

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. 9 maggio 2017



CORRETTIVO CODICE APPALTI

Italia Oggi	09/05/17	P. 28	Correttivo appalti in vigore dal 20/5	Andrea Mascolini	1
-------------	----------	-------	---------------------------------------	------------------	---

PREVIDENZA

Italia Oggi	09/05/17	P. 30	Ape per i professionisti	Bruno Fioretti	2
-------------	----------	-------	--------------------------	----------------	---

INARCASSA

Sole 24 Ore	09/05/17	P. 43	Versa a Inarcassa l'ingegnere che fa il perito assicurativo	Matteo Prioschi	3
-------------	----------	-------	-------------------------------------------------------------	-----------------	---

CONCORRENZA

Corriere Della Sera	09/05/17	P. 33	Porte più aperte agli autisti Ncc, ma soltanto dove non ci sono taxi	Lorenzo Salvia	4
---------------------	----------	-------	----------------------------------------------------------------------	----------------	---

GRANDI OPERE

Repubblica Roma	08/05/17	P. IX	Da Fiumicino 2 alla Orte-Mestre ecco i progetti dimenticati nel Lazio		6
-----------------	----------	-------	-----------------------------------------------------------------------	--	---

Repubblica Roma	08/05/17	P. X	Flop grandi opere la Roma-Latina resta un sogno	Daniele Autieri	7
-----------------	----------	------	-------------------------------------------------	-----------------	---

INDUSTRIA 4.0

Sole 24 Ore	09/05/17	P. 13	«Incentivi da rendere strutturali»		9
-------------	----------	-------	------------------------------------	--	---

Sole 24 Ore	09/05/17	P. 13	Ricavi record sul mercato interno		10
-------------	----------	-------	-----------------------------------	--	----

Sole 24 Ore	09/05/17	P. 1-13	Più ordini di robot in Italia con i bonus di Industria 4.0	Luca Orlando	11
-------------	----------	---------	------------------------------------------------------------	--------------	----

LOBBY

Corriere Della Sera	09/05/17	P. 33	Calenda-Madia e la circolare sulle lobby (che non c'è)		14
---------------------	----------	-------	--------------------------------------------------------	--	----

PORTI

Sole 24 Ore	09/05/17	P. 18	Porti turistici a rischio autogol	Raoul De Forcade	15
-------------	----------	-------	-----------------------------------	------------------	----

Per ora restano le norme anti Anac

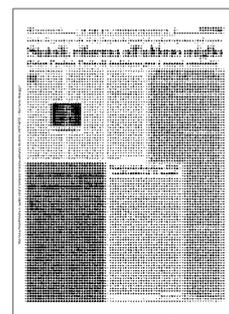
Correttivo appalti in vigore dal 20/5

DI ANDREA MASCOLINI

Enteranno in vigore il 20 maggio le modifiche del codice dei contratti pubblici contenute nel primo decreto correttivo. Confermata l'eliminazione del potere di raccomandazione vincolante dell'Anticorruzione. Possibili rallentamenti dei bandi fino all'entrata in vigore. Sono questi alcuni degli effetti della pubblicazione sul supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 103 di venerdì 5 maggio 2017, del dlgs 19 aprile 2017 n. 56, il primo decreto correttivo della riforma degli appalti pubblici varata un anno fa dal governo Renzi con il decreto 50/2016. Anche nel testo finale viene confermata l'avvenuta eliminazione, dopo il cdm che approvò definitivamente il testo, del comma 2 dell'articolo 211 del codice. Si tratta della disposizione che affidava all'Autorità presieduta da **Raffaele Cantone**, il potere sanzionatorio in caso di atti illegittimi emessi dalla stazione appaltante. In questi casi, diceva la norma, l'Anac, mediante atto di raccomandazione, avrebbe potuto invitare la stazione appaltante ad agire in autotutela e a rimuovere altresì gli eventuali effetti degli atti illegittimi,

entro un termine non superiore a sessanta giorni. Dopo le polemiche seguite alla soppressione della norma, che nel testo entrato in consiglio dei ministri era ancora vigente, la dura presa di posizione dei relatori del codice (**Raffella Mariani** e **Stefano Esposito**) avrebbe determinato il governo ad intervenire con il decreto legge 50 (la c.d. Manovra), ancorché la natura di decreto delegato del dlgs correttivo, di recepimento delle direttive Ue (con una delega ormai scaduta) potrebbe destare qualche dubbio dal punto di vista della correttezza giuridica dell'operazione. Intanto, è stato previsto da più parti che, nei giorni che separano dall'entrata in vigore del decreto, le stazioni appaltanti rallentino il ritmo di pubblicazione di bandi e avvisi di gara. Facile immaginare che l'allentamento del vincolo di affidare lavori sulla base di progetti esecutivi possa indurre qualche amministrazione a rinviare lo sviluppo a livello esecutivo di progetti definitivi, potendo contare su una norma che consente l'appalto integrato per interventi caratterizzati da netta prevalenza tecnologica o innovativa e per quei progetti definitivi approvati un anno fa e rimasti nei cassetti.

—© Riproduzione riservata—



Ingegneri e architetti in pensione prima: 958 domande nel 2016

Ape per i professionisti

Boom di richieste di anticipo a Inarcassa

DI BRUNO FIORETTI

Sempre più architetti e ingegneri ricorrono al pensionamento anticipato, varato in occasione dell'ultima riforma previdenziale da Inarcassa. Se nel triennio 2013-2015 il nuovo istituto della flessibilità in uscita ha registrato numeri rilevanti (rispettivamente 761, 799, 761) nel 2016 si è verificata un'ulteriore crescita (958). L'incidenza sulle pensioni complessive di vecchiaia di nuova liquidazione è quindi andata crescendo, passando da poco meno del 45% del 2013 al 63% del 2016. Si tratta di un incremento che riflette, da un lato, il trend naturale di aumento delle prestazioni di vecchiaia rilevato dal bilancio tecnico dell'ente e, dall'altro lato, il gradimento per il nuovo istituto dell'anticipo pensionistico che si è dimostrato un valido sostegno al reddito nel corso della prolungata crisi economica. I fatturati delle professioni tecniche, come ingegneri e

architetti, infatti, hanno fortemente risentito del crollo del mercato di riferimento: -40% nel periodo 2007-2014. A rendere noto l'andamento del nuovo istituto è la stessa Cassa di previdenza nel suo ultimo bollettino informativo interno.

