

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. 6 febbraio 2019



CODICE APPALTI

Sole 24 Ore	06/02/19	P. 6	CANTONE: DIFENDO IL CODICE DEGLI APPALTI, NON E' STATO IL FRENO ALLE GRANDI OPERE	LUDOVICO MARCO	1
-------------	----------	------	---	----------------	---

INFRASTRUTTURE

Sole 24 Ore	06/02/19	P. 2	CONSEGNATA ALLA FRANCIA L'ANALISI COSTI-BENEFICI		2
-------------	----------	------	--	--	---

ITS

Corriere Della Sera	06/02/19	P. 26	LA SCOMMESSA DELLA FORMAZIONE 4.0 PIU' FONDI AGLI ISTITUTI TECNICI SUPERIORI	BARBA MASSIMILIANO DEL	3
---------------------	----------	-------	--	------------------------	---

TAV

Sole 24 Ore	06/02/19	P. 1	LA BRESCIA PADOVA, UNA TAV CONGELATA	Ganz Barbara	4
-------------	----------	------	--------------------------------------	--------------	---

EDIFICI PUBBLICI

Corriere Della Sera	06/02/19	P. 26	IL "CEMENTO" DEL FUTURO? SARA' IL SUPER-LEGNO HI TECH	PAPA ELENA	7
---------------------	----------	-------	---	------------	---

APPALTI INNOVATIVI

Sole 24 Ore	06/02/19	P. 8	PA, BANDO MISE DA 50 MILIONI PER LANCIARE GLI APPALTI INNOVATIVI	FOTINA CARMINE	8
-------------	----------	------	--	----------------	---

CIVILTA' DELLE MACCHINE

Italia Oggi	06/02/19	P. 16	NASCE FONDAZIONE LEONARDO E TORNA CIVILTÀ DELLE MACCHINE	Gianfranco Ferroni	9
-------------	----------	-------	--	--------------------	---

Cantone: difendo il codice degli appalti, non è stato il freno alle grandi opere

PRESIDENTE ANAC

Verso l'addio all'Autorità, il magistrato ha fatto domanda per la procura di Perugia

Marco Ludovico
 ROMA

«Il codice degli appalti non è rigido, come alcuni dicono. Nè ha frenato le grandi opere. Lo dimostra il contrario: abbiamo introdotto meccanismi di flessibilità sotto la soglia del milione di euro, pari al 95% degli appalti. Nonostante questo, non sono aumentati». Raffaele Cantone, presidente dell'Anac (autorità nazionale anti-corruzione), difende il lavoro svolto finora ma sulla corruzione non nasconde il disincanto: «Tra 15 anni ci diremo le stesse cose di oggi». Ieri Cantone ne ha parlato a Roma alla Link Campus University di Roma in un dibattito con

Piercamillo Davigo, oggi componente del Csm, e Andrea Castaldo, ordinario di diritto penale a Salerno, moderati dal direttore del Sole24Ore Fabio Tamburini. «Forse negli ultimi anni c'è stata una bulimia legislativa: quante volte si è intervenuti sulle pene, ma il legislatore ha provato a mettere in campo una strategia di prevenzione mettendo l'accento sulla trasparenza - sottolinea Cantone - e la legge spazzacorrotti ha completato questo trend con passaggi positivi». Su quest'ultima normativa non è d'accordo Davigo: «Mi sembra ci siano buone intenzioni, ma di intenzioni è lastricata la strada per l'inferno». Cantone giudica positivo anche «l'inasprimento delle pene accessorie» e l'introduzione dell'agente sotto copertura «che può essere utile nei casi di organizzazioni. Se li avessimo avuti nel caso di Mafia Capitale ne avremmo viste di tutti i colori». Il presidente Anac sottolinea comunque la «bulimia» del-



