

Rassegna Stampa

di Giovedì 5 dicembre 2019



Centro Studi C.N.I.

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica CNI - Consiglio Nazionale Ingegneri				
35	Italia Oggi	05/12/2019	<i>ANTISISMICA MISURATA ONLINE PER DEFINIRE IL SISMA BONUS (C.De Stefanis)</i>	3
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
1	Il Sole 24 Ore	05/12/2019	<i>Int. a P.De Micheli: "INFRASTRUTTURE, SEI COMMISSARI AL VIA SBLOCCATI 3,5 MILIARDI PER I CANTIERI" (G.Santilli)</i>	4
36	Nova.Tech (Il Sole 24 Ore)	05/12/2019	<i>BIG DATA E AI PER CURARE LE INFRASTRUTTURE (G.Rusconi)</i>	7
Rubrica Rischio sismico e idrogeologico				
15	Il Messaggero	05/12/2019	<i>CLIMA, ITALIA AL SESTO POSTO NEL MONDO PER I DECESSI CAUSATI DA EVENTI ESTREMI (V.Arcovio)</i>	9
Rubrica Previdenza professionisti				
29	Il Sole 24 Ore	05/12/2019	<i>CASSA DOTTORI COMMERCIALISTI INVESTE SULLE AGGREGAZIONI (F.Micardi)</i>	11
Rubrica Economia				
1	Italia Oggi	05/12/2019	<i>DUE ECONOMISTI STRETTI COLLABORATORI DI MACRON CRITICANO LA RIFORMA DEL MES PIU' CHE LEGA E M5S (T.Oldani)</i>	12
17	Il Messaggero	05/12/2019	<i>Int. a C.Cimbri: "SENZA SPINTA ALLA CRESCITA IL WELFARE NON REGGERA' PIU'" (M.Barbieri)</i>	13
Rubrica Mobilità e Trasporti				
14	Il Sole 24 Ore	05/12/2019	<i>AUTOSTRADE, CAOS SULLE CHIUSURE RIMPALLI TRA TECNICI E PREFETTURA (M.Caprino)</i>	15
Rubrica Fisco				
31	Il Sole 24 Ore	05/12/2019	<i>PREVIDENZA COMPLEMENTARE, DEVE CRESCERE LA TRASPARENZA (C.Pinna)</i>	16

Antisismica misurata online per definire il sisma bonus

Verso la creazione di un portale nazionale delle classificazioni sismiche (Pncs) per accedere agli incentivi del «sismabonus». Il portale avrà doppio accesso. Da una parte i progettisti, che potranno caricare e gestire le pratiche legate al sismabonus, dall'altra le amministrazioni pubbliche, che gestiranno le pratiche per il riconoscimento degli incentivi. Tutto questo lo rende noto con una circolare il Consiglio nazionale degli ingegneri (Cni), attraverso una circolare del 29 novembre 2019 n. 448 rivolta ai propri iscritti, in cui ha spiegato il funzionamento del nuovo portale. Una volta a regime, il portale fungerà da piattaforma per il conferimento dei dati di classificazione sismica delle costruzioni, utili per l'accesso al sismabonus e per la verifica dell'applicazione delle linee guida. Inseriti i dati, il portale fornirà una stima delle agevolazioni, che si potranno ottenere con gli interventi. Ricordiamo che la misura «sismabonus» è rivolta sia ai contribuenti soggetti all'imposta sul reddito delle persone fisiche (Irpef) sia ai soggetti passivi dell'imposta sul reddito delle società (Ires). Dal 2017 gli interventi possono essere realizzati su tutti gli immobili di tipo abitativo e su quelli utilizzati per le attività produttive, situati sia nelle zone sismiche ad alta pericolosità (zone 1 e 2), sia nelle zone sismiche a minor rischio (zona sismica 3), individuate dall'ordinanza del presidente del Consiglio dei ministri del 20 marzo 2003 n. 3274. Per le spese sostenute dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2021 spetta una detrazione del 50%, che va calcolata su un ammontare massimo di 96 mila euro per unità immobiliare (per ciascun anno) e che deve essere ripartita in cinque quote annuali di pari importo. La detrazione è più elevata (70 o 80%) quando dalla realizzazione degli interventi si ottiene una riduzione del rischio sismico di 1 o 2 classi. E quando i lavori sono stati realizzati sulle parti comuni di edifici condominiali (80 o 85%). Infine, chi compra un immobile in un edificio demolito e ricostruito nei comuni in zone classificate a «rischio sismico 1», può detrarre dalle imposte una parte consistente del prezzo di acquisto (75 o 85%, fino a un massimo di 96 mila euro).

Cinzia De Stefanis

— © Riproduzione riservata —



«Infrastrutture, sei commissari al via Sbloccati 3,5 miliardi per i cantieri»

L'INTERVISTA

PAOLA DE MICHELI



«In 78 giorni di governo abbiamo sbloccato senza clamori opere per 3,5 miliardi». Lo dice in un'intervista al Sole 24 Ore la ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, che annuncia anche la nomina di sei commissari. Sulla revisione delle concessioni «conviene a tutti un accordo sulla proposta dell'Autorità».

Giorgio Santilli - a pag. 9

Sulle concessioni conviene a tutti un accordo sulla proposta dell'Autorità

“ Su Alitalia si al commissario unico, al posto del direttore generale un collegio di esperti investimenti

INTERVISTA
Paola De Micheli

«Sulla revisione delle concessioni, conviene a tutti un accordo sulla proposta dell'Autorità. Su Aspi dobbiamo completare l'istruttoria: non trascuriamo gli obblighi non rispettati ma facciamo un lavoro diverso dai magistrati

«Sbloccati 3,5 miliardi di opere, ora sei commissari»

Giorgio Santilli

«In 78 giorni di governo abbiamo sbloccato senza clamori opere per 3,5 miliardi, opere che non hanno più bisogno di ulteriori interventi da parte del Mit. Una fatica che impone di correre sul territorio da un comune all'altro, perché da questa prima fase del governo una cosa mi è molto chiara: spesso non sono gli intoppi burocratici a fermare le opere, ma la mancanza di intese politiche non solo sul territorio. C'è una resistenza che nasce da interessi locali, piccoli e grandi, che non vengono gestiti adeguatamente». Paola De Micheli infatti non si ferma un minuto e «ho già perso cinque chili», dice, da quando è diventata ministro delle Infrastrutture. Oggi pubblicherà sul sito del ministero un contatore che tenga aggiornato l'elenco delle opere avviate a gara. De Micheli ha già messo a fuoco la sua analisi, originale, sulle cause di blocco dei cantieri e su cosa fare per sbloccarli. «Non faremo la valanga di commissari che immaginava di fare il precedente ministro - dice - ma li limiteremo a situazioni che presentano gravi problemi amministrativi o progettuali. Per il momento ci fermeremo a dieci opere da commissariare, con sei commissari, oltre alle cinque dell'Alta

velocità e del Mose già previste per legge». Fra queste opere dovrebbero esserci cinque dighe e invasi idrici in Sardegna (che però avranno un solo commissario), ferrovie come la Genova-Ventimiglia o la Fortezza-Verona e opere stradali o autostradali come la Ragusa-Catania.

