

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. - 31 gennaio 2016



COSTRUZIONI

Repubblica 31/01/16 P. 22 Mattone in crisi i costruttori a Confindustria "ora vogliamo nuove regole" Roberto Mania 1

INGEGNERIA

Stampa 31/01/16 P. 36 Il regno del futuro Piero Bianco 2

MANIFATTURA

Sole 24 Ore 31/01/16 P. 13 Manifattura del futuro: dai giovani smanettoni l'impulso a cambiare Aldo Bonomi 4

INFRASTRUTTURE

Corriere Della Sera 31/01/16 P. 25 «Più forti all'estero con Ecorodovias Le autostrade vanno razionalizzate» Federico De Rosa 6

SEMPLIFICAZIONI

Stampa 31/01/16 P. 10 La semplificazione? A carico dei cittadini Luigi La Spina 8

HI-TECH

Corriere Della Sera 31/01/16 P. 24 Specialisti hi-tech, Italia ultima in Europa Fabio Savelli 9

IL PUNTO

ROBERTO MANIA

Mattone in crisi i costruttori a Confindustria "Ora vogliamo nuove regole"

Più morosi tra gli associati,
crollano gli incassi dell'Ance
da 23 a 12 milioni di euro

ROMA. Crisi senza precedenti all'Ance, l'associazione nazionale dei costruttori. Dal 2008, l'anno del fallimento della Lehman Brothers, a oggi l'ammontare delle quote associative si è praticamente dimezzato passando da oltre 23 milioni di euro a poco più di 12,5 milioni. Per i quasi cento dipendenti della sede nazionale sono scattati i contratti di solidarietà, per i 18 dirigenti drastici tagli agli stipendi. Situazioni analoghe nelle strutture territoriali. L'orizzonte resta cupo: se pure il 2016 dovesse segnare l'anno del flebile rilancio del settore, prima che si trasformi anche nella ripresa del pagamento delle quote ci vorrà non meno di un biennio. Ci si prepara a un profondo processo di ristrutturazione a un ripensamento del modello organizzativo anche nel rapporto con la Confindustria a cui l'Ance aderisce. Negli anni della lunga e doppia recessione italiana circa il 36 per cento delle aziende iscritte all'Ance ha chiuso i battenti.



AL VERTICE

Claudio De Albertis,
presidente dell'Ance,
l'associazione
dei costruttori

Vista dalla parte dell'occupazione la crisi delle costruzioni è impressionante: dall'inizio della recessione si sono persi 502 mila posti di lavoro (-25,3 per cento). Se poi si considerano anche i settori collegati, la perdita complessiva arriva a circa 780 mila unità. È come se fossero scomparsi gli abitanti di due città come Bologna e Firenze. Nel 2014 sono state progettate 54 mila nuove abitazioni, uno dei livelli più bassi mai raggiunti (a parte gli anni della guerra) dal 1936 quando si arrivò a 58.668 nuove case. Tra il 2008 e il 2013 dal sistema produttivo edilizio, assai frammentato e composto soprattutto da micro-imprese, sono fuoriuscite quasi 80 mila aziende, pari a un -12,7 per cento. Solo nel 2013 sono scomparse dalla scena 22.500 imprese edilizie. Il numero delle aziende entrate in procedura fallimentare è cresciuto dal 2009 al 2014 del 61,4 per cento. Nel 2016 il tracollo dovrebbe fermarsi. L'Ance stima una ripresa degli investimenti in termini reali dell'1 per cento. Ma dal 2008 al 2015 gli investimenti si sono ridotti di quasi il 35 per cento. E allora ci vorranno decenni per recuperare quello che si è perso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL CENTRO RICERCHE FIAT DI ORBASSANO, UN'ECCELLENZA DI FCA



Si chiama CRF la risposta italiana ai laboratori della Silicon Valley Qui è nata la rivoluzione del Common Rail, con altre 592 invenzioni