La nuova pensione anticipata, al contrario della vecchia pensione di anzianità, consente di continuare a svolgere l'attività lavorativa. E questa caratteristica è stata vissuta come un'opportunità da quanti vi hanno aderito. A dimostrarlo sono i numeri. Nel periodo 2009-2012, cioè prima della riforma previdenziale adottata dall'ente, il flusso annuo delle pensioni di anzianità è stato, in media, pari a poco più di 210 unità, contro un flusso di pensioni di vecchiaia anticipate ben superiore e che sfiora le 960 unità nel 2016. L'esame dei dati evidenzia che

si tratta di posizioni lavorative «forti», con carriere lunghe e continuative.

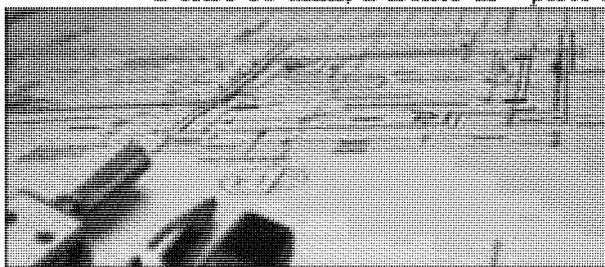
L'età media del pensionamento anticipato è di poco superiore ai 63 anni, ma l'anzianità contributiva è piuttosto elevata e pari, in media, a oltre 35 anni, a fronte di

il pensionamento sempre a 63 anni. In sostanza l'aspetto «positivo», legato alla possibilità di continuare a svolgere la professione (a differenza della pensione di anzianità), ha superato quello «negativo», legato alla riduzione dell'importo della pensione, calcolata

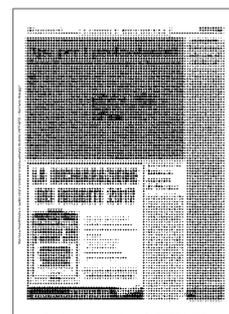
esclusivamente in base a requisiti di natura attuariale.

Fermo restando il requisito minimo di età e di anzianità, se si sceglie di accedere al pensionamento a 63 anni la riduzione della quota retributiva sarà dell'11,189%,

a 64 anni dell'8,113%, a 65 anni del 3,604%. Il nuovo istituto di Inarcassa risponde alla crescente necessità di flessibilità nel sistema previdenziale e anticipa di cinque anni l'Ape, l'Anticipo Pensionistico introdotto dalla recente Legge di bilancio per il 2017, anche se in questo caso si tratta di un prestito che deve essere rimborsato da parte del soggetto interessato.



un'anzianità minima richiesta di poco superiore ai 30 anni (30 nel 2013, 30 e 6 mesi nel 2014, 31 nel 2015, 31 e 6 mesi nel 2016). L'aumento del numero delle pensioni di vecchiaia unificate è anche da ricondurre alla presenza di requisiti ordinari via via più stringenti (+1 anno sia per l'età sia per l'anzianità nel periodo 2013-2017), a fronte della possibilità di anticipare



Previdenza. Si utilizzano competenze della professione

Versa a Inarcassa l'ingegnere che fa il perito assicurativo

Matteo Prioschi

■ L'ingegnere che svolge l'attività di perito assicurativo è obbligato a versare i contributi a Inarcassa, l'ente di previdenza di architetti e ingegneri.

Con la **sentenza III61/2017** depositata ieri, la Cassazione ha ribadito l'orientamento adottato dalla Suprema corte negli ultimi anni: per valutare l'obbligo di contribuzione di un professionista alla relativa cassa di previdenza di riferimento si deve fare riferimento alla connessione tra l'attività svolta e le competenze necessarie. Se l'attività non è una di quelle "tipiche" della professione, ma richiede comunque competenze proprie, scatta l'obbligo di contribuzione. Rispetto alla disposizione formale di legge, quindi, prevale quella sostanziale delle conoscenze necessarie per svolgere una determinata attività.

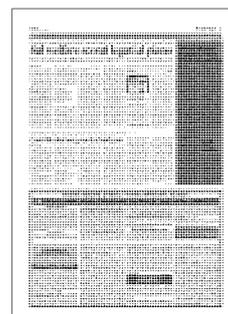
Gli articoli 7 della legge 1395/1923 e 51 e 52 del regio decreto 2537/1925 individuano le attività tipiche della professione di ingegnere. Inoltre, come ha sottolineato il lavoratore che ha presentato ricorso in Cassazione, la legge 143/1949 ha istituito un Albo, a cui è necessario iscriversi per non svolgere l'esercizio in forma abusiva.

Tuttavia i giudici della Suprema corte registrano che, fino all'inizio del 2012, la giurisprudenza era orientata a riconoscere l'obbligo di contribuzione a Inarcassa solo per le attività tipiche previste dalla legge del 1923 e dal regio decreto del 1925. Successivamente (sentenza 14684/2012), però, ha preso piede un orientamento per cui «l'imponibile contributivo va determinato alla stregua dell'oggettiva riconducibilità alla professione dell'attività concreta, ancorché questa non sia riservata per legge alla professione medesima, rilevando che le cognizioni tecniche di cui dispone il professionista influiscono sull'esercizio dell'attività».

Questo principio, sottolineano i giudici, vale per tutte le categorie professionali ed è stato suggerito dalla Corte costituzionale nella sentenza 402/1991. Quindi «il parametro dell'assoggettamento alla contribuzione è la connessione fra l'attività (da cui il reddito deriva) e le conoscenze professionali, ossia la base culturale su cui l'attività stessa si fonda. Il limite di tale connessione (e, pertanto, del parametro di assoggettabilità) è l'estraneità dell'attività stessa alla professione».