Mancano le intese politiche, dice lei. Colpa della decrescita felice dei Cinque stelle?

Non è così. Si tratta più frequentemente di interessi locali e non solo che non si ha il coraggio di affrontare. L'apertura di un cantiere scontenta sempre qualcuno. Penso alle discussioni sul percorso che deve seguire una strada o le delimitazioni di traffico che devono sopportare gli abitanti di una zona per l'avvio di un lavoro. Ma ora le decisioni si devono prendere, opera per opera, ascoltando le persone. Questo è compito della politica che deve imparare ad ascoltare i territori e anche a decidere comunque. In questo il débat public potrebbe portare un cambiamento di cultura.

Quindi non c'è da semplificare nulla nelle procedure?

Non ho detto questo. Noi abbiamo ora il regolamento appalti dove metteremo il più possibile di chiarimenti interpretativi e semplificazioni. Abbiamo avviato le consultazioni, che faremo fisicamente con le persone in forma di audizione, per consentire a tutti, in primis alle imprese, di fare le

loro osservazioni.

Interverrete sul codice?

Solo dopo aver varato il regolamento e aver visto come funzionano le norme, interverremo - se serve - anche sul codice per eliminare problemi specifici che dovessero porsi. Ma lo faremo con simulazioni che ci dicano esattamente in quale passaggio c'è il problema.

Facciamo un esempio concreto, la Gronda di Genova.

È un'opera in cui il percorso definito è proprio questo, con la risoluzione votata dalla maggioranza il 9 ottobre. Abbiamo deciso che l'opera si fa ed è un punto fermo. Ma anche che servono dei momenti di incontro per risolvere gli aspetti che portano dal progetto all'apertura del cantiere. Questi tavoli li attiverò il 16 dicembre per fare un passo avanti. Certo non mi nascondo che sull'avvio di quell'opera pesa la decisione sulla concessione Aspi.

Ecco, appunto, l'ipotesi di revoca della concessioni Aspi. La decisione è imminente?

Mi faccia andare per ordine. Ci sono due questioni da affrontare: una è la revisione delle concessioni, l'altra il caso specifico di Aspi. Sul primo punto abbiamo una delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti che, non essendo previsto un obbligo di legge, va negoziata con i singoli concessionari. Questa delibera ridisegna le tariffe

e l'impatto che gli investimenti hanno su di esse, perché nessuno può far finta che il mondo non sia cambiato e siamo in un mondo a tassi zero. In secondo luogo la delibera Art definisce una tariffa che scatterà solo sulla base degli investimenti effettuati.

State negoziando con i concessionari?

La mia direzione generale ha avviato gli incontri con i singoli concessionari. È interesse di tutti arrivare a intese negoziali. Il mio compito è difendere l'interesse generale.

In legge di bilancio si è trasformato l'articolo 91 che limitava all'1% l'ammortamento possibile sugli investimenti in una Robin Tax del 3%. Abbiamo ritenuto che questa norma fosse più equilibrata, nel momento in cui dobbiamo chiedere a chi le ha più risorse utili al Paese. Più equilibrata per tre ragioni: è spalmata su tutti i concessionari, è transitoria per soli tre anni, evita il rischio, che l'altra norma aveva, di bloccare gli investimenti autostradali. E gli investimenti autostradali sono l'interesse del Paese.

Torniamo ad Aspi e all'ipotesi di revoca della concessione. Ci sarà un Cdm a breve?

Dobbiamo prima completare l'istruttoria. Noi dobbiamo fare le cose, anche qui, nell'interesse delle persone, con determinazione e senza sconti, senza trascurare gli obblighi che Aspi ha omesso di rispettare ma facendo un lavoro diverso dalla magistratura.

Ricostruiamo la vicenda.

Io sono arrivata in questo ministero

dopo che è stata depositata la relazione svolta dalla commissione insediata dall'ex ministro Toninelli. Lì si chiarisce che alcuni obblighi non sono stati rispettati da Aspi, ma al tempo stesso quella relazione segnala, in caso di revoca, il rischio di contenzioso che espone il governo a ipotesi di indennizzi molto elevati. Questa relazione è pubblicata sul sito del Mit. Da allora alcune cose sono successe: la Corte dei Conti ha fatto una relazione molto dura sul sistema delle concessioni autostradali, la procura di Genova ha aperto altre indagini sulle manutenzioni, su altre tratte da parte di Aspi, noi abbiamo avviato Ansfisa, l'agenzia per la sicurezza stradale e ferroviaria. Io ho già chiesto al Consiglio superiore dei lavori pubblici di indicare criteri certi per la sicurezza: quali sono i parametri oggettivi di valutazione per definire la sicurezza globale. Segnalo che nel frattempo la direzione generale del Mit ha comunque già intensificato monitoraggi, controlli, nuove indicazioni cogenti.

Su Alitalia cosa pensate di fare? Alitalia ha punti di forza e di criticità. Fa la metà del fatturato Ryanair con un quinto della flotta. È leader in un hub naturale quale è l'Italia. Il consorzio non è riuscito a chiudere un'offerta e allora pensiamo sia il caso di ristrutturare la compagnia per poi metterla sul mercato. Sarà coinvolto il sindacato per valorizzare l'apporto che può dare in questo processo.

Nominerete un supercommissa-

rio e un direttore generale?

Il commissario unico, sì, lo ha già detto Patuanelli. Il direttore generale non credo, mi pare più probabile un collegio di esperti.

Il governo cade?

Credo di no. Abbiamo ancora tanti progetti da realizzare.

E la fibrillazione continua?

Io la spiego con il percorso di trasformazione che stanno facendo i Cinque stelle che si stanno assumendo delle responsabilità. Vedo lavorare il collega Patuanelli che ha la mia fiducia al 100% sulle cose che ha fatto finora. Ma questo processo di trasformazione di questa forza politica è faticoso e non necessariamente lineare. Sono fiduciosa, però, che andando avanti, si ridurranno le fibrillazioni e il lavoro del governo sarà più spedito.

Se a gennaio il governo non cade e deve rilanciare la sua azione, Lei cosa porta al tavolo del rilancio?