PIERO BIANCO
TORINO

Non c'è solo la Silicon Valley con le sue mille antenne tecnologiche. Il futuro dell'auto nasce anche in location meno suggestive ma altrettanto fertili per creatività e sviluppo di soluzioni innovative. È il caso del CRF di Orbassano (periferia industriale di Torino) che è una delle eccellenze meno reclamizzate ma più strategiche al servizio del gruppo Fiat-Chrysler. Molti non ricordano, ma - per citare un esempio emblematico - proprio al Centro Ricerche Fiat nel 1988 venne generata un'autentica rivoluzione per i motori diesel, il Common Rail a iniezione diretta Unijet governata elettronicamente, che cambiò radicalmente la concezione dei propulsori a gasolio e ne decretò la capillare diffusione. Il Common Rail

venne industrializzato dalla Bosch, seguirono le evoluzioni del sistema con i vari step del turbodiesel Multijet, tuttora ai vertici del successo commerciale. E già vent'anni fa a Orbassano si sperimentava in tutte le fasi dello sviluppo (e si testava su strada) la guida automatica, quella tanto di moda oggi.

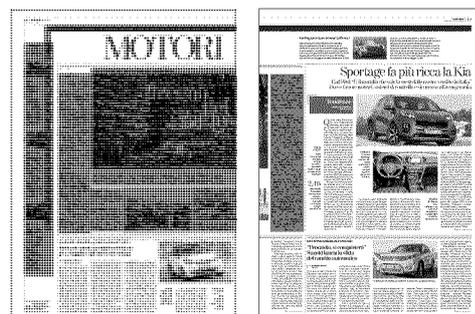
Porte aperte

Ora tramite internet è possibile scoprire direttamente l'affascinante mondo della ricerca avanzata del gruppo Fca anche online: basta digitare www.crf.it e si spalanca il nuovo sito del Centro Ricerche. Ne illustra l'attività e i progetti passati, ma soprattutto quelli attuali e futuri. La homepage, caratterizzata da una grafica semplice, fornisce un'immediata presentazione di tutte le ultime novità:

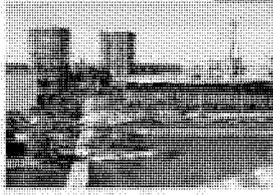
naturalmente non ci sono i segreti industriali e le fasi dell'innovazione protette da copyright, tuttavia è possibile navigare curiosando tra le varie sezioni, oppure attraverso il «menù orizzontale». La sezione progetti è pensata per diventare un vero e proprio raccoglitore di informazioni sul lavoro che viene svolto dai ricercatori e dagli ingegneri del CRF: una guida preziosa anche per chi si avvicina per la prima volta al mondo della ricerca industriale.

Le missioni tecnologiche

Ma cosa nasce oggi nei sofisticati laboratori di Fca? La mission del Centro Ricerche ha tre obiettivi principali che spaziano sui grandi temi dell'automotive. Su tutti, sviluppare motor-propulsori, sistemi integrati per il veicolo, materiali, meto-



I numeri della settimana



2,42

milioni di ospiti ad Autostadt

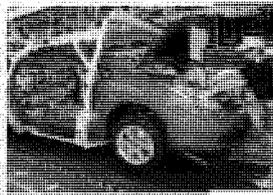
Il parco tematico del Gruppo Volkswagen a Wolfsburg ha registrato lo scorcio anno il record assoluto di visitatori con 2,42 milioni di presenze. Autostadt festeggia 15 anni e in tutto ha accolto 33 milioni di ospiti



29.513

le Bmw vendute della gamma "i"

Sono cresciute del 65,9% nel 2015 le vendite delle Bmw i3 e i8, l'elettrica compatta e la ibrida sportiva. In totale si registrano 29.513 immatricolazioni, di cui oltre 24 mila riguardano la i3. Mercato principale gli Usa (quasi il 50%)



10,151

milioni di unità: Toyota è leader

Per la 4ª volta consecutiva, Toyota (con il brand di lusso Lexus e le affiliate Daihatsu e Hino) si è confermata leader mondiale di vendite: 10,151 milioni di veicoli (-0,8%) contro i 9,93 di Volkswagen e i 9,84 di General Motors

dologie e processi innovativi per migliorare la competitività dei prodotti di gruppo. In sintesi, si studiano sistemi più economici, ecologici e alternativi di propulsione e di gestione dell'auto. Inoltre il CRF rappresenta Fiat-Chrysler negli ambiti della ricerca comune a livello europeo e nazionale, partecipando concretamente a progetti congiunti e promuovendo lo sviluppo di una rete di contatti e partenariati a livello internazionale.

