

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. 19 febbraio 2019



PIATTAFORMA DIGITALE

Italia Oggi 19/02/19 P. 5 PIATTAFORMA ROUSSEAU MANIPOLABILE FERRAU' FEDERICO 1

INFRASTRUTTURE

Sole 24 Ore 19/02/19 P. 7 BREBEMI PRIMA AUTOSTRADA ELETTRIFICATA IN ITALIA MONACI SARA 2

INTELLIGENZA ARTIFICIALE

Sole 24 Ore 19/02/19 P. 9 INTELLIGENZA ARTIFICIALE: ITALIA MAGLIA NERA NELLA RICERCA NETTI ENRICO 4

CNF

Sole 24 Ore 19/02/19 P. 20 ELEZIONE DEL CNF, PROCEDURE IN RITARDO CHERCHI ANTONELLO 5

TAV

Corriere Della Sera 19/02/19 P. 1 MOSSA DELLA UE: PIU' FINANZIAMENTI A FAVORE DELLA TAV RINALDI ANDREA 6

Lo dice il blogger Marco Canestrari che ha visto nascere la macchina organizzativa di M5s

Piattaforma Rousseau manipolabile

Il voto ha valore zero, non è certificato da nessuno

DI FEDERICO FERRAÙ

Si scrive M5S, ma si legge «sistema Casaleggio». Ovvero come si tradisce una rivoluzione, perché il calcolo e l'inganno hanno dato il benservito al desiderio di rinnovamento e alla passione politica. A dirlo è **Marco Canestrari**, sviluppatore e blogger. Canestrari seguiva **Grillo** ovunque, oggi vive e lavora a Londra. Ha visto nascere, per avervi collaborato e lavorato, la macchina organizzativa di M5s. Quello che sa lo ha scritto con **Nicola Biondo** in *Supernova*. Gli abbiamo chiesto come vede l'attuale momento di M5s, alla vigilia di un passaggio delicato per il governo come il voto degli iscritti sull'autorizzazione a procedere contro **Matteo Salvini**. «Premesso che il voto ha valore zero, non è certificato da nessuno e si svolge attraverso un software manipolabile, insicuro e privato, la domanda è: i parlamentari quando si voterà in Parlamento rischieranno di far cadere il governo? Secondo me no. Poi quale sarà il modo in cui questa volta prenderanno in giro i propri elettori lo sanno solo loro».

Domanda. Dopo il voto in Abruzzo, M5s appare incerto, frastornato.

Risposta. C'è una cosa che spieghi due giorni di assenza di Di Mai, l'incertezza, il cambio di marcia, l'idea di una struttura più tradizionale. Siamo ancora abituati all'idea del Movimento che aveva **Gianroberto Casaleggio**, ma oggi il capo è **Davide** e il M5S è il ramo d'azienda politico di un'entità più grande che io chiamo «sistema Casaleggio».

D. E la democrazia diretta?

R. Il modo in cui M5s racco-

glie e amministra il consenso può anche cambiare, ma questo in fondo è un problema secondario. Fatto sta che mentre **Gianroberto** voleva mettere alla prova nella realtà le sue teorie sulla rete, a **Davide** interessa solo mantenere e sviluppare il controllo del sistema. Attraverso la piattaforma Rousseau, con cui conosce tutto, ma proprio tutto, di iscritti ed eletti a M5s.

D. Insomma M5s è solo una parte del sistema Casaleggio.

R. Sì. Verrebbe da pensare il contrario, invece è il sistema Casaleggio ad avere al suo interno M5s. Il Movimento, l'Associazione Rousseau, la piattaforma: vere unità organizzative aziendali.

D. Nel frattempo è come se la democrazia diretta via web e la politica di M5s al governo fossero realtà divaricate.

R. *Wired* americano ha rilanciato la conferma di un incontro tra **Steve Bannon** e **Davide Casaleggio** in Italia ai primi di giugno 2018. Perché aderenti ed eletti non l'hanno saputo? La verità è che ad avere in mano il pallino è **Davide**. Lo fa seguendo un'agenda sconosciuta a tutti gli altri.

