

Rassegna Stampa

di Mercoledì 27 novembre 2019



Centro Studi C.N.I.

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
1	Il Sole 24 Ore	27/11/2019	RIAPRE IN PARTE L'AUTOSTRADA A26 LA PROCURA: DEGRADO GRAVE (R.De Forcade)	3
3	Il Sole 24 Ore	27/11/2019	ROMA SBLOCCA I FONDI PER TERMINARE IL MOSE: IN ARRIVO 325 MILIONI (M.Perrone)	5
3	Il Sole 24 Ore	27/11/2019	VIADOTTO CADUTO, SCONTRO AL MIT SUI CONTROLLI ALLE INFRASTRUTTURE (M.Caprino)	6
1/3	La Repubblica	27/11/2019	QUEI 20 PONTI CHE FANNO PAURA (G.Filetto/M.Lignana)	7
6/7	Il Messaggero	27/11/2019	SESSANTA MILIARDI GIA' STANZIATI MA I CANTIERI RESTANO FERMI COSI' LA BUROCRAZIA FRENA I LAVORI (A.Bassi)	9
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
1	Il Sole 24 Ore	27/11/2019	SCUOLA, PER SISTEMARE 40MILA EDIFICI SERVONO ALMENO 200 MILIARDI	11
3	Corriere della Sera	27/11/2019	Int. a E.Velaj: "ERRORI DEL PASSATO E CAOS NORMATIVO GLI AZZARDI EDILIZI SI PAGANO TUTTI" (L.Berberi)	14
21	La Repubblica	27/11/2019	LE SCUOLE DA RIFARE (I.Venturi)	15
35	Italia Oggi	27/11/2019	APPALTI CON L'OCCHIO AL PASSATO (G.Galli)	17
35	Italia Oggi	27/11/2019	PARTECIPAZIONI, DUE CORSIE PER ATTUARE LA REVISIONE (M.Barbero)	18
Rubrica Rischio sismico e idrogeologico				
8	Corriere della Sera	27/11/2019	FRANE, CROLLI, STRADE CHIUSE QUASI LA META' DEI CAMION NON ARRIVA AL PORTO DI GENOVA (M.Imarisio)	19
9	Corriere della Sera	27/11/2019	Int. a P.De Micheli: IL PIANO DE MICHELI: "CI SONO 950 MILIONI PER PONTI E DISSESTO" (M.Meli)	21
Rubrica Imprese				
16	Il Sole 24 Ore	27/11/2019	EX ILVA, IL GIORNO DEL DISGELO TRA MORSELLI E INDOTTO	22
Rubrica Previdenza professionisti				
21	Il Sole 24 Ore	27/11/2019	LA BUONA PREVIDENZA SI PREOCCUPA DI CRESCITA E INVESTIMENTI (W.Anedda)	24
22	Il Sole 24 Ore	27/11/2019	DALLA CASSA IL SOSTEGNO AGLI ISCRITTI PER LE SPECIALIZZAZIONI (F.Pessina)	25
Rubrica Innovazione e Ricerca				
27	Il Sole 24 Ore	27/11/2019	INDUSTRIA 4.0, RIVOLUZIONE A META' SENZA NUOVI MODELLI DI BUSINESS (C.Bagnoli)	26
27	Il Sole 24 Ore	27/11/2019	SERVE UN PATTO PER LA RICERCA (ANCHE PRIVATA) (M.Tiraboschi)	28
33	Il Sole 24 Ore	27/11/2019	INNOVATION MANAGER, DIECI GIORNI IN PIU' (G.Latour)	29
6	Corriere della Sera	27/11/2019	UFFICI PUBBLICI, 5,8 MILIARDI PER L'HI TECH	30
40/41	La Repubblica	27/11/2019	CITTA' SENZA CERVELLO 120 MILIARDI PERSI PER STRADA (Giulianoaluffi)	31
Rubrica Altre professioni				
1	Il Sole 24 Ore	27/11/2019	DOSSIER ESTRAIBILE PROFESSIONI E PREVIDENZA, OGGI A MATERA I DOTTORI COMMERCIALISTI	36
23	Il Sole 24 Ore	27/11/2019	UNA BUSSOLA PROFESSIONALE PER LE ESIGENZE DELLE IMPRESE (S.Palma)	39
Rubrica Fisco				
1	Il Sole 24 Ore	27/11/2019	RIFORMA APPALTI, STRETTA LIMITATA AI CONTRATTI SUPERIORI A 200MILA EURO (M.Mobili/G.Parente)	40

CAOS TRASPORTI IN LIGURIA**Riapre in parte
l'autostrada A26
La Procura:
degrado grave**

A diciotto mesi dal crollo del viadotto Morandi, Genova, il suo porto e la Liguria sono di nuovo in una situazione di emergenza per la viabilità autostradale, con la A6 ferma per il cedimento, a causa di una frana dovuta al maltempo, del viadotto Madonna del monte e per la chiusura temporanea per controlli di due viadotti sulla A26:

Fado Nord e Pecetti Sud. Su questi ha acceso un faro la procura di Genova. E con lo stop sulla A26, il porto di Genova ha visto calare immediatamente il traffico merci in entrata del 30%. La situazione è poi migliorata nella mattinata di ieri, con il ripristino parziale della circolazione.

Raoul de Forcade — a pag. 3

La Procura di Genova:
«I nostri consulenti hanno rilevato un grave stato di degrado della A26»

Liguria, autostrade a singhiozzo Genova rivive l'incubo Morandi

Trasporti nel caos. Signorini (Autorità portuale): gli scali mai in una situazione così drammatica
Dopo le verifiche sui ponti ammalorati riaperta la A26. Migliaia di Tir costretti a percorrere la A7

Raoul de Forcade

A diciotto mesi dal crollo del viadotto Morandi sul Polcevera, Genova, il suo porto e la Liguria sono di nuovo in una situazione di emergenza per la viabilità autostradale, con la A6 ferma per il cedimento, a causa di una frana dovuta al maltempo, del viadotto Madonna del monte e per la chiusura, con lo scopo di verificarne l'ammaloramento, di altri due viadotti sulla A26: Fado Nord e Pecetti Sud. Su questi ha acceso un faro la procura di Genova che ha spinto Autostrade per l'Italia a chiudere, lunedì sera, un'ampio tratto della A26, tra l'allacciamento con la A10 e lo svincolo di Masone. E con lo stop sulla A26, il porto di Genova ha visto calare immediatamente il traffico merci in entrata del 30%.

La situazione è poi migliorata nella mattinata di ieri, con il ripristino della circolazione (grazie al bypass sui due ponti sotto osservazione) su una carreggiata della A26, con una sola corsia per senso di marcia. Ma si tratta comunque di una situazione critica, sia per lo scalo di Genova che per quello di Savona. Anche perché nel porto della Lanterna arrivano circa 4 mila camion al giorno (e altrettanti ne escono) e in quello di Savona ne giungono quotidianamente mille (e mille escono).

A sottolineare la difficoltà del momento è Paolo Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale del

Mar Ligure occidentale. Con l'interdizione totale sia sulla A6 che sulla A26, spiega, «il porto di Genova ha ricevuto il 30% di merci in meno. Ci sono, inoltre, una serie di situazioni che bloccano il traffico». Se, da un lato, infatti, la A26, per una parte della giornata di ieri, non ha servito il porto e ora consente una circolazione lenta e solo su una corsia, sottolinea Signorini, «si registrano anche significativi tappi sulla A7, in particolare in prossimità di Bussalla, dove ci sono aree di cantiere». Intanto i tempi di percorrenza per raggiungere il porto sono lievitati: secondo i trasportatori di 2-3 ore in più in arrivo, rispetto alla tempistica consueta. Con il parziale riavvio della A26, aggiunge Signorini, «bisogna comunque capire con che tempi si riuscirà a far defluire i camion. Anche perché, con l'apertura di una corsia per senso di marcia, ci saranno ovviamente grandi rallentamenti».

Signorini ritiene che «i porti di Genova e Savona non si siano mai trovati in una situazione così drammatica. Veniamo da un anno difficile con il crollo del Morandi, che però è stato un evento a cui abbiamo reagito aprendo diverse soluzioni gestionali e infrastrutturali; adesso, in 80 ore, ci siamo trovati, rispetto alle tre grandi autostrade che legano i porti di Genova e Savona con il Nord, con due interdetteste e chiuse e la terza, la più vecchia di tutte (la A7), a sopportare tutto il traffico del sistema portuale. E deve essere

chiaro che la Milano-Serravalle non può da sola reggere i volumi di traffico di Genova e Savona. Visto che noi serviamo il 65% del commercio extra Ue della Lombardia, l'82% del commercio extra Ue del Piemonte».

Nella concitata giornata di ieri, è intervenuto sulla vicenda anche il procuratore capo di Genova, Francesco Cozzi, il quale ha spiegato i motivi per cui la Procura ha sollecitato un intervento di Aspi sui viadotti della A26. «Noi - ha detto Cozzi - abbiamo preso un provvedimento tempestivo, che non poteva essere procrastinato. I nostri consulenti hanno rilevato un grave stato di degrado, che consisteva in una mancanza di cemento e che imponeva un controllo di sicurezza immediato per pericolo di rovina».

Il Governatore della Liguria, Giovanni Toti, ha annunciato di aver chiesto che «le istituzioni locali possano avvalersi di un advisor tecnico terzo, rispetto a Mit e concessionari, per conoscere la situazione dei viadotti». Il sindaco di Genova, Marco Bucci, ha disposto l'utilizzo gratuito dell'intera rete urbana di trasporto pubblico per i cittadini, fino alla cessazione dell'emergenza per la A26. Intanto una nuova frana ieri ha imposto la chiusura della strada (appena riaperta a una carreggiata) del colle di Cadibona, nel savonese. E per oggi è prevista una nuova allerta meteorologica arancione su parte della Liguria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ANSA

L'allarme.

Prevista per oggi una nuova allerta meteorologica arancione su parte della Liguria

65%

COMMERCIO ESTERO LOMBARDO

Genova e Savona gestiscono il 65% del commercio extra Ue della Lombardia e l'82% del commercio extra Ue del Piemonte



Vincenzo Boccia.

«Siamo bravissimi nell'emergenza, ma non abbiamo la sensibilità del cronoprogramma delle infrastrutture, una visione strategica. Eppure la più grande politica anticiclica è quella delle infrastrutture». Così il presidente di Confindustria



INFRASTRUTTURE

Roma sblocca i fondi per terminare il Mose: in arrivo 325 milioni

Il premier Conte: «Efficaci sull'emergenza, serve fare di più per la prevenzione»

Manuela Perrone

ROMA

Dopo l'acqua alta che ha duramente colpito Venezia lo scorso 12 novembre il Governo accelera sul Mose: nella legge di bilancio arriveranno 325 milioni per completare l'opera entro il 2021 e assicurare la certezza dell'ultima tranche del finanziamento complessivo, pari a 5,49 miliardi. Per la città, sempre in manovra, saranno stanziati 40 milioni aggiuntivi per interventi di natura idraulica in tutti i comuni della laguna (che portano a 100 milioni la dotazione 2020). E si lavora a un accordo di programma da 72 milioni per il sito di interesse nazionale di Porto Marghera, con altri 47 milioni per il "corridoio di bonifica".

L'iniezione di risorse è stata illustrata ieri dal premier Giuseppe Conte e dai ministri Paola De Micheli (Infrastrutture) e Sergio Costa (Ambiente), al termine del "comitatone" che si è riunito a Palazzo Chigi. L'organismo, previsto dalla legge speciale per Venezia, tornerà a riunirsi prima di Natale, anche per affrontare il tema spinoso dell'allontanamento delle Grandi Navi dal Bacino di San Marco. E ha avviato due tavoli tecnici: uno proprio per «riordinare e aggiornare» la legge speciale (il governatore Luca Zaia ha chiesto risorse per 150 milioni l'anno per dieci anni); l'altro per riflettere sulla governance stessa del sistema lagunare, Mose compreso. «L'intento - ha spiegato De Micheli - è quello di approdare a una norma che definisca chi fa cosa, e con quali risorse».

Politica la premessa di Conte: «Iniziamo a vedere la dirittura finale di problemi che si trascinavano da tempo, criticità accumulate nel corso di anni». Vale per Venezia come per gli effetti del dissesto idrogeologico (ultimo il crollo del viadotto sull'A6 Torino-Savona) su cui il premier e i ministri hanno fatto il punto subito dopo il "comitatone". Ribadendo la strategia avviata lo scorso

febbraio con il piano Proteggi Italia da 10,8 miliardi nel triennio (si veda Il Sole 24 Ore di ieri). Conte ha aperto a eventuali correzioni di rotta legate al cambio di maggioranza, ma ha sostanzialmente confermato la scelta del doppio binario: gli interventi sulle emergenze affidati alla Protezione civile («Sono stati avviati i lavori per oltre il 90% degli 1,2 miliardi stanziati»), ha ricordato il capo del Dipartimento, Angelo Borrelli, quelli per la prevenzione gestiti dal ministero dell'Ambiente con i presidenti delle Regioni in qualità di commissari straordinari anti-dissesto. È quest'ultimo l'anello debole. «Dalla ricognizione effettuata oggi emerge che siamo molto efficaci sull'emergenza, invece il sistema Italia deve fare di più per la prevenzione e la manutenzione», ha ammesso il premier. Invitando tutti a «fare squadra». Perché, se i tempi di trasferimento dei fondi dall'Ambiente alle Regioni «si sono ridotti di un terzo», bisogna velocizzare progetti e fasi esecutive. Come, è la domanda che aspetta risposte, visto che l'esame del Ddl Cantiere Ambiente non entrerà nel vivo in Senato prima di gennaio.

«Siamo bravissimi nell'emergenza, ma non abbiamo la sensibilità del cronoprogramma delle infrastrutture, una visione strategica», ha affermato il presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, al Tg2. «Eppure la più grande politica anticiclica è quella delle infrastrutture». Resta aperto anche il tema dei controlli sulle opere. Una spinta dovrebbe arrivare dall'Agenzia nazionale di vigilanza sulla sicurezza stradale e ferroviaria, dopo che la ministra De Micheli ha comunicato il nuovo presidente (Fabio Crocchio, al posto di Alfredo Principio Mortellaro) e l'arrivo di almeno 150 unità entro le prossime settimane. Conte, sollecitato, ha affrontato di nuovo la questione della procedura di caducazione della concessione ad Autostrade avviata all'indomani della tragedia del Morandi. Annunciando che «è andata avanti e che siamo pressoché in dirittura d'arrivo» e ripetendo l'orientamento: «Non faremo sconti. Il nostro obiettivo è tutelare non un interesse privato ma quello pubblico, di tutti i cittadini».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sotto osservazione. Il tratto del viadotto Tianin sulla A26



LA MANCATA VIGILANZA

Viadotto caduto, scontro al MiT sui controlli alle infrastrutture

Due pile diverse sull'A6: solo una è stata rinforzata, quella rimasta in piedi

Maurizio Caprino

Colpa della frana eccezionale o anche dei rinforzi delle pile fatti solo «a metà»? È il dubbio principale degli inquirenti al lavoro sul crollo del viadotto Madonna del Monte domenica scorsa sull'A6 Torino-Savona. Intanto a Roma sale lo scontro interno al ministero delle Infrastrutture, spaccato sul fronte più delicato, tecnicamente e politicamente: quello dei controlli sulle concessionarie autostradali.

Rispetto alle anticipazioni date ieri dal Sole 24 Ore, è confermato che le due pile del viadotto crollato sono diverse: una è stata rinforzata ed è quella che è rimasta in piedi, l'altra ha la stessa struttura di quando era stata costruita,

nei primi anni Sessanta.

Insomma, sulla A6 ci potrebbero essere delle analogie con la vicenda del Ponte Morandi (si veda Il Sole 24 Ore di ieri).

All'epoca la questione fu esaminata con attenzione anche dalla commissione ministeriale d'inchiesta, guidata da Alfredo Principio Mortellaro. A gennaio il dirigente del Mit è stato messo dell'allora ministro Danilo Toninelli a capo dell'Ansfsa, la nuova super agenzia che secondo il decreto Genova avrebbe dovuto garantire la sicurezza di tutte le opere pubbliche. Mortellaro, il cui incarico scadeva a gennaio, si è dimesso l'altro ieri, poche ore dopo che la ministra Paola De Micheli aveva comunicato la nomina del suo sostituto, Fabio Crocchio.