Anac Il presidente Raffaele Cantone

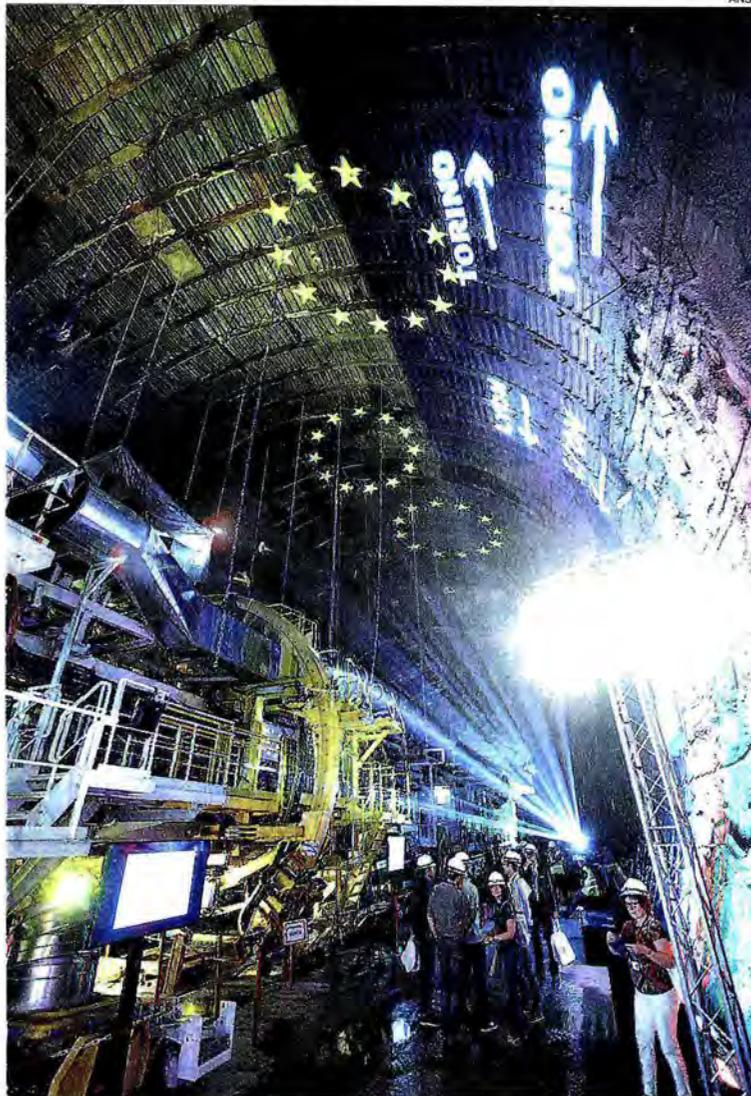
le leggi in materia di corruzione: «Ne abbiamo avute ben tre in dieci anni» rimarca la professoressa Maria Elena Castaldo, coordinatrice della facoltà di Giurisprudenza. E sulla percezione diffusa della corruzione il «Programme leader» di Giurisprudenza, Antonio Catricalà, invoca l'esigenza di «calibrare pessimismo e ottimismo. Con interventi equilibrati, per esempio sulle lobby. Bisognerebbe trovare, per esempio, un sistema per rendere pubbliche le agende degli uomini pubblici quando svolgono questo genere di incontri».

Per Cantone potrebbero essere le ultime battute all'Anac. Il magistrato ha presentato domanda al Csm per un posto da procuratore anche se la scadenza del suo attuale incarico è il 2020. Le domande di Cantone trasmesse al Consiglio superiore della magistratura riguardano Perugia, Torre Annunziata e Frosinone.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



A BREVE L'INCONTRO BILATERALE



Consegnata alla Francia l'analisi costi-benefici

L'analisi costi-benefici sulla Tav è stata consegnata alla Francia. Il ministero dei Trasporti ha fornito ieri il documento a Christian Masset, ambasciatore transalpino in Italia. Un passaggio concordato dai ministri ai Trasporti dei due Paesi, Danilo Toninelli e Elizabeth Borne, che precede un incontro bilaterale. Analoga procedura sarà seguita con la Ue



Corriere Innovazione

La scommessa della Formazione 4.0 Più fondi agli istituti tecnici superiori

Agli Its 55 milioni nei prossimi due anni. Ma il modello tedesco rimane un miraggio

di Massimiliano Del Barba

In Germania le chiamano *Fachhochschule*. Sono, letteralmente, scuole d'alta formazione professionalizzante e contano qualcosa come 880 mila iscritti. Aperte a chi non vuole intraprendere un percorso universitario, sono la fucina dei colletti blu del *digital manufacturing*. In Francia si chiamano invece *Brevet Technicien Supérieur*, hanno più o meno le stesse funzionalità e raccolgono a oggi 240 mila studenti.