Il tema della "competenza" di Inarcassa su determinate attività svolte da professionisti iscritti all'Albo di ingegneri o architetti in passato è stato anche motivo di contesa con l'Inps. Confronto che, anche a seguito della sentenza 14684/2017, nel 2015 ha trovato una sua definizione con la circolare 72/2015 dell'istituto di previdenza, in cui viene individuato il relativo ente previdenziale di riferimento per 15 attività. Nell'elenco non è inclusa la figura del perito assicurativo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Porte più aperte agli autisti Ncc, ma soltanto dove non ci sono taxi

La polemica sull'ex manager Uber consulente del ministero: ma si occupa di altro

Concorrenza

di **Lorenzo Salvia**

ROMA Il bastone e la carota. Dopo un lungo silenzio, sta per riemergere il decreto interministeriale scritto dal governo per regolare i (difficili) rapporti tra taxi ed Ncc, le auto nere noleggiate con conducente. C'è, come previsto, il bastone: l'obbligo per gli Ncc di tornare nel garage di provenienza una volta portato a destinazione il cliente, senza poter rimanere in giro per caricare altri viaggiatori. Ma c'è anche la carota: i Comuni che non hanno il servizio taxi, cioè quelli piccoli, avranno la facoltà di creare piazzole di sosta per gli Ncc, dove le auto nere potranno aspettare tra una chiamata e l'altra. Di fatto saranno delle piazzole segnalate, con strisce e cartelli, del tutto simili ai parcheggi per i taxi.

A prima vista non ci sono problemi. La misura ha l'obiettivo di introdurre un servizio di trasporto dove oggi i taxi non ci sono, tanto meno il *car sharing* o Uber. Ma nella categoria dei tassisti affiora qualche mugugno. C'è il timore che, se piazzati nei dintorni delle grandi città, i nuovi parcheggi per gli Ncc possano essere utilizzati come «rampa di lancio» per intercettare i clienti che si spostano nei grossi centri. Una specie di «apposta-

mento al confine». La misura è prevista dall'articolo 2 della bozza del decreto, agli ultimi ritocchi da parte dei ministeri delle Infrastrutture e dello Sviluppo economico. Il via libera dovrebbe arrivare entro pochi giorni.

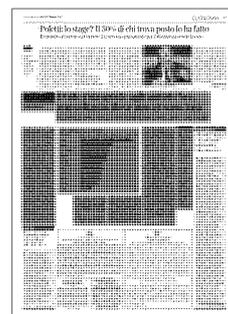
Dalla bozza è saltato l'articolo 5, quello che creava il registro delle app per il trasporto

pubblico. La questione sarà regolata più avanti quando, una volta approvato in via definitiva il disegno di legge sulla concorrenza, il governo avrà la delega per mettere ordine nell'interno settore. Anche per questo i tassisti fanno pressing. Ieri Lorenzo Bittarelli, presidente dell'Unione Radiotaxi Italiani, ha attaccato il mi-

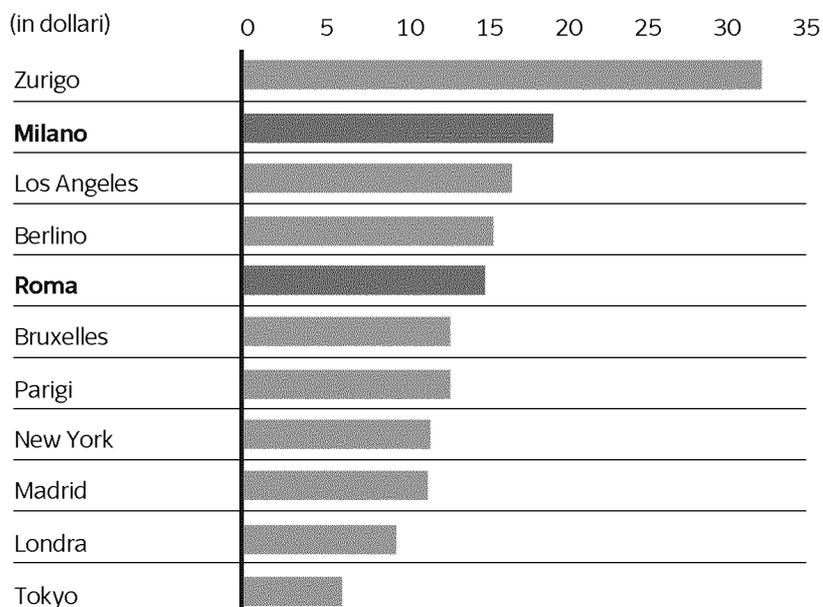
nistero dello Sviluppo economico ricordando che tra i consulenti della struttura, per il 2016 e il 2017, c'è anche Benedetta Arese Lucini, ex responsabile per l'Italia di Uber, la app che mette in contatto diretto clienti e autisti. Il sindacato parla di «delusione nei confronti di un governo verso il quale ci eravamo posti in materia costruttiva». L'accusa, in sostanza, è di lavorare ancora per conto di Uber. Così come altri sindacati hanno accusato l'Antitrust di stare dalla parte della app, visti i documenti a sostegno della liberalizzazione che l'Autorità della concorrenza ha mandato sia al Parlamento italiano sia al tribunale civile di Roma.

La risposta arriva direttamente dal ministro Carlo Calenda: Arese Lucini «è brava e segue altri dossier. E per essere chiari non accetto diktat da rappresentanze di interessi su chi può o non può lavorare qui». L'ex manager di Uber, che due anni fa fu oggetto di pesanti minacce, è consulente del ministero per il settore dell'intelligenza artificiale. E coordinerà un gruppo di lavoro per il G7 dell'industria digitale, che a settembre si terrà a Torino.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le tariffe dei taxi in 11 città



Fonte: elaborazione su dati Ubs, 2015

CdS

La vicenda

● È in arrivo un decreto dei ministeri dello Sviluppo economico e delle Infrastrutture che regola la concorrenza fra taxi e Ncc, le auto con conducente

● Una volta approvato il disegno di legge sulla concorrenza, il governo avrà la delega a riordinare l'intero settore del trasporto pubblico non in linea: taxi, Ncc e anche Uber, la App che mette in contatto diretto clienti e autisti

IL DOSSIER

Da Fiumicino 2 alla Orte-Mestre ecco i progetti dimenticati nel Lazio

L'EPOPEA della Roma-Latina, vicina alla prima pietra dopo quindici anni di attesa, scrive oggi solo una delle tante storie di infrastrutture più volte avviate e interrotte a causa di lungaggini burocratiche, mancanza di fondi, controversie legali e opposizioni politiche.