Mortellaro è noto per essere poco incline ai compromessi con i gestori delle infrastrutture e già nei mesi scorsi aveva esternato il suo disagio. Nel frattempo, nulla di sostanziale è cambiato. Se non

la responsabilità dei vertici dell'Ansfsa, ridotta due settimane fa con un emendamento al riordino dei ministeri che sostanzialmente fa da scudo penale.

Nelle stesse ore, la ministra incontrava l'Ad di Aspi, Roberto Tomasi, che si impegnavano a fare il possibile per minimizzare i disagi in Liguria e confermava gli impegni presi il 22 ottobre nell'anticipo dei lavori per evitare situazioni come quelle che si stanno diffondendo in questi mesi: ciò che era programmato entro cinque anni verrà avviato tra due. L'unica cosa in più che ha promesso Tomasi è di accelerare le procedure per avviare fisicamente i cantieri.

In serata, a Porta a Porta, l'ad ha fatto presente che «il nostro patrimonio infrastrutturale ha ormai una certa età», bisogna immaginare un'evoluzione del sistema Paese e bisogna lavorarci. Problemi noti agli addetti ai lavori da almeno un decennio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le dimissioni dall'Ansfsa.

Alfredo Principio Mortellaro messo dall'ex-ministro Toninelli a capo della nuova «super agenzia» che avrebbe dovuto garantire la sicurezza di tutte le opere pubbliche



LIGURIA ISOLATA

Quei 20 ponti che fanno paura

I pm di Genova: "Grave degrado, Autostrade non ha il polso della sicurezza"

La città assediata dai tir. Il premier: revoca della concessione, niente sconti

Perso un milione e mezzo al giorno per i viadotti chiusi

Venti viadotti a rischio, sotto inchiesta da parte della Procura di Genova: diciotto sulle autostrade tra Liguria e Piemonte; uno sulla

Napoli-Canosa di Puglia; l'altro a Pescara, sulla Bologna-Taranto. Ponti che presentano elevate criticità, tanto da far dire al pm che «Autostrade e Spea, società dele-

gata al monitoraggio, non hanno il controllo sulla sicurezza».

**di Crosetti, Filetto, Lignana
Livini, Bompani e Minella**

● alle pagine 2, 3 e 4

Venti ponti a rischio Conte: revoca vicina per Autostrade

I pm di Genova accusano: "Grave degrado, la concessionaria non ha il polso della sicurezza"
 Riapre a metà il tratto di A26 chiuso lunedì. Domani tocca alla carreggiata della A6 rimasta in piedi

**di Giuseppe Filetto
e Marco Lignana**

GENOVA – Venti viadotti a rischio, sotto inchiesta da parte della Procura di Genova: diciotto sulle autostrade tra la Liguria e il Piemonte, tra cui il Pecetti e il Fado sulla A-26, chiusi lunedì sera; uno, il Paolillo, sulla Napoli-Canosa di Puglia; l'altro, il Moro, a Pescara, sulla Bologna-Taranto. Ponti descritti in una relazione trasmessa al Mit, che presentano elevate criticità, tanto da far dire al pm Walter Cotugno (titolare dell'inchiesta sui falsi report) che «Autostrade e Spea, delegata al monitoraggio, non hanno il controllo

sulla sicurezza dei viadotti». Un assist al premier Conte, che qualche ora dopo torna con un vecchio cavallo di battaglia dei 5S: «Sulla revoca della concessione di Aspi a seguito del crollo del ponte Morandi siamo in dirittura d'arrivo, il procedimento amministrativo è in corso, non faremo sconti. Il nostro obiettivo è tutelare l'interesse pubblico di tutti i cittadini». La concessionaria, contattata da Repubblica, in serata, sceglie il basso profilo e non risponde. Ma va ricordato che la Commissione Toninelli aveva escluso la possibilità di revoca, appunto per evitare l'apertura di contenziosi.

«Noi, comunque, avevamo il dovere di intervenire, di presentare ad Autostrade gli impalcati "a rischio

rovina" – ripete il procuratore capo Francesco Cozzi – Sono come un balcone con la parte sopra piastrellata e la soletta sottostante completamente sgretolata». Eppure, il Pecetti e il Fado, situati sui primi 20 chilometri di autostrada che da Genova risale l'Appennino, nella trimestrale pubblicata da Aspi ad ottobre non figurano neppure con un voto 50, di basso rischio. «Ma per i nostri consulenti tecnici – afferma invece Cozzi – sono da classificare a 70, cioè con pericolo elevato».

Da qui la chiusura lunedì sera della Genova-Gravellona Toce, 24 ore dopo il crollo del viadotto Madonna del Monte sulla A6, la Torino Genova, e a 15 mesi dal disastro del Morandi. «Non volevamo fare allarmismo

e non ci siamo fatti suggestionare da quanto successo domenica – aggiunge il procuratore capo – tanto che avevamo deciso di agire già sabato. I nostri consulenti hanno accertato “ammaloramenti” nelle parti sospese, mentre quelle sorrette dai piloni non presentano criticità». Comunque, Aspi ha deciso di chi-

dere i due ponti e l'autostrada per una notte. Sono state dodici ore di isolamento totale della Liguria. «Un bollettino di guerra – ripete il governatore Giovanni Toti – servono pedaggi gratuiti in tutta la regione».

Nel vertice in Prefettura lunedì notte, presenti il sindaco Marco Bucci e la direzione del Primo Tronco di

Genova, è stato deciso di riaprire la A26 ieri mattina. Autostrade ha garantito che la carreggiata direzione Sud del Fado non presenta anomalie, così come quella Nord del Pecetti, sicché è stato disposto uno scambio di carreggiata, consentendo il transito su una corsia per ogni senso di marcia.

Il punto

Tratti interdetti o a mezzo servizio

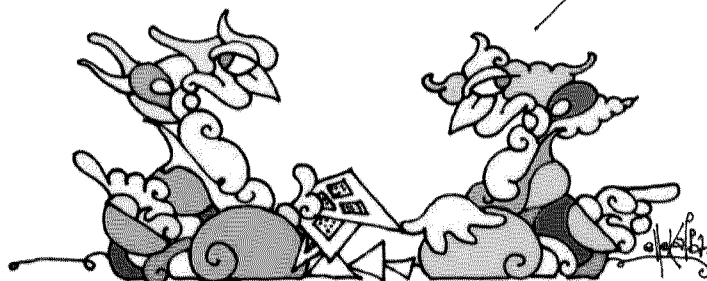
1 **Voltri-Gravellona**
Sulla A26, dove si attraversano i viadotti Fado e Pecetti, da ieri si è tornati a viaggiare ma su una sola corsia: tutti in colonna per 20 km, tra l'allacciamento con la A10 e l'uscita di Masone, in entrambe le direzioni

2 **Savona-Torino**
Sulla A6 il crollo parziale del ponte Madonna del Monte (gruppo Gavio), travolto da una frana, ha imposto la chiusura fra Savona e Altare. Si punta a riaprire domani una corsia per senso di marcia

Ellekappa

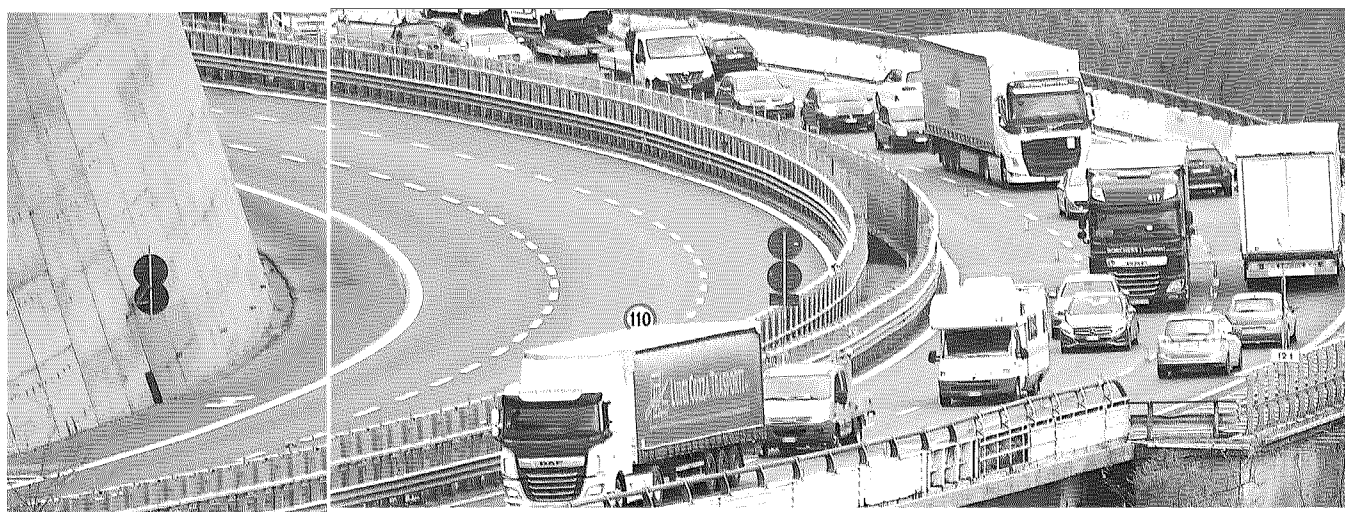
TRANQUILLI,
LA LIGURIA
NON E'
SOLA

C'E' TUTTO
IL RESTO
DELL'ITALIA
CHE CROLLA
INSIEME A LEI



A passo d'uomo

La circolazione ripresa in un senso di marcia e su una sola corsia nel tratto dell'A26 chiuso lunedì sera



Sessanta miliardi già stanziati ma i cantieri restano fermi così la burocrazia frena i lavori

**L'ANCE, L'ASSOCIAZIONE
DEI COSTRUTTORI
HA MESSO IN FILA
749 OPERE FINANZIATE
MA CHE NON RIESCONO
AD ANDARE AVANTI**

IL FOCUS

ROMA La mappa è in continuo aggiornamento. Le segnalazioni continuano ad arrivare. Il contatore delle «opere bloccate» segna 749 cantieri per cui i fondi sarebbero teoricamente disponibili ma che per vari intoppi burocratici sono fermi. Valgono 62 miliardi di euro e, secondo l'Ance, l'associazione dei costruttori che aggiorna quotidianamente il monitoraggio, questi investimenti incagliati si traducono in 962 mila posti di lavoro mancati. Un "fact checking", una verifica sul campo, che stride tremendamente con gli annunci fatti in questi anni dai governi di tutti i colori. Matteo Renzi, per esempio, aveva annunciato lo sblocco di 43 miliardi dal primo settembre. Correva l'anno 2014. Con lo Sblocca Italia, spiegò esattamente un anno dopo l'allora ministro delle infrastrutture Maurizio Lupi, entro il 31 agosto tutte le opere devono aprire i cantieri. Per sbloccare gli investimenti, fu l'ex ministro dell'Economia Piercarlo Padoa-Schioppa a chiedere e ottenere flessibilità dalla Commissione europea. A sua volta Giovanni Tria, titolare del ministero del Tesoro nel primo governo Conte, si impegnò solennemente per riportare gli investimenti pubblici al 3 per cento del prodotto interno lordo. Ci sono, spiegò, 140 miliardi di euro già stanziati e disponibili che non vengono spesi. I soldi sulla carta, insomma, ci sono. Ma il problema è che li costantemente rimangono. Governo dopo governo gli stanziamenti riemergono e sempre più assomigliano ai carri armati di Mussolini: sono sempre gli stessi che girano in tondo.

IL RECORD

Sempre l'Ance ha calcolato che soltanto negli ultimi cinque anni, la distanza tra «l'annuncio» e gli investimenti effettivamente realizzati ha raggiunto la cifra record di 12 miliardi di euro. Nel 2016 la promessa fu di investire 5 miliardi di euro in più durante l'anno grazie alla flessibilità concessa da Bruxelles. Fatti i conti, il 31 dicembre invece che un aumento degli investimenti si registrarono meno cantieri per un miliardo di euro. Un "gap" tra promesse e realtà di ben sei miliardi di euro. Non è che l'anno dopo, il 2017, è andata molto meglio. La promessa questa volta era quella di sbloccare un miliardo aggiuntivo. In realtà a fine anno il saldo risultò negativo per due miliardi, con uno scostamento in pratica di tre miliardi di euro. Nel 2018 il neonato governo gialloverde, nato dall'alleanza tra la Lega e il Movimento Cinque Stelle, aveva annunciato finalmente lo sblocco di ben 140 miliardi di euro per le infrastrutture. Certo, non tutti subito. Il tempo di met-

DEI 77 COMMISSARI PER ACCELERARE I TEMPI NE SONO STATI NOMINATI PER IL MOMENTO SOLTANTO DUE

tere in piedi una struttura unica che si occupasse di progettazione delle opere e una cabina di regia politica per indirizzare i fondi. Ma comunque sia, nonostante i pochi mesi davanti, l'impegno preso fu di sbloccare almeno 850 milioni di euro. Il risultato? Un miliardo e trecento milioni di spesa in meno. Un «paese da codice rosso», lo ha definito l'associazione dei costruttori. Il punto è che i soldi sono sempre disponibili ma i cantieri perennemente fermi. Perché?

La burocrazia ci mette molto del suo. Qualche esempio. Il piano stralcio per le aree Metropolitane, approvato nel 2015, è ancora

irrealizzato per il 60%. Il motivo lo ha spiegato direttamente il ministero dell'ambiente nella relazione al disegno di legge «Cantieri Ambiente» già trasmesso al Senato e che nelle intenzioni del ministro Sergio Costa, dovrebbe sbloccare 11 miliardi di euro "già disponibili" per il dissesto idrogeologico. La relazione al disegno di legge spiega che «sebbene si trattasse di progetti definitivi ed esecutivi, non è stato possibile rispettare i cronoprogrammi anche a causa dei lunghi tempi di conclusione della conferenza dei servizi e dell'acquisizione dei pareri di VIA e VAS, trattandosi di grandi progetti». Per accelerare i progetti ritenuti prioritari, il precedente governo aveva deciso la nomina di 77 commissari: uno per ogni cantiere da avviare. Ad oggi ne sono stati nominati soltanto due e uno di questi, l'architetto Elisabetta Spitz, a cui è stato affidato il compito di completare il Mose di Venezia, ha ricevuto l'incarico soltanto dopo il disastro dell'acqua alta.

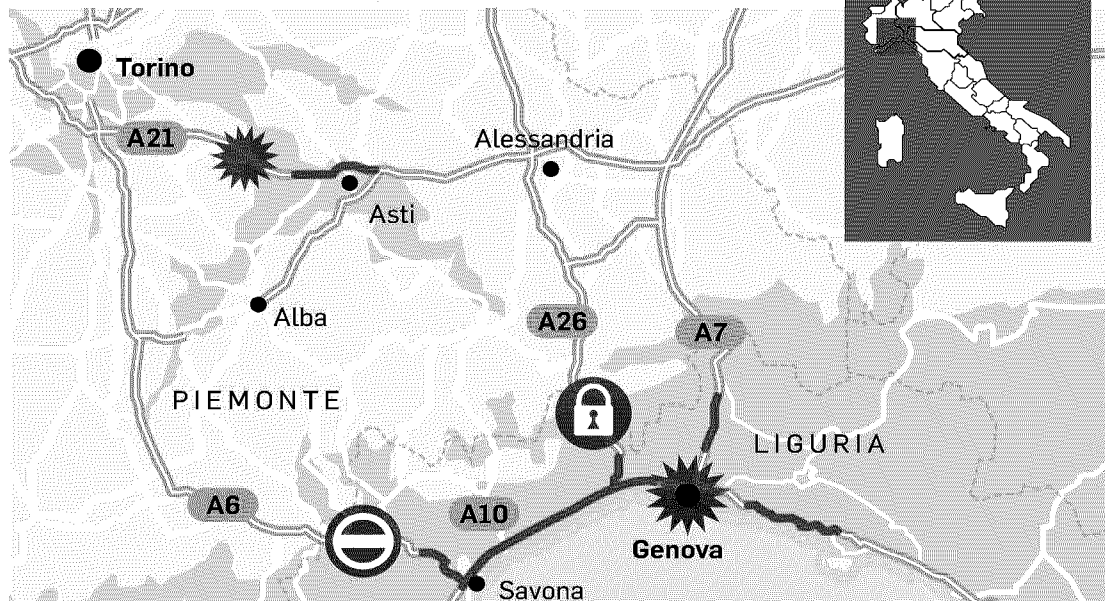
LE PREVISIONI

Se non ci sono emergenze, insomma, non si decide. Lo svincolo della Tiburtina, la tangenziale di Gela, lo svincolo di Vittoria est, e tutte le altre opere possono attendere. Nel frattempo è probabile che arrivino altri annunci di fondi «stanziati» e di risorse «sbloccate» che continueranno a perdersi nei labirinti dei ministeri e delle commissioni senza far avanzare nessun cantiere. E il contatore dell'Ance continuerà a marciare solo in avanti.