In Italia, dato che solo due ragazzi su dieci arrivano alla laurea e la condizione di disequilibrio tra domanda e offerta è palesemente cronica, nel 2008 si è cercato di creare un percorso di formazione

I numeri

A oggi si contano 101 istituti per un totale di 12 mila iscritti; l'82,5% trova subito lavoro

tecnica alternativo che fosse in grado di accompagnare nel mondo del lavoro il restante 80% dei nostri giovani. Così sono nati gli Its, acronimo di Istituti tecnici superiori: a oggi se ne contano 101 — di cui 20 in Lombardia — e per ora contano poco meno di 12 mila iscritti. Un'inezia, rispetto ai nostri vicini di casa. E c'era pure qualcuno pronto a scommettere sulla loro estinzione. Poi è arrivato il piano Industria 4.0 e su questa formazione "post-secondaria" alternativa alla laurea si sono riaccesi i riflettori. Tanto che, finanziati tradizionalmente dal Miur grazie anche a un'integrazione dell'Fse attraverso le Regioni, dal 2018 hanno ricevuto, proprio per i percorsi abilitanti a competenze di stampo manifatturiero, una ulteriore iniezione di risorse da parte del ministero dello Sviluppo economico: dieci milioni nel 2018, che quest'anno diverranno 20 e il

prossimo saranno 35.

«Una buonissima notizia — commenta Alessandro Mele, presidente dell'Associazione Rete Fondazione Its Italia — anzitutto perché la norma contenuta nella Manovra 2019 consente di superare la logica del bando. In altre parole — prosegue — si supera lo status di start up, si stabilizza il sistema e si dà la possibilità a imprese, università ed enti locali (di norma gli attori degli Its, che si costituiscono in fondazione, ndr) di creare nuovi istituti per rispondere alle esigenze del mondo del lavoro».

Che è poi il loro fine ultimo. E da questo punto di vista i dati della piattaforma Indire del Miur sono incoraggianti: l'82,5% dei diplomati Its ha trovato lavoro a un anno dal diploma, l'87,3% dei

quali in un'area coerente con il percorso formativo concluso. Insomma, per stare al passo della Quarta rivoluzione industriale gli Its sono cruciali. Come hanno scritto Federico Butera della Bicocca e Marco Leonardi della Statale di Milano sul *Sole 24 Ore* dello scorso 8 gennaio, «senza il loro contributo, una politica educativa in mano solo all'università rischia di sbagliare bersaglio come già avvenne dieci anni fa con il "3+2" che partì come università professionalizzante ma di professionalizzante non ebbe mai quasi nulla».

Scendendo più in profondità, le due aree (delle sei) dove offerta e domanda s'incontrano con maggior facilità sono la «mobilità sostenibile» e le «tecnologie per il made in Italy» ma, a otto anni dalla na-

scita del sistema Its, è in corso una revisione dei profili che prevede anche la partenza di cinquanta nuove classi, sulle odierne 485, tutte orientate a Industria 4.0. Qualche esempio? Nel nuovo laboratorio dell'Its Umbria Academy di Foligno gli studenti hanno appena reingegnerizzato un drone per migliorarne le prestazioni utilizzando tecniche di *design thinking* e di *additive printing*. All'Its Maker di Bologna, invece, si sta realizzando un robot capace di muoversi nei tunnel autostradali per calibrare la potenza dei sistemi di ricircolo dell'aria. All'Its Aerospazio e Meccatronica Piemonte di Torino si lavora con la realtà aumentata per fare manutenzione da remoto. Stiamo diventando tedeschi?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cosa sono

- La sigla Its sta per «Istituti tecnici superiori»
- Nati nel 2008, sono enti di formazione post-secondari ma non universitari
- Sono state attivate sei aree tecnologiche di formazione



L'INCHIESTA

LA BRESCIA PADOVA, UNA TAV CONGELATA

di **Barbara Ganz**



È il 1986: nel Piano generale dei trasporti si individua la rete ferroviaria ad Alta velocità attraverso il quadruplicamento delle direttrici Torino-Venezia e Milano-Napoli. Il Silos (Sistema informativo legge opere strategiche) riporta, impietoso, la cronologia; per la Brescia-Padova la ricostruzione si ferma a una serie di tasselli diversi, in differenti stati di progettazione o

esecuzione. Dopo 32 anni di tira e molla ci ha pensato il ministro delle Infrastrutture Toninelli a mettere in stand by l'opera con l'analisi costi-benefici. «Si chiede in fase di progettazione, non a cantieri aperti», protestano le imprese, schierate tutte per l'opera. E il governatore del Veneto Luca Zaia: «Se non si fa, perdiamo competitività rispetto a tutto il Nord».

a pagina 2

L'opera, decisiva per il Nord-Est, aspetta l'analisi costi-benefici di Toninelli dopo 32 anni di progetti e lavori. Su questa tratta si raggiunge il più alto livello di scontro fra M5s da una parte e Lega e imprese dall'altra.

