

GL 9HQHUGu JHQQDLR

# Sommario Rassegna Stampa

<b>Pagina</b>	<b>Testata</b>	<b>Data</b>	<b>Titolo</b>	<b>Pag.</b>
<b>Rubrica Infrastrutture e costruzioni</b>				
2	Il Sole 24 Ore	17/01/2020	<i>DAL 2009 MENO INVESTIMENTI E PIU' DIVIDENDI (C.Festa/M.Longo)</i>	3
18	Corriere della Sera	17/01/2020	<i>PONTE MORANDI, LITE TRA I PERITI "PRESSIONI SU QUELLI DEL GIUDICE" (A.Pasqualetto)</i>	5
26	Corriere della Sera	17/01/2020	<i>"AUTOSTRADDE, NON CI SARA' ESPROPRIO" (A.Ducci/F.Savelli)</i>	6
37	Italia Oggi	17/01/2020	<i>I CRITERI PER VERIFICARE LA SICUREZZA DEI PONTI</i>	7
<b>Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici</b>				
30	Italia Oggi	17/01/2020	<i>SISMABONUS, PROGETTI PER TEMPO (C.De Stefanis)</i>	8
37	Italia Oggi	17/01/2020	<i>APPALTO, OFFERTA TECNICA NON DEVE SVELARE IL PREZZO</i>	9
<b>Rubrica Sicurezza</b>				
31	Italia Oggi	17/01/2020	<i>SICUREZZA, PROTOCOLLO TRA CNI E INAIL</i>	10
<b>Rubrica Imprese</b>				
20	Il Sole 24 Ore	17/01/2020	<i>E SE NON SERVISSE PIU' FEDERALISMO, MA MENO? (G.Forges Davanzati)</i>	11
<b>Rubrica Altre professioni</b>				
27	Il Sole 24 Ore	17/01/2020	<i>RC GRATUITA AI NEO ISCRITTI DI CASSA DOTTORI (F.Micardi)</i>	12
25	Italia Oggi	17/01/2020	<i>BREVI - "ANCHE GLI AVVOCATI"</i>	13
31	Italia Oggi	17/01/2020	<i>I FISICI PROFESSIONISTI DOVRANNO ISCRIVERSI ALL'EPAP (M.Damiani)</i>	14
<b>Rubrica Fondi pubblici</b>				
27	Il Sole 24 Ore	17/01/2020	<i>LAZIO, CINQUE MILIONI PER L'EXPORT DELLE PMI</i>	15

I BILANCI DI AUTOSTRADALE PER L'ITALIA

# Dal 2009 meno investimenti e più dividendi

**Negli ultimi 10 anni spesi 4 miliardi per manutenzione e oltre 6 per remunerare i soci**

**Carlo Festa  
Morya Longo**

MILANO

Una cosa è certa: Autostrade per l'Italia è stata la gallina dai dividendi d'oro per i suoi azionisti, a partire da Atlantia che ne detiene l'88%. Non si può dire che l'ex-Ad della holding Giovanni Castellucci, ora contestato dagli stessi Benetton che hanno bloccato il pagamento della sua buonuscita milionaria, non abbia negli ultimi anni fatto ben remunerare maggioranze e minoranze. Dal 2009 al 2018 i soci di Aspi hanno infatti ricevuto cedole per un totale di oltre 6 miliardi di euro. Dividendi in aumento anno dopo anno, al pari dei ricavi passati da 2,9 miliardi del 2009 a 3,6 del 2018, sulla scia dell'aumento di traffico e pedaggi.

Di fronte a questa valanga di dividendi, Autostrade ha però fatto il minimo garantito sul fronte della manutenzione della rete autostradale. Certo, lo ha fatto in accordo con lo Stato: la stessa convenzione prevedeva che per la manutenzione Autostrade per l'Italia dovesse spendere 4,95 miliardi tra il 2000 e il 2017 e quest'ultima ha effettivamente speso quella cifra. Anzi, un filo di più: 5,14 miliardi in quell'arco temporale. Ma tanti credono che lo Stato in sede di convenzione avrebbe dovuto chiedere sforzi ben maggiori. Sta di fatto che mentre gli utili e i dividendi crescevano, le spese per la manutenzione sono rimaste indietro. Come anche gli investimenti. Sulle cause e sulle re-

sponsabilità si può discutere, ma sui numeri - elaborati per Il Sole 24 Ore da R&S Mediobanca - no.