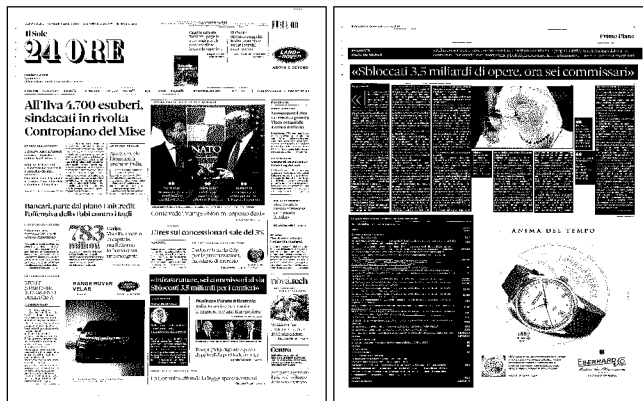
Anzitutto si aprono altri cantieri Anas. All'inizio dell'anno si sbloccherà la Ragusa-Catania. Poi la Trezzina, più di 500 milioni quest'ultima. Poi l'opportunità del ferro, il piano per il Sud e la rinascita urbana per la qualità dell'abitare già nella legge di bilancio. E una grande attenzione al tema della sostenibilità, puntando su quelle opere, magari piccole, che ci consentono di fare cose importanti. Faccio l'esempio del raccordo di San Giovanni a Teduccio che collega il porto di Napoli alla rete Alta velocità. Se riusciamo a realizzarlo, portiamo le merci del porto di Napoli sulla rete Av.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ministra.

Paola De Micheli (Pd) guida il ministero delle Infrastrutture dal 5 settembre 2019, quando si è insediato il governo Conte 2



Le opere sbloccate dal ministero delle Infrastrutture

Tipologia dell'opera e costo. *In milioni di euro*

OPERA	COSTO OPERA
1) INFRASTRUTTURE STRADALI	
Campogalliano Sassuolo	514
ANAS: Tronco svincolo Regalsemi – Innesco SS117-bis: 2° stralcio funzionale – Completamento Tratto A: da svincolo Regalsemi ad inizio variante di Caltagirone	120
ANAS: SS1 Nuova Aurelia – Lavori di costruzione della variante alla SS 1 Aurelia-bis- Viabilità di accesso all'hub portuale di La Spezia. Interconnessione tra i caselli della A12 e il porto di La Spezia. Completamento del 1° stralcio funzionale del 3° Lotto (dallo svincolo di via del Forno allo svincolo di buon Viaggio)	57,236
ANAS: SS318 Tratto Valfabbrica-Schifanoia. Interventi di completamento dal km 16+224 al km 19+354 – Lotto 5:	
1° Stralcio – parte B: raddoppio galleria Picchiarella e Viadotto Tre Vescovi.	134,725
2° stralcio: raddoppio galleria Casacastalda e viadotto Calvario	
ANAS: Adriano – Bronte. Adeguamento Lotto 2° dal Km 26+200 al km 30. A	66
ANAS: Comune di Re-Ponte Ribellasca. Tratto soggetto a caduta massi. Variante e adeguamento in sede dal k, 23+900 al km 29+668. 1° Stralcio interventi di stabilizzazione dei versanti e installazione di barriere paramassi.	10
ANAS: Rio San Girolamo km 12+650 - Rio Masoni 13+250. Demolizione e ricostruzione ponti	18,793
ANAS: Acquafredda e Cersuta (Maratea). Caduta massi Lavori di costruzione di tratti in variante in galleria. 1° Stralcio "Acquafredda 1" - Lotto 1	23,560
ANAS: Acquafredda e Cersuta (Maratea). Caduta massi Lavori di costruzione di tratti in variante in galleria. 1° Stralcio "Acquafredda 1" - Lotto 2	20,00
ANAS: Acquafredda e Cersuta (Maratea). Caduta massi Lavori di costruzione di tratti in variante in galleria. 1° Stralcio "Acquafredda 1" - Lotto 3	5,365
ANAS: SS 9 (Prolungamento) Reggio Emilia. Tangenziale Nord: tratto San Prospero Strinati – Corte Tegge (1° e 2° Stralcio)	190
ANAS: Potenza- Melfi. Lavori di messa in sicurezza del tracciato strdale in tratti saltuari dal km 0 al km 48,131 – Stalcio 1b	15,45
ANAS: SS 372 Telesina. Adeguamento a 4 corsie dal km 0 al km 60+900 – 1° Lotto dal km 37 (svincolo di San Salvatore Telesino) a km 60+900 (svincolo di Benevento)	460
ANAS: Ponti sul PO. Messa in sicurezza	250
ANAS: SS 4 Salaria Adeguamento tratto Trisungo-Acquasanta – 1° lotto – 2° Stralcio da km 151 a km 153+780	93,2
ANAS: SS4 Salaria. Bivio di Micigliano (da Km 113+200 a inizio Gole del Velino Km 117)	36,6
ANAS: SS4 Salaria Monterotondo scalo Variante all'abitato. 1° stralcio lavori	20,5
ANAS: SS 106 Ionica Megalotto 3 da innesto con la SS 534 (Km 365+150) a Roseto Capo Spilico (Km 400)	1.335,118
TOTALE	3.370,544
2) LAGUNA DI VENEZIA	
Salvaguardia Laguna di Venezia. Articolo 1, comma 852 legge 205 del 2017	65
TOTALE	65
3) PIANO INVASI	
Piano straordinario	20
Piano nazionale: 6 Convenzioni	
1) Rifacimento acquedotto di Ascoli Piceno 1° stralcio;	
Trasformazione irrigua nei comuni di Basiliano e Lestizza	
Manutenzione straordinaria per il ripristino della capacità di invaso di ritenuta della traversa di Miorina	45,4
Manutenzione straordinaria alle paratoie e meccanismi di movimentazione della diga di Ponti sul Mincio	
Interventi sul canale Bresega ai fini dell'accumulo e della successiva distribuzione della risorsa idrica	
Completamento dello Schema idrico Montedoglio – Il lotto	
TOTALE	65,4
TOTALE GENERALE	3.500,944

159329

EMERGENZE NAZIONALI
Monitoraggio predittivo

Portare intelligenza su viadotti e strade richiede tempo: la posa dei sensori è solo il primo passo, il vero valore sta nel machine learning e nell'analisi dei dati

Big data e Ai per curare le infrastrutture

Gianni Rusconi

Serve tempo. Mettere in sicurezza viadotti, strade ed edifici richiede tempo perché a determinarne lo stato di usura entrano in gioco infinite variabili e perché a valle della raccolta dei dati che misurano in tempo reale il funzionamento dell'opera c'è la fase più difficile: quella dell'elaborazione e dell'analisi di queste informazioni, della definizione di modelli che permettono di stilare diagnosi precise, della messa in opera degli interventi di manutenzione preventiva. Serve tempo, dunque, per portare intelligenza sulle autostrade, nelle linee ferroviarie e nelle città e la posa dei sensori è solo il primo passo. Ce lo ha spiegato Andrea Cuomo, fondatore di Sacertis, società che sta operando al fianco del Gruppo Gavio e di Autostrade per l'Italia per implementare sulla Torino-Savona un sistema in grado di comprendere lo stato di salute del manufatto e il suo ciclo di vita e di estrarre i dati necessari a programmare le azioni correttive a livello strutturale e manutentivo. Parliamo, nel caso specifico, di un progetto di sensoristica molto importante (3mila le unità finora posizionate lungo i 130 km della A6, all'interno di apposite centraline posizionate a ridosso dei singoli viadotti), deputato ad inviare parametri relativi a oscillazioni, temperatura, evoluzione delle fessure e carichi.