D. Allora è la piattaforma Rousseau la leva dell'ingranaggio.

R. Nella sostanza è uno specchio per le allodole che serve a profilare gli utenti, iscritti, candidati o parlamentari. È stato il Garante della privacy a dire che i gestori sapevano come votavano gli iscritti alla piattaforma perché i dati erano conservati in chiaro. Casaleggio sa tutto, è questo il segreto del suo «soft power», che in M5s non è parago-

nabile a quello di nessun altro.

D. Come sono oggi i rapporti tra Casaleggio e Di Maio?

R. Ottimi, perché gli interessi sono convergenti. Quello di **Davide** è mantenere il controllo della struttura, e ricordiamoci che l'Associazione Rousseau incassa quasi 9 milioni di euro a legislatura dai parlamentari e dalle donazioni a M5s. Ma se M5s volesse liberarsi di Rousseau non potrebbe farlo, perché nessuno può rimuovere Casaleggio la sua carica nell'Associazione può essere occupata da un socio fondatore e **Davide** è l'unico rimasto dopo la morte del padre.

D. Alla luce di tutto questo Di Maio che ruolo ha?

R. È l'amministratore delegato del ramo d'azienda politico del sistema Casaleggio e le dispute sulle correnti di **Fico**, **Di Battista** e via dicendo sono accademica. Ciò che conta è chi resta e chi se ne va. E a restare sarà **Davide Casaleggio**.

D. Nel tuo blog parli di evidenti conflitti di interessi. Puoi darci un esempio?

R. Nel novembre scorso **Di Maio** ha detto che il governo intende dare riconoscimento legale alla tecnologia blockchain (ad uso del Made in Italy, ndr). Proprio nei giorni dell'annuncio del Fondo Blockchain la Casaleggio Associati presentava un rapporto sulla tecnologia blockchain a uso delle imprese. In platea c'erano gli imprenditori che stavano aspettando di capire come accedere a quei fondi. Indovina chi gli farà le consulenze.

D. Alcune partite decisive, come il dossier Tav, potrebbero far cadere il governo?

R. Non credo. Io penso che il governo regga per il semplice motivo che il 70% dei parlamentari sono di prima

nomina e nel settembre del 2022 matureranno il diritto alla pensione. E nel febbraio del '22 si elegge il presidente della Repubblica. Dubito che **Di Maio** e **Salvini** vogliano lasciarsi sfuggire l'opportunità di decidere chi va al Colle.

D. Sulla Tav alla fine i 5 Stelle cosa faranno?

R. Il Tap si è fatto, il Muos anche, e così il Terzo Valico. Tutte le battaglie che in questi anni il Movimento ha appoggiato non sono mai state battaglie sue, ma di altri che M5s appoggiava. Alla fin fine non sono mai stati in grado di rispondere in modo decisivo alle esigenze di chi manifestava. E poi, in un'opera che muove interessi così grandi, non vedo speranze per M5s. Può essere che trovino un compromesso.

D. Alle europee i 5 Stelle perderanno voti?

R. Non saprei, però non mi pare che in questo momento abbiamo molto il vento in poppa.

Il loro problema più rilevante non è nazionale ma europeo. Il M5S è alla disperata ricerca di compagni di strada per formare un gruppo e potrebbe non farcela. Significherebbe dire addio ai fondi e alle cariche.

D. Cosa potrebbe inventarsi?

R. Non escludo che ci possa essere un'intesa con il gruppo di **Salvini**, magari con altro nome, e che pur di portare a casa soldi e qualche carica M5s ceda alla destra europea.