## Investimenti per lo sviluppo

Gli investimenti di Autostrade per l'Italia in attività autostradali sono scesi negli ultimi 10 anni: se nel 2009 erano stati pari a 1.114 milioni, nel 2018 sono stati pari a 508 milioni. Il dato è clamoroso. Ma per questa frenata, in effetti, una spiegazione c'è: questi sono investimenti nello sviluppo della rete autostradale (nuove autostrade, nuove corsie e così via), che vanno a calare man mano che le opere vengono realizzate. I primi investimenti erano infatti previsti dalla prima convenzione, quella del 1997: l'accordo con lo Stato prevedeva che le tariffe salissero (al pari dell'inflazione) per ricompensare proprio gli investimenti di Autostrade per l'Italia. In quest'ambito è stata realizzata la variante di valico tra Bologna e Firenze per esempio. Ovvio che quando le opere si sono concluse, gli investimenti si sono esauriti.

Il problema è che quelli previsti dalle successive due convenzioni (del 2002 e del 2007) sono partiti a metà: un po' perché la Gronda di Genova (il cui progetto dal 2017 aspetta l'Ok dello Stato) non è stata fatta, un po' perché altre opere non sono ancora partite, un po' perché l'ultimo piano di investimenti per 5 miliardi proposto da Autostrade non è stato firmato dallo Stato. La stessa Aiscat, l'Associazione delle concessionarie autostradali, lamenta le «incertezze normative, gli abnormi tempi di approvazione dei progetti, nonché, da ultimo, lo stallo relativo all'approvazione dell'aggiornamento dei piani economico-finanziari». Sta di fatto pe-

rò che mentre i dividendi ai soci salivano, gli investimenti nella rete autostradale andavano in direzione opposta.

## Il nodo della manutenzione

Il capitolo dolente resta però quello della manutenzione. Le spese per questa voce dal 2000 al 2017 sono ammontate a poco più di 5 miliardi. Una cifra, come già ricordato, definita in accordo con lo Stato. Dunque Autostrade ha fatto quanto richiesto. Però la convenzione con lo Stato chiede anche al concessionario - al di là dei numeri - di provvedere al mantenimento della funzionalità delle infrastrutture «attraverso la manutenzione e la riparazione tempestiva». E qui, come evidenziato dai fatti di cronaca e dagli sviluppi delle inchieste della magistratura, la domanda è lecita: Autostrade ha fatto quanto avrebbe dovuto? I soldi spesi per manutenzione e per la sicurezza sono infatti leggermente calati negli anni: gli investimenti per la sicurezza erano 464 milioni nel 2009, sono scesi dopo tre anni sotto la soglia dei 400 milioni per toccare il punto più basso nel 2018 a 363 milioni. Anno del crollo del Ponte Morandi a Genova. Ora, con il nuovo piano varato ieri, si annuncia un forte aumento: tra investimenti e manutenzioni sono previsti 7,5 miliardi. Ma i buoi ormai sono scappati dalla stalla.

E mentre ora si discute sulla concessione e sulle responsabilità, i dati un messaggio lo lanciano: Autostrade per l'Italia è diventata una macchina finanziaria di grande potenza. È grazie alla «cash machine» dei pedaggi che per esempio Atlantia ha lanciato, nel maggio 2017, l'offerta da 16,3 miliardi sulla spagnola Abertis. Ora i nodi sono al pettine.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