Andrea Bassi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Autostrade al collasso



A21

Voragine, domenica (To-Pc). **Viabilità riaperta.** Indagine dei pm di Asti

A6

Frana di domenica sul ponte Madonna del Monte: **riapre forse domani** a una corsia (Sv-To)

A26

Chiusa dalla Procura lunedì per verifica su 2 viadotti; **riaperta ieri a una corsia**

A10-A7-A12

Ex Ponte Morandi da ricostruire; **viabilità attraverso la città**

ANSA - Centimetri

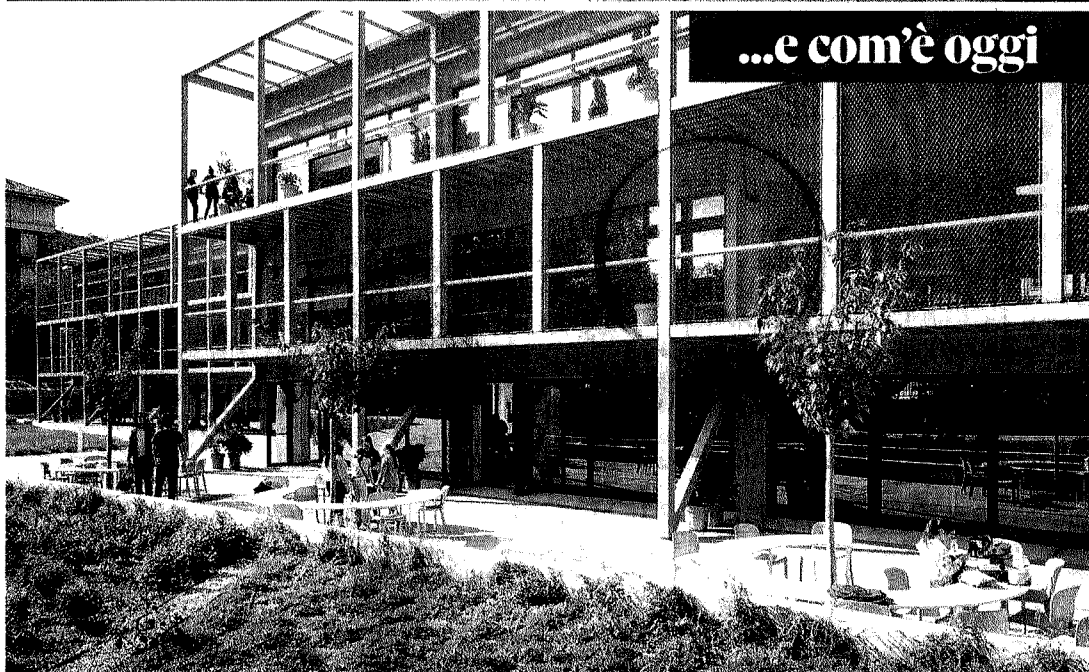


STUDIO DELLA FONDAZIONE AGNELLI

FOTO FRANCESCA CIRILLI



Com'era prima...



...e com'è oggi

La scuola media Enrico Fermi di Torino. La riqualificazione nell'ambito del progetto «Torino fa Scuola»

Scuola, per sistemare 40mila edifici servono almeno 200 miliardi

Una sfida nella sfida. È quella che attende la complessa, costosa e per certi versi farragginosa macchina dell'edilizia scolastica per cercare di raggiungere due obiettivi non più rinviabili: rendere più sicure e al tempo stesso più sostenibili le 40mila scuole italiane. Ma per riuscirci serve un

iniezione di liquidità senza precedenti. Circa 200 miliardi di investimenti pubblici, tre volte le risorse dedicate all'intero comparto dell'istruzione, secondo le stime contenute nel Rapporto sull'edilizia scolastica, che la Fondazione Giovanni Agnelli presenta oggi a Torino. **Bruno e Tucci** — a pag. 12

Edilizia scolastica, per la sicurezza servono 200 miliardi di euro

FONDAZIONE AGNELLI

Il Rapporto annuale stima gli investimenti necessari per rinnovare gli edifici

Le strutture in Italia sono circa 40mila con un'età media di 52 anni

**Eugenio Bruno
Claudio Tucci**

Una sfida nella sfida. È quella che attende la complessa, costosa e per certi versi farraginoso macchina dell'edilizia scolastica per cercare di raggiungere due obiettivi non più rinviabili: rendere più sicure e al tempo stesso più sostenibili le 40mila scuole italiane. Ma per riuscirci serve un'iniezione di liquidità senza precedenti. Circa 200 miliardi di investimenti pubblici, tre volte le risorse dedicate all'intero comparto dell'istruzione, secondo le stime contenute nel Rapporto sull'edilizia scolastica, che la Fondazione Giovanni Agnelli presenta oggi a Torino. Oltre 250 pagine di analisi, tabelle, contributi che individuano nell'incrocio tra architettura, pedagogia e didattica la bussola da seguire. In un piano, quanto meno di medio periodo, che ripeta su scala nazionale quanto avvenuto, in piccolo, nel capoluogo torinese.

Lo stato delle nostre scuole

Il rapporto parte dalla fotografia dello stato dei luoghi. Gli edifici scolastici in Italia, ci racconta l'Anagrafe dell'edilizia scolastica del Miur, sono circa 40mila; hanno un'età media avanzata (52 anni) e in due casi su tre sono stati costruiti più di 40 anni fa. Molte scuole sono fragili e insicure, edificate senza

attenzione ai criteri antisismici e con l'impiego di materiali scadenti. Con diverse carenze sia nelle strutture portanti, sia negli impianti; così come sono numerosi i casi in cui non sono state adottate misure per l'abbattimento delle barriere architettoniche. Non solo. Sia gli edifici degli anni Settanta sia quelli antecedenti mancano dal punto di vista della sostenibilità ambientale e dell'efficienza energetica: materiali non isolanti, vetrate e infissi che disperdono il calore, fonti di riscaldamento o raffreddamento inquinanti e inefficienti.

A tutto questo si aggiungono gli spazi scolastici che sono stati (e sono tutt'ora, in larga parte) pensati per una didattica tradizionale, trasmissiva: cattedre rialzate, lavagne al muro, banchi disposti in fila di fronte al docente, attaccapanni nei corridoi. Con una disposizione che, peraltro, penalizza innovazioni e metodi didattici diversi dalla lezione frontale. A pesare sull'intero quadro c'è anche una scarsa manutenzione ordinaria e straordinaria, che dipende pure dalla frammentazione di responsabilità e competenze distribuite tra Stato, regioni, enti locali e singole scuole in merito alla proprietà e alla conduzione degli edifici.

La questione demografica

All'aspetto edilizio si lega, a doppio filo, anche l'aspetto demografico. Da cui discende un'altra considerazione: più che di nuove costruzioni, nei prossimi anni, l'Italia avrà bisogno di intervenire soprattutto sul patrimonio scolastico esistente. Rendendolo bello, sicuro, sostenibile e innovativo. Ciò accadrà - evidenzia ancora la Fondazione Agnelli - perché da qui al 2030 la popolazione nelle classi perderà 1,1 milioni di studenti: «Sarebbe pertanto velleitario - è scritto nello studio - immaginare nel nostro Paese un'importante stagione di nuove costruzioni».

I costi di un possibile intervento

E se, come annuncia l'attuale governo, a breve, partirà un maxi piano di investimenti pubblici in infrastruttura per spingere la crescita, allora, occorre inserire subito un capitolo ad hoc dedicato all'edilizia scolastica. Sul tema Fondazione Agnelli e Compagnia di San Paolo si sono già cimentate, intervenendo per rinnovare, a Torino, le scuole medie Enrico Fermi e Giovanni Pascoli. Qui, accanto a interventi pensati per rendere gli spazi di apprendimento funzionali a un modo diverso di fare didattica, sono stati necessari significativi interventi strutturali sia di consolidamento e sicurezza delle strutture sia di efficientamento energetico. A consuntivo, il costo complessivo dell'intervento sul Fermi, incluse le opere edili, gli arredi e i compensi professionali, è stato di circa 1.350 euro al metro quadro, Iva esclusa.

Applicando lo stesso costo, la Fondazione Agnelli stima che per ristrutturare e rinnovare i 40mila edifici scolastici oggi attivi, corrispondenti a circa 150 milioni di metri quadrati, servirebbero 200 miliardi di euro. È una cifra pari a qualcosa di più dell'11% del Pil, equivalente a tre anni dell'attuale spesa complessiva per l'istruzione.

«Si tratta di un investimento imponente, che non può che essere realizzato in molti anni - sottolinea il direttore della Fondazione Agnelli, Andrea Gavosto - . Ma proprio per questo è importante che l'ambizioso programma di riqualificazione delle scuole italiane venga programmato sin da adesso e perseguito senza incertezze e cambiamenti di rotta nei prossimi decenni». A beneficiarne sarebbe anche la collettività se è vero che, nell'arco di un decennio, il consumo di acqua si ridurrebbe di un quinto, quello di energia termica di un terzo e quello di elettricità addirittura del 50 per cento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Caso scuola. Architettura, pedagogia e didattica: modello vincente secondo Fondazione Agnelli e già sperimentato a Torino

L'età media degli edifici scolastici

Dati per regione. Anno 2019

Liguria 75	Lombardia 55	Umbria 49	Puglia 48	Campania 48
Piemonte 64	Marche 54	Abruzzo 48	Basilicata 47	Sardegna 44
Toscana 56	Friuli Venezia Giulia 53	Sicilia 47	Molise 42	Calabria 42
Emilia Romagna 56	Veneto 52	Lazio 47		

Fonte: Fondazione Giovanni Agnelli elab. su dati Anagrafe edilizia scolastica, a partire dalle informazioni disponibili su anno/epoca di costruzione degli edifici

L'intervista

di Leonard Berberi

«Errori del passato e caos normativo Gli azzardi edilizi si pagano tutti»

Il sindaco di Tirana: 500 case distrutte



Al vertice
 Erion Veliaj, 39 anni, è sindaco di Tirana

Ho badato prima a comportarmi come padre e marito portando in salvo la mia famiglia, poi come sindaco convocando tutte le autorità per iniziare a dare una mano a chi ne aveva bisogno. E, finita la ricognizione in città, ci siamo spostati nelle periferie

«È una tragedia collettiva e la stiamo affrontando al meglio, grazie anche all'aiuto internazionale. Ma deve servirci come lezione: abbiamo passato gli anni Novanta a costruire senza alcuna autorizzazione ovunque, in montagna, in città e al mare: oggi ne paghiamo le conseguenze».

Erion Veliaj, sindaco 39enne della capitale Tirana — da molti indicato come il successore di Edi Rama nel ruolo di primo ministro dell'Albania — risponde al cellulare in serata nell'unico momento della giornata che può dedicare al figlio piccolo. «Siamo tutti svegli dal momento del terremoto e non ci siamo mai fermati», dice.

Cosa avete fatto dopo la scossa nel cuore della notte?

«Devo dire che ci ho messo qualche secondo a realizzare cos'era appena successo: molti oggetti in casa si sono rotti, ma ho badato prima a comportarmi come padre e marito portando in salvo la mia famiglia, poi come sindaco convocando tutte le autorità locali per iniziare a dare una mano a chi aveva bisogno».

La capitale è danneggiata?

«Non abbiamo avuto vittime, per fortuna, ma circa 500 case risultano distrutte o inagibili. Finita la ricognizione in città ci siamo spostati nelle zone di periferia, quindi abbiamo inviato il nostro personale nelle aree maggiormente colpite dell'Albania, cioè attorno a Durazzo».

Quanti sfollati contate?

«Abbiamo aperto i centri di ritrovo — dotati di letti e riscaldamento — a circa 200 persone: si tratta in particolare di connazionali spaventati o anziani che hanno i figli emigrati in Italia e che non sono ancora rientrati in Albania. La notte qui fa particolarmente



Soccorsi A Thumane, dall'alto: una palazzina crollata; una famiglia sfollata; un uomo estratto vivo dalle macerie, come altri 42 in tutto il Paese

freddo. È più difficile convincere gli abitanti delle campagne a spostarsi in città perché molti sono allevatori e devono badare anche al bestiame, così abbiamo inviato più di 300 tende».

Le immagini dai droni mostrano dei crolli «selettivi»...

«Non poteva essere altrimenti: hanno ceduto le abitazioni costruite durante il comunismo, tirate su da persone che non avevano competenze ma alle quali la dittatura dava il materiale edile a poco prezzo. Sono crollati anche palazzi progettati ufficialmente su uno o due piani ai quali ne sono stati aggiunti altri senza alcun permesso tra il 1990 e il 1997 quando in Albania c'era il caos normativo e ognuno faceva quello che voleva».

Colpiscono le immagini di un hotel che si è accartocciato mentre intorno gli altri palazzi hanno avuto danni esigui.

«Ma lo sa che l'edificio aveva ben tre piani abusivi? Non a caso i grattacieli di Tirana non hanno avuto alcun danno perché costruiti secondo le norme».

Cosa farete nelle prossime ore?

«Innanzitutto dobbiamo cercare di salvare il maggior numero possibile di persone intrappolate sotto le macerie. Poi toccherà ripulire e ricostruire, senza perdere tempo».

E magari occorrerà anche un esame di coscienza sull'abusivismo edilizio?