D. Il Colle ha favorito M5s nel periodo che ha condotto alla formazione del governo. Sarà ancora così?

R. Il Quirinale ha capito che M5s si muove secondo logiche in parte sconosciute e in parte non riconducibili a obiettivi politici tradizionali. Quindi il suo giudizio sarà molto più cauto.

il Sussidiario.net

Mentre Gianroberto Casaleggio (il padre) voleva mettere alla prova nella realtà le sue teorie sulla rete, a Davide (il figlio) interessa solo mantenere e sviluppare il controllo del sistema. E lo fa attraverso la piattaforma Rousseau, con cui conosce tutto, ma proprio tutto, di iscritti ed eletti a M5S

Wired Usa ha confermato di un incontro tra Steve Bannon e Davide Casaleggio in Italia ai primi di giugno 2018. Perché gli aderenti al M5s non l'hanno saputo? Di cos'hanno parlato i due? La verità è che ad avere in mano il pallino è Davide. Segue un'agenda sconosciuta a tutti gli altri

Brebemi prima autostrada elettrificata in Italia

INFRASTRUTTURE

Analisi Agici: l'opera ha fatto risparmiare 577 milioni e 11 milioni di ore di traffico

Bazoli: importanti investitori internazionali interessati al progetto

Sara Monaci

MILANO

È stata per anni l'autostrada della discordia. Sostenuta dagli industriali del territorio lombardo ma avversata da Autostrade per l'Italia, la Brebemi dopo quattro anni e mezzo dalla sua inaugurazione torna a dare i suoi numeri, sottolineando l'incremento di ricavi avuti una volta concluse tutte le infrastrutture di collegamento (prima con la Tangenziale a Ovest di Milano e poi con la A4), e i benefici nelle province di Bergamo, Brescia e Milano.

Sarà inoltre la Brebemi a sperimentare per la prima volta in Italia un sistema di elettrificazione per far viaggiare i camion elettrici. Per ora si tratta di una prova lungo 6 chilometri nel bergamasco, utilizzando l'esperienza già avviata in Germania e in Svezia. Verranno investiti 12 milioni per la prima fase che durerà 2 anni, dal 2020 al 2022; poi se non ci saranno problemi si proseguirà lungo tutta la strada. I partner del progetto sono A35, la concessionaria stradale regionale Cal, Siemens e Scania per quanto riguarda la parte industriale; le università Politecnico di Milano, Bocconi e Roma Tre per quanto riguarda la ricerca.

Nel tratto stradale elettrificato, i camion si conletteranno alla linea aerea elettrica - tramite pantografo

- ricevendo l'energia necessaria per circolare, riducendo così a zero le emissioni inquinanti. Sulle strade sprovviste dell'infrastruttura, o in

fase di sorpasso, i veicoli proseguono sfruttando il proprio motore a trazione ibrida.

Il progetto prevede anche di inserire fonti di energia rinnovabile in prossimità dell'autostrada.

Gli investimenti sul territorio

I vertici della società Brebemi ieri in Regione Lombardia hanno elencato le ricadute economiche della strada, per anni criticata dagli ambientalisti con l'accusa di essere inutile, e per il fatto di avere un piano industriale non sostenibile. È stata costruita con un project financing da circa 2 miliardi ai tempi in cui il gruppo Gavio era l'azionista principale, poi la proprietà è passata poi di mano a banca Intesa Sanpaolo, che a sua volta ha ceduto a Gavio le sue quote nella Teem (la tangenziale a Ovest di Milano connessa con la stessa Brebemi). La strada ha beneficiato di una defiscalizzazione da 320 milioni.

Ad oggi il flusso di traffico è di 20.100 veicoli giornalieri, dagli 8mila di quattro anni e mezzo fa. Dal 2017, in seguito all'apertura dell'interconnessione con la A4, la crescita è stata del 20 per cento.

Ora la Brebemi fa un bilancio positivo dell'opera partendo dai benefici in 5 province e 114 comuni, e per i 640mila abitanti della zona, messi in luce dallo studio realizzato da Agici Finanza d'Impresa. Vengono evidenziati i numeri dedicati agli insediamenti sorti e programmati a partire dal 2017 vicino alla strada: diciotto nuovi siti di cui 6 già operativi, 2,8 milioni di metri quadrati di superfici acquistate per 913 milioni di investimenti. I comuni hanno incassato 22,6 milioni di oneri di urbanizzazione.