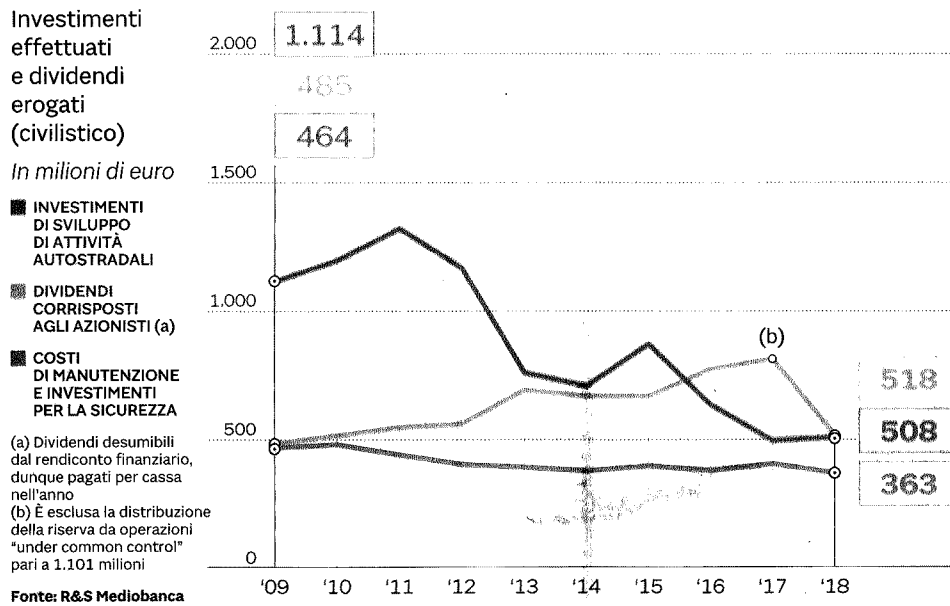
**1114**

**MILIONI  
DI EURO**

A tanto sono ammontati gli investimenti di Aspi nel 2009 per lo sviluppo della rete. Nel 2018 risultano invece scesi a 508 milioni



### Il confronto sui numeri di Autostrade per l'Italia



# Ponte Morandi, lite tra i periti

## «Pressioni su quelli del giudice»

Genova, il gip segnala al pm il comportamento dei consulenti di Autostrade

Di qua i periti del giudice, un terzetto di professori di ingegneria che dovrebbero rispondere entro un paio di mesi alla domanda delle domande: qual è la causa del crollo del ponte Morandi? Dall'altra i consulenti delle difese dei 71 indagati per il disastro del 14 agosto 2018 fra tecnici, manager e dirigenti di Autostrade per l'Italia (Aspi), Spea e Ministero delle Infrastrutture. Si incontrano da quindici mesi, fanno sopralluoghi, analizzano reperti, discutono di corrosione, stralli, travi, tenute.

Succede che il 19 dicembre la discussione si accenda, che inizi a volare qualche parola grossa da parte dei consulenti della difesa di Aspi all'indirizzo dei periti del gip, Angela Nutini. E che a questi ultimi, i

professori Giampaolo Rosati, Massimo Losa e Renzo Valentini, non sia andata proprio giù. Hanno così informato la magistrata dell'accaduto lamentando «pressioni costanti» da parte dei loro colleghi che renderebbero il lavoro poco sereno, proprio in vista della conclusione del secondo incidente probatorio che definirà le cause del crollo, elemento cruciale per decidere le responsabilità degli indagati. Insomma, l'appuntamento è importante e la tensione sale. Nutini non ci ha così pensato due volte e ha mandato alla procura di Genova gli atti della riunione, un verbale con le frasi considerate offensive e una registrazione. Il capo degli inquirenti, Francesco Cozzi, ha deciso di valutare se esistano «dei profili offensivi della reputazione

professionale. Sono state dette delle cose da un consulente nei confronti dei periti riguardo una polemica sull'adempimento di determinate operazioni». Sembra scontata l'apertura di un fascicolo sulla vicenda, con la possibile accusa di oltraggio a pubblico ufficiale.

Tutto è nato dalla discussione su una trave tampone dell'impalcato, la struttura cioè su cui poggiava la strada del ponte, rispetto alla quale i periti ritenevano sufficienti gli accertamenti fatti. I consulenti di Aspi, invece, avrebbero voluto fare delle prove di carico per valutare la resistenza del reperto ed erano disposti pure a pagarne il costo.