Brescia-Padova, la Tav congelata

Barbara Ganz

VENEZIA

È il 1986: nel Piano generale dei trasporti si individua per la prima volta la rete ad Alta velocità attraverso il quadruplicamento delle direttrici ferroviarie Torino-Milano-Verona-Venezia e Milano-Bologna-Firenze-Napoli-Battipaglia. Il sito del Silos (Sistema informativo legge opere strategiche) riporta, impietoso, la cronologia; nel caso della Brescia Padova, la ricostruzione si ferma a una serie di tasselli diversi, in differenti stati di progettazione (per alcuni esecutiva, per altri nemmeno avviata) per non dire di esecuzione. A Verona, ad esempio, dipende da quale parte si guarda; a Ovest il tratto fino a Brescia è in fase di progettazione esecutiva, e alla fine di agosto è stato dato il via agli espropri con la lettera inviata dal consorzio Cepav Due (che ha firmato a giugno in contratto con Rfi per la tratta Milano Verona) ai soggetti interessati dal passaggio dei binari, in attesa dell'avvio del cantiere vero e proprio. A Est, invece, verso il bivio Vi-

cenza, sono in corso gli studi prope-
deutici al progetto esecutivo, mentre
quello definitivo è stato approvato dal
Cipe il 22 dicembre 2017.

Analisi costi benefici

Nella nota di aggiornamento del Def (Documento di economia e finanza) del 2018, datata fine ottobre, «il Governo ribadisce la sua intenzione di portare a compimento gli investimenti strategici rispettando standard rigorosi di efficienza e a questo scopo intende sottoporre a una rigorosa analisi costi-benefici e a un attento monitoraggio le grandi opere in corso»; fra queste, oltre alla Torino Lione, c'è la tratta fra Brescia e Padova, con l'esplicito avvertimento a evitare «fughe in avanti». Eppure, alla fine di settembre, il Comune di Lonato risultava avere concesso come da programma l'area per l'allestimento del cantiere destinato a realizzare il tunnel fino a Desenzano.

Il pressing di Zaia

Aspettando il parere definitivo del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, atteso non oltre la fine di febbraio, in Veneto sale il pressing. «Il dibattito sull'impatto ambientale della

Tav è tutto in Val di Susa, in Veneto non esiste, e non capisco per quale motivo si voglia bloccare anche la tratta veneta», ha detto ieri il governatore Luca Zaia, che spiega: «La Tav per noi è un'opera strategica. Io l'ho messa nel mio programma nel 2015 e per noi significa due vantaggi, o due svantaggi se non si farà: avere il treno veloce e un investimento infrastrutturale. Ricordo che per portare il treno bisogna raddoppiare i binari. Da Torino a Brescia lo sono già, ma da Brescia a Venezia no. Significa che in quel tratto abbiamo un binario in andata e uno in ritorno, e merci e persone viaggiano sullo stesso binario. Questo vuol dire che se non si fa la Tav noi perdiamo competitività rispetto al Nord Italia».

La voce delle categorie

Le grandi opere – rilancia Massimo Zanone, presidente di Confcommercio Veneto, circa 50 mila imprese associate – «non sono solo crescita, sono vita. Lo sguardo è puntato sul Piemonte, verso la Francia, ma la Tav non è solo Torino e Lione: interessa direttamente anche altre regioni, Veneto e Friuli comprese, collegamento indispensabile con il

Nord Europa. E non è nemmeno l'unica opera vitale: siamo disconnessi sia in direzione verticale che orizzontale, verso i Paesi del Nord, con i quali il Veneto ha storicamente scambi commerciali di grande rilievo, e tutta l'area dell'Italia centrale». E il sogno di un viaggio da Milano a Mestre in un'ora e 10 minuti - insieme agli altri ritardi da recuperare - ha portato 400 rappresentanti di Confartigianato Veneto alla manifestazione dello scorso 13 dicembre a Milano, «Quelli del sì»: «È fondamentale avvicinare i nodi dell'asse Padano da Torino a Venezia, comprimendo i tempi di viaggio sulla rete ad alta velocità», ha scandito il presidente regionale Agostino Bonomo in rappresentanza di 176 mila imprenditori artigiani.

