

Rassegna Stampa

di Venerdì 13 dicembre 2019



Centro Studi C.N.I.

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica CNI - Consiglio Nazionale Ingegneri				
28	Italia Oggi	13/12/2019	<i>BREVI - L'INGEGNERIA DELLA SALUTE</i>	3
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
1	Il Sole 24 Ore	13/12/2019	<i>UNA DOPPIA IRI PER L'ECONOMIA (P.Capaldo)</i>	4
Rubrica Rischio sismico e idrogeologico				
36	Il Sole 24 Ore	13/12/2019	<i>DISSESTO IDROGEOLOGICO, NUOVO BANDO IN TOSCANA (R.Zari)</i>	5
Rubrica Imprese				
27	Il Sole 24 Ore	13/12/2019	<i>UNA SANA POLITICA INDUSTRIALE UE E LA REVISIONE DI INDUSTRIA 4.0 (F.Onida)</i>	6
Rubrica Previdenza professionisti				
33	Italia Oggi	13/12/2019	<i>IN EVIDENZA - INARCASSA: GRAVE ERRORE ELIMINARE LO SCONTO IN FATTURA</i>	8
Rubrica Lavoro				
1	Il Sole 24 Ore	13/12/2019	<i>PORTI, APRE VADO GATEWAY CAMBIA LA LOGISTICA DEL NORD (R.De Forcade)</i>	9

«L'ingegneria della salute oggi è un settore molto ambito dalle donne. Bisogna capire dove è necessaria la sperimentazione e la ricerca, attuare azioni innovative per la sanità, cercando di capire dove serve cosa. L'azienda più grande è quella sanitaria ed il fatto che ci siano molti ingegneri a governarla è significativo e fa capire quanto essi siano importanti. È necessario continuare a stringere il connubio tra sanità e ingegneria». Così Angelo Valsecchi, consigliere segretario Cni, a margine del convegno «Il ruolo dell'innovazione di processo e tecnologia nelle erogazioni delle prestazioni sanitarie nel Servizio sanitario nazionale».

28 **GIUSTIZIA E SOCIETÀ**

Donazioni di aziende +20,36%
Netto aumento nel I semestre 2019. Azioni +3,62%

Riforma del processo, riconvocati i trials

UNCAF



L'INTERVENTO**UNA DOPPIA IRI
PER L'ECONOMIA**di **Pellegrino Capaldo**

— a pagina 5

INTERVENTO**La doppia Iri per infrastrutture e produzione****Pellegrino Capaldo**

Da tempo, per una serie di ragioni che non è il caso qui di richiamare, si dibatte in Italia intorno alla ricostituzione dell'Iri, con argomentazioni ora molto valide ora piuttosto superficiali.

Secondo me la questione non è «Iri sì» o «Iri no» ma è un'altra così sintetizzabile: l'Italia può affidare la sua economia, il suo sviluppo, la sua crescita anche civile, il suo sistema infrastrutturale unicamente alle forze di mercato, ovvero ai privati, oppure è necessario qualcosa che disciplini e soprattutto che integri queste forze?

Negli anni '30 questo qualcosa fu l'Iri. Negli anni che viviamo deve essere ancora l'Iri o qualcos'altro?

Secondo me di un qualcosa che assomigli all'Iri abbiamo bisogno, evitando, naturalmente, alcuni errori commessi in passato.

In Italia abbiamo un capitalismo estremamente fragile, direi (senza offesa per nessuno) di «rapina» o «mordi e fuggi», attento al profitto di breve termine: l'impresa è vista solamente come generatrice di profitto, nulla più. Si può fare certo qualche eccezione citando «imprenditori illuminati» che, però, non cambiano la sostanza delle cose. L'impresa si preoccupa soltanto del profitto e tutto quello che avviene fuori dai suoi cancelli non le interessa o le interessa pochissimo. Abbiamo pochi

imprenditori capaci di guardarsi intorno e, all'occorrenza, di sacrificare il profitto per far fronte a qualcosa che non va nella società.