«Il caso è complesso e durante questi incontri, mediamente uno ogni quindici ven-

ti giorni, ci sono sempre discussioni ma è nel gioco delle parti — ha gettato acqua sul fuoco Giuseppe Mancini, il coordinatore dei consulenti di Aspi — È interesse di tutti raccogliere più elementi possibili per comprendere cosa ha determinato il crollo. Io parlerei di concause».

La corrosione dello strallo, la debolezza dell'impalcato, i difetti di costruzione, il super camion con la bobina d'acciaio... «Lo scettro della verità non ce l'ha nessuno... Solo del fulmine non si parla più». La questione è delicatissima perché ogni causa ha i suoi responsabili e non aiutano le dimensioni del disastro, con le sue 43 vittime.

Lo scontro fra periti rischia di deflagrare oggi nel corso di un'udienza programmata per l'incidente probatorio.

**Andrea Pasqualetto**

### La vicenda

● Il gip Angela Nutini, che si occupa dell'incidente probatorio sulle cause del crollo del ponte Morandi di Genova, ha segnalato alla Procura che i suoi periti si sono lamentati per le «pressioni» ricevute dai consulenti di Aspi

● La Procura di Genova sta valutando se ci sono dei profili offensivi della reputazione professionale. Sulla vicenda verrà probabilmente aperto un fascicolo



# «Autostrade, non ci sarà esproprio»

De Micheli: «Ristabilire l'interesse pubblico». Il gestore: investimenti per 7,5 miliardi e mille assunzioni

«Faremo le cose per bene», ripete in audizione alla Camera la ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli. Frase un po' sibillina dato che in ballo c'è la revoca delle concessioni ad Autostrade. Durante il suo intervento la titolare del ministero chiave per il destino della società che fa capo alla famiglia Benetton spiega: «Non c'è alcuna volontà espropriativa, ma soltanto l'esigenza di assicurare che l'inadempimento degli obblighi assunti determini conseguenze, anche per il patrimonio, dell'inadempiente». Parole che fanno balenare l'idea di una maxi multa al posto del ritiro delle concessioni, ma il punto è che fino a dopo le elezioni in Emilia-Romagna il governo non deciderà alcunché, «la decisione della revoca o meno sulla vi-

ceda non è stata presa». De Micheli però fissa alcune argomentazioni. «Intendo rassicurare — osserva — che l'operato del governo è pienamente rispettoso delle previsioni costituzionali», replicando così all'audizione di Aiscat che ha sollevato dubbi sulle norme (trasferimento ad Anas delle concessioni revocate e riduzione dell'indennizzo per Autostrade da 23 a 7 miliardi) del decreto Milleproroghe. Spiega che il provvedimento punta a rivedere gli squilibri della convenzione siglata nel 2007 tra Stato e Autostrade. «Si è inteso ristabilire un giusto equilibrio tra l'interesse pubblico e quello privato, fortemente sbilanciato a favore del concessionario». A parlare è anche il premier Giuseppe Conte che dice: «Il dossier ormai è stato

messo a punto e tutti gli elementi che servivano sono stati acquisiti. Adesso siamo in dirittura finale». Dal fronte Autostrade intanto arriva l'annuncio di un maxipiano di investimenti da 7,5 miliardi nei prossimi 4 anni, di cui 1,5 in manutenzione triplicando l'importo rispetto al quadriennio precedente. Spingendo sulla digitalizzazione dei controlli su viadotti e gallerie e immaginando mille assunzioni, tra cui la gran parte ingegneri. La volontà è quella di testimoniare al governo il «ravedimento» dopo anni di report falsificati e costi ridotti per incrementare i margini della concessionaria. Tentando di riaprire la strada del negoziato su cui spinge anche la fondazione Crt, azionista della holding Atlantia. Il presidente Giovanni Quaglia, an-

che nel Comitato di supporto di Cassa depositi, rileva che la revoca «creerebbe qualche problema agli azionisti come noi che utilizzano i proventi per distribuirli nel territorio». Un cambio di passo, immaginato dall'ad Roberto Tomasi, avallato dai soci istituzionali. I cinesi di Silk Fund hanno scritto al premier Conte. Il gruppo assicurativo Allianz ha presentato un esposto alla Commissione Ue. Da Treviso dove ha sede Edizione, la holding dei Benetton, filtra — come già dichiarato dal presidente Gianni Mion — la volontà di condividere utili e rendimenti con altri azionisti. Come il fondo F2i. Tra i cui soci ci sono proprio le fondazioni bancarie e Cassa depositi.