Quadro frammentato

Lo stato dell'arte segnala però una grande frammentazione (lo studio è curato dal sociologo del territorio Sergio Maset per Confartigianato): per la Tav Verona Padova tratta Verona Vicenza con progettazione definitiva, nodo di Verona con progettazione preliminare in attesa di approvazione così come l'attraversamento di Vicenza, mentre in uscita da Vicenza e fino a Pa-

dova con studio di fattibilità ma in attesa di finanziamento. Per la Tav Brescia-Verona 1° lotto funzionale Brescia Est-Verona con progettazione definitiva approvata, 2° lotto (quadruplicamento in uscita da Brescia) in corso di adeguamento della progettazione.

Le richieste delle città

A Verona, punto strategico delle connessioni Nord Sud ed Est Ovest, il presidente degli industriali Michele Bauli rilancia sulle «infrastrutture necessarie sia per la competitività del Paese, sia per reagire agli ultimi dati sul Pil. Gli investimenti pubblici sono uno strumento per reagire alla recessione, creare posti di lavoro e invertire velocemente la rotta. E se da un lato le analisi costi/benefici sono utili in fase di progettazione non possono essere il criterio per decidere se realizzare o meno un'opera». Se poi l'iter progettuale è già in stato avanzato e, per lotti, è già iniziata addirittura la fase realizzativa di cantiere, il quadro è ancora più complesso. A Vicenza si invita a non perdere tempo: «È di tutta evidenza che il metodo seguito in passato per le tratte oggi in esercizio è quello giusto - dice Gaetano Marangoni, vicepresidente di Confindustria Vicenza con delega alle Strategie per il territorio. - Si proceda a rendere cantierabili i lotti funzionali mentre si avanza sullo stato progettuale e sulla dotazione finanziaria dei restanti, per arrivare a un ammodernamento completo della linea. Speriamo che il bailamme comunicativo lasci spazio ai lavori. Non si deve dimenticare che la realizzazione della linea Av/Ac consentirà di porre rimedio alla cronica incapacità della rete esistente a sopportare non solo il traffico passeggeri di lunga percorrenza, ma anche quello merci e, soprattutto, quello passeggeri di breve-media percorrenza. Solo con

il cosiddetto quadruplicamento della linea Milano-Venezia si potrà dare una risposta efficiente alla domanda di mobilità "sostenibile" espressa dalla popolazione e dall'economia dei territori, riducendo inquinamento e incidentalità legate alla mobilità su gomma».

E da Padova arriva l'affondo di Massimo Finco, presidente di Assindustria Veneto centro Imprenditori Padova Treviso: «Rimettere in discussione Tav e cantieri già finanziati e avviati e soprattutto indispensabili, in un momento di rallentamento, è un colpo mortale alle possibilità di sviluppo del Nord e del Paese. Farlo per calcolo elettorale è incoscienza. La Tav è imprescindibile, così come la Pedemontana Veneta e Lombarda, per non essere tagliati fuori dai flussi dell'economia moderna e dall'integrazione Ue, un'Europa dei popoli e non solo economica. Non può esser ridotta a scambio elettorale sulla pelle degli italiani, "io dico sì a sicurezza e migranti", "tu dici no a Tav". Il Paese viene prima delle valutazioni elettorali». In particolare, conclude Finco, «per il Veneto centrale, centrato sul manifatturiero e l'export, è essenziale poter contare sulle linee Av/Ac da Milano a Brescia-Padova fino a Venezia, cantierare i tratti allo stato più avanzato e accelerare gli altri, per non restare ai margini dei principali corridoi europei e mondiali. Il governo smetta i balletti su costi-benefici, e la Lega abbia il coraggio di andare fino in fondo sulla Tav».