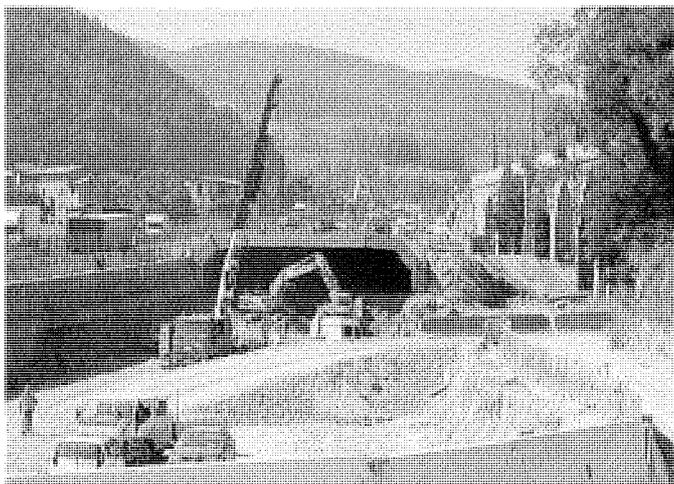
La sindrome è quella che gli inglesi definiscono "not in my backyard" (non nel mio giardino) e viene analizzata dal Nimby Forum che ogni anno, con il patrocinio della presidenza del Consiglio e del ministero dell'Ambiente, pubblica un osservatorio dedicato al censimento delle opere che rischiano di affondare nelle sabbie mobili della burocrazia.

Nell'ultima edizione il Lazio figura come la quinta regione in Italia per numero di opere contestate: 24 in tutto che rappresentano - secondo i calcoli dell'Osservatorio - il 6,64% dei 361 impianti contestati in tutta Italia.

Prima del Lazio, le regioni più interessate dal fenomeno sono la Lombardia (53 opere), la Toscana (37) e l'Emilia Romagna (31).

La questione laziale è significativa perché tra le infrastrutture segnalate dal Nimby Forum c'è un po' di tutto, dal trasporto aereo a quello stradale, con una prevalenza di impianti dedicati alla gestione del ciclo dei rifiuti.

Analizzando le opere che hanno subito un pesante rallentamento per le ragioni più varie, dai ricorsi al Tar al-



le opposizioni politiche, compare ad esempio l'ampliamento dell'aeroporto Leonardo da Vinci in quello che è stato definito "Fiumicino 2", un ambizioso progetto che vedrebbe il coinvolgimento di consistenti porzioni di territorio limitrofo allo scalo attuale.

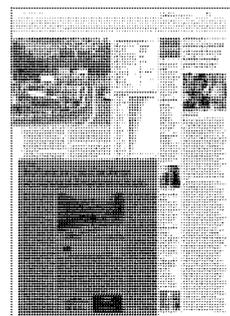
Nella lista delle infrastrutture più contestate rientra poi l'autostrada Orte-Mestre che avrebbe dovuto mettere in collegamento Roma a Venezia e che oggi assomiglia a un sogno dimenticato. E infatti lo scorso anno le ditte coinvolte nel progetto hanno chiesto al Tar del Lazio un risarcimento di 311 milioni di euro di danni per la mancata realizzazione dell'opera.

Oltre alle infrastrutture di trasporto, l'immobilismo tocca soprattutto quelle riservate al trattamento dei rifiuti, un tema centrale per Roma e per i comuni limitrofi. Sul tema rimangono infatti aperte una serie di partite strategiche come la discarica di Velletri, quelle di Guidonia e di Albano Laziale, l'Ecodistretto di Rocca Cencia, prima lanciato dall'Ama e poi di fatto bloccato dall'attuale giunta capitolina, oltre ad alcuni impianti di compostaggio come quelli di Ladispoli e Ferentino.

Una lunga lista di attese tradite, progetti che partono e si fermano, lavori promessi e mai realizzati, di cui nessuno sembra intenzionato ad assumersi la responsabilità.

(daniele autieri)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Flop grandi opere la Roma-Latina resta un sogno

L'appalto è già affidato per 2,2 miliardi ma i cantieri rischiano un nuovo stop

DANIELE AUTIERI

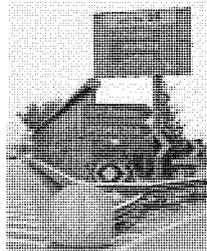
UNA falsa partenza. L'ennesima. E adesso l'autostrada che dovrebbe far dimenticare la Pontina collegando direttamente Roma a Latina rischia di tornare nel libro dei sogni.

Gli intoppi, che dopo quindici anni di lungaggini e rinvii minacciano di bloccare una volta ancora l'inizio dei lavori, sono due: il primo di ordine politico, rappresentato dal "no" al progetto votato alla fine del 2016 dal consiglio comunale di Roma che oggi potrebbe portare all'apertura di una nuova conferenza dei servizi; il secondo operativo e legato ai termini economici con cui il consorzio Sis (costituito dalla torinese Inc spa e dal gruppo spagnolo Sacyr) si è aggiudicato l'appalto.

Sulla questione politica Raffaele Staiano, il presidente di Autostrade del Lazio, la società che ha affidato l'appalto da 2,2 miliardi di euro ed è controllata da Anas e Regione Lazio, conferma qualche preoccupazione. «Il voto del Campidoglio - ammette - se non blocca l'opera comunque rallenta i tempi di avvio dei lavori. Il problema è che intervenire adesso, quando l'iter è in fase così avanzata, equivale a frenare un treno in corsa».

L'altro punto interrogativo è quello economico. Il consorzio Sis ha vinto la gara presentando un'offerta che prevede di incassare subito i 900 milioni di euro di fondi pubblici messi a disposizione dallo stato promettendo di restituirli tra 40 anni, maggiorati degli interessi. Il resto dell'importo necessario per la costruzione (superiore al miliardo di euro) sarebbe versato dal consorzio e recuperato nel tempo grazie alla concessione dell'autostrada e quindi all'incasso dei pedaggi.

Agli interrogativi sollevati da Autostrade del Lazio, che ha chiesto garanzie sulla copertura del finanziamento, il consorzio ha risposto indi-



LA PONTINA
L'autostrada sul tracciato della Pontina dovrebbe collegare Roma a Latina

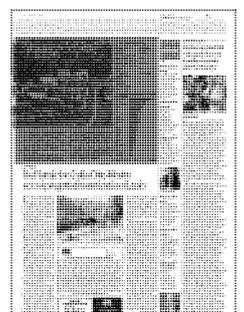
cando un vago interesse di Goldman Sachs e la copertura economica da parte della Circuitus Capital LLP, un intermediario finanziario con sede al numero 12 di Hans Road, Londra.