**Andrea Ducci  
Fabio Savelli**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Ministra



● La ministra dei Trasporti e delle infrastrutture Paola De Micheli ieri è intervenuta in audizione alla Camera

● La decisione su Autostrade è di fatto rimandata a dopo le elezioni in Emilia-Romagna



In arrivo le linee guida del Consiglio superiore lavori pubblici

## I criteri per verificare la sicurezza dei ponti

**S**ono in dirittura di arrivo le linee guida sulla classificazione del rischio, verifica e monitoraggio dei ponti esistenti; detteranno regole uniformi per monitorare e verificare la sicurezza delle strutture classificandole in termini di rischio e censendole. La commissione costituita presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici (alla cui presidenza è stato chiamato a dicembre Massimo Sessa con un incarico fino a marzo) e composta da esperti del ministero delle infrastrutture, delle università e del settore professionale sta finendo di completare il lavoro che era stato a dicembre suddiviso e assegnato a tre coordinatori.

**Le linee guida dovranno assolvere in primo luogo il compito** di definire e uniformare i criteri per il monitoraggio, la valutazione della sicurezza strutturale e la classificazione del rischio dei ponti esistenti. Per fare questo nel provvedimento si terrà conto anche del transito dei mezzi eccezionali. Poi i tecnici elaboreranno i criteri da applicare per effettuare le analisi di rischio che a loro volta saranno propedeutiche all'individuazione delle priorità di intervento.

**Le verifiche e i monitoraggi saranno differenziati a seconda delle** specificità di ciascuna opera. In particolare, sarebbero previsti sei diversi livelli differenti, di approfondimento e complessità crescenti. Il livello zero, per il quale si effettua il censimento di tutte le opere (caratteristiche principali, raccolta della documentazione disponibile). Il livello 1 in cui si prevede l'esecuzione di ispezioni visive e il rilievo dello stato di degrado e delle principali caratteristiche strutturali e

geometriche di tutte le opere; il livello 2 che prevede l'individuazione della classe di attenzione dei ponti, sulla base di parametri di pericolosità, vulnerabilità ed esposizione, determinati elaborando i risultati ottenuti dai livelli precedenti. In funzione di tale classificazione, si procede quindi con uno dei livelli successivi. Al livello 3 si passa all'esecuzione di valutazioni preliminari, più economiche e speditive di quelle del livello successivo, per ponti con livello di attenzione medio o medio-alto e con grado di dettaglio e accuratezza maggiore rispetto alle valutazioni eseguite nel livello 2.

**Il livello 4 prevede l'esecuzione di valutazioni accurate** sulla base di quanto indicato dalle norme tecniche vigenti, stabilendo i vari livelli di adeguatezza, operatività e transitabilità. Il successivo quinto livello riguarda i ponti considerati di rilevanza strategica all'interno della rete stradale e valutati particolarmente significativi dagli enti gestori o comunque di cui è utile svolgere analisi più sofisticate quali quelle di resilienza; in questi casi verrebbero valutati in particolare l'interazione tra la struttura e la rete stradale di appartenenza e le conseguenze di un'interruzione dell'esercizio del ponte sul contesto socio-economico in cui esso è inserito.

**Nelle linee guide saranno poi determinate le modalità per realizzare** il censimento delle opere, l'esecuzione dei sopralluoghi e delle indagini nonché la individuazione della classe di attenzione in funzione dei rischi rilevanti, strutturale-geotecnico, sismico, alluvioni e frane.