Parametri che vengono elaborati in serie per verificare il margine di sicurezza della struttura nel tempo e rispetto a molteplici variabili. Compresa quella degli eventi naturali, come la frana che ha provocato il crollo del viadotto sulla A6. I sensori e gli strumenti di Big Data analytics, osserva Cuomo, aiuteranno a studiare e prevedere anche questi eventi, ma ci vorrà tempo, per l'appunto, per creare i modelli capaci di interpretare in modo corretto e coerente i dati generati dai sensori.

Intelligenza applicata

Il punto focale della questione, secondo Giulio Salvadori, direttore dell'Osservatorio Internet of Things del Politecnico di Milano, è la componente software delle soluzioni che portano agli interventi di prevenzione: «Come in altri ambiti di applicazione delle tecnologie IoT, ovvero le smart

city, la fabbrica o i sistemi di logistica, la parte hardware e di sensoristica è ormai assunta a commodity e pura applicazione di raccolta dati. Alla soluzione completa si arriva combinando queste due componenti a quella dei servizi e dell'analisi dei dati, e quindi anche intelligenza artificiale e algoritmi di machine learning», spiega al Sole 24 Ore. A che punto siamo in questo percorso in Italia? Secondo Salvadori non ci sono dubbi che sul primo fronte, quello legato a centraline e sensori, si stia lavorando, vedi per esempio il progetto Smart Road di Anas per l'implementazione di servizi di connettività V2I (vehicle-to-infrastructure) e V2V (vehicle-to-vehicle) e la predisposizione della rete autostradale per la tecnologia 5G, progetto che prevede investimenti per oltre 100 milioni di euro.

Ciò che ancora manca in modo sistemico, puntualizza Salvadori, è proprio la parte di analisi dei dati e relative applicazioni a reale valore aggiunto. «Se la sensoristica a basso costo è un fattore consolidato grazie alle economie di scala - spiega Salvadori - c'è un problema di disponibilità di soluzioni avanzate anche a livello di offerta e manca spesso l'aspetto di intelligenza finale per completare il sistema di prevenzione sul campo».

La sicurezza delle infrastrutture, dunque, non è solo una questione di innovazione (guardando molto in avanti il computing quantistico, per esempio), ma una combinazione di più elementi, dalla più pervasiva e diffusa opera di cablatura delle stesse (con i sensori e le reti per la connettività wireless) alla necessaria maggiore percezione dei benefici della manutenzione predittiva applicata a tutto ciò che è strutturale, dai ponti agli impianti delle fabbriche. I sistemi di retrofit e risparmio energetico per rendere più smart gli edifici esistenti, osserva ancora l'esperto del Politecnico, sono un passo in avanti ma non costituiscono la vera nuova frontiera tecnologica. Per arrivarci serve per l'appunto la componente di intelligenza finale, e questa «richiede risorse e investimenti importanti».

Monitorare gli eventi naturali

Ricorrere alle tecnologie per garantire una maggiore resilienza a città e singole infrastrutture critiche interessa da molto vicino anche gli eventi cli-

matici. Parliamo cioè di sistemi che permettono il monitoraggio delle precipitazioni attraverso parabole in grado di controllare in tempo reale il variare dell'intensità della pioggia, consentendo piani di intervento per evitare che si manifesti l'emergenza, di tool software per la mappatura delle condizioni del terreno o ancora di servizi di georeferenziazione evoluti per allertare le persone che si trovano in prossimità di zone a rischio.

Tutte opzioni che rientrano nel novero della business intelligence e della predictive analytics, e quindi di strumenti capaci di qualificare ed elaborare i dati esistenti per delineare previsioni attendibili, facilitando il compito dei soggetti di pronto intervento (ospedali, vigili del fuoco, forze dell'ordine e Protezione civile). «Esistono soluzioni Gis evolute che aumentano la comprensione del territorio, scansioni laser 3D che offrono una rappresentazione virtuale del luogo, droni e sensori indossabili ed autonomi», spiega Angelo Gazzoni, country manager della divisione Safety & Infrastructure di Hexagon, multinazionale svedese specializzata nel campo della sensoristica di precisione in ambito geospaziale e industriale.

Ed esistono modelli di scenario evolutivo 3D basati su intelligenza artificiale che, sfruttando on demand la potenza computazionale del cloud, possono prevedere come si evolverà una situazione emergenziale di un'infrastruttura (un aeroporto per esempio) e offrire un immediato riscontro sullo stato degli asset compromessi. «Occorre realizzare - conclude Gazzoni - universi intelligenti capaci di catturare le informazioni sul mondo reale per crearne uno digitale con una forte componente autonoma, così da favorire attività di progettazione e gestione, interventi manutentivi ed emergenziali per infrastrutture e ambienti urbani ed industriali». In Hexagon la chiamano smart digital reality.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Predictive analytics e modelli in 3D per prevedere gli eventi climatici estremi

Infrastrutture sensibili.

Il viadotto Torrente Bisagno sulla A12, uno dei sorvegliati speciali dalla Procura di Genova nell'ambito dell'inchiesta sui mancati lavori di manutenzione



Clima, Italia al sesto posto nel mondo per i decessi causati da eventi estremi

**IN 20 ANNI QUASI
 20 MILA MORTI
 E 30 MILIARDI DI DANNI
 AL VERTICE COP25
 I RIMBORSI FINANZIARI
 DOPO LE CALAMITÀ**

IL RAPPORTO

Tempeste, inondazioni e ondate di calore. Sono i principali eventi meteorologici estremi che, negli ultimi 20 anni, hanno ucciso ben 19.947 persone in Italia e hanno causato perdite economiche pari a 32,92 miliardi di dollari, circa 30 miliardi di euro. La drammatica stima è emersa dal Climate Risk Index di Germanwatch, lo studio che calcola in quale misura i Paesi del mondo sono stati colpiti da eventi climatici estremi, classificandoli in base alla loro vulnerabilità a questi eventi. L'Italia si è aggiudicata il 26esimo posto tra i Paesi più colpiti, ma balza in alto fino al sesto posto nella classifica dei paesi con il maggior numero di vittime, in cui rientrano anche i morti causati dal crollo del ponte Morandi a Genova. Mentre sul fronte delle perdite economiche pro capite, riconducibili sempre a eventi meteorologici estremi, siamo al 17esimo posto.

I DATI

Per comprendere ancora di più la vulnerabilità del nostro territorio basta anche solo considerare

i dati dello scorso anno, quando gli eventi estremi hanno causato in Italia ben 51 decessi e 4,18 miliardi di dollari di perdite economiche. È evidente che gli eventi meteorologici estremi, proprio perché legati ai cambiamenti climatici, non riguardano più solo i Paesi più poveri, come Myanmar o Haiti, ma anche alcune tra le nazioni più ricche del mondo.