Analizzando il bilancio abbreviato del 2016 depositato nel marzo scorso presso le banche dati britanniche, emerge che Circuitus Capital è di fatto controllata dalla Fininc (società che rientra nella galassia della Inc e dal gruppo spagnolo Sacyr, gli stessi soggetti che compongono il consorzio Sis), insieme alla Hermon Infrastructure LLP dell'imprenditore italiano Niccolò Ragnini.

Tuttavia, più che la composizione societaria, quello che interessa è la consistenza finanziaria della Circuitus che, a fronte della promessa di garantire la restituzione di 900 milioni di euro, presenta un patrimonio di 902 mila sterline (in aumento rispetto alle 267 mila del 2015), mentre le riserve cash sono pari a 327 mila sterline.

Da parte sua, il consorzio Sis (lo stesso che sta realizzando la Pedemontava Veneta, un'altra opera rimasta bloccata per anni) assicura la solvibilità e ribadisce che, considerato il mancato perfezionamento del progetto esecutivo, è ancora presto per un finanziamento operativo.

«Abbiamo presente la questione - spiega Sta-





iano – ma ai vincitori della gara abbiamo chiesto in termini di garanzie tutto ciò che era possibile, e anche per il futuro eserciteremo ogni tipo di controllo sulle coperture economiche».

Intanto, mentre le due partite restano aperte, i comitati promettono battaglia. Sono sette i ricorsi depositati al Tar del Lazio da singoli cittadini o comitati di scopo. Alcuni risalgono ormai a tre anni fa e il tribunale deve ancora convocare la prima udienza.

«I cittadini – accusa Gualtiero Alunni, portavoce del Comitato No Corridoio Roma-Latina – non sono mai stati coinvolti nella fase progettua-

le e oggi gli viene chiesto di pagare un prezzo elevatissimo. L'ammontare per gli espropri che verranno indennizzati è stato calcolato dal consorzio vincitore in 200 milioni di euro, troppo basso rispetto al valore reale dei terreni dove oggi hanno la loro sede anche numerose aziende agricole».

Così, dopo il "no" dei Cinquestelle capitolini, anche queste questioni potrebbero essere ridiscusse. Con un'incertezza generale sui tempi e in generale sul futuro della più grande infrastruttura mai realizzata nel Lazio.

GRIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri della Roma-Latina

€	Importo a base di gara	2,7 miliardi di euro
🕒	Durata della concessione	50 anni
📏	Lunghezza tratto "Roma-Tor de Cenci"	16 km
📏	Lunghezza tratto "Tor de Cenci-Latina"	52,3 km
🛣️	Svincoli	14
🚗	Intervallo di velocità	90 - 140 km/h
🚚	Aree di sosta	2
🏠	Caselli autostradali	2

FONTE AUTOSTRADE DEL LAZIO

Il numero di infrastrutture contestate per regione

Lombardia	53
Toscana	37
Emilia Romagna	31
Veneto	27
Lazio	24
Basilicata	23
Abruzzo	19
Campania	19
Piemonte	19
Puglia	16
Sicilia	14
Marche	13
Sardegna	12
Umbria	11
Calabria	10
Friuli V. G.	10
Trentino A. A.	9
Liguria	7
Molise	5
Valle d'Aosta	2
TOTALE	361

FONTE OSSERVATORIO NIMBY FORUM 2016

centimetri

Le prospettive. Il presidente di Federmacchine: superammortamento stabile e iperammortamento per almeno 4-5 anni se vogliamo una effettiva rivoluzione tecnologica

«Incentivi da rendere strutturali»

«Non si tratta semplicemente di inserire in azienda una o due macchine in più ma di realizzare una vera rivoluzione. E per concretizzarla serve tempo».

Il numero uno di Federmacchine Sandro Salmoiraghi è decisamente soddisfatto dell'andamento del mercato dei macchinari in Italia nei primi tre mesi dell'anno. L'aspirato arrivo dagli incentivi 4.0 sta facendo lievitare gli ordini a doppia cifra, con una accelerazione probabile nella seconda parte dell'anno dopo qualche incertezza iniziale sulle regole e sulle implica-

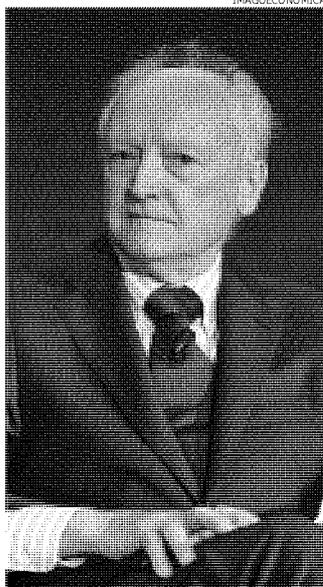
zioni fiscali, dubbi risolti con la pubblicazione di una circolare interpretativa dell'Agenzia delle Entrate.

Ma i "tempi" auspicati per la permanenza delle misure vanno ben oltre le ipotesi finora prese in considerazione dal Governo.

«I bonus - spiega l'impre-

L'AUSPICIO

«Le misure hanno portato sul mercato domestico un dinamismo che non si vedeva da tempo ma serve una visione a lungo termine»



Federmacchine. Sandro Salmoiraghi

ditore - hanno creato un dinamismo sul mercato interno che non si vedeva da tempo ma il rischio è quello di avere gli stessi risultati ottenuti in passato con l'auto: prima il boom, poi la stagnazione. L'obiettivo di Industria 4.0 è quello di far fare al sistema produttivo un salto di qualità in termini di competitività. Il punto non è quello di comprare una macchina "connessa": digitalizzare le fabbriche significa rivedere il modo di operare e per questo bisogna avere il coraggio di una visione a lungo termine. Ecco perché io credo che il superam-

mortamento vada reso strutturale mentre per l'iperammortamento servirebbe un orizzonte di 4-5 anni: bisogna dare tempo ad una macchina "zoppicante" di recuperare 10 anni in cui in termini di politica industriale e di investimenti siamo rimasti indietro».

L'altro tema rilevante è il differenziale competitivo, perché mentre l'Italia soffreva sotto i colpi della crisi altri paesi hanno investito in tecnologia di frontiera, con i costruttori italiani di robot e macchinari impegnati a rafforzare le proprie quote di export, vendendo dunque in tutto il mondo beni strumentali hi-tech.