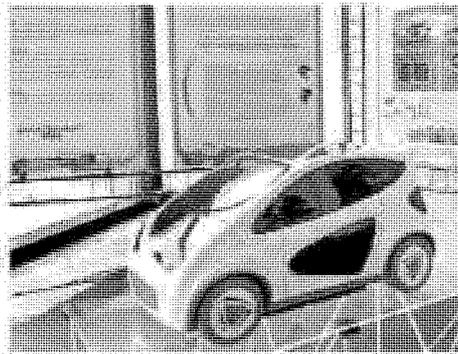
Una storia di successi

Il CRF vanta solide radici e una storia di successi importanti. Fondato nel 1978, ha un organico di oltre 900 specialisti e opera in sinergia con i centri di competenza tecnica e metodologica distribuiti nelle quattro regioni operative (Apac, Emea, Latam e Nafta). Oltre alla sede principale di Orbassano, sono attive sedi più piccole, dedicate ad attività e temi specifici dislocate a Torino (all'interno dello stabilimento di Mirafiori), a Pomigliano (Napoli), nello

stabilimento Magneti Marelli di Bologna, presso lo stabilimento Iveco di Foggia, a Valenzano (Bari) e a Trento.

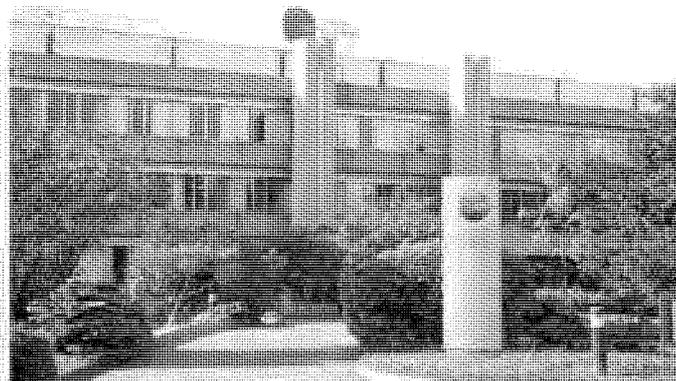
A livello nazionale il Centro Ricerche Fiat è presente in consorzi di ricerca pubblici e privati e collabora con il Ministero dell'Università e della Ricerca, il Ministero dell'Ambiente e il Ministero dello Sviluppo Economico. Notovole cura è dedicata ai rapporti con il territorio perché il Centro è coinvolto in progetti e iniziative intraprese non solo da Regioni e Unioni Industriali ma anche da Comuni, Camere di Commercio, Consorzi e dal tessuto industriale locale. Il CRF gestisce i diritti di proprietà intellettuale in maniera integrata con l'attività di ricerca e sviluppo, con l'obiettivo di proteggere le soluzioni innovative di prodotto e di processo e favorirne la valorizzazione. Detiene oggi un portafoglio di 2573 brevetti e domande di brevetto, che proteggono 592 invenzioni.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Prototipi a risparmio energetico

A sinistra la sede del CRF, qui sopra Phylla citycar fotovoltaica ideata col Politecnico



MICROCOSMI LE TRACCE E I SOGGETTI

Manifattura del futuro: dai giovani smanettoni l'impulso a cambiare

di Aldo Bonomi

Il nostro paese ha bisogno di un forte rilancio dell'istruzione tecnica, in relazione in empatia con il sistema industriale, scriveva il prof. Prodi sul Sole24Ore del 23 gennaio. Con una tesi forte, che condivide: occorre mettersi in mezzo e mettere in mezzo percorsi formativi tra l'impresa e le nuove generazioni e strutture di ricerca applicata in rete con gli istituti tecnici, dentro le piattaforme produttive dove si produce per competere. Sul modello renano delle Fraunhofer-Gesellschaft (collegate alle Fachhochschule - scuole tecniche) che in Germania hanno 59 poli, 17 mila addetti che collaborano con industrie e aziende del terziario, da cui ricevono parti dei finanziamenti aggiuntivi all'intervento pubblico. In conclusione, Romano Prodi, propone di crearne sette/otto nei territori del produrre e amaramente constata che solo a Bolzano esiste una simile sperimentazione legata alle attività di CasaClima/Klimahaus, agenzia specializzata nella certificazione energetica e ambientale di edifici e prodotti.

