solo Leonardo) e sulla catena dei fornitori, composta da aziende di piccole e medie dimensioni, essenziali ad alimentare il ciclo produttivo dei grandi.

Numerose piccole aziende, in Campania, in Lombardia, in Puglia, nel Lazio, lamentano un irrigidimento delle condizioni praticate da Leonardo-Finmeccanica, allungamenti dei tempi di pagamento fino a 160 giorni, decisioni di riportare all'interno commesse già affidate al fornitore con un orizzonte pluriennale. Di fronte a queste critiche l'amministratore delegato della società controllata dal ministero dell'Economia, Mauro Moretti, ha replicato: «Non possiamo essere schiavi dei fornitori».

Nei primi due anni di mandato Moretti si è concentrato prima sulla controversa dismissione del settore ferroviario, poi sulla riorganizzazione e il varo della Finmeccanica One Company, con l'assorbimento nella casa madre di gran parte delle attività delle controllate nell'aerospazio e difesa. Occorreranno ancora diverse messe a punto per rendere efficiente la nuova organizzazione, mentre Moretti va avanti nel taglio di costi, che prevede anche riduzione dei dirigenti, dei presidi all'estero e dell'organico per le ristrutturazioni. Anche gli investimenti, però, sono diminuiti.

Nel 2015 il gruppo ha presentato un bilancio in utile per 487 milioni di euro, su un fatturato di quasi 13 miliardi, effetto soprattutto delle plusvalenze per la vendita di Ansaldo Sts, che ha consentito di ridurre i debiti finanziari netti da 3.962 a 3.278 milioni. Gli ordini, però, sono calati di 296 milioni a 12.371 milioni (-2,3%), in un mercato favorevole per molti concorrenti. Per esempio la francese Thales ha chiuso il 2015 con un record di ordini, quasi 19 miliardi (+31% sul 2014). I ricavi sono aumentati del 4%, a 14,1 miliardi.

Gli ordini sono il lavoro e il fatturato del futuro. Alcuni sindacalisti hanno espresso preoccupazione per le fabbriche ex Alenia di Nola, Pomigliano, Foggia. Il maxi ordine firmato da Moretti per la vendita di 28 Eurofighter al Kuwait, circa 4 miliardi di valore, porterà ossigeno a diverse fabbriche, soprattutto l'ex Alenia a Torino, ma non copre tutte le esigenze della società. Adesso c'è anche un problema nel settore di punta, gli elicotteri. Dopo il calo di 646 milioni degli ordini nel 2015 per l'ex Agusta Westland, nel primo trimestre 2016 gli ordini di elicotteri civili e militari sono caduti, da 1.348 a 384 milioni. Per Leonardo-Finmeccanica la sfida sarà impegnativa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Regole comuni. Può essere imposto il rispetto delle linee estetiche dell'edificio

Il regolamento detta legge sul «decoro architettonico»

Opere vietate anche se conformi alle norme urbanistiche

Paolo Accoti

Il regolamento di condominio «contrattuale» (predisposto dal costruttore o dall'originario unico proprietario e allegato ai singoli atti di acquisto), al pari di quello adottato in assemblea con il voto favorevole di tutti partecipanti al condominio, può anche derogare alla disciplina imposta per legge, sia con riferimento ai beni comuni che alla proprietà privata dei singoli condòmini.

Quindi, secondo la Cassazione, un regolamento di condominio ben può dare una interpretazione più restrittiva del concetto di decoro architettonico, per come delineato dall'ultimo comma dell'articolo 1120 del Codice civile, per cui «sono vietate le innovazioni che possano recare pregiudizio alla stabilità o alla sicurezza del fabbricato, che ne alterino il decoro architettonico o che rendano talune parti comuni dell'edificio inservibili all'uso o al godimento anche di un solo condòmino». Pertanto, risulta legittima la clausola del regolamento contrattuale di condominio che imponga il mantenimento delle **linee estetiche** e della **regolarità dell'immobile**, per come **originariamente edificato**.

La vicenda

Tanto ha stabilito la II sezione civile della Corte di Cassazio-

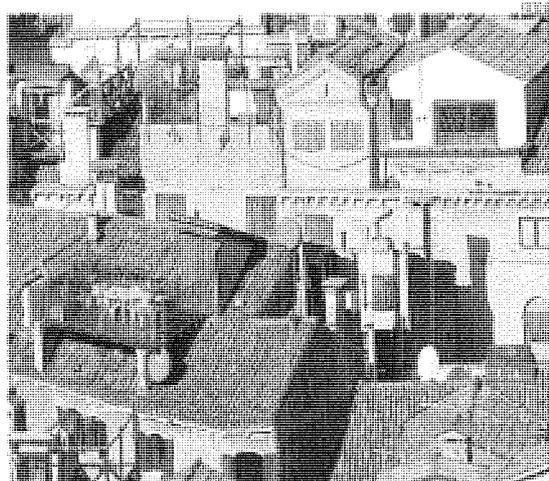
ne, nella sentenza n. 10272, pubblicata il 18 maggio, in una controversia che vedeva contrapposto un condòmino il quale chiedeva la rimozione di un piccolo vano realizzato dal proprio dirimpettaio, all'interno della sua proprietà, data la contrarietà dell'opera al vigente regolamento condominiale.

Sia la Corte d'Appello di Napoli che la Suprema Corte, con la citata sentenza, confermavano la decisione con la quale era stato disposto il ripristino dello stato dei luoghi, con la rimozione dell'opera realizzata in violazione alle norme regolamentari.

La pronuncia

Ma la Cassazione ha rilevato come: «il regolamento del condominio abbia inteso limitare le innovazioni anche oltre la previsione di cui all'articolo 1120 del Codice civile avendo subordinato all'autorizzazione dell'assemblea ogni lavoro che interessasse "comunque" la stabilità, l'estetica e l'uniformità esteriore dei singoli fabbricati. La clausola in questione, che prescinde da una vera e propria alterazione del decoro architettonico, vieta ai condòmini, in assenza di autorizzazione assembleare, qualsiasi lavoro che interessi "comunque", oltre all'estetica, anche l'uniformità esteriore dei singoli fabbricati».

Peraltro, sottolinea la Corte di Cassazione, bene ha fatto il giudice di merito ad esprimere in sentenza il proprio dissenso rispetto alle conclusioni a cui era pervenuto il consulente tecnico nominato da Tribunale, al quale peraltro è fatto divieto di esprimere valutazioni riservate al Giudice.



© RIPRODUZIONE RISERVATA