«Ora - spiega Salmoiraghi - ci sono paesi che producono a costi più bassi e con impianti più moderni dei nostri. È uno schema che dobbiamo e possiamo ribaltare».

Dagli associati della categoria continuano ad arrivare segnali positivi, con richieste di offerta crescenti e ordini interni in progresso rilevante. Crescite che potrebbero proseguire e rafforzarsi in prospettiva. «I prossimi trimestri saranno senz'altro migliori anche perché - spiega Salmoiraghi - le ultime incertezze fiscali e normative si sono risolte solo a marzo, mesi dopo l'entrata in vigore della legge. Un ritardo che rappresenta il tipico problema italiano: il

primo soggetto a cui servirebbe un percorso di modernizzazione e che dovrebbe usare l'iperammortamento è proprio lo Stato».

La ripresa del commercio internazionale riporta comunque ottimismo tra i costruttori anche dal lato dell'export, visto in crescita nei prossimi mesi.

«A meno di cataclismi e shock il quadro è positivo - aggiunge il presidente di Federmacchine - in un contesto accomodante anche dal lato dei tassi di interesse e del cambio. È in effetti una congiuntura astrale favorevole: il che significa che o si investe adesso, oppure mai più».

L.Or.



Il caso. Per Bmr (macchine per ceramica) crescita del 58% nel primo trimestre e produzione 2017 quasi satura

Ricavi record sul mercato interno

«No, un anno così in Italia non mi era mai capitato». Per Paolo Sassi, presidente di Bmr numero uno di Acimac la spinta degli incentivi 4.0 è evidente, portando i ricavi dei primi tre mesi dell'anno realizzati in Italia a crescere di quasi 60 punti, con numerose altre trattative aperte. «Già lo scorso anno il superammortamento aveva rilanciato il mercato - spiega l'imprenditore - ma ora è evidente l'interesse per i nuovi benefici. Il portafoglio ordini del 2017 è praticamente pieno, stiamo già cominciando a ragionare sulla produzione che verrà consegnata a gennaio-febbraio 2018». Gli acquirenti sono le aziende italiane del comparto, in grado di creare

un fenomeno di domanda e offerta a chilometro zero con il settore della ceramica in Italia a poter vantare un primato invidiabile: da un lato vedel'esistenza di un

LE RICHIESTE

L'imprenditore Paolo Sassi: «Il distretto della piastrella sta accelerando in modo evidente gli investimenti in nuove tecnologie»

distretto vincente sui mercati mondiali delle piastrelle, territorio che a sua volta può contare in loco su una schiera di produttori

di macchinari posizionati sulla frontiera della tecnologia, anche in questo caso ai vertici internazionali. «Il mercato domestico - spiega Sassi - per noi nel 2017 vale circa la metà dei ricavi e quello che stiamo notando è un'accelerazione della strategia di investimenti del comparto, anche in relazione al buon andamento dei mercati di sbocco oltreconfine». La corsa di ricavi e ordini per Bmr riguarda macchinari da taglio, rettifica e lavorazioni superficiali per piastrelle, impianti per cui la domanda è in crescita anche grazie alla diffusione di nuovi mix di formati e spessori. «Le aziende ci stanno chiedendo ovviamente macchine 4.0, che già in realtà era-

no nel nostro portafoglio, ora arricchito con qualche aggiustamento nella sensoristica». Quattro anni fa l'azienda fatturava 30 milioni di euro, cifra più che raddoppiata lo scorso anno con prospettive di un ulteriore progresso a doppia cifra nel 2017. «Una crescita che asseconderemo con nuove assunzioni, superando le cento unità ed andando ad irrobustire anche il nostro ufficio tecnico. Spero che l'apparato di incentivi possa essere prorogato: per comprendere i meccanismi serve tempo. Mi aspetto, ad esempio, che dopo l'estate saranno molte le aziende a voler investire».

L.Or.

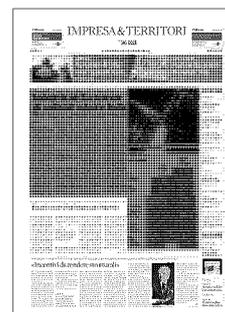
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nel primo trimestre +13% - Nel 2017 il mercato può crescere di 2,8 miliardi

Più ordini di robot in Italia con i bonus di Industria 4.0

■ Nel primo trimestre del 2017 si registra un balzo diffuso degli ordini di macchine utensili 4.0, grazie agli incentivi introdotti dal Governo. I primi dati in arrivo dalle associazioni imprenditoriali indicano una crescita media del 13% degli ordini interni di macchine in grado di dialogare per via digitale a monte e a valle del processo produttivo. Su base annua il trend vale una crescita di fatturato di 2,8 miliardi. **Orlando** ▶ pagina 13



Beni strumentali. Domanda interna in aumento del 13% nel primo trimestre

Industria 4.0 fa crescere gli ordini di robot in Italia

Nel 2017 il mercato interno può crescere di 2,8 miliardi

Luca Orlando
MILANO

«Il mercato migliore? L'Italia, senza alcun dubbio, dove cresciamo del 300%». Per Vladi Parpajola questa in effetti è una novità. Abituato a contare soprattutto sull'export, vendendo le proprie fresatrici hi-tech a colossi del calibro di Lockheed Martin, Pratt&Whitney o Tesla, il gruppo veneto Parpas vede invece ora un balzo di richieste in Italia, ordini già quadruplicati rispetto all'anno scorso (una decina di impianti) e altri 25 milioni di euro di trattative in via di finalizzazione. «Macchine rigorosamente 4.0 - chiarisce l'imprenditore - investimenti che noi stessi stiamo effettuando per restare competitivi».

Un'esperienza non isolata ma diffusa a numerosi costruttori di beni strumentali, con l'intera categoria raccolta in Federmacchine a sperimentare un balzo visibile degli ordini nazionali nel primo trimestre, grazie in particolare agli incentivi messi in campo dal Governo per i macchinari "connessi", quelli in grado di dialogare per via digitale a monte e a valle del processo produttivo.

Indicazioni confortanti per il Governo, che ha valutato in 10 miliardi aggiuntivi nel 2017 l'impatto delle misure di stimo-

lo sugli investimenti, con l'area dei beni strumentali a dover svolgere il ruolo di "locomotiva".