È un'ipotesi di lavoro conseguente all'evoluzione dei nostri distretti in piattaforme produttive ove non bastano più i saperi contestuali a reti corte ma, partendo dalla storia e dalle specificità dei nostri territori, queste vanno contaminate con saperi e progetti adeguati ai tempi.

In attesa della politica industriale in grado di recepire la tesi prodiana da parte dell'azione pubblica, Stato e regioni, mi interessa evidenziare che se volgiamo lo sguardo alle nuove generazioni, la generazione dei millennials che non è fatta tutta di neet e bamboccioni, scopriamo che vi è un tessuto di innovatori diffusi, una nebulosa di smanettoni, come

definisco banalmente questo segmento di avanguardie giovanili, che cerca di muoversi, collegarsi e rapportarsi all'impresa e al fare impresa. Riflessioni che traggono spunto da un'indagine basata su interviste in profondità a soggetti fondatori di attività quali coworking, fab-lab, imprese culturali, imprese sociali, free-lance, designer e startup. Un bacino di creatori di prodotti/servizi, ma anche di modi diversi di lavorare nelle organizzazioni e di abitare la società.

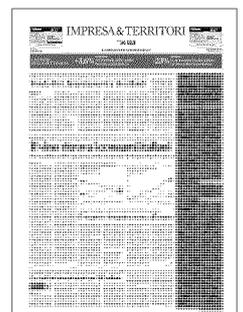
È interessante la soggettività degli innovatori, i valori e i modi in cui descrivono la città, l'impresa, perché no, la politica. Abitano il mondo, hanno relazioni a distanza, ma non sono sradicati. Sono una composizione sociale prodotta dalla conoscenza globale in rete, soprattutto a base urbana, diffusi nelle città e nelle "capitali dei distretti", di cui apprezzano i vantaggi materiali, la densità di imprese, e cercano occasioni per formarsi e dare visibilità ai progetti, spesso dando nuova vita a spazi dismessi, quartieri e territori.

Tornando ai ragionamenti prodiani, incardinati tra fabbrica e conoscenza, spesso l'impresa corporate è da loro ritenuta culturalmente arretrata. Modello che induce al conformismo, basata su criteri gerarchici piramidali. In breve, ancora un po' troppo fordista nel postfordismo della conoscenza di cui si sentono figli, e non in sintonia con i linguaggi dell'apertura, della circolazione,

del decentramento, che danno forma all'universo simbolico degli innovatori. Non è un tema nuovo. Con parole non troppo diverse si sarebbero potute descrivere le traiettorie che nel primo postfordismo hanno portato all'exit di tanti tecnici dalla grande fabbrica per farsi imprenditori/artigiani.

Sono sottoposti a critica i modelli dominanti nell'ultimo decennio della crisi finanziaria: logiche proprietarie, finanziarizzazione e rendita, che radicalmente qualcuno definisce "economia dei privilegiati". Visto dagli smanettoni il problema sollevato da Prodi non è solo questione di una buona scuola, ma anche di una buona fabbrica. Il tessuto diffuso della manifattura, nei distretti e nelle piattaforme produttive, aperta ai valori dell'innovazione di questo segmento di lavoratori della conoscenza che si va sperimentando più fuori dalle mura dell'impresa che all'interno.

Non è questione solo di politiche industriali, ma anche di alleanze territoriali tra medie imprese innovative che tendono a farsi neofabbriche (Calabrò) e tessuto del capitalismo molecolare in cambiamento che guarda al neo-artigiano



delle stampanti 3D.

È possibile, evocando una parola pesante del '900, ipotizzare "un'alleanza tra i produttori" del capitalismo della conoscenza? Li tiene assieme la sfida dell'innovazione continuata sia per produrre per competere che per alimentare la conoscenza globale in rete territorializzata nei poli urbani del neoterziario. Per entrambi il discrimine sull'asse vecchio/nuovo è il punto di incontro. E la spinta ad innovare si salda per entrambi con i valori della sostenibilità, dell'economia collaborativa e dell'utilità sociale del fare impresa. Nell'azione collettiva, che con i media digitali si fa connettiva, gli innovatori non sono affatto depoliticizzati, anche se fanno politica con altri mezzi, con il lavoro, l'impresa, e il progetto basato sulla riconversione sociale dell'economia che fa circolare conoscenza rimanendo in sintonia con i bisogni reali, altri dalla finanziarizzazione e dalla rendita. Per questo più che ad assumere presidenze nelle strutture della rappresentanza del '900, delle imprese o delle professioni, si gioca una partita nella società, incidendo sulla dimensione pubblica con big players che investono nella mobilità sostenibile, neofabbriche delle piattaforme produttive che sperimentano forme di welfare aziendale e di ricerca e sviluppo che si aprono al territorio, sino alla progettazione dei coworking degli artigiani.