«Senz'altro. È una cosa che, incredibile ma vero, il primo ministro Rama aveva chiesto il giorno prima del sisma con un'attenzione particolare sulle aree lungo la fascia costiera dove si è costruito senza alcun freno. Dobbiamo imparare da questa tragedia che l'azzardo edilizio si paga prima o poi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL RAPPORTO DELLA FONDAZIONE AGNELLI

Le scuole da rifare

Vecchie e insicure

“Anche imparare diventa più difficile”

di Ilaria Venturi

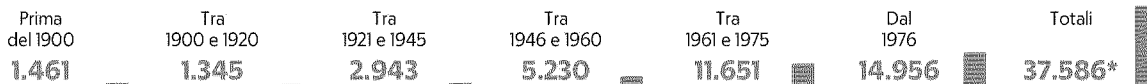
Ci sono scuole costruite vicino a una discarica, altre accanto ad industrie inquinanti o in prossimità di campi elettromagnetici. E poi troppo rumore e smog che entra nelle aule e il traffico che non rende sicuro l'ingresso degli alunni al suono della campanella perché manca un'area protetta o una recinzione. Fattori di “disturbo” e di insicurezza che riguardano oltre 9.200 edifici monitorati nel 2018. Altri 3.110, secondo le relazioni dei tecnici degli enti locali risalenti a tre anni fa, presentano problemi strutturali di rilievo: tetti, solai, muri compromessi che richiedono un intervento. Le scuole come i ponti e i viadotti, gli argini dei fiumi da sistemare. Non è incoraggiante la fotografia scattata dalla Fondazione Agnelli nel suo *Rapporto sull'edilizia scolastica*. Ben due terzi dei 39 mila edifici scolastici in Italia risalgono a più di 40 anni fa. Molti ai primi del 900. Sono vecchi, troppo. E poco efficienti dal punto di vista energetico se si pensa che solo il 38% ha i doppi vetri, appena il 12% l'isolamento delle pareti esterne, mentre i pannelli solari sono montati su poco più di un quarto delle strutture. La sintesi? «Il patrimonio edilizio scolastico è inadeguato perché ob-

soleto» e questo su tutti e tre gli aspetti presi in esame: sicurezza, sostenibilità ambientale e didattica. Sì, perché anche l'insegnamento non si può innovare se ti ritrovi solo aule con la cattedra al centro e i banchi in fila. I pedagogisti l'hanno capito da tempo, Loris Malaguzzi considerava lo spazio a scuola un “terzo insegnante”. Il mattone scolastico, che ha conosciuto la sua crescita negli anni 60-70 sull'onda del baby boom al ritmo di 800 scuole costruite all'anno, non si è adeguato. Il punto di partenza del rapporto, che sarà presentato oggi a Torino e uscirà con Laterza, sta nell'epoca di costruzione delle scuole. L'età media delle strutture salta agli occhi: 52 anni, con una forbice che va dai 42 in Calabria e Molise ai 75 in Liguria (seguita dal Piemonte: 64 anni). Le conseguenze, si legge, sono quelle note dai tristi fatti di cronaca. A Torino si è appena celebrato il ricordo di Vito Scafidi morto per il crollo di un soffitto al liceo Darwin 11 anni fa. «Molte nostre scuole sono fragili e insicure, spesso costruite senza attenzione ai criteri antisismici e con materiali scadenti e rapidamente deperibili. A questo va aggiunta l'assenza di adeguate politiche di manutenzione». Un'emergenza rappresentata anche dai dossier di Legambiente e Cittadinanzattiva che solo lo scor-

so anno ha censito un crollo ogni tre giorni di lezione. Andrea Gavosto, direttore della Fondazione Agnelli, riporta come esempio la ristrutturazione realizzata alla media Fermi: «Volevamo rinnovare gli ambienti di apprendimento, abbiamo scoperto uno stato delle fondamenta peggiore di quello che ci aspettavamo». Di qui l'urgenza per la Fondazione di un piano Marshall per l'edilizia scolastica. «Deve essere inserita tra le infrastrutture per rispondere a un bisogno di sicurezza e realizzare luoghi dove migliora l'insegnamento» insiste Gavosto. Il conto è salato. Usando il parametro sui costi sostenuti nell'esperienza torinese la spesa è di 1.350 euro a metro quadro per opere edili e arretri. Considerando che gli edifici scolastici ad oggi occupano 150 milioni di metri quadri servirebbero 200 miliardi di euro. «È una cifra enorme, ma non impossibile se si costruisce un piano ventennale finanziato anche con mutui Bei e con l'abbattimento degli sprechi sui consumi energetici». Dieci miliardi all'anno, quanto il reddito di cittadinanza o Quota 100. «Non occorrono nuove scuole, perderemo tra i banchi oltre un milione di alunni da qui al 2030 per calo demografico. Serve sistemare o ricostruire l'esistente e nel farlo ripensare a spazi adeguati alla didattica innovativa. È un investimento prioritario».

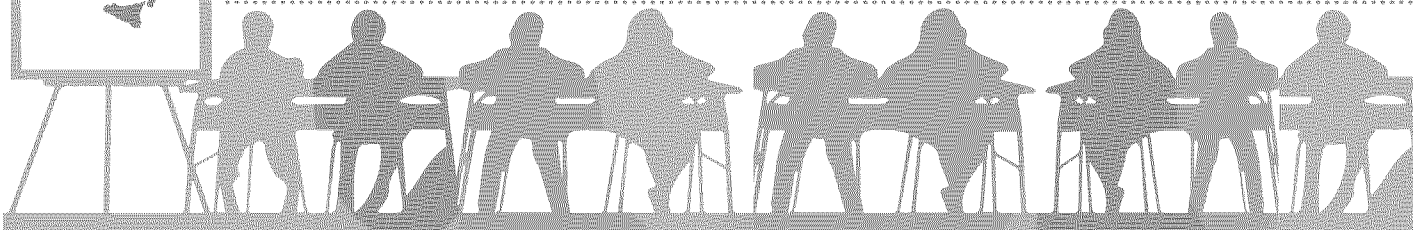
Edilizia scolastica, lo stato in Italia

Numero di edifici scolastici costruiti



*Il numero non comprende gli edifici di cui non si conosce l'anno di costruzione

Percentuale di edifici scolastici costruiti



I numeri

39.079

Gli edifici scolastici in Italia di ogni ordine e grado, dalle scuole di infanzia a licei ed istituti



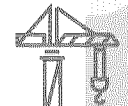
23.000

Gli edifici di cui si conosce con precisione l'anno di costruzione, pari al **59%** del totale



1960-1985

La metà degli edifici attivi è stata costruita in questo periodo, con picchi superiori nei primi anni 70



**Entro il 2030
 un milione di alunni
 in meno: non servono
 nuove strutture,
 bisogna ristrutturare**

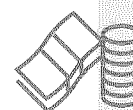
4.572

Gli edifici dove sono stati rilevati fattori di insicurezza nell'ambiente circostante (ad esempio, traffico, transiti ferroviari, aree urbane degradate, aree industriali). Si tratta del **12,7%** degli edifici attivi



200 miliardi (in euro)

Il costo stimato per la ristrutturazione degli edifici scolastici



2030

L'anno entro il quale si prevede un calo di studenti pari a **1.100.000** unità

Fonte: "Rapporto sull'edilizia scolastica", Fondazione Agnelli (dati 2018)

Cosa prevede la bozza di regolamento attuativo del Codice, attesa a metà dicembre

Appalti con l'occhio al passato

C'è il giornale dei lavori ma non i modelli elettronici

DI GIOVANNI GALLI

Un regolamento del codice appalti che guarda più al passato che al futuro. Ripristinando terminologie riferibili alla disciplina di fine '800, ad esempio il giornale dei lavori, e ignorando invece tutti i sistemi di modellazione elettronica, il cosiddetto Bim, Building information modelling. La bozza di regolamento attuativo del codice dei contratti pubblici (dlgs 18 aprile 2016, n. 50 e successive modifiche e integrazioni), 259 articoli e numerosi allegati in mano a una commissione ministeriale composta da 13 membri e presieduta dal presidente di sezione del Consiglio di Stato, Raffaele Greco, dovrebbe essere licenziata, secondo le previsioni, entro il 15 dicembre. Successivamente occorrerà avviare la concertazione ministeriale che coinvolgerà il ministro dell'economia, ma anche la Conferenza Stato Regioni e l'acquisizione dei pareri del Consiglio di Stato e delle commissioni parlamentari competenti prima dell'approvazione finale da parte del Consiglio dei ministri.

Va ricordato che il nuovo regolamento del codice appalti deriva dalla netta scelta di campo operata dal Governo giallo-verde che ha deciso, con il decreto sblocca cantieri, di abbandonare l'impostazione

iniziale del codice appalti del 2016, varato all'epoca dal Governo Renzi, che si fondava su un complesso e variegato sistema fatto da linee guida Anac (soft law) e decreti attuativi di varia fonte (dpcm, decreti ministeriali ecc.) per un totale di oltre 60 provvedimenti di cui quasi la metà rimasta inattuata. Con lo sbloccacantieri, anticipando una scelta che era stata già compiuta nel frattempo con un disegno di legge delega organico mai esaminato, è stato quindi deciso il ritorno ad un regolamento unico che ricomprensse tutte le fonti regolamentari, con assorbimento delle linee guida Anac. Il lavoro è stato avviato nella scorsa estate quando l'ex ministro Danilo Toninelli lanciò una consultazione pubblica sui contenuti del regolamento, cui risposero oltre 600 soggetti. L'impostazione dello schema ricalca la struttura del precedente regolamento (dpr 207 del 2010) e si possono notare diversi inserimenti dei contenuti delle linee guida dell'Authority anticorruzione. Uno dei dati più significativi è costituito dall'aumento da 10 a 12 delle classifiche di importo (e gli importi vengono arrotondati, ad esempio la classifica fino a 1,033 milioni diventa fino a 1,5 milioni) con il contemporaneo sdoppiamento della categoria di opere generali OG3 (autostrade, strade, ponti viadotti,

ferrovie e linee tranviarie) in due categorie distinte una per le strade e l'altra per le ferrovie. Previsti altri sdoppiamenti per la categoria di opere speciali OS6 (finiture) e OS24 (verde e arredo urbano). Vengono riscritti profondamente i livelli di progettazione, perché anche nel codice hanno subito sostanziali modifiche, ma con sorpresa non sembrano assorbiti nel regolamento i contenuti del cosiddetto decreto Baratonno (dm Mit n. 560 del 2017) che ha disciplinato modalità e tempi per l'introduzione della modellazione elettronica. Tutta la parte in materia di contabilità sembra predisposta con il sistema riferibile alla storica disciplina del 1895, ad esempio si parla di giornale dei lavori senza tenere conto dell'esistenza di sistemi informatici e prendendo di fatto il regolamento del 2010 che a sua volta riprendeva quello del 1999. Sembra inoltre mancare un raccordo fra la progettazione esecutiva e la fase esecutiva in cui il progetto esecutivo teoricamente non dovrebbe cambiare.

© Riproduzione riservata



Partecipazioni, due corsie per attuare la revisione

Revisione delle partecipazioni pubbliche a doppia corsia. Le p.a. dovranno, da un lato, dare conto dello stato di attuazione delle misure di razionalizzazione già varate negli anni precedenti, dall'altro definire la road map per i prossimi 12 mesi. A definire i passaggi dell'adempimento, che ha come scadenza il 31 dicembre, è intervenuto nei giorni scorsi il documento dal titolo «Indirizzi per gli adempimenti relativi alla Revisione e al Censimento delle partecipazioni pubbliche» approvato dal Mef dalla Corte dei conti. Si tratta di un aggiornamento delle linee guida approvate nel 2018, funzionale agli adempimenti di controllo sia di Via XX Settembre che della magistratura contabile. In effetti, gli obblighi previsti dall'art. 20 del dlgs 175/2016 (Tusp) si integrano con quelli stabiliti dall'art. 17 del 90/2014 per la rilevazione annuale delle partecipazioni e dei rappresentanti condotta dal Dipartimento del Tesoro.

Pertanto, attraverso l'applicativo «Partecipazioni» del Portale <https://portaletesoro.mef.gov.it> sono acquisiti sia l'esito della razionalizzazione periodica sia i dati richiesti ai fini del censimento annuale delle partecipazioni e dei rappresentanti nominati negli organi di governo delle società ed enti. Per quanto riguarda la razionalizzazione, essa dovrà comporsi di due principali documenti. Da un lato, una relazione sull'attuazione delle misure adottate nel piano dell'anno precedente, evidenziando i risultati conseguiti. In essa, vanno fornite informazioni differenziate per le partecipazioni che: a) sono state dismesse in attuazione del piano di revisione periodica dell'anno precedente; b) sono ancora detenute dall'amministrazione pubblica. In particolare, per le partecipazioni che sono state dismesse, è opportuno che siano specificate le caratteristiche delle operazioni di dismissione, vale a dire: il tipo di procedura messa in atto; l'ammontare degli introiti finanziari; l'identificazione delle eventuali controparti. Invece, per le partecipazioni ancora detenute deve essere chiarito lo stato di attuazione delle misure di razionalizzazione programmate nel piano precedente, descrivendo le differenti azioni operate rispetto a quelle previste. In particolare, vanno descritte le situazioni di mancato avvio della procedura di razionalizzazione programmata, nonché quelle caratterizzate dalla mancata conclusione della medesima. Vanno anche motivate le situazioni per le quali siano venute meno le criticità che avevano determinato l'adozione di una misura di razionalizzazione. Dall'altro lato, dovrà essere svolta una analisi aggiornata dell'assetto complessivo delle società in partecipate (sia direttamente che indirettamente), predisponendo, qualora ricorrano i presupposti, un nuovo piano di riassetto per la loro razionalizzazione. Il provvedimento adeguatamente motivato e corredato di un'apposita relazione tecnica, deve essere adottato dall'organo dell'ente che può impegnare e manifestare all'esterno la volontà dell'ente medesimo, al fine di far ricadere su quest'ultimo gli effetti dell'attività compiuta. Per gli enti locali, con delibera consiliare.

Matteo Barbero

—@Riproduzione riservata—



Frane, crolli, strade chiuse Quasi la metà dei camion non arriva al porto di Genova

Code di chilometri. «Un inferno, altrove non è così»

Il caso

dal nostro inviato
Marco Imarisio

GENOVA Se il buon giorno si vede da varco Etiopia, sarà una giornata da dimenticare. Adrian, camionista croato 50enne, usa una metafora più volgare, ma il concetto è quello. Quando il suo Tir a tre assi da 8 tonnellate di carico si affaccia al termine della salita che in uscita dal porto conduce proprio in mezzo alla viabilità di emergenza nata dopo il crollo del ponte Morandi, si guarda intorno e impreca. «Un inferno, come previsto».

Anche qui si tratta di una versione edulcorata del suo pensiero. Ma in effetti la lunghissima e immobile carovana di Tir che riempie via Guido Rossa e lungomare Cane-pa, tra fumi di scarico, clacson impazziti e le facce

stravolte di chi sta in cabina, rappresenta una buona definizione di inferno urbano. Lui, che ha appena caricato tre container da venti piedi con dentro una turbina e altri pezzi di ricambio industriali da consegnare in una fabbrica alla periferia di Milano, fa l'unica cosa possibile. Spegne il motore, si appoggia al volante. E aspetta. Come tutti gli altri. Sono le 10 del mattino e in quel momento, ascoltando le comunicazioni che giungono dai suoi colleghi, la situazione è questa. «Attenti, bretella di Novi bloccata, ci sono code per 10 chilometri». «Incidente ad Arquata Scrivia, siamo fermi, saranno 15 chilometri di coda». Sono dispa-ci dalla A7, l'unica autostrada ancora libera, spediti da chi viaggia verso Genova partendo da Milano e deve andare in porto a prendere il carico. In senso contrario, dal varco Etiopia verso la pianura padana, va quasi peggio perché oggi uscire da Genova è un incubo a rilascio ancora più lento del solito. Adrian ha voglia di scherzare e bacia il crocifisso

che gli pende dalla vistosa collana. «Solo lui ci può aiutare» sorride. Telefona al titolare della sua agenzia di logistica, lui lo chiama «padrone». Almeno 4 ore di ritardo sulla consegna. «Come i primi giorni dopo il Morandi. Ogni volta ce n'è una. Ma voi italiani dove volete andare così? Lo sai che a Rotterdam dall'autostrada vai dritto ai terminal?».

Le grandi domande non prevedono risposte immediate. Meglio tenere il conto di quanto questa giornata senza la A6 chiusa per il crollo del viadotto e la A26 ancora semichiusa dopo l'intervento della magistratura, e la A10 chiusa da una frana, abbia inciso sulle finanze del sistema portuale, oltre che sui nervi di chi ci doveva passare. Su ottomila viaggi previsti, 4.000 mezzi pesanti in carico e scarico, ne manca all'appello il 40%, poco meno di uno su due. Ai colleghi di Adrian, ai camionisti che si sono dati appuntamento all'area di Valle Scrivia Ovest, di questi numeretti importa poco. Per loro, quasi tutti cottimisti del volante, so-

no ore di sonno e soldi persi.

Dopo Arquata Scrivia non ci si muove più, in una direzione o nell'altra. La bretella da Novi Ligure è un muro di Tir. Alcuni camionisti stranieri non sapevano della chiusura della A26 e invece che ai valichi portuali di Voltri si sono trovati in un imbuto. I commenti non proprio benevoli sul nostro Paese si sprecano. «Non si fa questo a chi lavora» dice Adrian, che abita con la famiglia a Melzo, appena fuori Milano. Qualche temerario saluta tutti per tentare la statale del Turchino. Il sindaco di un paese in cima al colle posterà più tardi su Facebook la foto dei due serpentoni immobili. Il collasso di ogni collegamento regionale avviene in corso d'opera, per costipazione. Isoradio comunica che in direzione Nord si viaggia su «corsie di dimensioni ridotte» per via di una frana. Quando qualcosa può andare male, lo farà. Certo, è una sofferenza di un sol giorno. Oggi riapre definitivamente la A26, a breve anche la A6. Ma è anche un avviso a futura memoria. Per la Liguria, e per l'Italia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I momenti

Nel 2018, i 43 morti del ponte Morandi

1 La mattina del 14 agosto 2018 una sezione del ponte Morandi, lungo l' A10 a Genova, è crollata per un tratto di circa 250 metri. Nel disastro morirono 43 persone. A gennaio è stato demolito perché nasca un nuovo ponte

Il viadotto sulla A6 cede per una frana

2 Domenica il viadotto Madonna del Monte, lungo l'autostrada A6 Torino-Savona, ha ceduto (per un tratto di circa 30 metri) per una frana che ha travolto le pile centrali. Nel crollo non ci sono stati né morti né feriti

A26, l'intervento dei pm di Genova

3 Sulla A26, in Liguria, due viadotti (il Fado Nord e il Pecetti Sud) sono stati chiusi dopo che la Procura di Genova (a seguito di alcune perizie svolte dai consulenti) ha chiesto contromisure urgenti per il rischio di crolli e cedimenti



Il piano De Micheli: «Ci sono 950 milioni per ponti e dissesto»

Infrastrutture, la ministra: basta polemiche

L'intervista

di **Maria Teresa Meli**

ROMA Ministra De Micheli, l'Italia è sempre in emergenza.