I primi dati in arrivo dalle associazioni per il trimestre gennaio-marzo vedono una crescita dell'attività in Italia quasi ovunque a doppia cifra: ponderando i dati per tenere conto dei diversi pesi delle categorie la crescita media è pari al 13%, situazione peraltro

LE INDICAZIONI

Proiettando per l'intero anno il trend di gennaio-marzo il consumo nazionale delle imprese Federmacchine lieviterebbe a 24 miliardi

allineata alla performance delle importazioni dei beni strumentali (+12,9% nel primo trimestre per l'area extra-Ue, +10% l'import totale del primo bimestre).

Se il trend delle commesse si dovesse tradurre in un analogo incremento del fatturato subbase annua, la spinta verso l'alto per il consumo interno (pari nel 2016 a 21,4 miliardi per l'area di Federmacchine) sarebbe pari a 2,8 miliardi di euro.

In termini relativi la performance più eclatante è nei mac-

chinari per piastrelle, in crescita (in questo caso nei ricavi) del 60%. Progressi rilevanti sono però visibili anche in comparti più robusti in termini assoluti, come le macchine utensili, dove gli ordini nazionali tra gennaio e marzo lievitano di oltre il 22% avvicinando i massimi pre-crisi.

Situazione non dissimile per i macchinari da fonderia rappresentati da Amafond (+15-20%), dove a trainare la corsa è il comparto delle leghe leggere. «In questo settore - spiega il direttore generale di Amafond Fabrizio Carmagnini - il progresso degli ordini è tra il 25 e il 30%, il che porterà senza dubbio il nostro consumo nazionale oltre quota un miliardo di euro».

In terreno positivo anche i macchinari per il packaging (+10%), così come l'area del meccanotessile (+16%) e dei macchinari per marmo (+14%); per la componentistica legata a trasmissioni e ingranaggi (Assiot) si stima una crescita 2017 nell'ordine del 4%. «Anche se - spiega il segretario generale Fabrizio Cattaneo - nell'area dei beni strumentali la domanda è decisamente più tonica, con risultati più che doppi rispetto alla media».

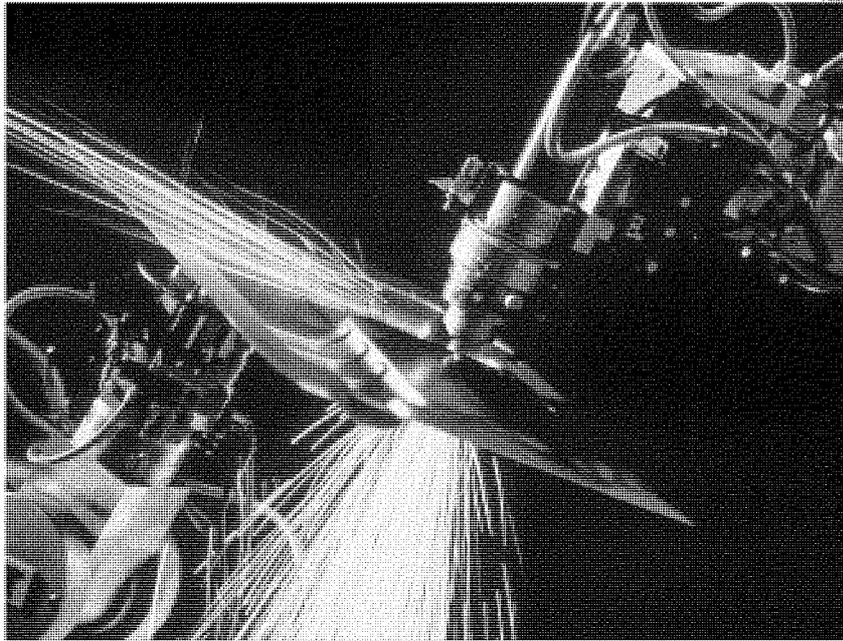
Partenza positiva anche nei macchinari per il vetro (+5% la stima), «con una probabile ac-

celerazione - conferma il presidente di Gimav Aldo Faccenda - nei prossimi trimestri, al diffondersi della conoscenza della normativa».

Anche le stime di Assofluid parlano chiaro: nella pneumatica il mercato interno lievita del 10,6% mentre nell'oleoidraulica la performance è più che doppia, con una media di settore che vede il consumo nazionale lievitare in termini di commesse del 19,3%.

Indicatori qualitativi robusti anche per le macchine grafiche, con il 61% delle imprese a vedere ordini interni in crescita rispetto allo scorso anno (il progresso medio degli ordini qui è pari all'11%), così come ottimisti (44%) sono gli imprenditori della gomma-plastica. «Il trend - spiega il presidente di Assocomplast Alessandro Grassi - è indubbiamente positivo: è lecito attendersi che i benefici del piano 4.0 si vedranno soprattutto nei prossimi mesi ma in generale tutte le misure predisposte dal Governo hanno portato una vivacità sul mercato italiano che non si osservava da tempo». L'unico segno meno è al momento quello dei macchinari per legno, anche se il calo è limitato al 3,6% e l'associazione di categoria (Acimall) si attende un rimbalzo deciso già nei prossimi mesi.