Deboli tracce di metamorfosi dentro e fuori della fabbrica, che nella loro azione collettiva possono, partendo da una buona fabbrica, dare speranza alla buona scuola tecnica auspicata da Romano Prodi.

bonomi@aaster.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

METAMORFOSI NECESSARIE
Prodi invoca un modello tedesco per le scuole tecniche ma serve parallelamente un nuovo modello di fabbrica

«Più forti all'estero con Ecorodovias Le autostrade vanno razionalizzate»

Gavio: infrastrutture, serve il piano nazionale. Itinera, progetti per 4 miliardi in Iran

Intervista

di **Federico De Rosa**

MILANO Con una mossa ha cambiato faccia al suo gruppo, raddoppiando di taglia e allargando il business verso l'estero. Ora Beniamino Gavio, a capo di un gruppo da 4 miliardi di fatturato che controlla 3.320 chilometri di autostrade e attività nelle costruzioni, con Itinera, nella logistica, nei porti, nell'energia e nella nautica è pronto a spingere sulla crescita internazionale. «La crisi, l'instabilità politica, il crollo delle Borse hanno creato molte occasioni — racconta Gavio — e abbiamo ritenuto che fosse il momento giusto per guardare fuori dall'Italia trovando in Brasile un'importante opportunità di investimento. Ecorodovias è il terzo gruppo autostradale brasiliano, ha programmi di estensione delle concessioni, opera in un Paese che ha nel settore autostradale un piano di investimenti da 15 miliardi di euro. Ci siamo dotati di una piattaforma per lo sviluppo in tutto il Sud America e ora stiamo guardando Cile e Colombia».

Cosa cambia con questa acquisizione per il gruppo?

«È un'operazione industriale che ci permette di diventare il quarto concessionario autostradale del mondo, e segna un passo avanti nell'internazionalizzazione. Abbiamo investito in un mercato da 230 milioni di persone, ora in difficoltà ma che può contare su grandi risorse e con un debito pubblico al netto delle riserve pari al 50% del Pil. L'accordo con la famiglia Almeida è im-

portante per il settore delle concessioni ma ha altresì un valore per lo sviluppo delle altre attività del gruppo, in particolare per Itinera, il general contractor, che sta perseguendo un piano di crescita all'estero e ha appena firmato accordi per 4 miliardi di euro in Iran. Abbiamo investito per creare valore attraverso ciò che sappiamo fare meglio».

È la prima acquisizione della nuova generazione?

«Sono sette anni che abbiamo preso in mano il gruppo, in seguito alla scomparsa di mio padre e mio zio. Credo che abbiamo mostrato innanzitutto unità della famiglia e imparato tanto. Sarebbe stato più facile vendere ma abbiamo preferito andare avanti. Siamo cresciuti, abbiamo fatto delle scelte importanti con senso di responsabilità e rispetto per i dipendenti».

Resterà un gruppo familiare?

«Il ruolo della famiglia è fondamentale ma non vogliamo fare i manager. Abbiamo

5.600 dipendenti e altre 4 mila famiglie nell'indotto. A breve sarà pronta la nuova organizzazione affidata ad Alberto Rubegni, manager di grande esperienza internazionale. Oggi l'età media nel gruppo è inferiore ai 50 anni e il mio obiettivo è creare una squadra di manager giovani, competenti, che dialoghi con le istituzioni e con i possibili partner internazionali».

Ha investito in Brasile per fuggire dall'Italia?