📍 @Ganz24Ore

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE VOCI DEL TERRITORIO

La politica

Per il governatore del Veneto Luca Zaia «il dibattito sull'impatto ambientale della Tav è tutto in Val di Susa e Piemonte, in Veneto non esiste, e non capisco per quale motivo si voglia bloccare anche la tratta veneta. Per noi è opera strategica».

Le imprese

Per Michele Bauli (Confindustria Verona) «le infrastrutture necessarie sia per la competitività, sia per reagire agli ultimi dati sul Pil». Per Gaetano Marangoni (Vicenza) «solo con il quadruplicamento della linea Milano-Venezia si potrà dare una risposta efficiente alla domanda di mobilità "sostenibile"».

Il commercio

«La Tav non è solo Torino e Lione: interessa direttamente anche altre regioni, Veneto e Friuli comprese. E non è nemmeno l'unica opera vitale per la nostra economia», dice Massimo Zanon, presidente di Confcommercio Veneto

1,6

MILIARDI

Il valore della commessa per la costruzione della Brescia-Verona uno dei due lotti funzionali della linea Av/Ac Milano-Verona. La tratta Verona-Padova ha un costo stimato di 5,4 miliardi

Economia compatta a difesa dell'opera. Zaia: se non si fa perdiamo competitività rispetto a tutto il Nord

INCHIESTA

L'Italia bloccata —1



Brescia - Verona

È uno dei due lotti funzionali che compongono la linea Av/Ac Milano Verona, parte integrante del corridoio transeuropeo TEN-T Mediterraneo. La prima convenzione è stata firmata nel 1991. Il 6 giugno 2018 Rfi e il Consorzio Cepav due, di cui Saipem detiene una partecipazione pari al 59%, hanno firmato il contratto per la realizzazione del primo lotto della tratta Alta Velocità/Alta Capacità Brescia-Verona. La commessa ha un valore di 1,6 miliardi. Previsto un tracciato ferroviario di 48 km

Verona - Padova

Costo stimato di 5.214 milioni, risorse disponibili al 31 maggio 2018 per 1.514 milioni e un fabbisogno residuo di 3.700 milioni. È la prosecuzione in territorio veneto

della trasversale Est Ovest Torino Milano Venezia (corridoio 5), già realizzata per il tratto conclusivo Padova-Mestre. Il progetto prevede di quadruplicare la linea Milano Venezia mediante la realizzazione di una nuova linea a doppio binario per 76,5 chilometri, la metà dei quali in stretto affiancamento ai binari della linea esistente

Nodo di Verona

Per il sistema informativo per le opere strategiche (Silos), lo stato di attuazione del procedimento - che riguarda la realizzazione della nuova linea Alta capacità per circa 10 chilometri, in affiancamento alla linea storica, e la sistemazione della stazione di Porta Nuova, su cui verterà il servizio treni viaggiatori - risulta «interrotto»



L'INCHIESTA

Comincia oggi il viaggio-inchiesta del Sole 24 Ore sulle opere infrastrutturali strategiche per lo sviluppo del Paese ma ancora bloccate. La prima puntata è dedicata al caso della linea alta velocità ferroviaria Brescia-Padova

Su
ilsole24ore.com

IL VIDEO

La mappa delle opere abbandonate: dalla Tirrenica alla bretella della Val Trompia

Il «cemento» del futuro? Sarà il super-legno hi tech

In Italia i nuovi edifici costruiti con questo materiale sono 3.200. Il Nord Europa resta leader

Se per decenni il cemento e l'acciaio hanno dominato nel campo edilizio, in questo momento costruttori e architetti puntano lo sguardo verso il legno che sta diventando il materiale del futuro. Eppure è stato utilizzato nelle costruzioni fin dall'antichità.

Oggi fa tendenza e l'edilizia in legno ha già molti sostenitori. «A differenza della produzione di cemento e acciaio, che genera enormi quantità di anidride carbonica, la creazione di legname è un processo relativamente a basso inquinamento — ha affermato David Venables, direttore responsabile di Ahec Europe (American Hardwood Export Council) — inoltre il legno ha un peso della struttura e un impatto sull'ambiente duran-

te produzione e lavorazione significativamente inferiori a cemento e acciaio».