«L'emergenza è figlia del cambiamento climatico. Con alcuni aspetti dobbiamo cominciare a fare i conti. Il che ovviamente non giustifica il ritardo con cui questo Paese ha affrontato alcune situazioni, in particolare quella che riguarda il dissesto idrogeologico. Per questo abbiamo già assegnato 700 milioni destinati alle Regioni che hanno presentato i progetti, perché tutta la progettazione è in capo a loro. Ci sono Regioni che ne hanno presentati molti, altre meno».

Intanto i ponti crollano.

«Domenica il ponte è crollato per una frana. Da ottobre abbiamo previsto 2.000 interventi di manutenzione straordinaria e di nuova costruzione sui ponti stanziando 250 milioni. C'è poi la richiesta da parte delle Province di risorse per una serie di ponti di loro proprietà che hanno bisogno di manutenzione e stiamo provvedendo a stanziare le risorse per questo in legge di bilancio. Si tratta di capire se potremo incrementare ancora».

Molti cantieri sono chiusi.

«Molti sono quelli nei quali lavoravano le aziende fallite. Una cinquantina circa. Per questo abbiamo istituito il fondo salva opere per pagare le aziende subappaltatrici e i fornitori coinvolti. E stiamo valutando come inserire nuove aziende al posto di quelle fallite. In più stiamo facendo una consultazione con i sindacati e gli imprenditori per il regolamento unico per semplificare la normativa degli appalti. Quanto ai commissari,

ri, verranno commissariate solo le opere complesse. Del resto, la Corte dei conti ha confermato che la presenza dei commissari raramente ha migliorato la velocità della soluzione dei problemi».

Chi controlla che i concessionari facciano la manutenzione?

«È il ministero a controllare. E noi abbiamo anche emanato una circolare che prevede che le verifiche siano realizzate da professionisti terzi, non dipendenti delle società concessionarie, in modo da avere maggiori garanzie. Dopo Genova è stata istituita l'agenzia della sicurezza stradale e ferroviaria, Ansfisa. C'era da completare lo statuto — l'ho fatto —, il Consiglio di Stato me lo ha validato e io ho già nominato il capo di questa struttura che sta al ministero. Farò anche un concorso per avere più personale».

Le polemiche si sprecano. Anche Giovanni Toti ha avuto da ridire.

«Io credo che se non si strumentalizzassero le que-

stioni della sicurezza e ci aiutassimo tutti, faremmo molto meglio. Le opere contro il dissesto sono delle Regioni. Le polemiche non aiutano: generano molto allarmismo nelle persone e non danno il senso del lavoro collettivo di tutte le istituzioni pubbliche che si adoperano per garantire il massimo della sicurezza. Non si può fare lo scaricabarile e ridurre tutto a "è colpa tua, è colpa mia". Che dovrei dire io allora che sono in questo ministero da solo due mesi e mezzo? Ma sto zitta. Se sei nelle istituzioni non puoi fare polemiche. I soldi li stiamo assegnando, come ho detto. 250 milioni per i ponti e 700 per il dissesto idrogeologico. È ovvio che non bastano ma voglio spendere subito quello che già c'è».

E su Alitalia che succede?

«Credo che saranno giorni di riflessione e approfondimento. I commissari vedranno quali possono essere le opzioni possibili: la costituzione di un consorzio o un'eventuale alternativa».



Piacentina
Paola De Micheli, 46 anni,
ministra delle
Infrastrutture
(foto Ansa)

Cantieri fermi

«Sono una cinquantina, quelli delle aziende fallite. Abbiamo istituito un fondo salva opere»



Ex Ilva, il giorno del disgelo tra Morselli e indotto

LA CRISI DI TARANTO

Via ai bonifici dopo l'intesa su fatture scadute e regolarità dei pagamenti

Confindustria Taranto: «C'è impegno reciproco a evitare nuovi ritardi»

Domenico Palmiotti

Due settimane di protesta con la messa in mora di ArcelorMittal ed una ininterrotta di presidio davanti alla portineria C della fabbrica, terminano ieri pomeriggio non solo con la ri-assicurazione del pagamento integrale delle fatture scadute a ottobre a tutte le imprese dell'indotto-appalto siderurgico, ma anche col governatore della Regione Puglia, Michele Emiliano, che in stabilimento dichiara «io oggi mi sono sentito a casa, e lo dico consapevole di quello che sto dicendo», e l'ad Lucia Morselli che raggiunge il piazzale della portineria per fare i selfie con i manifestanti, annunciando che il problema dei pagamenti è risolto. E di lì a poco il presidio viene tolto.

Dal conflitto alla tregua: la svolta matura in un paio di ore. E manda in soffitta le dichiarazioni di guerra espresse per mesi verso ArcelorMittal da Regione Puglia e Comune di Taranto, cioè ben prima che arrivasse Morselli. Dal «Non mi fido» del sindaco Rinaldo Melucci al «Se Ilva non fosse proprio esistita, sarebbe stato meglio» del governatore. Un

passo indietro: lunedì, presenti Emiliano e Melucci, ArcelorMittal e Confindustria Taranto, in rappresentanza dell'indotto-appalto, si lasciano con una intesa: subito il pagamento a tutte le imprese del 100% delle fatture scadute sino a fine ottobre, pagamento di quelle che scadono a fine novembre entro il 15 dicembre. Ma ieri mattina il clima è diverso: Confindustria Taranto lamenta ancora che i bonifici non stanno arrivando se non in misura molto esigua e cita ad esempio il caso di un'impresa con uno scaduto di un milione di euro, che si è vista bonificare 20mila euro. Si decide tutti di restare in attesa sino alle 14, quando Morselli incontra in direzione Emiliano, Melucci e il presidente di Confindustria Taranto. Quando poi escono tutti insieme per la conferenza stampa, la musica è cambiata. I toni cupi scompaiono. Morselli apre al territorio e alle imprese e riconosce l'importanza delle istituzioni locali. Dichiara l'ad: «L'acciaieria esce dalla sua cerchia definita ed entra nella città di Taranto, nella regione Puglia, in tutte le vostre aziende, nelle case di tutti i dipendenti. Abbiamo un lavoro molto importante da fare. Oggi abbiamo costruito una comunione di intenti. Oggi sappiamo che siamo tanti e siamo tutti insieme». Morselli parla di «giornata importante perché è dedicata al territorio e ai suoi operatori, alle aziende che lavorano, che assumono dipendenti delle città vicine e che vengono qui a fare il loro lavoro. Lavoro che è fondamentale. Come fondamentale è l'apporto dell'indotto a questa azienda». Morselli ribadisce che per le fatture da pagare, la soluzione è stata trovata ma si spinge anche oltre: «Abbiamo im-

maginato insieme - dichiara - anche un percorso di coordinamento tra realtà produttiva locale e l'acciaieria. Abbiamo pensato di istituire un coordinamento tra le aziende del territorio e la nostra amministrazione. Non vogliamo - aggiunge Morselli - che ci siano attese, scollegamenti e mancanza di comunicazione. Avremo questo coordinamento con cadenza mensile. L'invito che faccio a questo gruppo di coordinamento è che per qualsiasi domanda, l'azienda è aperta. Tutti i giorni sono buoni per venirci a trovare». Per Emiliano, che rimarca la necessità di tenere alta l'attenzione sull'unione di salute e lavoro, «nel giro di 24 ore siamo riusciti, sia pure in emergenza, a dare delle risposte ad una serie di valori umani, prim'ancora che ad aziende, che per noi sono fondamentali». «Noi, adesso - aggiunge Emiliano -, non possiamo dire come andrà a finire, possiamo solo dire di aver fatto un piccolo o grande primo passo, che è comunque la premessa di qualunque cosa accadrà successivamente». I bisogni della comunità di Taranto sono «centrali», sostiene il sindaco Melucci. «È chiaro - prosegue Melucci - che molte cose ce le dobbiamo ancora raccontare, ci dobbiamo ancora accapigliare su molti argomenti, ma è assolutamente positivo che cada quella nebbia, quella barriera, che sembrava essersi sollevata tra la comunità e le intenzioni, quantomeno apparenti, di questa azienda». Commenta infine il presidente di Confindustria Taranto, Marinaro: «C'è un reciproco impegno a governare congiuntamente i processi, nella fattispecie dei pagamenti, affinché disguidi del genere, così come si sono attuati in questi mesi, non si vengano più a perpetrare».



Accordo fatto. ArcelorMittal salderà integralmente le fatture scadute ad ottobre a tutte le imprese dell'indotto



Senza provvidenze

La buona previdenza si preoccupa di crescita e investimenti

Walter Anedda

Perché un ente previdenziale organizza un convegno sull'utilizzo dei fondi europei? Per una duplice ragione: da un lato, la consapevolezza che un utilizzo adeguato delle risorse provenienti da Bruxelles rappresenti – soprattutto per le Regioni emergenti e con maggiori potenzialità del nostro Paese – ancora un'opportunità di crescita da valorizzare e che non deve andare sprecata; dall'altra, il fatto che tale capacità è fortemente condizionata dalla professionalità degli attori che intervengono nel complesso processo di allocazione, gestione, monitoraggio, rendicontazione e controllo di tali risorse.

Al termine «Previdenza» – nella quasi totalità dei casi – viene associata la parola «Pensione», mentre difficilmente e raramente si abbinano temi quali «Crescita», «Risparmio» o «Investimento». Questo per il semplice fatto che del concetto previdenziale si è sempre evidenziato la fase finale del processo, la conclusione della vita lavorativa attiva e l'erogazione della pensione, e – mai, invece – l'aspetto di finanziamento, ovvero le fonti alle quali attingere le risorse, nella accertata e accettata convinzione generale che la fiscalità collettiva se ne faccia carico. Se ciò è drammaticamente vero per la previdenza pubblica, lo stesso non può dirsi per le Casse dei liberi professionisti che, non potendo contare sulla compartecipazione finanziaria dello Stato, devono preoccuparsi di sostenere la capacità dei propri iscritti di produrre redditi necessari per versare i contributi.

La nostra è quindi una «Previdenza senza Provvidenze», che ci obbliga a occuparci anche dei fattori di sviluppo del nostro Paese, che sono il presupposto del mantenimento e della crescita della capacità reddituale dei professionisti.

Nel caso, poi, della categoria che rappresento, all'interesse più generale di un corretto ed efficiente utilizzo delle risorse europee, si aggiunge quello specifico dell'attività qualificata che il dottore commercialista può svolgere nella lunga e complessa filiera

che caratterizza la gestione di queste opportunità. Un segmento del mercato professionale troppo spesso tralasciato a causa della visione catoblepica, miope e – a volte – troppo concentrata sulle attività di tipo più tradizionale, che la gestione del contingente ha imposto alla nostra categoria per troppo tempo.

Da qui il desiderio di proporre uno dei tanti percorsi professionali che possono invece dare ampi ritorni sia in termini qualitativi, di motivazione e soddisfazione personale, sia in termini economici, valorizzando quella professionalità che, invero, la ricerca di un codice tributo, piuttosto che l'attesa della circolare esplicativa o della proroga dell'ultimo minuto ha, sino a oggi, frustrato e offeso.

La necessità di evidenziare, soprattutto a coloro che iniziano il



WALTER ANEDDA
Presidente della Cassa di previdenza dottori commercialisti

percorso professionale, i tanti indirizzi specialistici che possono contraddistinguere la professione del futuro, deve essere obiettivo prioritario di chi, come l'Ente previdenziale, deve garantire un continuo flusso demografico di nuovi iscritti, base principale della sostenibilità su cui poggiare la serenità futura dei professionisti.

In ultimo, non si può non rilevare che la stessa Cassa può essere soggetto direttamente coinvolto nella fruizione delle risorse comunitarie in favore dei propri iscritti, all'interno di progetti di sviluppo in cui si ritagli il corretto spazio di intervento.

Allo stesso tempo, ragionando in termini ancora più ampi, la Cassa potrebbe essere coinvolta assieme agli altri Enti che costituiscono il comparto della previdenza professionale, nella fase consultiva di programmazione delle risorse, facilitandone la veicolazione in termini di efficacia, grazie al particolare osservatorio che gli stessi rappresentano.

Presidente Cnpadc

© RIPRODUZIONE RISERVATA

OGGI IL FORUM

L'evento

Si tiene oggi a Matera l'appuntamento con Previdenza in Tour. Il tema dell'incontro sono i fondi europei. Sono tre le domande a cui la Cnpadc vuole dare una risposta:

- 1) Cosa possono fare istituzioni e associazioni di categoria per facilitare il rapporto tra aziende locali e finanziamenti europei?
- 2) Quali opportunità si aprono per i professionisti?
- 3) Che strategie adottare per incrementare la capacità di spesa del nostro Paese?

La scaletta

Dopo i saluti istituzionali (ore 10) e l'intervento introduttivo del presidente della Cassa di previdenza Walter Anedda (ore 10.20) sono previste due tavole rotonde

• Ore 10.25 – Prima tavola rotonda - **Crescere grazie all'Europa**

Le case history di successo, la testimonianza di realtà imprenditoriali e di dottori commercialisti che grazie all'Europa hanno potuto realizzare progetti innovativi a vantaggio della collettività. Partecipano:

- Giuseppe Arcieri, dottore

commercialista;

- Dario Avallone, direttore Ricerca & Sviluppo, Engineering Spa;
- Federico Cappa, partner Oaklins Italy;
- Angelo Raffaele Donvito, presidente Digimat Spa;
- Maurizio Gianordoli, Ceo di SocialIT;
- Pierpaolo Grisetti, Studio tributario e societario Grisetti Spanu Monti

• **Ore 11.50** – Introduzione alla seconda tavola rotonda con Stefano Buffagni, viceministro allo Sviluppo economico

• Ore 12.00 – Seconda tavola rotonda - **Facciamo nostre le risorse dell'Europa**

Come trasformare le risorse messe a disposizione dall'Unione Europea in opportunità di sviluppo e crescita per il tessuto imprenditoriale italiano

Partecipano:

- Walter Anedda, presidente Cnpadc;
- Andrea de Bertoldi, senatore e segretario Commissione finanze e tesoro;
- Tiziana Stallone, vice presidente Adepp (l'associazione delle Casse di previdenza dei professionisti) e presidente Enpab (Ente nazionale di previdenza e assistenza dei biologi)



Welfare attivo

Dalla Cassa il sostegno agli iscritti per le specializzazioni

Fabio Enrico Pessina

L aumento dei ricavi e dei livelli di reddito dei propri iscritti sono tra gli obiettivi delle attività della Cassa dottori commercialisti, nell'intento di migliorare le condizioni professionali del singolo e nel contempo la sostenibilità di lungo periodo dell'Ente.

In tal senso diventa strategico il ruolo che la Cassa può ricoprire nei confronti della categoria, individuando nuovi percorsi di sviluppo professionale, oggi ancora poco battuti, e fungendo da stimolo per i dottori commercialisti, in particolare più giovani, a confrontarsi con diversi scenari e strumenti di crescita professionale.

Il convegno «Non sprechiamo l'Europa» che si tiene oggi a Matera sul tema dell'accesso ai fondi europei, rientra nell'insieme di attività di «welfare strategico» che Cassa dottori commercialisti sta cercando di ampliare per supportare l'attività degli iscritti e sostenerne lo sviluppo, investendo sul futuro della categoria.