«Siamo italiani e continuiamo a investire nel nostro paese come abbiamo fatto per Tem, Brebemi, e per Autostrade Centropadane, portando avanti i nostri piani nel pieno rispetto dei contratti. Nel settore delle concessioni sicuramente c'è molto da fare per rendere il sistema efficiente, ma serve chiarezza. Con il governo Renzi e il ministro Lupi avevamo avviato un tavolo per arrivare a una razionalizzazione delle concessioni che avrebbe permesso un accorpamento e un allungamento, liberando investimenti per 7 miliardi, ma in attesa del vaglio della Ue il processo è rallentato. Ora il tavolo si è riaperto».

Per il consolidamento?

«Una razionalizzazione sarebbe funzionale agli investimenti e alla calmierizzazione delle tariffe. Faccio un esempio: il gruppo Gavio oggi ha 8 concessioni tutte con piani, scadenze e tariffe diverse e fanno capo ognuna a una singola società. Sarebbe più effi-

ciente accorparle, allinearne le scadenze per garantire maggiori investimenti senza incrementare le tariffe, così come stanno facendo nel settore pubblico Autovie Venete e Autostrada del Brennero. Una razionalizzazione renderebbe anche più attrattivo il mercato: è diverso mettere a gara una concessione di 100 chilometri o una con una rete di migliaia di chilometri».

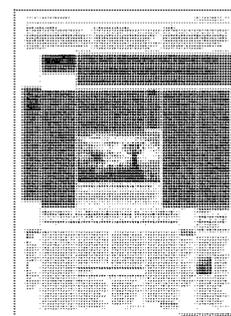
Cosa serve per sbloccare il settore delle infrastrutture?

«Si deve partire facendo un'analisi dei bisogni infrastrutturali del nostro paese. Serve un tavolo con il governo e tutti gli operatori per mettere a punto un piano chiaro. Va riordinato il settore portuale e poi serve un piano completo per la mobilità urbana. I capitali ci sono, ma bisogna avere programmi a medio-lungo termine e progetti pronti e approvati. Purtroppo la mancanza di regole certe, tempi burocratici lunghi ed eccesso normativo creano forti ritardi».

Come sta andando la diversificazione nella nautica? Ne è valsa la pena?

«Baglietto è tornato ad essere un player competitivo e ne sono molto orgoglioso. Ora stiamo lavorando per riprendere la tradizione delle forniture militari con pattugliatori e motovedette. Bertram sta muovendo invece sul mercato americano i primi passi e ripartirà dallo storico 31 piedi che oggi diventerà un 35 piedi e sarà presentato nel 2016».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Chi è



● Beniamino Gavio (foto), 50 anni, guida una holding a cui fanno capo il quarto concessionario autostradale al mondo e attività nelle costruzioni, nei porti, nella logistica, nell'energia e nella nautica

● Attraverso Argo Finanziaria, Gavio controlla Astm e Sias, quotate in Borsa, attive nella gestione di reti autostradali. Il gruppo controlla anche il general contractor Itinera e nella nautica Baglietto, Cerri e Bertram



L'accordo con Almeida ci permette di avere una piattaforma in Sud America per tutte le attività del gruppo

LA BUROCRAZIA

La semplificazione? A carico dei cittadini

Uno studioso smonta le riforme degli ultimi anni: pratiche più complesse e dall'esito incerto

LUIGI LA SPINA

Da almeno vent'anni è la parola d'ordine di qualunque governo. Ma gli ultimi tre, quelli Monti, Letta e l'attuale, Renzi, non solo della "semplificazione" hanno fatto uno slogan di successo, ma, bisogna ammetterlo, si sono fortemente impegnati per applicarla nella nostra pubblica amministrazione. Sono stati introdotti provvedimenti dai nomi suggestivi, come autocertificazione, silenzio-assenso, conferenza di servizi, posta certificata che avrebbero dovuto ridurre lo sfiancante peso della nostra burocrazia sulle spalle dei cittadini. Eppure, la concreta esperienza quotidiana degli italiani avverte che gli effetti di queste iniziative, all'insegna, appunto, della "semplificazione", non solo non hanno reso la loro vita di utenti dello Stato meno faticosa ed esasperante, ma, in molti casi, l'hanno pure aggravata. Non tanto e non solo per la mole di adempimenti a cui sottostare, ma, e soprattutto, per l'inaffidabilità sull'esito delle pratiche inoltrate alle varie amministrazioni pubbliche.