In Italia i nuovi edifici costruiti in legno sono 3.200, secondo l'ultimo rapporto (2015) di FederlegnoArredo. Aggiudicandosi, così, il quarto posto (in crescita del 9,9% rispetto all'anno precedente): al primo posto c'è infatti la Germania, seguita da Regno Unito e Svezia. Un nuovo rapporto del Council on Tall Buildings e Urban Habitat (organismo internazionale nel campo degli edifici alti e della progettazione urbana sostenibile) ha rivelato che l'Europa è in prima linea per la costruzione di edifici in legno. Nel rapporto si rivela che Francia, Austria e Norvegia sono destinate a diventare sede degli edifici in legno più

alti del mondo. Ed entro la fine del 2019 saranno completati 21 edifici in legno con un'altezza di oltre 50 metri.

Le ragioni del crescente interesse per questo tipo di edilizia vanno ricercate nelle caratteristiche intrinseche al legno stesso di sostenibilità, sicurezza e versatilità. È un materiale con cui le strutture possono essere realizzate molto velocemente, che consente di avere cantieri più silenziosi e più puliti, senza il rumore e la polvere di trapani a percussione e smerigliatrici. Rispetto al calcestruzzo richiede un quinto delle consegne in camion e crea scarti minimi (dato che buona parte della spazzatura proviene dalle costruzioni, non è cosa da poco).

Il legno può essere forte co-

me l'acciaio e molto più leggero e, con l'aiuto della tecnologia, sta diventando sempre più efficiente e adattabile. Un entusiasta di questo tipo di edilizia è Andrew Waugh, cofondatore dello studio di architettura Waugh Thistleton. Dalston Works, a Londra, è il più grande edificio al mondo realizzato in Clt (*cross laminated timber*) in tulipier americano. Si sviluppa su un totale di 121 piani (dieci per ogni corpo) con un peso di un quinto di un edificio in cemento di queste dimensioni e riducendo il numero di consegne durante la costruzione dell'80 per cento. E con queste caratteristiche il legno si conquista il titolo di "nuovo cemento".

Elena Papa

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Chi è



● David Venables, è il direttore responsabile di Ahec Europe, l'ufficio europeo dell'American Hardwood Export Council

21

I grattacieli che entro la fine di quest'anno verranno realizzati utilizzando strutture in legno nel mondo



Pa, bando Mise da 50 milioni per lanciare gli appalti innovativi

SVILUPPO ECONOMICO

Il sottosegretario Cioffi: «Parte il piano innovazione Smarter Italy»

«In campo nel progetto Ue sui semiconduttori con 410 milioni in sei anni»

Carmine Fotina
 ROMA

«Entro marzo lanceremo il primo bando del ministero dello Sviluppo economico per la "domanda pubblica intelligente" e la prima challenge internazionale per progetti sull'intelligenza artificiale». Andrea Cioffi, sottosegretario dei Cinque Stelle con delega alla competitività e agli interventi per il sistema industriale, anticipa i contenuti del piano governativo

"Smarter Italy" 2019-2023. «Gli appalti di innovazione e l'IA saranno i primi capitoli a partire, nel frattempo lavoriamo alla strategia nazionale sulla blockchain, al progetto Ue sui semiconduttori, finanziato in manovra con 410 milioni, allo sviluppo di un supercalcolatore presso il Cineca di Bologna e a una struttura nazionale di cloud unico per le imprese armonizzando i data center sparsi nel paese».

Il ministro Luigi Di Maio ha appena firmato il decreto ministeriale che destina ai bandi di domanda pubblica intelligente - appalti di innovazione/ o pre-commerciali - 50 milioni del Fondo crescita sostenibile, integrabili anche con risorse Ue. L'obiettivo del ministero sarebbe quello di raddoppiare almeno la dote, arrivando a 100 milioni. Dopo una serie di esperimenti isolati, dunque, per la domanda pubblica dovrebbe aprirsi un nuovo filone. Funzionerà così: il ministero individuerà, insieme alle amministrazioni, ad esempio le città, i "fabbi-

sogni smart", esigenze pubbliche da esaudire sviluppando da zero delle nuove soluzioni. Il decreto prevede che le imprese partecipino ai bandi proponendo uno studio di fattibilità tecnica, i prototipi, il rilascio sperimentale della soluzione e un piano per diffonderla a livello di Pa. In sostanza, con questo modello non si parte più dai beni e servizi da comprare, ma dai fabbisogni di innovazione da soddisfare, con esempi svariati che vanno dai trasporti alla sostenibilità ambientale. La formula del "pre commercial public procurement", prevista fin dall'accordo di partenariato sull'uso dei fondi strutturali 2014-

2020, prevede anche una convenzione con l'Agenzia per l'Italia digitale.