Un percorso intrapreso dalla Cassa, con la recente emanazione dell'articolo 56 bis del regolamento unitario, che prevede bandi di concorso per l'erogazione di contributi a favore degli iscritti, con l'obiettivo di supportare e valorizzare la professione di dottore commercialista nelle fasi di avvio, specializzazione, aggiornamento e

sviluppo professionale.

La Cassa si propone quindi di affiancare e supportare gli iscritti nell'individuare tra le nuove aree di attività professionale quelle ritenute più appetibili e aggredibili in termini di mercato, attivando canali di comunicazione e aggiornamento continuo e facilitando l'accesso a strumenti di formazione specifici.

Il convegno di Matera rappresenta un primo passo per stimolare nuove competenze per i dottori commercialisti in materia di finanziamenti europei.

È pertanto necessario accompagnare la categoria tramite percorsi di formazione e attraverso un confronto con le altre istituzioni, affinché riconoscano il ruolo strategico che i dottori commercialisti possono ricoprire nell'ottimizzare i flussi dei finanziamenti europei a disposizione di imprese e professionisti italiani.

Sulla falsariga di quanto già avviene in altri Paesi europei, si devono attivare percorsi formativi e master specialistici per preparare i dottori commercialisti al ruolo consulenziale per l'ottenimento dei fondi europei, assistendo l'azienda cliente dalle prime fasi del progetto, identificando i programmi più adatti, ricercando partner, redigendo i progetti e infine procedendo all'attività di rendicontazione e controllo dei finanziamenti ricevuti, così come all'analisi procedurale e di revisione.

È importante sostenere le iniziative di divulgazione che la rappresentanza

regionale in Italia della Commissione europea porta avanti per diffondere la conoscenza dei fondi europei con cicli di incontri a base regionale, in modo da rendere capillare e su misura la formazione del dottore commercialista per le attività di progettazione, rendicontazione e controllo.

Non meno importante risulta essere la partita dei finanziamenti a favore dei dottori commercialisti per la quale occorre rafforzare l'accreditamento degli stessi presso i principali tavoli europei, nazionali e regionali, interfacciandosi con una serie di attori strategici come la rappresentanza permanente d'Italia a Bruxelles, il Parlamento europeo, l'Agenzia nazionale della Coesione fino alle agenzie regionali, che hanno spesso un ruolo chiave sulla destinazione dei fondi europei.

La Cassa può certamente offrire un importante contributo sotto il profilo di una nuova declinazione del termine assistenza, affiancando e stimolando la categoria a percorrere nuove strade. Nuove opportunità professionali mirate al miglioramento delle condizioni del singolo iscritto, all'incremento dei volumi e dei redditi, che rafforzino la sostenibilità del sistema previdenziale, liberando ulteriori risorse da destinare a nuove e più articolate forme di assistenza, un processo virtuoso che assicuri l'equilibrio di lungo periodo della Cassa.

Consigliere Cnpadc

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Contributi ai dottori per avviare lo studio e prepararsi a nuove attività ad alto valore aggiunto

Vanno definiti percorsi formativi e master: bisogna evitare di sprecare la chance dell'Europa

INDUSTRIA 4.0, RIVOLUZIONE A METÀ SENZA NUOVI MODELLI DI BUSINESS

di Carlo Bagnoli

Industria 4.0 riduce, *in primis* e significativamente, gli effetti positivi delle economie di scala. Non rileva più la dimensione dell'impresa, quanto la sua capacità di posizionarsi nel punto a essa strategicamente più adatto della sua catena del valore. La trasformazione digitale del manifatturiero modifica, più in generale, il modo di fare industria, attraverso l'introduzione di soluzioni avanzate che consentono alle imprese di re-interpretare il loro ruolo, impattando lungo tutta la filiera produttiva. Dalla progettazione e disegno del prodotto, per renderlo più intelligente, ma anche gestirne l'intero ciclo di vita, ai rapporti di fornitura e sub-fornitura, per permettere lavorazioni in *real time*. Dai processi produttivi gestiti come spazi cyber-fisici, ai sistemi di logistica e magazzino, fino al contatto fisico e digitale con il cliente finale, in cui il confine fra fornitura di beni e servizi sarà sempre più labile.

Industria 4.0 apre, perciò, grandi opportunità per le Pmi italiane sul fronte dell'efficiamento dei processi, della riduzione dei costi e del miglioramento della produttività, abilitando su larga scala la capacità di produzione personalizzata. Ma permette, anche, il ripensamento dei prodotti, l'introduzione di nuovi servizi pre e post-vendita e il miglioramento della capacità di reagire rapidamente alle esigenze del mercato. Intercettando la spinta d'innovazione tecnologica di Industria 4.0, le Pmi italiane hanno l'opportunità di sfruttare le proprie potenzialità per organizzare, integrare e disciplinare le filiere produttive, passando da un modello frammentato a uno interconnesso. Un modello che permetta alle Pmi italiane di operare congiuntamente per fornire un prodotto competitivo. L'aggregazione delle imprese in *network* di aziende interconnesse faciliterà anche il loro accesso alle risorse finanziarie, tecnologiche e, più in generale, alle fonti di conoscenza, fermando una volta per tutte il fenomeno della delocalizzazione produttiva.

In sintesi, Industria 4.0 è la soluzione per riportare impiego nelle fabbriche manifatturiere, o forse no.

Il dubbio nasce dall'annuncio, a metà novembre, da parte di Adidas, dello spostamento in Vietnam e in Cina della produzione di circa 1 milione di scarpe all'anno, oggi realizzate nelle *speedfactory* di Ansbach, in Germania, e di Atlanta, negli Stati Uniti. La notizia della chiusura di tali stabilimenti, al massimo entro aprile 2020, porta, infatti, a mettere in discussione i sopra citati impatti "benefici" di Industria 4.0. La *speedfactory* è stata annunciata, solo quattro anni fa, come la prima vera concretizzazione della quarta rivoluzione industriale. Adidas affermava di aver reinventato la manifattura, ma per l'Economist aveva "solo" reinventato un'industria. Una fabbrica completamente automatizzata in grado di assemblare in Europa e a costi competitivi, scarpe su misura e in "pronta consegna", grazie a robot sofisticati capaci di lavorare in tempo reale materiali e informazioni tecniche digitalizzate. Gerd Manz, vicepresidente del gruppo di innovazione di Adidas affermava in una intervista alla rivista Wired nel novembre del 2017: «Possiamo reagire ai bisogni del consumatore in giornata». Alla fine, la *speedfactory* di Ansbach era diventata un simbolo del fatto che la realizzazione di una *smart factory* permettesse di mantenere in Europa la produzione e, quindi, i posti di lavoro. Non si sa in realtà quanti, stante l'elevatissima automazione che caratterizzava tale stabilimento. Adidas spiega che lo spostamento della produzione in Asia è dipeso da ragioni organizzative, essere vicini ai fornitori, più che economiche. Il rischio, però, è di esportare in Asia anche le tecnologie abilitanti Industria 4.0, rafforzando il vantaggio competitivo della Cina che sta già pesantemente investendo in esse.

Indipendentemente dalle reali ragioni di Adidas, questa delocalizzazione impone anche alle Pmi ita-

liane di riflettere su come approcciare la quarta rivoluzione industriale in atto. Essa può permettere un radicale riposizionamento competitivo del sistema produttivo italiano solo se le opportunità offerte dalle tecnologie abilitanti Industria 4.0 saranno sfruttate anche per disegnare nuovi modelli di business, funzionali a intercettare al meglio la crescente domanda di Made in Italy.

All'innovazione tecnologica di processo e prodotto, occorre affiancare l'innovazione strategica di modello di business. Questo per ridurre i costi eliminando i fattori non più critici di successo, ma incrementando nel contempo i ricavi, introducendo nuovi fattori competitivi. Per creare nuovi mercati partendo dalla soddisfazione di bisogni emergenti, ma anche di quelli esistenti a livello sociale che i consolidati modelli di profitto basati sulla tradizionale transazione monetaria non riescono ad appagare. Industria 4.0 può essere un importante *driver* per disegnare nuovi modelli di business che permettano alle imprese italiane, *in primis* alle Pmi, di cambiare le "regole del gioco" a proprio vantaggio.

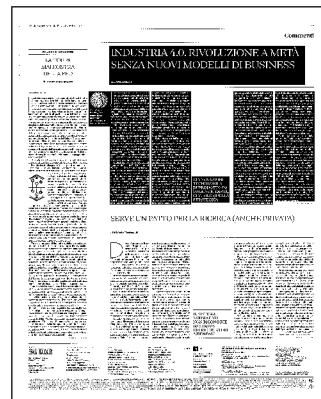
Se le opportunità offerte dalla quarta rivoluzione industriale saranno sfruttate al meglio, combinando le caratteristiche della trasformazione digitale in corso con quelle della struttura imprenditoriale italiana, siamo ancora convinti che il Paese non dovrà più inseguire i suoi *competitor*, *in primis* la Germania, ma potrà guidare l'industria europea verso un cambiamento delle regole competitive. Le singole imprese dovranno però concentrarsi non solo sull'innovazione tecnologica di processo e prodotto abilitata da Industria 4.0, ma soprattutto sull'innovazione strategica di modello di business.

Vale la pena sottolinearlo più volte affinché il messaggio sia ben compreso. La sfida strategica da vincere non è tanto fare meglio, ossia più efficacemente ed efficientemente, le stesse cose, ma fare cose diverse o farle in modo diverso.

L'INNOVAZIONE TECNOLOGICA DI PRODOTTO DA SOLA NON BASTA, CI VUOLE QUELLA STRATEGICA



Carlo Bagnoli.
È ordinario di
Innovazione
strategica
all'Università Ca'
Foscari di Venezia



SERVE UN PATTO PER LA RICERCA (ANCHE PRIVATA)

di **Michele Tiraboschi**

Dopo l'annuncio, il silenzio. Eppure la proposta di un "Patto per la ricerca", avanzata nelle settimane scorse dal ministro dell'Istruzione Lorenzo Fioramonti a imprese e istituzioni pubbliche e private, non può che essere accolta positivamente da chi conosce il difficile rapporto tra ricerca e mercato del lavoro in Italia.

In un momento storico in cui tanto si parla di innovazione e della necessità di nuovi investimenti strategici per posizionare le imprese italiane ai più alti livelli delle catene globali del valore, il tema della qualità del capitale umano dovrebbe essere al centro non solo del dibattito, ma anche della azione politica. Politiche non solo della formazione, ancora anacronistiche perché calibrate su società ed economia del Novecento, ma anche e soprattutto del lavoro in grado di avvicinare i giovani con attitudini alla ricerca (che non mancano) al sistema delle imprese.

In Italia abbiamo solo 5 ricercatori ogni mille occupati, la metà di Giappone e Stati Uniti e un terzo della Corea del Sud. Ma questo dato di fatto non è imputabile all'assenza di ricercatori o di persone interessate a fare ricerca. Questi esistono, eccome. Solo che spesso sono costretti a rinunciare alla propria vocazione o a ripiegare all'estero per le difficoltà di inserimento nel sistema della ricerca che non può essere limitato al solo settore pubblico e tanto meno al solo sistema universitario. Le cause sono molteplici, ma certo pesa non poco una visione della ricerca che fatica a svincolare la carriera di scienziati, progettisti e ricercatori da una dimensione puramente accademica. Dimensione

che non è in alcun modo in grado di assorbire il numero di persone che forma nella fase iniziale e tanto meno di creare un vero e proprio mercato del lavoro di ricerca modernamente inteso.

Se pensiamo solo ai dottorati, su circa 2mila all'anno che ottengono il titolo, non più di 200, e solo dopo molti anni di precariato, riescono a strutturarsi in università. A fronte di questi dati il sistema delle imprese italiane fatica ad accettare le peculiarità dei ricercatori, prevalentemente formati per (e desiderosi di) una carriera accademica. Non manca una ricerca sommersa e importante anche nel sistema privato, ma i ricercatori aziendali non hanno alcun riconoscimento del loro *status* e l'intero sistema normativo che regola il loro rapporto di lavoro resta ancora del tutto analogo a quello vigente per impiegate e quadri. Al palo restano i dottorati industriali e soprattutto il potente strumento dell'apprendistato di alta formazione e ricerca la cui progettazione risale ai tempi della legge Biagi (2003).

Per tutti questi motivi proporre un "Patto per la ricerca" è un segnale importante, ma occorre fare attenzione. Non più di sei anni fa le imprese e il Consiglio nazionale delle ricerche hanno stretto un analogo patto del quale oggi poco si sa, tanto che quasi a nessuno è tornato in mente all'annuncio della nuova iniziativa. Il monitoraggio e l'implementazione di questi lodevoli tentativi è la prima azione da intraprendere per evitare che tutto muoia quando cambiano (e capita frequentemente) i soggetti che ci hanno creduto personalmente. L'esempio da seguire potrebbe essere quello tedesco dove un patto simile è stato avviato con successo nel 2005, e più

volte rinnovato, a fronte di una costante attività di monitoraggio e controllo degli esiti.

Sullo sfondo resta comunque un nodo culturale di fondo che va sciolto e cioè quello della costruzione di un vero e proprio sistema normativo e istituzionale della ricerca privata di pari dignità rispetto a quello pubblico già esistente. Si tratta, in altri termini, di costruire e incentivare un ecosistema della ricerca, funzionale alla mobilità intersettoriale dei ricercatori all'interno della area europea per la ricerca e alla collaborazione pubblico-privato, che tenga conto delle competenze professionali necessarie così come delle dinamiche di raccordo tra impresa e università nei territori in cui vengono avviati i processi di innovazione.

Un ecosistema animato da veri e propri *hub* o distretti della conoscenza (che in parte già ci sono a partire dalla storica esperienza dei parchi scientifici e tecnologici e dai nuovi *competence center*) ad alta densità di relazioni globali e capitale umano, come bene indica chi studia la nuova geografia del lavoro e i relativi fenomeni di aggregazione per disporre di sufficiente massa critica a fronte di percorsi di ricerca ancora incentrati su carriere individuali. Bene un patto tra pubblico e privato, insomma, ma per funzionare questo patto deve basarsi su condizioni di pari dignità e non riproporre il vecchio schema di una presunta superiorità del sistema universitario che, se mai è esistito, oggi è spazzato via dalle logiche destrutturanti della *open* e della *social innovation* proprie della Quarta rivoluzione industriale.

Ordinario di Diritto del lavoro
Università di Modena e Reggio Emilia

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**IL SISTEMA
NORMATIVO
NON RICONOSCE
LO STATUS
DEI RICERCATORI
AZIENDALI**

LA PROROGA

Innovation manager, dieci giorni in più

**Tempo fino al 6 dicembre
per la domanda di accesso
delle imprese ai voucher**

Giuseppe Latour

Più tempo per presentare i progetti di digitalizzazione, legati ai manager 4.0 dell'elenco del ministero dello Sviluppo economico. Ieri il Mise ha pubblicato un decreto direttoriale che proroga i termini dell'incentivo, gestito da Invitalia, dando così più tempo alle imprese che stanno predisponendo la loro domanda in questi giorni.

Il motivo è spiegato nelle premesse dell'atto. Sono molte le associazioni di rappresentanza di imprese che hanno chiesto una proroga «in considerazione delle difficoltà nel riuscire e a predisporre in tempo utile proposte progettuali compiute e funzionali» entro i vecchi termini, anche «tenuto conto del tempo necessario per la selezione» dell'innovation manager idoneo.

Il vecchio assetto - va ricordato - prevedeva che la compilazione delle domande potesse avvenire entro le

17 del 26 novembre: quindi, ieri pomeriggio. A seguire c'era la fase di invio della domanda di accesso alle agevolazioni, a partire dalle 10 del 3 dicembre prossimo.

Questo assetto viene rivisto. Per «consentire alle imprese e alle reti il completamento delle attività di predisposizione delle domande di agevolazione», il termine finale per la compilazione delle istanze di accesso ai voucher è stato posticipato alle ore 12 del 6 dicembre: in pratica, venerdì della prossima settimana. Complessivamente, sono dieci

VALORE24

Sindaci e Revisori

giorni in più.