A questa realtà che contraddice le buone intenzioni dei governi nazionali si è applicato l'autore, avvocato amministrativista e funzionario statale, di uno studio appena pubblicato dall'editore Castelvecchi. Il libro si intitola "L'imbroglio della semplificazione" e sostiene una tesi controcorrente, perchè Andrea Carapellucci

non si limita a dimostrare il solito vizio italico, cioè la "mala" o la "non" applicazione delle leggi e delle norme che vengono emanate, ma punta a un obiettivo più ambizioso e radicale. L'attacco è proprio al concetto di "semplificazione" per spiegare l'inganno semantico di questo termine, che gode di così buona fama nell'opinione corrente, ma cela un significato drammatico: «Una vera e propria resa, di fronte all'obiettivo irrinunciabile di far funzionare la prima e più fondamentale infrastruttura di uno Stato moderno: l'amministrazione pubblica».

Il libro riscatta l'obbligata indagine tecnica di uno specialista tutti i giorni alle prese con la follia burocratica del nostro paese, attraverso un florilegio di esempi farseschi sulle conseguenze di questa «frenesia semplificatoria». Si va da una contabilità impressionante sull'instabilità delle leggi realmente applicate, per cui, ad esempio, il quadro delle norme nel settore della tutela ambientale è stato modificato negli ultimi nove anni ben 71 volte, cioè in media ogni cinque-sei settimane, per arrivare al codice dei contratti pubblici che, dal luglio 2006, è cambiato 56 volte, cioè in media sei volte all'anno.

Con amara ironia l'autore esamina gli effetti concreti dell'autocertificazione, quella che doveva risolvere d'incanto il problema della mole dei documenti necessari per una qualsi-

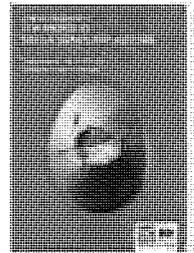
asi richiesta alla nostra burocrazia. Dimostra le reali conseguenze del tanto sbandierato "silenzio-assenso" della pubblica amministrazione per un progetto edilizio. Oppure racconta «la strana storia della conferenza di servizi», una inutile sceneggiata consultoria «tutti attorno a un tavolo» per ratificare quello che in realtà è già deciso.

La conclusione di questa radiografia dello stato dell'arte semplificatoria è drastica. Il risultato complessivo si può riassumere nello spostamento dell'onere burocratico dall'apparato dello Stato ai cittadini, per una perversa interpretazione di questo slogan, cioè il conseguimento del vero obiettivo, quello di ridurre i costi dell'amministrazione pubblica gravandoli sulle tasche e sugli affanni degli italiani.

Lo studio di Carapellucci non solo ha il merito di sostenere una tesi controcorrente rispetto al favore generale con

la quale la stragrande maggioranza dell'opinione pubblica e dei commentatori specialisti ha accolto una parola d'ordine così affascinante come quella della semplificazione per la nostra burocrazia. Con insolito coraggio affronta pure il compito di suggerire qualche concreta proposta per agevolare davvero l'esistenza dell'italiano smarrito nei corridoi dell'amministrazione pubblica. Dall'uso dei certificati gratis online all'autorizzazione facoltativa, al diritto di essere ascoltati, alla liberalizzazione della fotocopia e ad altre piccole-grandi riforme. Non tanto all'insegna del solito «fare a meno dello Stato», quanto del più difficile, ma più utile «fare meglio con lo Stato». Perché, come ricorda opportunamente l'epigrafe all'inizio di questo libro, «ogni problema umano ha una soluzione semplice e plausibile, che è sbagliata».

© BY NC ND AL CUNI DIRITTI RISERVATI



Il libro
«L'imbroglio della semplificazione» (Castelvecchi) è scritto dall'avvocato Andrea Carapellucci

Il rogo inutile

Nel marzo 2010 il ministro per la Semplificazione Roberto Calderoli inscena il rogo delle leggi inutili.