Secondo lo studio la nuova infrastruttura avrebbe generato «577 milioni in termini di tempo risparmiato, riduzione dei costi di trasporto, minori emissioni e diminuzione di incidenti». Soprattutto si sarebbero risparmiate «11 milioni di ore».

La ricerca sottolinea inoltre che la Brebemi avrebbe portato ad «un netto miglioramento della viabilità locale, con un alleggerimento del traffico sulle strade comunali e provinciali, oltre ad aver valorizzato le unicità del territorio». In sostanza, dice lo studio, è grazie alla Brebemi che le città storiche dell'area sarebbero state visitate di più, fino a punte del +30 per cento.

«I risultati di questo studio confermano le percezioni che avevamo. Si attendono nuovi sviluppi sia nel settore produttivo che in quello commerciale e dei servizi», dice il presidente della A35 Francesco Bettoni. Per il presidente di Intesa Sanpaolo Giovanni Bazoli si tratta di un «progetto esemplare, anche perché importanti player nazionali e internazionali sono interessati ad investire. La crescita di Brebemi proseguirà in modo progressivo e sicuro».

A favore della Brebemi si è schierato il presidente della Regione Lombardia Attilio Fontana: «Ci vuole tempo perché un'infrastruttura venga riconosciuta, accettata e utilizzata».

Fontana ha infine detto che la Lombardia è «a favore delle infrastrutture», e con lui lo ha ribadito anche il sottosegretario al Mef Massimo Garavaglia, che ha preso posizione a favore della Tav Torino-Lione, oggetto di scontro tra le due forze di governo, Lega e M5s.

La Lombardia, ha detto Fontana, «soffre ancora di carenze infrastrutturali e bisogna insistere sia sulla rete ferroviaria che sullo sviluppo delle autostrade».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

20.100

Veicoli giornalieri

Quattro anni fa erano 8mila, per via della mancanza di connessioni con A4 e Teem



Ibrido. Un camion lungo i primi due chilometri di strada elettrica sull'autostrada E16 vicino alla città di Gavle in Svezia



Intelligenza artificiale: Italia maglia nera nella ricerca

INNOVAZIONE

Lo scorso anno
 le aziende medio-grandi
 hanno investito 85 milioni

Enrico Netti

Italia maglia nera sul fronte dell'intelligenza artificiale (Ai). Nel 2018 sono stati investiti nella ricerca di nuovi algoritmi 85 milioni di euro e solo un'azienda medio-grande su otto ha a regime un progetto di Ai ottenendo, nel 68% dei casi, risultati molto soddisfacenti. È quanto emerge dalla seconda edizione dell'Osservatorio Ai del Politecnico di Milano che viene presentato oggi nel capoluogo durante il convegno «Artificial intelligence: on your marks!». «In Italia è un mercato ancora molto piccolo in termini di valori assoluti e anche in altri paesi europei i numeri sono ancora marginali - spiega Alessandro Piva, direttore dell'Osservatorio insieme a Nicola Gatti e Giovanni Miragliotta -. È un mercato giovane, ricco di opportunità che le aziende stanno iniziando a cogliere».

Da parte sua il mondo delle imprese italiane dimostra di avere una visione un po' confusa sulla materia. Quasi due aziende su tre credono che l' Ai sia in grado di replicare completamente i meccanismi della mente umana, il 35% al machine learning, altri pensano agli assistenti virtuali mentre solo il 14% conosce la risposta esatta: replicare specifiche capacità tipiche dell'uomo. Per quanto riguarda il domani l'8% delle aziende del campione dichiara di avere un progetto in fase di implementazioni, quasi un terzo dei progetti pilota e il 21% ha stanziato un budget per realizzare un progetto mentre la maggioranza ha un interesse futuro. Nella maggioranza dei casi l'obiettivo è

il miglioramento dell'efficienza dei processi e la conseguente riduzione dei costi, per un altro 37% l'aumento dei ricavi e per la quota restante lo sviluppo di sistemi per il supporto alle decisioni. «In termini di numerosità di progetti in corso il settore dei servizi si è dimostrato il più sensibile alle opportunità offerte come gli assistenti virtuali, le chatbot, l'Intelligent data processing e ai motori di raccomandazione - continua Piva -. Il manifatturiero, anche grazie alla spinta del piano Industria 4.0, è attivo con riferimento ad alcune particolari progettualità in cui viene usata l' Ai come, per esempio, la manutenzione predittiva, l'individuazione delle frodi e la previsione della