Di conseguenza, slitta in avanti anche il termine successivo, quello per l'invio delle domande di accesso alle agevolazioni: ci sarà tempo, in questo caso, fino alle ore 10 del 12 dicembre. Il tempo in questo secondo passaggio sarà fondamentale: le istanze saranno, infatti, ammesse alla fase istruttoria in base all'ordine cronologico di presentazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Corte dei Conti**Uffici pubblici,
5,8 miliardi
per l'hi tech**

Una spesa complessiva di circa 5,8 miliardi l'anno per l'informatica pubblica, tra risorse nazionali e comunitarie. Una stima approssimata per difetto visto che non è possibile giungere a un dato effettivo sia per la parcellizzazione che per l'incomparabilità delle cifre delle banche dati di riferimento. Questi i numeri sull'informatica pubblica presentati ieri dalla Corte dei Conti alla Camera dei deputati. Emerge uno scenario europeo in cui l'Italia fatica a digitalizzare i processi amministrativi e si colloca ancora agli ultimi posti in Europa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Lo studio

Città senza cervello 120 miliardi persi per strada

Traffico, smog, incidenti: gli alti costi economici e sociali della cattiva gestione dei servizi e delle infrastrutture in una ricerca della Sda Bocconi

di **Giuliano Aluffi**

Ogni anno perdiamo per strada circa 120 miliardi di euro, il 7 per cento del Pil: questa è la dimensione dei costi sociali che - secondo uno studio della Commissione Europea - si potrebbero recuperare attraverso una più efficiente gestione dell'infrastruttura stradale nelle città. Generano costi sociali la congestione (37 miliardi di euro), gli incidenti (altri 37 miliardi), l'inquinamento acustico (16 miliardi), il cambiamento climatico indotto (11 miliardi) e l'inquinamento dell'aria (altri 10,5 miliardi). I costi in termini di vite umane sono espressi, invece, da dati Istat: nel 2018 sono state 3.428 le vittime di incidenti stradali, il 42 per cento su strade urbane (dove si ha anche quasi il 70 per cento dei feriti). Tutti dati che evidenziano come, almeno dal punto di vista della viabilità, le nostre città non siano "smart city". Uno dei punti dolenti in tal senso è lo scarso coordinamento tra gli attori che intervengono fisicamente sulla città: un esempio sono quelle situazioni dove, appena qualche settimana dopo un'asfaltatura, una strada deve essere riaper-

ta da una municipalizzata per poter far passare un nuovo tubo, che magari era già in programma senza che i due uffici si parlassero. Il conseguente moltiplicarsi di microcantieri fa levitare le spese per il Comune e i disagi per i cittadini, come l'aumento del tempo di percorrenza tra casa e lavoro. È un discorso che si può capire meglio grazie a uno studio realizzato da Veronica Vecchi e Niccolò Cusumano, docenti di public management presso la Sda Bocconi, e commissionato da Rekeep Spa, principale operatore italiano nel facility management urbano.

Gli esperti Vecchi e Cusumano calcolano i costi sociali associati alle infrastrutture di una città italiana di circa 400.000 abitanti. Con risultati eloquenti: «Gli incidenti stradali - che nella città considerata sono circa 2000 all'anno - costano alla collettività 114 milioni di euro. Il costo annuo delle emissioni inquinanti attribuibili ai trasporti equivale a circa 60 milioni. E il costo dell'inquinamento rumoroso - per la collettività - è intorno a 81 milioni di euro all'anno. E almeno 108 di questi 255 milioni complessivi sono ricollegabili alla qualità

dell'infrastruttura», spiega Vecchi. «Inoltre dati indicativi della Commissione Europea mostrano come il costo di un'ora in mezzo al traffico negli spostamenti urbani è, per ogni cittadino, di 12,8 euro per viaggi di lavoro e di 5,9 euro per viaggi personali». Una somma di super costi, inefficienze e aggravii ambientali che rendono più care e meno sostenibili le nostre città.

«Una gestione più efficace di questi servizi è possibile. Se si convogliano - grazie a tecnologie come l'Internet delle Cose, ovvero sensori distribuiti ovunque in città - in una piattaforma digitale i big data generati dall'uso dei servizi e delle infrastrutture, si possono ridurre le esternalità negative», osserva Vecchi. «Ad esempio coordinando in questo modo tutti gli operatori che fanno interventi di scavo e ripristino sul manto stradale si possono ridurre i costi annuali - per una città di 400.000 abitanti - di circa 600.000 euro. Con più digitalizzazione, inoltre, si possono sanare inefficienze come quelle legate alla gestione delle multe: oggi i comuni spendono in media ben 2 euro per riscuoterne 3. Se l'uso dei big data riducesse an-

che solo del 2 per cento le esternalità negative nella gestione dei servizi urbani, il risparmio sociale per una città di quelle dimensioni sarebbe notevole: 2 milioni di euro annui, che potrebbero essere reinvestiti in servizi ai cittadini». In realtà il potenziale di innovazione che potrebbe migliorare le nostre città esiste, ma è imbrigliato. «Molte società e startup italiane hanno sviluppato, facendo propri gli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Onu, soluzioni tecnologiche che possono portarci verso la smart city. Il problema è che si scontrano con una pubblica amministrazione che fatica a interiorizzare i nuovi trend», spiega Vecchi. «Per vendere soluzioni innovative alla pubblica amministrazione, queste aziende devono partecipare a gare pubbliche definite secondo criteri obsoleti, che impediscono di esprimere reale innovazione». Per aiutare i decisori pubblici a valutare l'apporto che nuove tecnologie possono dare alla gestione e all'efficiamento delle infrastrutture urbane, ovvero al *facility management*, Vecchi e Cusumano nel loro studio hanno elaborato un modello di calcolo che permette di bilanciare i costi per la manutenzione urbana, per la gestione della segnaletica, dei parcheggi e delle altre attività, così da poterli confrontare con gli effetti sulla collettività, ad esempio la riduzione della congestione del traffico o il calo degli incidenti. «È un modello che può servire a impostare una diversa relazione tra il pubblico e i privati, perché permette all'amministratore di dire: "Caro privato, se non sei in grado di portare questi benefici alla collettività, io non ti pagherò o ti applicherò delle importanti decurtazioni"», spiega Vecchi. «Questo tipo di contratti basati sui risultati saranno spinti dalla Ue, che allocherà molte risorse a questo scopo nel prossimo ciclo di fondi comunitari: la speranza è che ciò aiuti la pubblica amministrazione italiana a ragionare in modo diverso dal passato, aprendo di più al nuovo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

***Il moltiplicarsi
di microcantieri
fa levitare le spese
per il Comune
e i disagi
per i cittadini***

***Secondo gli esperti
una migliore qualità
della vita è possibile
se si analizzano
e poi si "convogliano"
le criticità***



▲ L'inquinamento

Un vigile con mascherina antismog a Milano: in una città di 400mila abitanti il costo da inquinamento trasporti è di circa 60 milioni di euro l'anno

La strategia di Rekeep

Verde, neve, rifiuti, lampioni “Offriamo una mappa di sensori per avere soluzioni intelligenti”

Il cuore delle smart city è pulsante: è un insieme di sensori distribuiti in tutta la città con una piattaforma digitale che integra tutti i dati raccolti, li organizza e li rende, in tempo reale, comprensibili ai gestori dei servizi pubblici. Ciò permette – idealmente – di prevenire o ridurre i maggiori problemi che le città affrontano, come quelli legati agli eventi climatici. I sottopassi che si allagano ad ogni temporale, ad esempio, si possono dotare di sensori che, quando l'acqua raggiunge il livello di guardia, azionano un semaforo rosso o una sbarra, dando l'allarme a chi gestisce la viabilità. «Un'altra soluzione “smart” sperimentata con successo l'anno scorso durante l'ultima nevicata importante a Bologna, è l'installazione di dispositivi Gps sui mezzi spazzaneve e spargisale», spiega Maurizio Massanelli, responsabile innovazione di Rekeep Spa. «Ciò permette di ottimizzare il lavoro sui vari tratti di strada da liberare, di segnalare ai mezzi quando stanno deviando dal percorso iniziale, e consente alla centrale operativa di dirigere altri mezzi nella zona in cui qualcuno dovesse avere difficoltà». La sensoristica diffusa permette poi di migliorare la vita cittadina attribuendo una politica di premi – bonus fiscali – ai comportamenti virtuosi dei



▲ Lo spazzaneve

Nell'ultima grande nevicata del 2018 a Bologna sono stati sperimentati dispositivi Gps sui mezzi spazzaneve

cittadini come il rispetto della raccolta differenziata. E consente anche risparmi rilevanti. Ad esempio nel consumo d'energia grazie alla “illuminazione intelligente”: «Si può tutelare l'utenza debole e al tempo stesso essere efficienti adottando un'illuminazione che aumenta nel momento in cui un passaggio

pedonale o una pista ciclabile vengono effettivamente usati», spiega Massanelli. «Si può fare la stessa cosa per l'illuminazione delle strade, misurando l'entità del traffico automobilistico con sensori acustici o telecamere». Ciò che in molti casi impedisce alle città di trarre vantaggio da queste nuove possibilità è una doppia carenza: di organizzazione e di competenze. «Oggi le città hanno verticalizzato i processi di gestione: c'è l'ufficio del verde pubblico, quello della viabilità, quello dell'illuminazione e così via: ognuno di questi organizza la propria attività e raramente si coordina con gli altri», osserva Massanelli. «Inoltre negli ultimi tempi sempre meno giovani tecnici sono incentivati a lavorare per la pubblica amministrazione, e si orientano verso l'industria privata». Per questo diverse amministrazioni comunali iniziano a coinvolgere con contratti di servizio gli specialisti del *facility management*, che hanno come punti di forza tre fattori cruciali per le smart city: le competenze tecnologiche, il tracciamento dei processi – a partire dai dati raccolti dai sensori dislocati là dove serve – e la capacità di coordinare efficacemente gli interventi sul tessuto urbano.

– g. a.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il costo dell'inefficienza

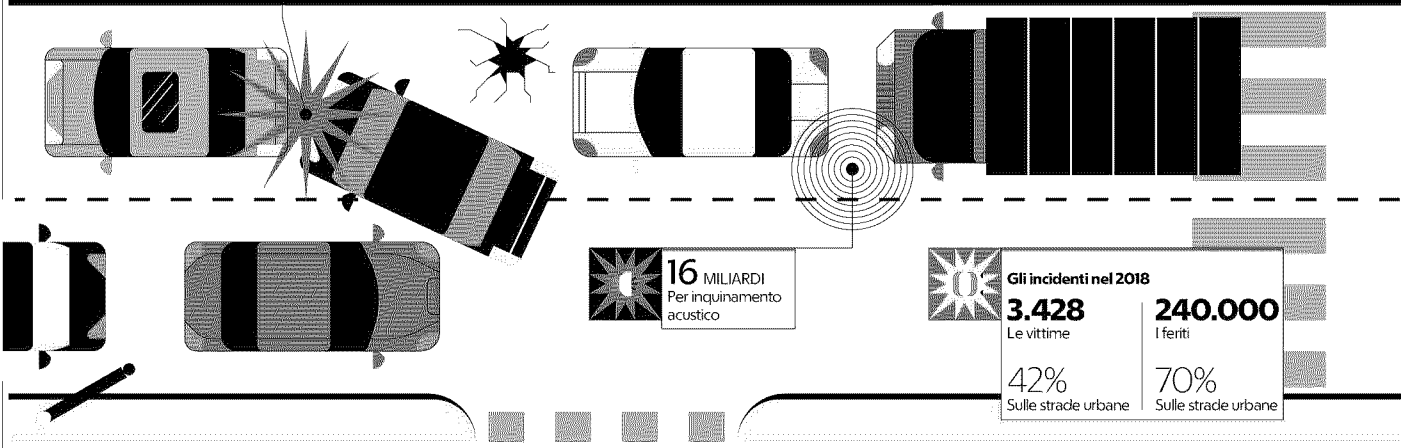
Strade, smog, incidenti

120 MILIARDI
Il costo sociale totale

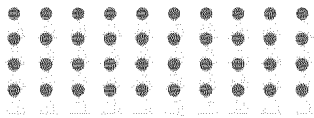
74 MILIARDI
Per traffico ed incidenti

11 MILIARDI
Per cambiamento climatico indotto dall'infrastruttura stradale

10,5 MILIARDI
Per inquinamento dell'aria

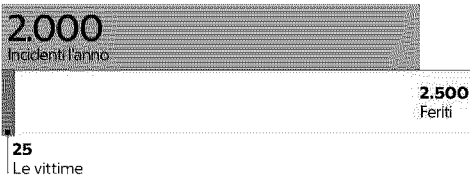


La città sotto esame

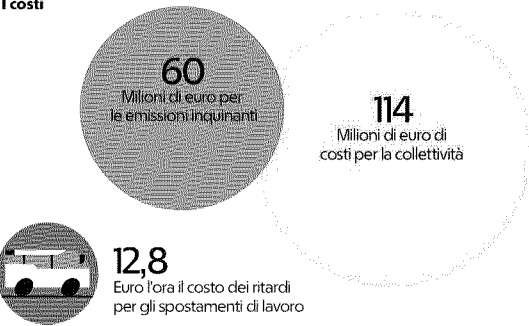


400.000
Il numero di abitanti della città campione dello studio Bocconi

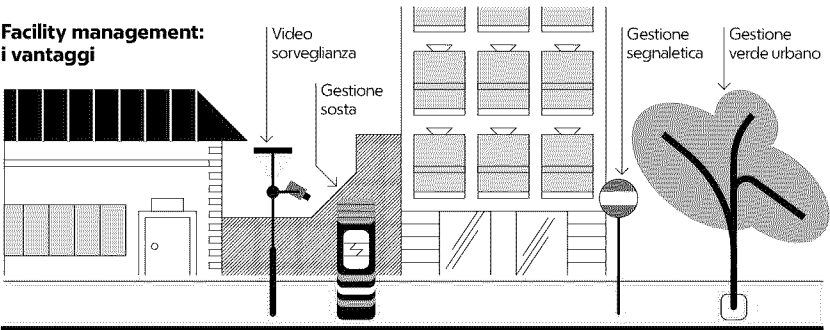
Gli incidenti



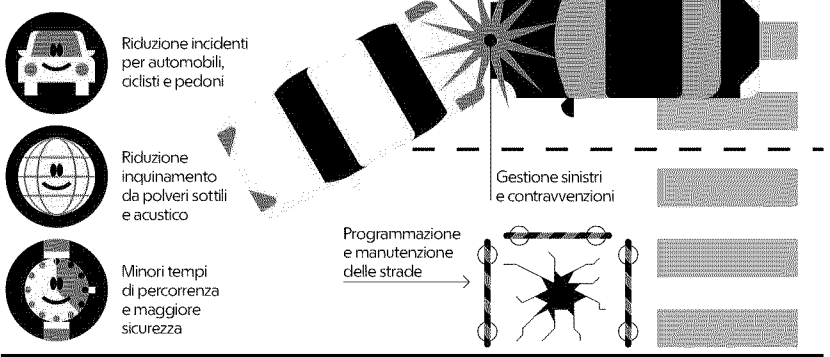
I costi



Facility management: i vantaggi



Beneficio sociale per i cittadini



INFOGRAFICA STUDIO MISTAKER



Dossier estraibile Professioni e previdenza, oggi a Matera i dottori commercialisti

—da pagina 21
a pagina 23



Professioni e previdenza

Oggi a Matera l'appuntamento con «Previdenza in tour» organizzato dalla Cassa nazionale dei dottori commercialisti - Confronto sulle risorse Ue come opportunità di sviluppo per studi e imprese

Nuova programmazione. Azione congiunta delle istituzioni di categoria per facilitare l'accesso ai finanziamenti anche attraverso il coordinamento con l'Agenzia per la coesione

Fondi europei e professionisti: format omogenei sul territorio

Federica Micardi

I professionisti possono accedere ai fondi europei della programmazione 2014-2020 stanziati per le Pmi grazie alla legge di Stabilità del 2016 (legge 208/2015, comma 821). Questo il tema dell'appuntamento di oggi a Matera con «Previdenza in tour», organizzato dalla Cassa nazionale di previdenza dei dottori commercialisti. La norma della legge di Stabilità 2016 ha stabilito che tutte le partite Iva – professionisti, autonomi e free lance – come già accadeva alle piccole e medie imprese, possono accedere ai Por e ai Pon (rispettivamente Piani organizzativi regionali e nazionali) del Fondo sociale europeo (Fse) e del Fondo europeo di sviluppo regionale (Fesr).