Nel 2018, ad esempio, il Giappone è stato il Paese più colpito da eventi estremi, seguito da Filippine, Germania, Madagascar, India, Sri Lanka, Kenya, Rwanda, Canada e Fiji. In termini assoluti, è l'India a essere prima sia per numero di vittime (2.081, davanti alle 1.282 giapponesi e alle 1.246 tedesche), sia per perdite economiche: (37,8 miliardi, cui seguono i 35,8 miliardi del Giappone).

Le ondate di calore sono state la principale causa dei danni prodotti nel 2018. Infatti, si stima che a causa dei cambiamenti climatici, le ondate di calore in Europa siano cento volte più probabili di un secolo fa. Se invece consideriamo gli ultimi due decenni (1999-2018), la classifica generale degli stati più colpiti dagli eventi estremi non vede alcun paese ricco tra i primi dieci, che sono Portorico, Myanmar, Haiti, Filippine, Pakistan, Vietnam, Bangladesh, Thailandia, Nepal e Dominica. Gli stessi Paesi che fanno anche più fatica a riprendersi da un disastro naturale. Per questo il rapporto sottolinea l'importanza dei negoziati in corso a Madrid

alla COP25 nel prevedere finalmente uno strumento finanziario specifico per rimborsare le perdite legate al clima.

EQUILIBRI

Finora i Paesi industrializzati si sono rifiutati ma, per la prima volta quest'anno, a COP25, il «sistema perdite e danni» è in cima all'ordine del giorno. «Il vertice deve occuparsi di questo aspetto finanziario per aiutare le popolazioni e le nazioni più povere. Sono le più colpite dagli impatti del cambiamento climatico perché prive delle capacità tecniche per affrontare perdite e danni», sottolinea Laura Schaefer di Germanwatch. «Ed è anche necessario rafforzare la capacità di adattamento ai cambiamenti climatici, per evitare le catastrofi», aggiunge.

Anche Papa Francesco esorta i leader ad agire concretamente per contrastare i cambiamenti climatici. «Siamo di fronte a una sfida di civiltà» e «rimane una finestra di opportunità, ma non dobbiamo lasciarla chiudere» si legge nel messaggio che il pontefice ha inviato a Carolina Schmidt, ministro dell'Ambiente del Cile e presidente di Cop25, e ai partecipanti alla Conferenza sul Clima «Dobbiamo chiederci seriamente se c'è la volontà politica» di agire «con onestà, responsabilità e coraggio, con più risorse umane, finanziarie e tecnologiche», evidenzia il papa.

Valentina Arcovio

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I Paesi più colpiti

Eventi meteorologici estremi

NEL 2018

- ① Giappone
- ② Filippine
- ③ Germania
- ④ Madagascar
- ⑤ India
- ⑥ Sri Lanka
- ⑦ Kenya
- ⑧ Ruanda
- ⑨ Canada
- ⑩ Fiji
- 28 ITALIA**



MORTI
51
 (28° posto)



PERDITE
4,18 miliardi
 di dollari
 (8° posto)

1999-2018

- ① Porto Rico
- ② Myanmar
- ③ Haiti
- ④ Filippine
- ⑤ Pakistan
- ⑥ Vietnam
- ⑦ Bangladesh
- ⑧ Thailandia
- ⑨ Nepal
- ⑩ Dominica
- 26 ITALIA**



MORTI
19.947
 (6° posto)



PERDITE
32,92 miliardi
 di dollari
 (18° posto)

Fonte: Climate Risk Index di Germanwatch ANSA e centimetri



ESONDAZIONI
Il Ticino ha rotto gli argini a Pavia dopo le violente piogge a fine novembre



Cassa dottori commercialisti investe sulle aggregazioni

PREVIDENZA

Nel bilancio di previsione 20 milioni vanno al welfare. Il patrimonio oltre 9,1 mld

Federica Micardi

Il welfare attivo della Cassa dottori commercialisti guarda ai giovani e alla crescita dell'attività.

Con il 2020 diventerà operativa l'assicurazione professionale di base gratuita per gli iscritti da meno di tre anni. Il bando per individuare il soggetto erogatore si è concluso da poco; la nuova opportunità sarà comunicata agli iscritti non appena sarà sottoscritto il contratto, «cosa che potrebbe accadere nei primi giorni del prossimo anno - spiega il presidente della Cassa nazionale di previdenza e assistenza dei dottori commercialisti Walter Anedda -, ma sarà comunque operativa dal 1° gennaio 2020».

Per gli iscritti da meno di cinque

anni è in arrivo un bando per l'acquisto di beni strumentali, arredi e attrezzature; anche in questo caso, tra i requisiti, oltre all'anzianità di iscrizione è previsto un limite di reddito.

C'è poi in dirittura d'arrivo il bando sulle aggregazioni, che sovvenziona chi deciderà di associarsi o creare una società tra professionisti.

L'intenzione di Cassa dottori di investire di più nel welfare attivo appare chiaramente anche nel bilancio preventivo 2020 appena approvato: in questa voce saranno impiegati circa 20 milioni, il 18% in più rispetto a quest'anno.

Il bilancio 2020 stima riserve patrimoniali superiori a 9,1 miliardi, e una contribuzione complessiva attesa, tra contributi soggettivi e integrativi, pari 777 milioni di euro.

I contributi risentono positivamente della politica adottata da Cassa dottori di incentivare gli iscritti a versare un contributo volontario in aggiunta a quello obbligatorio.

«È stata avviata una campagna di informazione personalizzata - racconta Anedda - dove attraverso un cartone animato viene spiegato al-

l'iscritto il vantaggio che avrebbe a versare un contributo più alto».

La campagna è stata rivolta agli iscritti più giovani (circa 30mila su un totale di 70mila) per i quali grazie all'effetto leva il ritorno di un contributo più alto è significativo. A giorni si sapranno i risultati di dettaglio.

Tornando al bilancio di previsione, la Cassa prevede di effettuare nuovi investimenti per 845 milioni di euro, di cui 135 milioni nel comparto immobiliare. «In questo settore - anticipa Anedda - stiamo valutando di investire anche nel nuovo residenziale, nel co-working e nel senior-living (case per anziani)».