ALESSANDRO PIVA

Co-direttore
 Osservatorio
 Intelligenza
 artificiale
 del Polimi

domanda». Per il momento si possono ancora considerare delle incognite le soluzioni per i prezzi dinamici, gli oggetti intelligenti, la guida autonoma, per prevedere il tasso di abbandono dei clienti. «L' Ai è una reale opportunità per le aziende ma intraprendere un percorso di adozione è un processo complesso con difficoltà nel valutare i requisiti e il rapporto costi-benefici» conclude Piva.

In prospettiva l' Ai viene considerata una bolla ma una reale opportunità e un pilastro per il recupero di produttività e, secondo le previsioni del Polimi, entro 15 anni potrebbero essere automatizzati 3,6 milioni di posti di lavoro in uno scenario in cui si prevede un disavanzo di 4,7 milioni di posti.

enrico.netti@ilssole24ore.com

RIPRODUZIONE RISERVATA



Elezione del Cnf, procedure in ritardo

AVVOCATI

Diffida dell'Associazione forense a proclamare «senza indugio» gli eletti

Antonello Cherchi

Sono trascorsi ormai quasi due mesi da quando si sono completate le operazioni di voto per il rinnovo del Consiglio nazionale forense, ma ancora la commissione che deve procedere all'accertamento e alla proclamazione dei vincitori non ha dato segnali. Per questo il presidente dell'Associazione nazionale forense, Luigi Pansini, ha inviato una diffida ai componenti della commissione perché procedano «senza indugio» al loro compito.

Sembrirebbe che questa settimana sia quella buona per l'inizio delle attività di vaglio dei nomi degli eletti, ma al momento non ci sono certezze. Pesa senz'altro il problema del doppio mandato, che - secondo l'interpretazione della Cassazione - va inteso in senso retroattivo. Dunque, divieto di eleggibilità per chi ha ricoperto due incarichi consecutivi anche prima del 2012 (anno di riforma dell'Avvocatura).

Secondo alcuni, il vincolo non si applicherebbe al Cnf. La questione è aperta. La partita si gioca proprio su questo versante, anche perché - in teoria - la commissione potrebbe sposare tale tesi e confermare tutti gli eletti. Dati questi scenari, non è improbabile che al ministero della Giustizia stiano cercando una via d'uscita a quella che si prospetta come una vera e propria impasse. Anche perché, secondo quanto rileva l'Anf nella diffida, tra gli eletti al nuovo Consiglio nazionale, cinque hanno già espletato due o più mandati consecutivi. Tra questi, Andrea Mascherin, attuale presidente del Cnf.



COSÌ SALTEREBBE L'ANALISI COSTI-BENEFICI

Mossa della Ue: più finanziamenti a favore della Tav

di **Andrea Rinaldi**

Più finanziamenti europei alla Tav. L'Unione ha confermato la disponibilità a finanziare al 50% non solo il tunnel di base della Torino-Lione, ma anche le tratte nazionali di avvicinamento. In questo modo si dimezzerebbe per l'Italia il costo della tratta nazionale. Così salta l'analisi costi-benefici.

a pagina 11

Il vertice

Oggi a Parigi il cda della società Telt che discute delle gare sui lavori per la Torino-Lione

Primo piano | Le scelte

Le grandi opere

di **Andrea Rinaldi**

«La Ue finanzia le tratte nazionali» Tav, così salta l'analisi costi-benefici

Chiamparino: Bruxelles pronta a coprire il 50% di 1,7 miliardi. La spinta per i bandi