Con un capitalismo così largamente ripiegato su se stesso nella ricerca del profitto e poco attento al mondo circostante, è chiaro che non possiamo lasciare tutto nelle mani dei privati. Occorre preoccuparsi delle infrastrutture, per le quali la logica del profitto non va bene. L'esperienza di questi anni ci dice che almeno le grandi debbono passare in mano pubblica. Ai privati, al più si può consentire di gestirle secondo precisi capitolati. Con la diffusa corruzione che ci affligge, è bene che le infrastrutture siano in mano pubblica. Certamente la costruzione e, poi, forse anche la gestione, se non riusciamo ad escogitare formule idonee a prevenire abusi da parte dei privati.

Per quanto riguarda più propriamente l'attività di impresa, è chiaro che dobbiamo darci una politica industriale e questo, con il tipo di capitalismo che abbiamo è possibile solo con l'intervento pubblico.

L'intervento pubblico deve porsi in alcuni snodi nevralgici e deve fare ciò che i privati non fanno, o perché sono richiesti grandi investimenti non alla loro portata o perché la loro redditività li scoraggia essendo ritenuta non congrua rispetto ai rischi. Poi vi sono, di tanto in tanto, le crisi di impresa. Il più delle volte si tratta di crisi superabili ma con la rapida immissione di nuovi capitali. Non sempre «altri» privati sono in grado di assicurare questa rapidità di intervento e allora non resta che il pubblico. E qui va sottolineata l'adozione di formule che impongano la successiva privatizzazione non appena ci sono le necessarie condizioni.

Come si vede sono tanti i motivi per un intervento pubblico. Circa la forma si può pensare a un unico organismo (tipo Iri, appunto) a cui demandare tutte le funzioni sommariamente qui elencate oppure a più organismi con compiti diversi. Ad esempio, un organismo per le infrastrutture e un organismo per gli interventi nel mondo della produzione.

Ricostituire oggi l'Iri è compito pressoché impossibile, forse si può pensare a due organismi distinti.

IL PERSONAGGIO**PELEGRINO
CAPALDO**

Nato nel 1939 ad Atripalda (AV), è banchiere, economista e politico

L'operazione sul credito

Nel 1987 diventa presidente di Cr Roma; finalizza l'acquisizione dall'Iri del Banco di Santo Spirito e, in seguito, del Banco di Roma.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dissesto idrogeologico, nuovo bando in Toscana

REGIONI

Disponibili 5 milioni di euro destinati principalmente agli imprenditori agricoli

Rosanna Zari

La regione Toscana ha emanato un bando per il sostegno degli investimenti in azioni di prevenzione di calamità naturali ed avversità atmosferiche.

Il bando (misura 5.1 del Psr 2014/2020) è attuabile solo nelle aree rurali del territorio regionale e intende incentivare gli imprenditori agricoli e gli enti pubblici a mettere in atto azioni di prevenzione per ridurre le conseguenze delle calamità naturali e avversità atmosferiche.

La misura è diretta prioritariamente alle aziende agricole (gli Iap hanno infatti un punteggio maggiore rispetto agli enti pubblici), per la realizzazione di quattro principali categorie d'intervento:

- azioni per prevenire il dissesto

idrogeologico, quali ad esempio tutte le sistemazioni idraulico agrarie, opere di contenimento versanti, terrazzamenti, muretti a secco, ciglionamenti;

- azioni per il mantenimento dell'efficienza del reticolo idraulico, destinate essenzialmente ad enti pubblici ma che abbiano stretta attinenza con le attività agricole dell'area prescelta, per fare un esempio alvei di fiumi e torrenti nei tratti del territorio rurale escludendo quello urbano;

- azioni e investimenti per la protezione delle colture dalle avversità atmosferiche, quali la raccolta delle acque in piccoli invasi, sia per la diminuzione dei tempi di corrivazione delle acque in periodi piovosi, sia per far fronte alla siccità estiva, oppure difesa dalle calamità atmosferiche quali ad esempio le reti antigrandine;

- azioni e investimenti per la prevenzione dei danni contro la diffusione di fisiopatie e infestazioni parassitarie o reti di monitoraggio meteorologico, quali ad esempio capannine meteo o sistemi da remoto per il controllo infestazioni.