—© Riproduzione riservata—



Un decreto del Mininfrastrutture detta i tempi e le modalità per godere dell'agevolazione

# Sismabonus, progetti per tempo

## Le classi di rischio pre e post opera vanno asseverate subito

DI CINZIA DE STEFANIS

Il progetto per la riduzione del rischio sismico andrà presentato tempestivamente e, comunque, prima dell'inizio dei lavori. E dovrà contenere l'asseverazione della classe di rischio ante operam e post operam. In particolare, il progetto andrà presentato in allegato alla Scia o alla richiesta di permesso di costruire; in più, nell'asseverazione del progettista (allegato B) dovranno entrare anche gli interventi di demolizione e ricostruzione, ammessi alla fruizione del «Sisma bonus». Con un decreto del 9 gennaio 2020 (n. 24), il dicastero delle infrastrutture ha apportato modifiche alle linee guida tecniche (contenute nel dm n. 5 del 28/02/2017) concernenti la classificazione del rischio sismico delle costruzioni, nonché le modalità per l'attestazione, da parte di professionisti abilitati, dell'efficacia degli interventi effettuati, ai fini dell'applicazione dell'agevolazione. Il sisma bonus è un incentivo fiscale, che consen-

### Percentuale di detrazioni

Possono essere dettratti gli interventi antisismici su immobili di tipo abitativo o a destinazione produttiva situati nelle zone ad alta pericolosità sismica 1, 2 e 3 (ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri del 20/3/2003, n. 3274). La percentuale di detrazione è pari al:

- 50% delle spese sostenute, sino ad un massimo di 96.000 euro per unità immobiliare, per interventi sulle parti strutturali che non conseguono un miglioramento della classe sismica;
- 70% delle spese sostenute sino ad un massimo di 96.000 euro per unità immobiliare, per interventi che riducono il rischio sismico di 1° classe;
- 80% delle spese sostenute sino ad un massimo di 96.000 euro per unità immobiliare, per interventi che riducono il rischio sismico di 2 classi.

te ai privati (persone fisiche, società di persone, imprenditori individuali, professionisti), e alle società (società di capitali ed enti) di detrarre dall'Irpef o dall'Ires una parte delle spese sostenute, tra il 1° gennaio 2017 e il 31 dicembre 2021, per interventi di messa in sicurezza statica delle abitazioni e degli immobili a destinazione produttiva, situati nelle zone ad alta pericolosità sismica. La misura della detrazione è definita da una percentuale

che varia dal 50% all'85%, su un ammontare complessivo di spesa non superiore a 96 mila euro per unità immobiliare per ciascun anno. E va ripartita in 5 quote annuali di pari importo.

**Modalità di attestazione.** L'efficacia degli interventi finalizzati alla riduzione del rischio sismico è asseverata dai professionisti incaricati della progettazione strutturale, della direzione dei lavori delle strutture e del collaudo stati-

co, secondo le rispettive competenze professionali e iscritti ai rispettivi ordini e collegi di appartenenza. Il progettista dell'intervento strutturale, assevera secondo le nuove linee guida in commento, la classe di rischio precedente dell'intervento e quella conseguibile a seguito dell'intervento progettato. Il direttore dei lavori e il collaudatore statico, ove nominato per legge, all'atto di ultimazione dei lavori strutturali e del collaudo, attestano,

per quanto di rispettiva competenza, la conformità degli interventi eseguiti al progetto depositato, come asseverati dal progettista.

**Adeguamento modello B.** L'Agenzia delle entrate con la risoluzione 27/04/2018, n. 34/E, ha chiarito che gli interventi di demolizione e successiva fedele ricostruzione, come delineati dal Testo unico dell'edilizia (dpr 6 giugno 2001 n. 380) nell'ambito della categoria della «ristrutturazione edilizia», possono usufruire delle agevolazioni «Sismabonus». Alla luce del parere dell'amministrazione finanziaria, il modello di cui all'allegato B (asseverazione del progettista) è stato adeguato in merito all'applicabilità del Sisma bonus anche agli interventi di demolizione e ricostruzione.