Si tratta di uno dei simboli del fallimento dei tentativi di rendere più accessibile la burocrazia per i cittadini



Specialisti hi-tech, Italia ultima in Europa

Eurostat: solo tre informatici ogni 100 addetti, meno di tutti i grandi Paesi dell'Unione

Per ogni 100 addetti l'Italia offre (sul mercato) tre specialisti Ict, acronimo che descrive le professioni inerenti le tecnologie informatiche. Peggio di noi solo Portogallo, Cipro, Lettonia, Bulgaria, Lituania e Grecia, nell'Europa a 28. Tutte — ed è il dato più preoccupante — tra le grandi economie del Vecchio Continente (Germania, Francia, Spagna e Gran Bretagna) — hanno un capitale umano maggiormente al passo con i tempi. Soprattutto un ecosistema in grado di attrarre professionisti dall'estero. Tempo fa Cristiano Radaelli, presidente di Anitec, l'associazione di rappresentanza dell'hi-tech di Confindustria, provocatoriamente suggeriva l'ideazione di un corso di laurea sui Big Data. D'altronde — sfogliando giornali e siti recanti inserzioni di lavoro — è un fiorire di ricerche ammiccanti al lessico della Silicon Valley. Le aziende cercano ad esempio «data scientist», profili in grado di analizzare e interpretare migliaia di dati, portato dell'economia dei bit. Le imprese — anche le

più piccole, ormai — sono a caccia di web analyst, esperti ad esempio nell'analisi delle campagne di AdWords di Google. Molto ricercati anche i manager esperti di piattaforme e-commerce, visto il boom delle vendite online grazie al progresso dei sistemi di pagamento.

La questione si sovrappone a quella inerente «l'Industry 4.0», diventata un «must» nei convegni. Rileva il giuslavorista Michele Tiraboschi che soprattutto negli Stati Uniti si assiste ad un'accentuata polarizzazione tra mestieri a basso valore aggiunto e figure ad alta specializzazione tecnologica, in grado di supportare le reti (e le connessioni) della «fabbrica intelligente». Qualche giorno fa un grafico del *New York Times* sottolineava come negli ultimi 15 anni sono crollati di quasi il 70% i posti di lavoro negli Usa nel-

l'industria tessile. Per effetto delle delocalizzazioni nel Sudest asiatico, certo. Ma anche per una maggiore automazione industriale. L'assunto è che siamo di fronte ad un cambio epocale che prevede l'integrazione (profonda) delle tecnologie digitali nei processi industriali (con lo sviluppo sempre più sofisticato della robotica). Davide Di Domenico, partner della società di consulenza Boston Consulting specializzata in beni industriali, cita l'esempio di Spotify, dove l'organizzazione aziendale segue un approccio «down-top»: «Le decisioni vengono condivise da gruppi di lavoro in cui il manager è spesso soltanto l'ultimo anello della filiera». «La sensazione — aggiunge Mariano Corso, osservatorio Digital del Politecnico di Milano — che in Italia ciò che manca è il supporto all'auto-imprenditorialità». Una scarsa attitudine a formare imprenditori di se stessi.

Fabio Savelli
@fabiosavelli
© RIPRODUZIONE RISERVATA

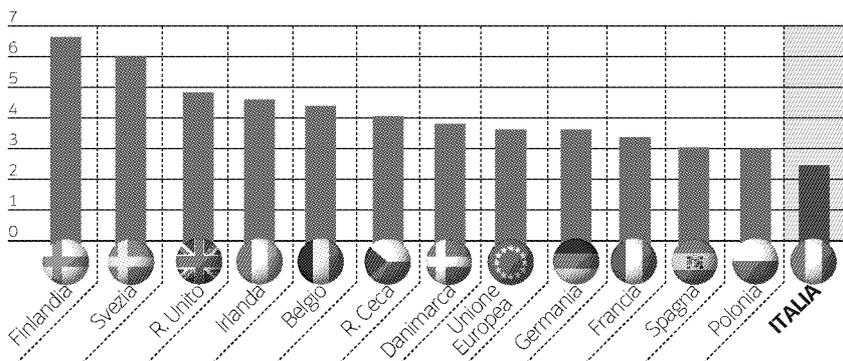
Il divario

● Uno studio della società di consulenza Boston Consulting segnala come da qui al 2020 l'Europa rischia di non avere 800 mila profili specializzati nell'information technology

● Eurostat in un recente report segnala che l'economia in ritardo è proprio l'Italia dove per ogni 100 addetti ci sono soltanto 3 specialisti Ict

Il ritardo

La quota di specialisti Ict sul totale degli impiegati



Fonte: Eurostat

d'Arco

800

mila i posti di lavoro mancanti nel 2020 in Europa nell'IT secondo le stime