La strategia su intelligenza artificiale e blockchain (si veda l'articolo in basso) e i progetti di investimento europei sulla microelettronica e l'Hpc (high performance computing, cioè il supercalcolo) sono altri capitoli del programma "Smarter Italy". Per il progetto di interesse comune europeo sulla microelettronica in manovra sono stati inseriti 410 milioni in sei anni e saranno coinvolti anche i siti italiani di StMicroelectronics. «Quanto al progetto sull'Hpc - spiega Cioffi - puntiamo alle applicazioni industriali che potranno derivare dal supercalcolatore in programma al Cineca di Bologna. Una macchina pre-exascale oppure exascale che, secondo gli obiettivi, supererà la potenza di calcolo del supercomputer del Department of energy statunitense, raggiungendo 250-300 milioni di miliardi di calcoli al secondo».



ANDREA CIOFFI
 Sottosegretario
 Ministero
 dello Sviluppo
 economico

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I FONDI

100 milioni

Obiettivo della dote

Il decreto ministeriale firmato da Luigi Di Maio destina alla "domanda pubblica intelligente" 50 milioni del Fondo crescita sostenibile. L'obiettivo è raddoppiare la dote, utilizzando fondi europei o di altre amministrazioni

45 milioni

Blockchain, IA e IoT

La legge di bilancio ha previsto un Fondo per interventi volti a favorire lo sviluppo delle tecnologie e delle applicazioni di intelligenza artificiale, blockchain e internet of things, con una dotazione di 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019, 2020 e 2021



Nasce Fondazione Leonardo e torna Civiltà delle Macchine

DI GIANFRANCO FERRONI

Far dialogare le imprese con la società civile: è l'obiettivo di Fondazione Leonardo - Civiltà delle Macchine, istituzione che vuole promuovere nei territori di riferimento la cultura industriale e d'impresa, valorizzare il patrimonio culturale e museale, diffondere la conoscenza. E a partire dal prossimo mese di maggio e con cadenza trimestrale rinascerà la storica rivista *Civiltà delle Macchine*, dal gennaio 1953 al 1979 house organ ufficiale dell'allora Finmeccanica. Un periodico nato grazie alla volontà di Leonardo Sinigalli e Giuseppe Eugenio Luraghi, che tra i collaboratori vantò Giuseppe Ungaretti, Alberto Moravia e Carlo Emilio Gadda. Pagine che, oltre ai testi dei letterati, proponevano le opere d'arte di autori quali Renzo Vespi gnani, Franco Gentilini Orfeo Tamburi e Mario Mafai, che dopo aver visitato gli stabilimenti italiani offrivano la loro visione del mondo del lavoro e dell'impresa.

Il nuovo progetto editoriale si pone lo stesso obiettivo, con lo scopo di favorire il dialogo tra il sapere umanistico e il sapere scientifico, e si proietta in coerenza con il futuro della fondazione, per mettere a confronto e favorire il dialogo tra umanesimo e tecnologia. Erano presenti tantissimi studenti, al Maxxi di Roma, davanti al presidente del consiglio Giuseppe Conte, al presidente di Leonardo Giovanni De Gennaro, all'amministratore delegato di Leonardo Alessandro Profumo e al presidente della fondazione, Luciano Violante, dove, oltre a illustrare le nuove iniziative, lo storico Bernd Roeck ha tenuto una lectio magistralis su Leonardo da Vinci, dal titolo «Leonardo e l'era della meccanizzazione, le idee, le viti, le macchine». Per Violante, «l'impegno della fondazione è di contribuire a un rinnovato umanesimo per la diffusione della conoscenza al servizio del nostro Paese e a beneficio di noi tutti. Leonardo da Vinci ci ha indicato quanto sia importante coniugare scienza, tecnologia e arte mantenendo sempre al centro l'uomo e i suoi bisogni futuri». Con Profumo pronto a sottolineare che «il lancio della fondazione segna un momento importante sia nella storia del nostro gruppo, che lo scorso anno ha celebrato il suo settantesimo anniversario, sia nel percorso di dialogo e reciproco confronto sviluppatosi nel nostro Paese tra industria e cultura, tra scienza e arte».

— © Riproduzione riservata — ■