© Riproduzione riservata





**CONDIZIONE PER INSERIMENTI ECONOMICI**

**Appalto, offerta tecnica non deve svelare il prezzo**

**P**ossibile inserire nell'offerta tecnica elementi economici se sono connessi ad elementi realizzativi dell'opera o del servizio. Lo ha affermato il Consiglio di Stato con la sentenza della terza sezione del 9 gennaio 2020 n. 167. I giudici premettono che in termini generali il principio di separazione tra offerta tecnica ed offerta economica trae fondamento dall'obiettivo di evitare che elementi di valutazione di carattere automatico possano influenzare la valutazione degli elementi discrezionali. È quindi finalizzato a attuare i principi di imparzialità e buon andamento dell'azione amministrativa e si articola in tre regole: la componente tecnica dell'offerta e la componente economica della stessa devono essere necessariamente inserite in buste separate e idoneamente sigillate; è precluso ai concorrenti l'inserimento di elementi economico-quantitativi all'interno della documentazione che compone l'offerta tecnica (qualitativa); l'apertura della busta contenente l'offerta economica deve necessariamente seguire la valutazione dell'offerta tecnica.

**Ciò detto il Consiglio di Stato ha precisato che il divieto di commistione fra elementi tecnici ed economici, che vale quando si aggiudica con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, «non può essere interpretato in maniera indiscriminata, al punto da eliminare ogni possibilità di obiettiva interferenza tra l'aspetto tecnico e quello economico dell'appalto posto a gara attesa l'insussistenza di una norma di legge che vieti l'inserimento di elementi economici nell'offerta tecnica».**

**Pertanto possono essere inseriti nell'offerta tecnica voci a connotazione (anche) economica o elementi tecnici declinabili in termini economici se rappresentativi di soluzioni realizzative dell'opera o del servizio oggetto di gara. Ad esempio si può ammettere l'indicazione nell'offerta tecnica di «alcuni elementi economici, resi necessari dagli elementi qualitativi da fornire, purché tali elementi economici non consentano di ricostruire la complessiva offerta economica», o purché non venga anticipatamente reso noto il prezzo dell'appalto.**

› Riproduzione riservata —



**SUL LAVORO****Sicurezza,  
protocollo  
tra Cni e Inail**

Il Consiglio nazionale degli ingegneri e l'Inail uniti per la sicurezza sul posto di lavoro. Ieri, una delegazione del Consiglio nazionale ingegneri, formata da Armando Zambrano (presidente), Gianni Massa (vicepresidente vicario) e Gaetano Fede (consigliere e responsabile sicurezza), ha incontrato ieri il nuovo presidente Inail Franco Bettoni. Nell'occasione Cni e Inail hanno confermato l'impegno ad una stretta collaborazione sui temi della sicurezza, sulla base di quanto stabilito nel protocollo d'intesa rinnovato dai due organismi nel gennaio 2018 e avente durata triennale. Inoltre, proseguirà il lavoro comune che Cni e Inail svolgono assieme all'università La Sapienza di Roma in tema di prevenzione incendi. Inail, infine, continuerà a concedere il patrocinio alla Giornata nazionale della sicurezza, il maggiore evento organizzato annualmente dal Cni su questo argomento.

© Riproduzione riservata



## STATO E REGIONI

# E SE NON SERVISSE PIÙ FEDERALISMO, MA MENO?

di **Guglielmo Forges Davanzati**

Il progetto di regionalismo differenziato è un segnale della rottura di quello che si potrebbe definire il “patto implicito” che ha tenuto insieme Nord e Sud del Paese, ovvero un patto basato su una divisione del lavoro che ha storicamente visto le imprese del Nord produrre e vendere a beneficio dei consumatori residenti nelle regioni meridionali. Questo patto, al netto degli aspetti formali e della Costituzione vigente, ha consentito all'intero Paese di mantenere la sua unità sostanziale.

Negli anni più recenti, e a seguito dello scoppio della prima crisi (2006-2007), le nostre principali imprese – quelle di più grandi dimensioni e più innovative – hanno risposto alla caduta della domanda a seguito della crisi provando ad agganciarsi, attraverso catene di subfornitura al capitale tedesco e dei Paesi satelliti della Germania. Nell'attuale schema neo-mercantilista, dove ciò che conta è esportare più di quanto esportino i concorrenti (e importare meno), il Sud conta sempre meno come mercato di sbocco. Il cambiamento al quale ci si riferisce attiene alla crescita delle interconnessioni su scala globale: le cosiddette catene globali del valore. Fuori dai tecnicismi, si fa riferimento al fatto che ogni prodotto finito contiene parti componenti realizzate in altri Paesi o altre regioni dello stesso Stato.