La Cassa intende investire di più negli investimenti alternativi (private equity, private debt, commodities), quelli che guardano all'economia reale sia nazionale che internazionale. In merito Anedda ci tiene a sottolineare che le Casse di previdenza, in proporzione all'offerta del mercato, investono molto di più in Italia che all'estero «perché scommettiamo sullo sviluppo del Paese - spiega - e perché c'è un ritorno anche sulla professione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Due economisti stretti collaboratori di Macron criticano la riforma del Mes più che Lega e M5s

Tino Oldani a pag. 5

TORRE DI CONTROLLO

«La riforma del Mes non vale la carta su cui è scritta»: lo dicono due collaboratori di Macron, rincarando le critiche di Lega-M5s

DI TINO OLDANI

«**L**a riforma del trattato Mes, nella stesura attuale, non vale la carta su cui è scritto. L'Europgrupo dovrebbe rinviare l'accordo e definire con la nuova Commissione europea un testo più ampio, più equilibrato e più ambizioso». Così **Shahin Vallée**, stretto collaboratore di **Emmanuel Macron**, ha silurato con un post su Twitter la riforma europea che in Italia, a sentire il ministro dell'Economia, **Roberto Gualtieri**, era ormai inemendabile. A dare manforte a Vallée, con argomenti simili, è sceso in campo anche un altro consulente di Macron, l'economista **Jean Pisani-Ferry**, attuale commissario di France Stratégie, da sempre molto critico nei confronti del cosiddetto Fondo salva Stati.

Che la tesi di **Gualtieri** sulla impossibilità di apportare qualche emendamento al testo della riforma fosse infondata, l'ha confermato perfino il premier **Giuseppe Conte**, che intervistato ieri dal *Corriere della Sera* alla domanda «Insomma, non esclude un rinvio?», ha risposto: «No, non lo escludo», aggiungendo che d'ora in poi cercherà di convincere i partner europei ad accettare la logica del pacchetto, vale a dire approva-

re insieme «Mes + unione bancaria, con la garanzia sui depositi + budget europeo unico». Staremo a vedere. In fondo, quella del pacchetto è una logica che piace anche alla Germania, visto che, pur di salvare dal fallimento le due maggiori banche tedesche (Deutsche Bank e Commerzbank) ha deciso di rinunciare a due tabù come la garanzia sui depositi bancari e l'introduzione degli eurobond, a cui si era sempre opposta. Una svolta clamorosa che, come ha documentato *ItaliaOggi*, è stata annunciata da **Olaf Scholz**, ministro dell'Economia, e da **Isabel Schnabel**, nuova consigliera della Bce.

È bene notare che le critiche di **Sahin Vallée** sono molto più puntute di quelle sollevate in Italia dalla Lega di **Matteo Salvini**, e a rimorchio dai 5 stelle. E qui parliamo di un economista che non ha nulla in comune con i sovranisti-populisti. Anzi, **Sahin Vallée** siede come macroeconomista nel gruppo finanziario di **George Soros**, che auspica più Europa; è un ricercatore stimato del centro studi **Brueghel**, di certo non antieuropeo; e, prima di collaborare con **Macron**, è stato consigliere di **Herman Van Rompuy**, quando questi era presidente del Consiglio europeo dei capi di Stato e di governo. Per questo vale la pena di rileggere in sequenza i tweet con i quali spiega perché la riforma del Mes «non vale la carta su cui è scritta».

Per cominciare, scrive **Shahin**

Vallée, «la linea di credito in caso di crisi è accessibile solo a paesi che adempiono a criteri molto stretti ex ante, al punto da escludere oggi Francia, Italia, Spagna e perfino la Finlandia». Paesi con un debito superiore al 60 per cento del pil, pertanto messi fuori gioco dall'ipotetico soccorso del Mes, salvo che non ristrutturino il loro debito prima di chiedere un prestito. In pratica, una regola che sembra confezionata su misura per la Germania, che ha un debito-pil del 60 per cento, e per pochi altri paesi del Nord, fra cui l'Olanda.

«Dunque», aggiunge il collaboratore di **Macron**, «l'Italia ha ragione ad obiettare, ma è tardi, e concentra la sua critica su elementi secondari». Sugerendo una correzione di tiro, **Sahin Vallée** indica nei dettagli alcuni aggiustamenti tecnici, per certi aspetti comprensibili solo a veri esperti della materia, in grado di distinguere i «single limb CACs» dai «double limb». E aggiunge: «Senza questi elementi, la riforma del Mes non è un progresso, è un regresso. L'Europa è fatta di questi piccoli, graduali passi: ma devono essere passi nella giusta direzione. A volte è preferibile tornare al tavolo di disegno e rifare il progetto, invece di essere intrappolati in un progresso finto».

Rispondendo infine a un giornalista che lo rimprovera per avere scritto i tweet in inglese, **Sahin Vallée** risponde: «Avete ragione, devo scrivere in francese perché il senso del mio messaggio è che c'è qualcosa di vigliacco nel sostenere pubblicamente un accordo, sperando segretamente che siano gli italiani a bloccarlo». *Chapeau!*

© Riproduzione riservata



Shahin Vallée



 L'intervista Carlo Cimbri

«Senza spinta alla crescita il welfare non reggerà più»

►L'ad di Unipol: «Il sistema pubblico ha meno risorse, va integrato con il privato» ►«Già oggi gli italiani pagano 40 miliardi per la sanità, chi non ce la fa è a rischio»

La crescita. Si parte da lì. Soprattutto se si parla del nuovo welfare. Che sia il tempo di un "Welfare New Deal", lo si legge nel Rapporto 2019 di "Welfare, Italia", il think tank sviluppato da Unipol Gruppo con Ambrosetti. Inizia da qui la conversazione con Carlo Cimbri. «Il tema del welfare - osserva il ceo di Unipol - coincide con la questione essenziale di una migliore e più equa redistribuzione delle risorse, per assicurare a tutti, secondo il modello universalistico, la migliore protezione sociale. Ma la questione è una sola: la crescita. Se ci ponessimo il problema della crescita, molte polemiche politiche verrebbero meno».

Uno dei temi del confronto politico di queste ore è l'Europa e il Mes in particolare.

«A mio avviso il trattato potrebbe avere conseguenze non favorevoli all'Italia, ma solo se l'Italia si dovesse trovare nelle condizioni di dover chiedere aiuto, e quindi se il Paese si avvicinasse a una crisi sistemica che ci auguriamo non si verifichi mai. Dovremmo dedicare maggiore attenzione al non mettere l'Italia nelle condizioni di dover far ricorso alle risorse del Mes. Sono però più preoccupato dalle tentazioni di piegare i meccanismi dell'Unione bancaria verso ipotesi come quelle avanzate dai Paesi del Nord Europa di introdurre differenziazioni nella ponderazione dei titoli di Stato dei diversi Paesi, sfavorendo così i Btp. Questo sì che finirebbe per crearci problemi seri».

Torniamo alla crescita. Cioè alla "torta". Non si tratta solo di fare fette uguali, ma di farne una più grande.

«Esattamente. E questo vuol dire rilanciare la cultura d'impresa, vuol dire assicurare le miglio-

ri condizioni perché le imprese crescano, producano, creino posti di lavoro, contribuiscano ad aumentare il Pil del Paese. Solo se c'è crescita economica si può assicurare un nuovo welfare, per integrare con il privato l'offerta del pubblico, le cui risorse sono oggi meno ricche».

Sembra di capire che non vede in Italia questa premura di favorire investimenti e sostenere le imprese. Sta pensando all'Ilva?