Fino ad allora l'Italia aveva dato per scontato che, trattandosi di fondi per le piccole e medie imprese, i professionisti fossero esclusi. Un'interpretazione che l'Unione europea non aveva mai abbracciato. Anzi, il diritto degli

autonomi di accedere a queste risorse era stato riconosciuto nel regolamento Ue 1303/2013, che però non ha mai trovato spazio nei bandi regionali, se si escludono poche eccezioni. Nei bandi, infatti, tra i requisiti veniva ad esempio inclusa l'iscrizione alla Camera di commercio, una richiesta che di fatto escludeva i professionisti. Nel 2016, quindi, grazie a un emendamento alla legge di Stabilità, c'è stata la svolta epocale, almeno sulla carta, che però fino a oggi non ha drenato risorse significative al mondo delle partite Iva.

Chiarito il diritto di accedere per i professionisti ci si è scontrati con diversi ostacoli, primo tra tutti il fatto di cambiare le regole in corso d'opera, che ha trovato sia le Regioni sia i professionisti impreparati. La seconda difficoltà riguarda una gestione non uniforme sul territorio, che impone di studiare diversi iter a seconda della regione, e richiede di avviare un dialogo con i soggetti locali. Attività che è stata portata avanti a macchia di leopardo sul territorio.

L'attività dell'Adepp

Per formare i professionisti e metterli nelle condizioni di accedere ai fondi Ue, l'Adepp – l'associazione che rappresenta le Casse dei professionisti – da tempo fornisce l'elenco dei bandi Ue alle Casse di previdenza che a loro volta dovrebbero comunicarli ai propri iscritti.

Adepp si appresta a fare un bilancio dell'apertura ottenuta con la legge di Stabilità 2016. «Abbiamo chiesto all'Agenzia per la coesione di fornirci i dati sui professionisti che hanno fatto domanda di accesso ai Fondi europei di sviluppo regionale», racconta il presidente dell'Associazione Alberto Olivetti. «Negli ultimi due anni, infatti, l'associazione ha messo a disposizione delle Casse e dei loro iscritti delle pubblicazioni mensili con gli aggiornamenti su tutti i programmi europei e con l'indicazione dei bandi aperti a livello comunitario e regionale. Una volta intercettata l'informazione, i professionisti devono poi impegnarsi nella stesura di un progetto perché nessun finanziamento arriva auto-

maticamente». In chiave prospettica, tra aprile e ottobre, l'Adepp ha partecipato ai tavoli preparatori dell'accordo di partenariato 2021-2027, per definire il quadro d'impiego dei fondi strutturali e di investimento europei (fondi Sie) che saranno disponibili nei prossimi anni.

L'Enpab, ente di previdenza dei biologi presieduto da Tiziana Stallone, vicepresidente Adepp, è riuscita a ottenere fondi europei grazie anche al contributo di un europrogettista. «Un risultato positivo che è stato possibile – spiega Stallone – anche grazie alla rete di collaborazione con scuole, Università e ministero dell'Istruzione che l'ente ha avviato in questi anni».

Il Consiglio nazionale

Date le inefficienze sul territorio causate da una gestione locale frammentata e non uniforme dei bandi per accedere ai fondi europei il Consiglio nazionale dei dottori commercialisti si è attivato per cercare delle soluzioni. «Stiamo lavorando a un progetto con l'Agenzia per la coesione territoriale con la segreteria tecnica Pra – racconta la consigliera con delega alle Politiche europee Marcella Galvani – per creare dei format omogenei di bandi sul territorio nazionale».

Il Consiglio nazionale si è attivato anche sul fronte dei controlli, il progetto è partito a febbraio in

via sperimentale attraverso l'individuazione di standard condivisi. «Entro fine anno faremo un corso di formazione sui controlli nell'ambito fondi strutturali, sarà e-learning e fruibile gratuitamente – racconta Galvani – e nel 2020 sarà definita una lista di esperti-controllori che sarà a disposizione delle Regioni».

La politica

All'incontro di oggi a Matera partecipano il viceministro allo Sviluppo economico Stefano Buffagni e il segretario della commissione Finanze e tesoro Andrea de Bertoldi.

«Credo sia assolutamente necessario difendere l'ammontare dei fondi Ue destinati all'Italia e il governo, come ha detto il presidente Conte, è determinato a cambiare marcia – afferma Buffagni –. Non possiamo permettere che venga tagliato un terzo dei fondi perché Paesi come l'Italia sarebbero completamente esclusi dalla politica di coesione dell'Ue». Buffagni è anche consapevole della difficoltà di una parte del Paese di valorizzare le risorse comunitarie: «Alcune regioni, soprattutto al Sud, hanno dimostrato in questi anni di non essere sempre all'altezza del sistema, abbiamo perso decine di milioni di euro nella scorsa programmazione, un dato che non possiamo permetterci e per questo serve

maggior coordinamento e pressione nazionale sull'operato delle nostre regioni».

Andrea de Bertoldi intende approfittare nell'appuntamento di oggi per rilanciare il ruolo sussidiario dei professionisti, proposto nella legge 81/2017. «In quella legge – ricorda de Bertoldi – si delegava il governo ad adottare uno o più decreti legislativi in materia di rimessione di atti pubblici alle professioni organizzate in ordini o collegi, al fine di semplificare le attività delle amministrazioni pubbliche». Secondo de Bertoldi il convegno di oggi è la giusta occasione per ricondurre la proposta ad attualità, evidenziando le opportunità che possono essere colte nell'ambito della gestione dei fondi europei attraverso la rimessione di attività proprie della pubblica amministrazione nelle mani di professionisti qualificati e competenti, quali sono i dottori commercialisti. «L'intervento dei dottori commercialisti al fianco delle autorità di gestione – spiega de Bertoldi – può contribuire a ridurre i tempi di concessione, monitoraggio e controllo dei finanziamenti a giovani, donne, professionisti, imprese, enti pubblici e privati, nell'ottica di una più efficiente ed efficace gestione dei fondi pubblici e di prevenzione delle frodi comunitarie».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I PARTECIPANTI AL FORUM



STEFANO BUFFAGNI
 Viceministro
 allo Sviluppo
 economico



ANDREA DE BERTOLDI
 Senatore
 e segretario della
 Commissione
 Finanze



MARCELLA GALVANI
 Consiglio
 nazionale
 dei dottori
 commercialisti



TIZIANA STALLONE
 Presidente
 Enpab
 (Cassa biologi)
 e vicepresidente
 dell'Adepp

70mila

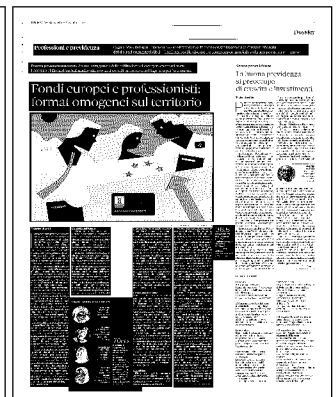
GLI ISCRITTI

Gli iscritti alla
 Cassa nazionale
 di previdenza
 e assistenza
 dei dottori
 commercialisti
 sono circa 70mila.
 Il reddito medio
 degli iscritti - dati
 di fine 2018 - è di
 64.300 euro (era
 64mila nel 2017)
 mentre il volume
 di affari medio
 è salito da 113.500
 a 114.400 euro

36,5

I CONTRIBUTI PER L'ITALIA

La cifra che
 l'Unione europea
 dovrebbe
 destinare
 all'Italia nel
 periodo
 2021-2027 è pari
 a 36,5 miliardi



Il ruolo dei commercialisti

Una bussola professionale per le esigenze delle imprese

Salvatore Palma

Siamo alle soglie di una nuova programmazione nell'ambito del quadro finanziario 2021-2027, caratterizzato da tre elementi di novità. Il primo è l'assenza del Regno Unito alla partecipazione del budget proposto dalla Commissione Europea. C'è poi la riorganizzazione della struttura del quadro finanziario pluriennale (Qfp) con il passaggio da cinque a sette rubriche principali di spesa, con differenti forme di finanziamento, verso nuove priorità. Infine, una programmazione sviluppata in due fasi, con piani che inizialmente riguarderanno solo i primi cinque anni (2021-2025), mentre le dotazioni degli ultimi due (2026-2027) saranno decise solo dopo aver recepito i risultati del primo quinquennio, al fine di rivedere priorità e obiettivi iniziali.

È previsto un incremento di risorse destinate a determinati settori quali, ad esempio, ricerca, innovazione (come il programma Horizon), agenda digitale, verso i giovani (con il raddoppio dei fondi "Erasmus"), clima e ambiente (il programma Life). Al contempo, purtroppo, si prevede di ridurre le risorse destinate alle politiche di coesione verso le quali sono rivolti gli strumenti finanziari di supporto quali appunto il Fondo di coesione, Fondo di sviluppo regionale (Fesr) e infine il

Fondo Sociale europeo+ (Fse+).

L'Italia potrà beneficiare di un consistente aumento di risorse che per l'intera nuova programmazione ammonteranno a 43,5 miliardi di euro, con un incremento del 29 per cento.

Di contro, va segnalato il ritorno alla regola del "n+2", rispetto all'attuale "n+3", che segna di fatto il disimpegno delle risorse un anno prima, se queste non saranno utilizzate o se al termine del secondo anno (e non più terzo) non verranno inoltrate le domande di pagamento.

Nel documento "Orientamenti in materia di investimenti finanziati dalla politica di coesione 2021-2027 per l'Italia" la Commissione Ue evidenzia le carenze dell'Italia in termini di capacità di ricerca e di crescita delle Pmi, a cui si aggiunge l'incapacità di alcune regioni di spendere i fondi disponibili.

Il nostro sistema produttivo composto essenzialmente da Pmi, stenta a crescere in termini di produttività e competitività e non basta stanziare risorse se queste non vengono colte.

Qui si inserisce la figura del dottore commercialista che deve investire sulla crescita strategica del suo studio e della sua organizzazione, per aprirsi a queste nuove opportunità, utili e necessarie al tessuto imprenditoriale.

L'Unione europea crede molto nel ruolo del dottore commercialista che resta il punto di riferimento di questo tessuto imprenditoriale, nella co-

stante ricerca di informazioni su bandi e fondi Ue destinati allo sviluppo dei progetti, ma anche di un'adeguata consulenza nelle articolate attività di rendicontazione e controllo dei contributi ricevuti.

Oggi bisogna cogliere tale opportunità e investire nella propria crescita professionale in un campo interessante, ma nello stesso tempo complesso come l'euro progettazione. Serve conoscere e studiare i diversi programmi europei, le caratteristiche dei singoli strumenti e dei bandi nella loro specificità, studiarne le insidie e le priorità, per risultare competitivi e convincenti nella proposta imprenditoriale.

È, inoltre, importante sviluppare un'adeguata capacità di "euro rendicontazione" e controllo dei finanziamenti ricevuti. Analisi procedurale sulle regole di ammissibilità, imputazione delle spese sostenute e supporto alla rendicontazione, attività di revisione e certificazione dei rendiconti che spesso devono essere tempestivamente trasmessi, corretta collazione dei documenti autorizzativi, amministrativi e contabili, sono alcuni ambiti in cui il dottore commercialista può e deve fare di più.

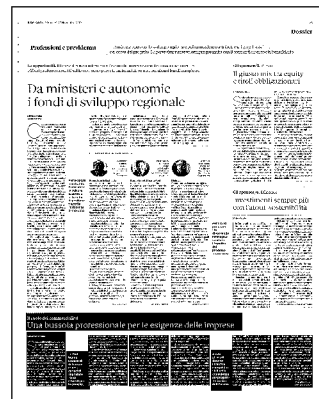
La creazione di corrette procedure per la fascicolazione di tutti gli atti e documenti resta poi un punto fondamentale per superare gli eventuali controlli disposti dagli organismi comunitari, nazionali o regionali.

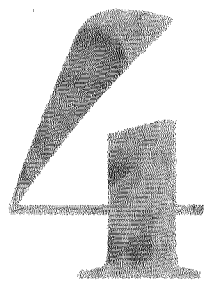
Consigliere Cnpadc

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le Pmi hanno necessità di trovare esperti capaci di segnalare fondi e bandi per la crescita

Anche gli studi devono investire e acquisire skill nella consulenza sui progetti finanziari dall'Europa





Sono le modifiche al decreto che riducono drasticamente il numero di imprese obbligate al versamento delle ritenute attraverso la società committente

Di fiscale Riforma appalti, stretta limitata ai contratti superiori a 200mila euro

Mobili e Parente — a pag. 9

Responsabilità del committente per le ritenute solo sulla somministrazione di manodopera

DECRETO FISCALE

Stretta sugli appalti limitata ai contratti oltre 200mila euro

Maggioranza verso l'intesa sulle modifiche: oggi voto in commissione alla Camera

**Marco Mobili
Giovanni Parente**

ROMA

Platea ampiamente ridotta e giro di vite sulle ritenute concentrata su somministrazione di manodopera e appalti e subappalti oltre i 200mila euro. E, per rendere meno complessa l'operazione, l'impresa appaltatrice o affidataria e le imprese subappaltatrici dovranno rilasciare semplicemente copia delle deleghe di pagamento F24 con le ritenute versate. Anche se sul punto vanno sciolti gli ultimi nodi tecnici. Maggioranza e Governo hanno raggiunto l'intesa per riscrivere la norma del decreto legge fiscale collegato alla manovra.

Per il via libera sarà necessario attendere la ripresa dei lavori prevista per la mattinata di oggi in commissione Finanze della Camera, dopo la sospensione di ieri per tutto il giorno.

Quattro le principali modifiche in arrivo che riducono drasticamente la pla-

tea dei soggetti obbligati al versamento delle ritenute attraverso la società committente e semplificano la procedura:

- applicazione del nuovo obbligo alle sole opere e servizi realizzati con un prevalente utilizzo di manodopera, cosiddette "labour intensive", presso sedi del committente e con utilizzo di beni strumentali e macchinari di proprietà sempre riconducibili al committente stesso;
- l'obbligo del versamento delle ritenute scatta, poi, solo per appalti o subappalti di valore complessivo superiore ai 200mila euro;
- le società appaltatrici e subappaltatrici dovranno fornire alla società committente copia della delega di pagamento F24 con cui sono state versate le ritenute della manodopera utilizzata per la realizzazione dell'opera o della prestazione di servizio;
- le imprese appaltatrici e subappaltatrici o affidatarie potranno procedere autonomamente al versamento delle ritenute se contemporaneamente sono in attività da tre anni (il decreto in discussione prevede 5 anni) antecedenti all'anno a cui si riferisce l'opera o il servizio, se dal conto fiscale emerge che hanno effettuato versamenti per ogni singola annualità «mai inferiore

al 10% dei ricavi o compensi indicati nelle dichiarazioni dei redditi».

Maggioranza e Governo hanno raggiunto un'intesa anche su alcuni emendamenti dei relatori che potrebbero essere depositati alla ripresa dei lavori in Commissione. Tra questi quelli già anticipati su queste pagine o sul sito (www.ilsole24ore.com) della riapertura della compensazione tra crediti commerciali con la Pa e debiti fiscali affidati all'agente della riscossione o della nuova task force Entrate-GdF e Polizia locale per contrastare le «imprese mordi e fuggi» (piccole o piccolissime attività commerciali che aprono e chiudono rapidamente per fuggire dalle tasse). Emendamenti messi a punto dalla relatrice e presidente della commissione Finanze, Carla Ruocco (M5S).

L'altro relatore Gian Mario Frangomeli (Pd), invece, ha già ottenuto il via libera per la semplificazione degli adempimenti di trasmissione e conservazione dei corrispettivi che accettano moneta elettronica: questi soggetti potranno emettere un solo scontrino attraverso il Pos, spetterà poi alle società finanziarie inviare i dati dello scontrino telematico al Fisco.



Relatore Pd al Dl fiscale. Gian Mario Frangomeli ha già ottenuto il via libera per la semplificazione degli adempimenti di trasmissione e conservazione dei corrispettivi che accettano moneta elettronica

© RIPRODUZIONE RISERVATA