Il mutato rapporto fra regioni del Nord e regioni del Sud si inquadra nell'ambito di uno scenario nel quale:

1. Le imprese del Nord producono sempre meno beni finali e sempre più produzioni intermedie, non vendibili nel Mezzogiorno per la sostanziale inesistenza *in loco* di un tessuto industriale;

2. I residenti nel Mezzogiorno – per la caduta dei redditi, l'aumento delle emigrazioni, l'invecchiamento della popolazione – consumano sempre meno.

La Svimez calcola, a riguardo, che il calo cumulato dei consumi dei meridionali dal 2008 al 2017 è stato nell'ordine dell'11 per cento.

Le principali motivazioni che sono al fondo del progetto “secessionista” sono sostanzialmente due. Il fatto che si ritiene che le regioni del Nord spendano risorse pubbliche in modo più efficiente, mentre le regioni del Sud lo farebbero tardi e male. Questa motivazione – tutta da dimostrare sul piano empirico – è a fondamento della richiesta di circa un miliardo di euro di maggiori imposte trattenute *in loco* da parte delle regioni che domandano maggiore autonomia. La seconda è che l'arricchimento delle aree già più ricche del Paese favorirebbe anche le

aree più povere per effetto di un meccanismo di locomotiva: se la crescita delle aree più ricche (ri)parte, la ricchezza lì prodotta “sgocciola” nelle aree più povere. Come dire: se la locomotiva parte, trascina con sé anche i vagoni.

È tuttavia ben difficile ritenere che la realizzazione di questo progetto possa arrecare benefici per la crescita economica dell'intero Paese. E ciò a ragione della seguente circostanza. Il legame che le imprese del Nord hanno istituito con le imprese tedesche tramite rapporti di subfornitura rischia di sfaldarsi a seguito della recessione tedesca e dunque a seguito della riduzione del calo degli ordinativi che giungono alle imprese dell'arco alpino. Il rischio è dunque che la recessione tedesca si traduca in calo dei margini di profitto delle imprese localizzate al Nord, a seguire in compressione degli investimenti, del tasso di crescita delle aree più ricche del Paese e, infine e per conseguenza, nella riduzione della quantità di beni venduti al Sud. In definitiva, secondo lo schema interpretativo qui sinteticamente proposto, allo stato dei fatti e in assenza di una ragionevole prospettiva di ripresa dell'economia tedesca, la realizzazione del progetto di regionalismo differenziato produrrebbe danni non solo per il Mezzogiorno, ma per l'intera economia italiana. Nella migliore delle ipotesi, il regionalismo differenziato arrecherebbe solo temporanei vantaggi ai residenti nelle regioni del Nord.

Si osservi che la convinzione che l'economia italiana debba tendere a crescere a una doppia velocità non è affatto nuova né risale a tempi recenti. Se la Storia può insegnarci qualcosa, vale la pena ricordare ciò che accadde agli inizi del Novecento, periodo nel quale Giolitti ebbe ben chiaro che l'industria del Nord andava sussidiata e aiutata e che il Mezzogiorno doveva essere lasciato alla sua vocazione agricola (tema che ricorre nel dibattito attuale) per preservare i poteri dei latifondisti e acquisire lì consensi elettorali. Se si prende atto del fatto che il progetto federalista, già a partire dall'istituzione delle regioni e ancor più dalla riforma del titolo V della Costituzione, non ha prodotto altri esiti se non un aumento della spesa pubblica improduttiva, occorrerebbe trarne le dovute conseguenze e forse tornare a un assetto istituzionale nel quale le decisioni fondamentali della vita politica e sociale dei cittadini italiani (si pensi alla gestione della sanità) sono prese a Roma.

Professore associato di Economia Politica Università del Salento

© RIPRODUZIONE RISERVATA