Le domande potranno essere

presentate sul sistema informativo Artea, fino alle 13 del 31 gennaio 2020 allegando il progetto dei miglioramenti che si intendono proporre, completo di planimetrie e computi metrici, i preventivi delle attrezzature ed una relazione generale. Il contributo concedibile è pari all'80% della spesa prevista a progetto per le aziende agricole e del 100% per gli enti pubblici o progetti collettivi. L'importo massimo erogabile è pari a 400mila euro per richiedente. La dotazione finanziaria è pari a 5 milioni di euro.

È richiesta la cantierabilità solo per le opere soggette a permesso a costruire e valutazione d'impatto ambientale (Via). Il dirigente della regione Toscana firmatario del bando, Sandro Pieroni spiega: «Il bando ha trovato grande interesse negli incontri preliminari svolti poiché è questa la chiave di volta per prevenire quei fenomeni calamitosi dovuti ai cambiamenti del clima sempre più difficili da prevenire e soprattutto sempre estremi». Gli aiuti - prosegue Pieroni - «sono diretti in via prevalente alle aziende agricole».



UNA SANA POLITICA INDUSTRIALE UE E LA REVISIONE DI INDUSTRIA 4.0

di **Fabrizio Onida**

Nell'articolo «Cinque mosse per un Mise al passo coi tempi» (Il Sole 24 Ore, 6 dicembre 2019) il sottosegretario allo Sviluppo economico, Gian Paolo Manzella, propone autorevolmente di rilanciare il ruolo del suo ministero, in raccordo con altri ministeri e altri soggetti pubblici (regioni, Cdp, Invitalia), per andare oltre la gestione dei numerosi tavoli di crisi aziendali. Chiede di riscoprire un «ruolo di sintesi e indirizzo che sottragga la politica industriale alle canne d'organo e ai loro conseguenti esiti rapsodici» e a tale scopo auspica «una strategia industriale che individui i settori e le filiere del nostro futuro (...) che ci leghi alla politica industriale europea, che racconti l'Italia seconda manifattura d'Europa».

Il richiamo del sottosegretario Manzella è pienamente condivisibile, anche se non mancheranno strali degli economisti ideologicamente liberisti, che ritengono improponibile ogni rilancio di una politica industriale *mission oriented*, perché siamo un Paese macchiato dai fallimenti dei «piani settoriali» degli anni 70, dalle degenerazioni dei boiardi di Stato che hanno segnato il tramonto inglorioso delle partecipazioni statali. E perché i politici di turno sono cronicamente incapaci di raccordarsi con la migliore classe dirigente per disegnare, non solo a parole, la spesso sbandierata *partnership* pubblico-privato per promuovere la competitività tecnologica e organizzativa del Paese.

Ma se abbandoniamo le ideologie non dobbiamo perdere la fiducia nella possibilità di cambiare in meglio la storia della nostra politica industriale. Il sottosegretario Manzella dovrebbe sollecitare il suo ministro Stefano Patuanelli e l'intero governo a imporre un coraggioso tagliando all'importante

programma Industria (Impresa) 4.0. Non certo per smontare l'intera architettura disegnata dall'allora ministro Carlo Calenda, che lentamente sta prendendo forma nell'intreccio tra *digital innovation hub* (sul territorio) e rete nazionale di *competence centre* (misto di Università, centri di ricerca e imprese innovative). Ma possiamo evitare che la cosiddetta «neutralità tecnologica» dello Stato, in nome della quale Calenda ha puntato su incentivi fiscali automatici rigorosamente «orizzontali» (nessun meccanismo a bando), si traduca soltanto in distribuzione a pioggia di benefici di modesta entità («esiti rapsodici») sulla platea estremamente frammentata che caratterizza il nostro apparato produttivo.

Come fare? Occorre combinare i vantaggi di incentivi fiscali orizzontali, esenti da pesanti e talora arbitrarie procedure a bando ministeriale, con l'obiettivo di promuovere la ricerca cooperativa «pre-competitiva» tra imprese di ogni dimensione su progetti di avanzamento tecnologico che richiedono massa critica di capitale umano e attrezzature. Progetti che per la loro rischiosità e il loro orizzonte temporale lungo richiedono una decisa iniezione di aiuti di Stato per motivare il coinvolgimento dei soggetti privati. Numerosi studi e verifiche empiriche condotte in diversi Paesi confermano che una forte interconnessione tra imprese e centri di ricerca applicata è fattore decisivo per accrescere produttività e innovazione competitiva delle imprese individuali. Disponiamo già a casa nostra di esperienze collaudate in materia, che fanno capo a Università e centri di ricerca non accademica, come politecnici e dipartimenti di ingegneria e scienze di Milano, Torino, Genova, Trento, Bari, l'Iit di Genova, la Scuola Sant'Anna di Pisa e altri ancora.