«Non voglio fare polemiche, ma non mi pare che nel Paese ci sia una cultura e una politica che si preoccupi di promuovere la crescita delle attività produttive. Vedo sempre troppa burocrazia, troppe difficoltà moltiplicarsi di fronte all'iniziativa imprenditoriale. Si parla demagogicamente di redistribuzione, senza favorire la produttività. Io vedo con preoccupazione l'orizzonte, non lontanissimo, nel quale saranno più i pensionati dei lavoratori attivi. Non ci sarà più produzione di reddito, ci sarà una torta sempre più piccola da dividere».

Sento ancora i riflessi dell'attualità. Si riferisce al reddito di cittadinanza?

«Mi riferisco a tutti i comportamenti che sembrano suggerire un approccio passivo, come se si dovesse proporre una riduzione del lavoro, dell'impegno, delle attività, come soluzione ai nostri problemi. E' vero il contrario. La sostenibilità del nuovo welfare passa dalla crescita economica del Paese. A differenza di chi fa politica, chi come noi fa impresa, non insegue la volatilità del consenso elettorale, ma si preoccupa della solidità di un futuro da costruire».

Il futuro in qualche modo è già iniziato. Basta leggere qualche numero del Rapporto curato da Ambrosetti con il vostro

contributo. Un futuro che rischia di creare sperequazioni. Nella sanità a esempio.

«Se gli italiani spendono di tasca propria 40 miliardi per provvedere alla propria salute, vuol dire che si rischia di creare una differenza profonda tra chi può disporre di risorse proprie e chi, non potendolo fare, rischia di curarsi meno e peggio. Il 90% di questa somma non è intermedia da soggetti che sappiano razionalizzarla e ottimizzarla. C'è bisogno di favorire strumenti di mutualizzazione, che riducendo la spesa individuale possano massimizzarne il vantaggio. Bisogna favorire la crescita dei fondi sanitari integrativi e la fruibilità anche nelle Pmi, non solo nelle grandi aziende».

Lo Stato non è più l'unico soggetto che provvede alla protezione sociale. Nel Rapporto "Welfare, Italia" si parla spesso di auto-responsabilizzazione. Si deve passare dal Welfare State a una specie di "mywelfare", a ciascuno il suo welfare?

«Credo che si debba rispettare la cultura del Paese. Che ci sia un eccesso di rappresentazione del ruolo dello Stato è vero. In una recente ricerca che abbiamo condotto, l'85% degli italiani attribuisce allo Stato l'intera copertura della spesa sanitaria. Come abbiamo visto non è più così. Ma occorre tenere conto di questa cultura. Non credo che saremo mai il Paese delle scelte individuali nel welfare. Anzi, mi auguro che si sviluppino sempre più le forme di protezione sociale, che oggi vediamo nel Terzo settore. Il "privato sociale" deve avere più spazio e più considerazione. Dal privato sociale può venire un aiuto all'integrazione di pubblico e privato, per garantire al nuovo welfare la connotazione universalistica che non può venire meno».

Marco Barbieri

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Carlo Cimbri, amministratore delegato del gruppo Unipol



**QUANTO AI RAPPORTI
CON L'UE MI PREOCCUPA
CHE VI SIANO PARTNER
DESIDEROSI DI IMPORRE
REGOLE PENALIZZANTI
PER I NOSTRI BTP**



159329

Autostrade, caos sulle chiusure Rimpalli tra tecnici e Prefettura

INFRASTRUTTURE

La chiusura del viadotto Cerrano dell'A14 resta in attesa di decisione

Esigenza di non mandare il traffico in tilt e la necessità di garantire la sicurezza

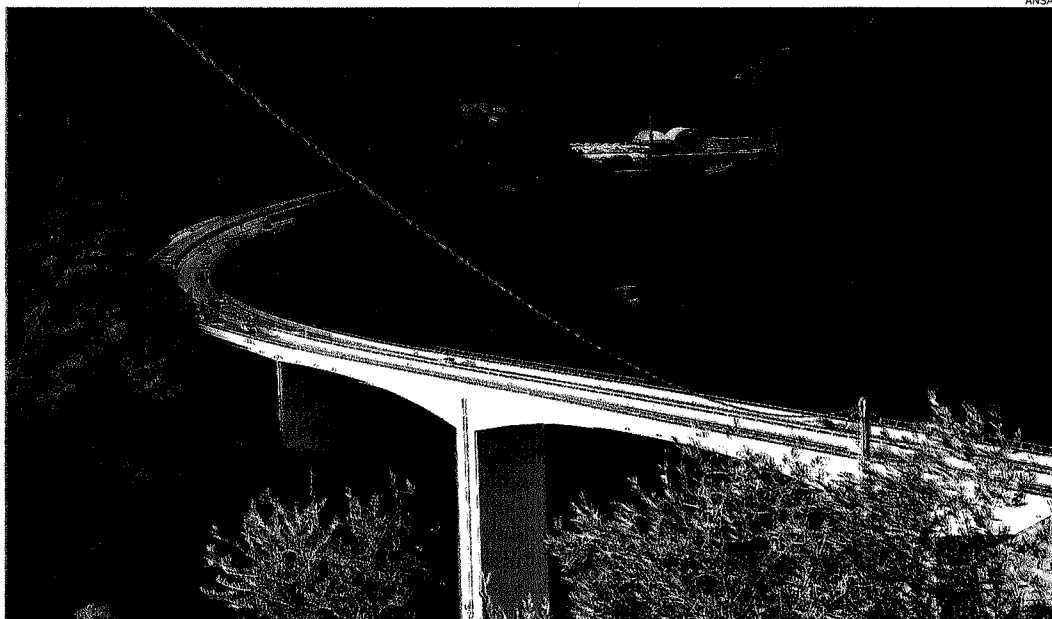
Maurizio Caprino

Ancora una giornata sul filo dell'incertezza per il traffico sulle autostrade liguri e abruzzesi: l'attesa decisione del ministero delle Infrastrutture sulla riapertura a carreggiata piena del tratto iniziale dell'A26 è slittata di qualche ora rispetto alle previsioni e sul tavolo del prefetto di Teramo resta il delicato fascicolo sulla possibile chiusura del viadotto Cerrano (A14) ai mezzi pesanti.

Per i viadotti Fado Nord e Peccetti Sud dell'A26, ieri sembrava la giornata decisiva. Nella serata di domenica Autostrade per l'Italia aveva completato le prove di carico sulle due strutture. Ne aveva poi consegnato gli esiti al ministero. In tempo per il previsto arrivo a Genova dell'ispettore ministeriale Placido Migliorino, che ieri si è messo subito al lavoro sui documenti presentati.

Ma la verifica è andata per le lunghe e ancora nella serata non era nota la decisione finale. Da questa dipenderà il numero di corsie su cui si potrà transitare.

La sera del 25 novembre, quando la Procura di Genova aveva sostanzialmente ammonito Aspi sul fatto che i periti dei pm non garantivano che le strutture dei due viadotti fossero pienamente a norma, la società aveva deciso di bloccare il tratto iniziale dell'A26.