TORINO Il fulmine a ciel sereno che rimette in discussione l'analisi costi-benefici sulla Tav arriva alle 15.48 di ieri pomeriggio e a scagliarlo è Sergio Chiamparino. Alla vigilia del cda di Telt, la società italo-francese che oggi dovrebbe deliberare i nuovi bandi da 2,3 miliardi per due nuovi lotti della linea transfrontaliera, il governatore del Piemonte annuncia: «Il vicepresidente della Regione Auvergne-Rhône-Alp, Étienne Blanc, mi ha comunicato che in una riunione con la Commissione, l'Unione europea ha confermato la disponibilità a finanziare al 50% non solo il tunnel di base della Torino-Lione, ma anche le tratte nazionali di avvicinamento. In questo modo si dimezzerebbe per l'Italia il costo della tratta nazionale, da 1,7 miliardi a 850 milioni, e si abbasserebbe di un ulteriore 10% il costo del tunnel di ba-

se». Il collegamento italiano in questione è la linea che collega Torino a Susa-Bussoleno (40 chilometri). C'è poi la sezione transfrontaliera che va da Susa a Saint-Jean-de-Maurienne (8,6 miliardi, 65 chilometri di cui l'89% in galleria) e la parte francese da Saint-Jean-de-Maurienne a Lione (7 miliardi per 137 chilometri). I costi dimezzati rimettono così in discussione anche le 80 pagine di studio del professor Marco Ponti commissionato dal ministro Danilo Toninelli.

Oggi a Parigi Telt dovrebbe deliberare le due gare d'appalto per la realizzazione dell'intero tratto francese del traforo, i tre quarti dell'opera, cioè 45 dei 57,5 chilometri totali. «Una ragione in più perché la società dia il via libera ai bandi e perché il governo Conte-Salvini-Di Maio metta da parte le pantomime elettorali, che mettono a rischio i finan-

ziamenti europei, e si assuma la responsabilità politica di dare il via libera all'opera», attacca Chiamparino. Ma il governatore non è solo. A chiedere di proseguire sono anche le madamin promotrici del comitato «Sì Torino va avanti»: «Confidiamo fortemente nel vostro senso di responsabilità nel proseguire l'opera, che è legge dello Stato», auspicano in una lettera spedita ieri a Hubert du Mesnil e Mario Virano, presidente e direttore generale di Telt. «Non esistono le condizioni per continuare a tenere in sospeso — dicono — le gare d'appalto». Con loro anche l'associazione Osservatorio 21 e «Sì Tav Sì Lavoro» dell'ex sottosegretario ai trasporti Mino Giachino.

Il governo dal canto suo continua a tentennare. Dal ministero dei Trasporti ribadiscono che il professor Pierluigi Coppola, consulente del-

la Struttura Tecnica di Missione del ministero, ha confermato «di non essere l'autore della tabella circolata nei giorni scorsi sulla stampa recante numeri favorevoli al progetto del Tav». La Lega però incalza: «Sulle grandi opere i fondi ci sono ora servono decisioni politiche», esorta il sottosegretario all'Economia, il leghista Massimo Garavaglia, convinto che l'opera «non può essere vista solo come un collegamento tra Torino e Lione ma va valutata come un collegamento all'interno dell'Europa».

La notizia del dimezzamento dei costi e dello sblocco dei bandi Tav scalda gli animi dei grillini in Piemonte: «Se martedì dovesse partire un solo appalto Tav ci faremo sentire forte e chiaro. E uso il plurale perché so che siamo in tanti», scrive Francesca Frediani, valsusina, consigliere regionale M5S in Regione.

Lo studio

● Martedì scorso il ministero delle Infrastrutture ha pubblicato l'analisi costi-benefici sulla Tav Torino-Lione, commissionata a un pool guidato da Marco Ponti

● L'analisi ha concluso che l'opera porterebbe un saldo negativo di circa 7 miliardi. Calcoli criticati: il pool, in particolare, non avrebbe considerato i contributi Ue all'Italia