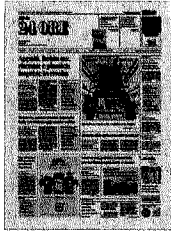
Non serve scomodare ambiziosi disegni di programmazione indu-

striale, pericolosi esercizi di colbertismo che scatenano appetiti della peggiore burocrazia legata ai partiti. Sull'esempio dei grandi programmi in altri Paesi europei, e sulla scia dei nascenti Importanti progetti di comune interesse europeo (Ipcei), basta che il governo dia mandato a un piccolo numero di consorzi di imprese leader e centri di ricerca per elaborare programmi di respiro pluriennale a partecipazione volontaria, guidati da esperti nominati dal Mise ma scelti dagli stessi partecipanti protagonisti del mercato, con periodiche verifiche dei risultati intermedi e con esplicito impegno delle singole imprese partecipanti a integrare le risorse pubbliche con investimento di risorse proprie.

Un'occasione interessante per l'Italia è l'imminente lancio di un Ipcei sulle batterie elettriche, settore oggi dominato da Cina, Giappone, Corea ma su cui sono impegnati i maggiori gruppi automobilistici europei (Fca alla pari con Vw, Daimler, Bmw e Fca, connessi entro una *European Battery Alliance*). Si stima che questo settore arrivi a pesare fino al 40% del costo totale dei veicoli elettrici (*Financial Times*, 2 dicembre 2019). Al di là dell'inevitabile incertezza sulle future tecnologie (tra cui i veicoli a idrogeno), il paradigma dell'auto elettrica dominerà per alcuni decenni la competizione globale a cui l'Italia non può sottrarsi.

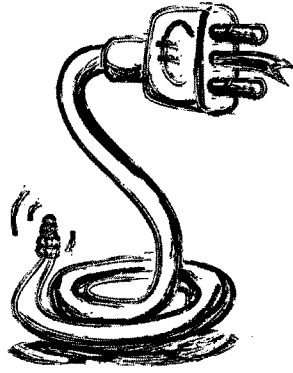
La commissaria europea Margrethe Vestager, venuta alla ribalta per la controversa bocciatura della fusione intra-europea Siemens-Alstom nell'alta velocità, si è sbilanciata ad auspicare il sostegno finanziario pubblico allo «sviluppo di catene-chiave del valore in tecnologie di importanza strategica per l'Europa». Oltre la politica della concorrenza a difesa del consumatore, in Europa come in Italia, si può quindi tornare a parlare di una sana politica industriale europea.

fabrizio.onida@unibocconi.it

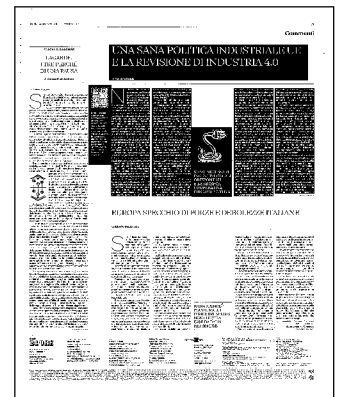


**IL SOLE 24 ORE
6 DICEMBRE**

Il sottosegretario allo Sviluppo economico, Gian Paolo Manzella, ha proposto di rilanciare il ruolo del suo dicastero, in raccordo con altri ministeri e soggetti pubblici per gettare lo sguardo più in là dei numerosi tavoli di crisi aziendali.