Inchiesta sui lavori di manutenzione. Il viadotto Sori sulla A12, uno dei tratti sorvegliati speciali dalla Procura di Genova

Nella mattinata successiva, dopo i primi controlli fatti eseguire dai propri esperti, Aspi aveva deciso la riapertura, ma su una sola corsia per senso di marcia.

Da allora, la situazione è rimasta invariata, causando disagi. Acuiti la settimana scorsa dalla mancanza dell'alternativa costituita dall'A6, anch'essa chiusa nel tratto più vicino alla costa per la frana che domenica 24 novembre ha innescato il crollo del viadotto Madonna del Monte. Negli ultimi giorni, grazie all'assenza di piogge, anche la situazione dell'A6 si era almeno stabilizzata, con la riapertura della carreggiata rimasta in piedi, utilizzata in entrambi i sensi.

Per ridurre le code resta quindi determinante sapere a quante corsie potrà riaprire l'A26. Le prove di carico erano state supervisionate da tre esperti terzi e condotte con 16 autocarri da 30 ton-

nellate, per un totale di oltre 480 tonnellate. Aspi ha sottolineato che questa cifra supera del 75% la media del peso presente sui viadotti quando c'è traffico.

Ma questo non rende scontata la piena riapertura: già altre volte il ministero ha avuto parere opposto a quello di Aspi, sulla cui credibilità ora pesano anche le dure parole depositate dal Tribunale del riesame di Genova sulla volontà di risparmiare sulla manutenzione per non intaccare i profitti, anche a costo di falsificare i report sulla sicurezza dei viadotti. Anche dopo il crollo del Ponte Morandi. Negli ultimi mesi Aspi ha introdotto modifiche, ma ovviamente resta sorvegliata speciale.

Lo dimostra anche la vicenda del viadotto Cerrano, sull'A14 nel già critico tratto abruzzese (poco a nord di Pescara). Anche qui Aspi parlava di situazione non rischio-

sa e sotto controllo costante, ma Migliorino ha riscontrato potenziali problemi di sismicità se venissero fatti i lavori di manutenzione che sono ormai diventati urgenti. L'ispettore ha anche riscontrato spostamenti delle fondazioni a causa di una frana, con ripercussioni su tutto il ponte.

Così il 29 novembre il ministero ha prescritto di chiudere il Cerrano ai mezzi pesanti. Aspi ha rifiutato e il 2 dicembre Migliorino ha inviato le carte alla Prefettura di Teramo, per far disporre una chiusura. Da allora, nulla più si è saputo: la Prefettura, stretta fra l'esigenza di non mandare in tilt il traffico e la necessità di garantire la sicurezza, non ha ancora deciso. Né è detto che lo farà: l'articolo 6 del Codice della strada non è chiarissimo sui poteri decisionali delle varie autorità in tema di transitabilità.

RIPRODUZIONE RISERVATA

Previdenza complementare, deve crescere la trasparenza

SECONDO PILASTRO

Con la direttiva Iorp2 valutata anche l'efficacia dell'investimento scelto

Claudio Pinna

In Italia più ombre che luci hanno caratterizzato sinora l'esperienza della previdenza complementare. Fattori esterni e interni ne hanno sicuramente influenzato lo sviluppo. In un Paese, infatti, dove la contribuzione alla previdenza pubblica è pari al 33% della retribuzione percepita (la più alta dei Paesi Ocse) qualsiasi altra forma di previdenza non avrebbe potuto che trovarsi in condizioni di difficoltà. Peccato che quel 33% così elevato di contribuzione sarà in grado di fornire un livello di copertura adeguato solamente in determinate situazioni (carriere contenute, pensionamento posticipato, lavoro regolare, eccetera). Per tutti gli altri, così come si era impostato nel 1992 con la riforma Amato, la differenza dovrà essere garantita dai fondi pensione.

Le forme pensionistiche complementari, tuttavia, non sono entrate nei cuori dei lavoratori. Che in generale o non si iscrivono proprio (solo uno su tre) o non stanno risparmiando abbastanza o hanno comportamenti non responsabili sotto il profilo previdenziale (come la richiesta di anticipazioni, riscatti vari, eccetera).

In un contesto del genere, l'applicazione della nuova direttiva Iorp2 dovrebbe stimolare un valido momento di riflessione per il settore. Diversi punti appaiono, infatti, di rilevanza fondamentale. Basti pensare, ad esempio, agli aspetti connessi con il sistema di governo dei fondi pensione, alla costituzione della funzione di gestione dei rischi, con la loro relativa valutazione interna, da esten-

dere anche ai rischi operativi.

Sicuramente una novità per il nostro Paese. Ma non solo: anche diverse delle politiche che la direttiva richiede non sempre erano state definite dai nostri fondi pensione. La politica di remunerazione degli organi, ad esempio, quella sui conflitti di interesse, sull'esternalizzazione dei servizi, sulla continuità dell'attività, sul monitoraggio nella politica degli investimenti dei fattori Esg (gli investimenti responsabili in sostanza), sulla comunicazione nei confronti degli iscritti eccetera.

Sono tutte attività che i fondi pensione dovranno svolgere tenendo conto delle loro specifiche

situazioni. In particolare, il comma 2 dell'articolo 4bis del nuovo Dlgs 252 stabilisce che il sistema di governo debba essere «proporzionato alla dimensione, alla natura, alla portata e alla complessità delle attività del fondo pensione». In sostanza, le stesse parole vengono ripetute al comma 1 dell'articolo 5ter per quanto riguarda la gestione dei rischi, confermando la rilevanza data dalla normativa alle questioni e la personalizzazione necessaria con riferimento a ciascun fondo pensione.

Una serie di rischi, poi, dovrebbe essere specificamente monitorata. Tra i rischi operativi, quelli ad esempio di natura cyber, l'utilizzo delle tecniche assicurative, di mitigazione, eccetera.

Un accenno particolare spetta al comma 5 dell'articolo 5ter, che richiede di effettuare una valutazione dei «rischi che gravano sugli aderenti e i beneficiari». I rischi, cioè, che si arrivi al pensionamento senza aver maturato una prestazione adeguata, che si sia scelta una linea di investimento troppo o troppo poco rischiosa, che eventi infausti possano produrre delle situazioni difficili nel corso dell'attività lavorativa, eccetera. I fondi pensione, del resto, dovranno svolgere il ruolo per il quale sono stati costituiti e se le risorse a questi destinati non risultano essere ancora sufficienti è bene che i lavoratori lo sappiano per tempo.

A livello internazionale molti di questi rischi sono monitorati con tecniche sofisticate. Noi abbiamo due strade. Un'applicazione blanda e puramente formale della storia. Un'implementazione strutturata che tenga conto della multidisciplinarietà della normativa e che magari porti il settore a far di nuovo riflettere il Legislatore su alcune criticità riscontrate. A tal fine anche Covip avrà un compito determinante.