**SONO NECESSARI
INCENTIVI FISCALI
ORIZZONTALI
E LA RICERCA
COOPERATIVA
PRE COMPETITIVA**



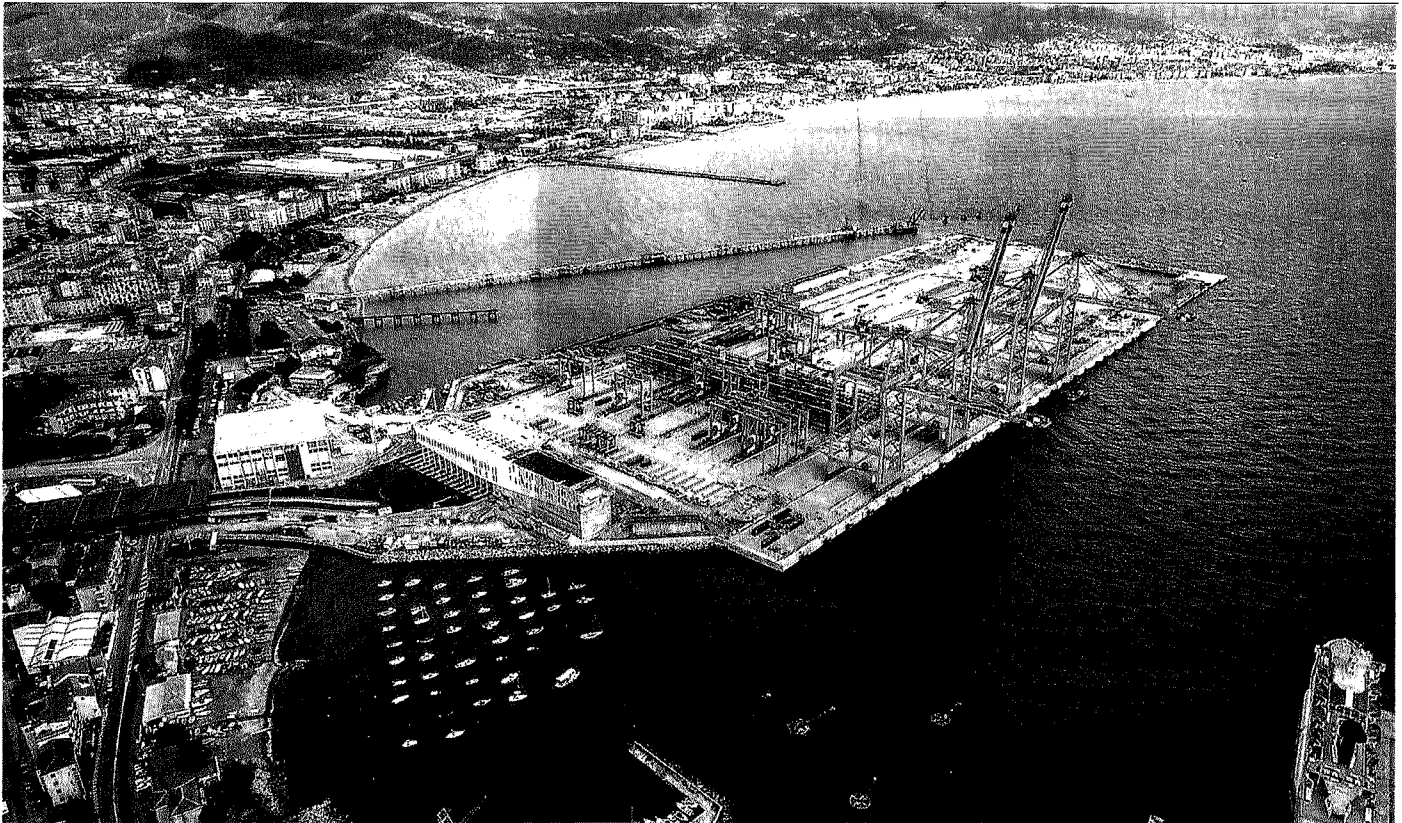
159329

Inarcassa: grave errore eliminare lo sconto in fattura

«Eliminare totalmente lo sconto in fattura significa disincentivare la messa in sicurezza del patrimonio edilizio e avvantaggiare le sole imprese. Se da una parte apprezziamo il ripensamento da parte del governo, dall'altra non possiamo ritenerci pienamente soddisfatti di questa misura correttiva che impone una soglia troppo alta, un ostacolo all'accesso dei nostri professionisti all'incentivo fiscale». È il commento di Egidio Comodo, presidente della Fondazione Inarcassa, all'emendamento alla manovra che ha dapprima abrogato lo sgravio in fattura di eco-bonus e sisma-bonus (già introdotto con l'art. 10 del dl crescita), e poi parzialmente riconfermato la misura con l'introduzione di una soglia di 200 mila euro dei lavori, solo per gli interventi di ristrutturazione di primo livello, per le parti comuni degli edifici condominiali.



IL NUOVO TERMINAL CONTAINER DELLA LIGURIA



Infrastruttura strategica. Veduta aerea del nuovo terminal container di Vado Ligure (Savona) di Apm Terminals

Porti, apre Vado Gateway Cambia la logistica del Nord

È stato inaugurato ieri Vado Gateway, il nuovo terminal container di Apm Terminals. Si tratta della più importante infrastruttura portuale realizzata in Italia da decenni a questa parte, che va a completare un investimento complessivo di circa 450 milioni di euro. Il potenziale di movimentazione è di 900mila teu. **Raoul de Forcade** — a pag. 18



Vado Ligure avvia il maxi terminal da 900mila container

SISTEMA PORTUALE

Ieri è entrato in funzione il sito ad alta tecnologia e semi-automatizzato

Sono 390 i posti di lavoro creati dalla società partecipata dai cinesi

Raoul de Forcade

VADO LIGURE

Il nuovo terminal container di Vado Ligure (Savona), ad alta tecnologia e semi-automatizzato con un sistema unico in Italia, e un potenziale di movimentazione, a regime, di 900mila teu (container da 20 piedi), è entrato ufficialmente in funzione ieri. Sarà in grado di accogliere anche la grandi portacontainer ultra large, di nuova generazione. La struttura arriva a compimento dopo 14 anni da quel lontano 2005 in cui è stata inserita nel piano regolatore portuale savonese; e a 12 dall'inizio del *project financing* che ha permesso di arrivare (infine) alla sua realizzazione.

Il percorso, dunque, è stato lungo e non privo di ostacoli ma è servito, ha sottolineato Paolo Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona, a realizzare «un terminal che oggi è il più avanzato del West Mediterraneo ed è destinato a restarlo a lungo. Con l'inaugurazione di Vado Gateway (questo il nome dell'infrastruttura, ndr), in Liguria abbiamo un sistema unico nel Mare nostrum, con tre piattaforme per i container».

Ma per Signorini ha notevole importanza anche il fatto che il terminal

sia frutto di «un investimento fatto dai più importanti operatori del mondo». In effetti, Vado Gateway segna l'ingresso dei cinesi sulle banchine liguri. La holding a capo di Apm Terminals Vado Ligure, la società italiana che gestisce la struttura, è composta infatti da Apm Terminals (società del gruppo Maersk, numero uno al mondo nel trasporto container), che governa il 50,1% delle quote, e da Cosco Shipping Ports, col 40%, e Qingdao Port International, con il 9,9%: entrambe società controllate dal Governo cinese. L'investimento complessivo per il terminal è stato di circa 450 milioni di euro, 180 dei quali da parte di Apm terminals e 43 in project financing. Il committente dell'opera è l'Autorità di sistema, che ora ne affiderà la gestione ad Apm per 50 anni.

Il terminal è stato inaugurato ieri ma la vera operatività delle banchine inizierà a febbraio 2020, con l'arrivo delle prime due linee marittime, assicurate da Maersk (linee che, peraltro, vengono spostate da altri due porti liguri: una dalla Spezia e una da Genova). «Speriamo di arrivare a fine 2020 - ha detto Paolo Cornetto, ad di Apm Vado Ligure - con almeno cinque servizi operati». Nella fase iniziale, comunque, il terminal potrà lavorare solo su una prima parte di banchina, di 450 metri. I 700 metri che la compongono, infatti, potranno essere interamente sfruttati a partire da luglio 2020.

Il terminal, che intende, tra l'altro, movimentare via ferrovia il 40% dei contenitori operati, punta a collegare i mercati di Nord Italia, Svizzera, Germania e Francia Nord-orientale con il resto del mondo e sarà, anche in virtù dei suoi azionisti, uno dei terminali marittimi della nuova Via della Seta.

Apm Terminals Vado Ligure con-

trolla anche l'attiguo Reefer terminal, grande hub per la logistica della frutta, che movimentata 250mila teu l'anno, che si aggiungono ai potenziali 900mila della nuova infrastruttura. Il sistema Gateway-Reefer mira, quindi, a favorire sinergie di servizi, traffici e clienti anche per quanto riguarda il settore dei container refrigerati.

Significativo, poi, l'impatto occupazionale del terminal sul territorio: tra poco più di un mese, finiti gli ultimi corsi, affermano i vertici del terminal, i dipendenti saranno circa 390, fra Vado Gateway (240) e Reefer terminal (150). A fine 2020, quando il completamento della banchina sarà pienamente realizzato, «gli occupati saliranno a circa 300». Sul fronte della tecnologia, Vado Gateway è dotato di un piazzale per la movimentazione e il deposito dei container che è il primo in Italia a essere completamente automatizzato: le gru «di piazzale» opereranno in modo autonomo e saranno supervisionate in remoto da operatori specializzati. Questo consentirà di garantire elevati standard di sicurezza nel settore, dal momento che nessuna persona sarà fisicamente presente nel piazzale durante la movimentazione. Inoltre i container sbarcati saranno immediatamente registrati da una videocamera dinamica installata sulle gru «di banchina», mezzi con operatore a bordo che inviano le informazioni al sistema operativo del terminal.

Lo spostamento dei container dalla banchina alle aree di scambio interne, da qui al piazzale e quindi alle aree di scambio con il trasporto stradale, avverrà infine attraverso l'impiego di gru «a cavaliere», mezzi ad alimentazione ibrida con operatore a bordo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La nuova infrastruttura a Savona. Il terminal di Vado Ligure inaugurato ieri

I BLOCCHI SU A6, A26 E A10

Solo il caos delle autostrade rischia di minare il progetto

Cornetto: «La situazione migliora, ma dobbiamo puntare sulle ferrovie»

Se il nuovo terminal container di Vado Ligure rappresenta un'eccellenza per la Liguria, la complessa situazione della rete autostradale che lo circonda, creatasi con l'ultima ondata di maltempo che ha colpito la regione, rischia seriamente di minarne l'efficienza. I rallentamenti alla circolazione di auto e mezzi pesanti sono provocati, sull'A6, dal crollo del viadotto Madonna del monte; sull'A26, dalla circolazione rallentata, dopo la chiusura e la successiva riapertura con limitazioni, dei viadotti Fado e Pecetti; sull'A10, dal bypass attivato tra Varazze a Arenzano a seguito di una frana

e da lavori, ordinari e straordinari, sia in direzione di Ventimiglia che di Genova. D'altro canto, il terminal di Vado inaugurato ieri avrà una partenza al rallenti: a febbraio le prime navi e il completamento della banchina a luglio. Questo avvio lento, vista la situazione autostradale, appare, per certi versi, provvidenziale. «Fino a due settimane fa - ha sottolineato Paolo Cornetto, ad del terminal - con l'A6 e l'A26 chiuse, eravamo molto preoccupati. Ora pare che le cose si stiano risolvendo. Anche i lavori sull'A10 dovrebbero diminuire. E lo sviluppo dei volumi di Vado Gateway sarà graduale. In ogni caso, quanto successo sulle autostrade è la dimostrazione che dobbiamo puntare molto sulle ferrovie».

L'obiettivo dell'azienda è di movimentare via ferrovia il 40% dei contenitori. Eppure mancano ancora infra-

strutture. Lo ha ricordato perfino il sottosegretario al Mit, Salvatore Mariotta: «Restano da potenziare una serie di opere di tipo stradale: un viadotto di competenza provinciale del valore di 11 milioni; il casello che l'Autostrada dei Fiori dovrà realizzare, del valore di circa 40 milioni, la cui progettazione definitiva dovrebbe essere pronta per il 10 gennaio. E poi un investimento di 26 milioni per rifare la stazione ferroviaria di Vado Ligure. Un ruolo importante, in questo lo ha il Governo». Parole alle quali ha replicato il governatore ligure, Giovanni Toti: «Serve una scossa da parte del Governo, perché ci aspettiamo che questa piattaforma logistica abbia tutti i collegamenti terrestri funzionanti. E oggi francamente non lo sono».

—**R.d.F**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

159329