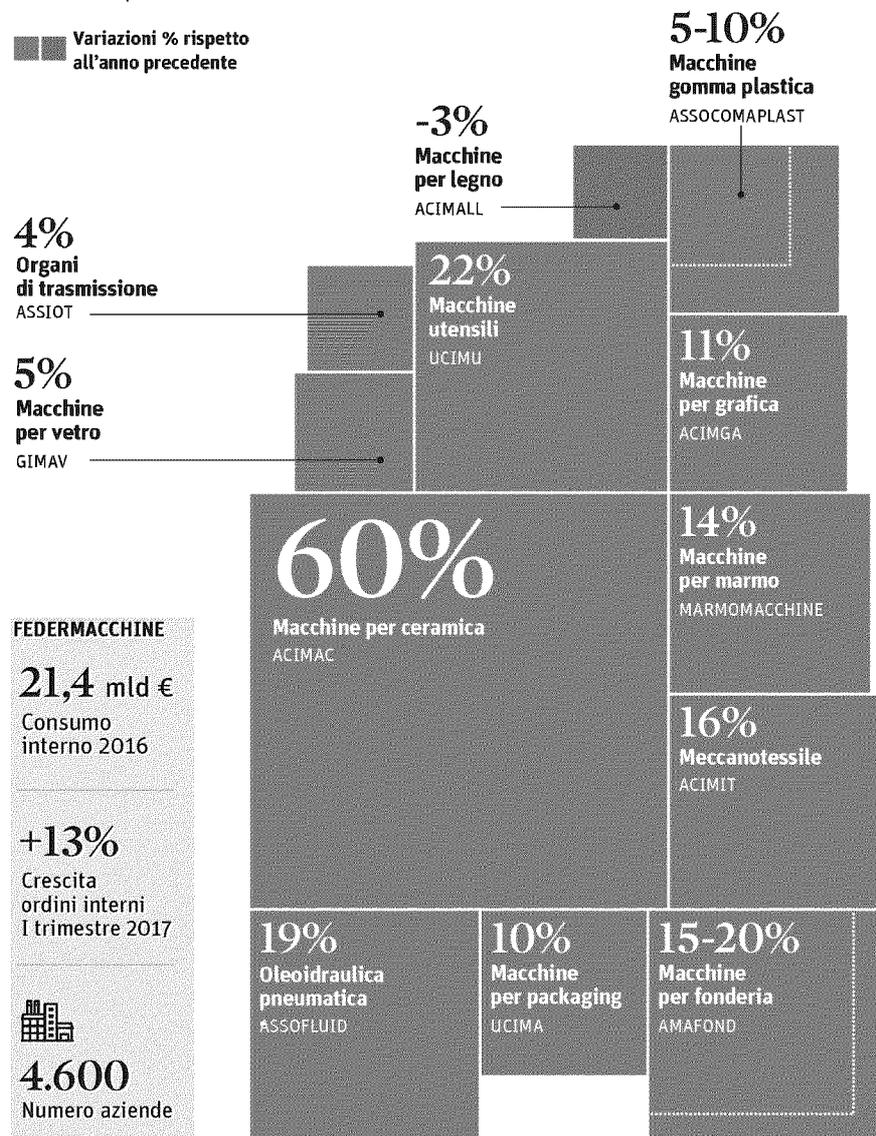
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il balzo in avanti sul mercato interno

Ordini interni primo trimestre 2017

■ Variazioni % rispetto all'anno precedente



Il confronto

Calenda-Madia e la circolare sulle lobby (che non c'è)

Marianna Madia, ministra della Pa, presenta «l'agenda trasparente degli incontri con i portatori di interesse», le lobby. Sono 60 le associazioni lobbistiche dell'«Open Government Forum» che affollano una grande sala di Palazzo Vidoni, nel cuore della Capitale. Accanto a Madia siede il ministro dello Sviluppo Economico (Mise), Carlo Calenda, che, appena nominato, nel settembre 2016, adottò per primo, in nome della trasparenza, il registro on line delle lobby: da allora sono stati registrati 764 soggetti, da Confindustria alle associazioni dei consumatori. Si tratta di tutti quelli che hanno avuto incontri con i vertici del ministero dello Sviluppo. Calenda sottolinea gli obiettivi dell'iniziativa: «Non è vero che tutti pensano all'interesse generale: gli stakeholders hanno il diritto di essere ascoltati dalla Pa, ma quando lo fanno devono essere mappati». E aggiunge, rivolto a Madia: «Fai una bella circolare per estendere a tutti i ministeri il registro...». La ministra sorride: «Il mio auspicio è estendere il registro a tutti i ministeri». Calenda insiste con garbo: «Marianna, non buttare la palla in tribuna: fai una circolare e tutti i ministeri saranno obbligati a registrare gli incontri con le lobby». Madia: «La logica della trasparenza è un dovere per chi amministra: auspicio che tutti i ministeri aderiscano...». Calenda, con dolcezza: «Vabbé, l'auspicio va bene, ma se facessi una circolare...». Tra imbarazzo e pudore, il botta e risposta finisce qui. La questione resta aperta.

Francesco Di Frischia

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Diporto. Allarme di Assomarinas sul futuro degli ormeggi per gli yacht: troppa offerta di posti barca

Porti turistici a rischio autogol

Il 40% ha problemi finanziari e i ricavi crescono la metà delle attese

Raoul de Forcade

■ Campanello d'allarme per i porti turistici italiani: il 40% ha registrato difficoltà finanziarie e la crescita del giro d'affari nel 2017, ancorché verificatasi, risulta essere la metà di quella attesa. A sottolineare una situazione tutt'altro che tranquillizzante è Roberto Perocchio, presidente di Assomarinas, compagine che raggruppa gli scali dedicati al diporto.

Nonostante il fatturato della nautica italiana nel 2016 abbia segnato una crescita del 13% e le previsioni, divulgate da Ucina Confindustria nautica, mostrino per il 2017 un ulteriore possibile aumento, compreso tra il 5 e il 10%, il quadro dipinto dal numero uno dell'associazione dei porti non è particolarmente ottimistico.

«Si percepisce - afferma Perocchio - una ripresa del giro d'affari degli scali turistici che ha avuto una certa continuità

negli ultimi anni: +3% nel 2015, +5% nel 2016 e c'è un recupero anche nel 2017. Tuttavia la nostra aspettativa per l'anno in corso era decisamente migliore. Attendevamo un +10% e invece siamo fermi a +5%. Tanto più che gli incrementi evidenziati non arrivano a compensare il -35% registrato tra 2011 e 2012». Cioè il periodo in cui il Governo Monti introdusse la tassa di possesso per le barche.

Un provvedimento che ha causato la fuga all'estero di circa 40 mila unità da diporto, un abbattimento delle tariffe e un mancato introito (secondo i calcoli di Ucina e Assomarinas) di 800 milioni, a fronte dei 15 milioni incassati.

Inoltre, prosegue Perocchio, negli ultimi anni «il 40% dei porti turistici italiani ha avuto difficoltà finanziarie legate anche al contenzioso sui canoni demaniali» e alcuni scali sono addirittura arrivati al concordato fallimentare.

Una questione nata con la Finanziaria per il 2007, che è arrivata a quintuplicare i canoni delle grandi strutture portuali destinate alla nautica da diporto. In 10 anni si sono susseguiti battaglie legali e ricorsi, fino al gennaio scorso. Quando la Corte costituzionale ha escluso l'applicabilità indifferenziata dei canoni commisurati ai valori di mercato a tutte le concessioni dei porti turistici rilasciate prima dell'entrata in vigore della disposizione esaminata, e ha rinviato la decisione finale al Consiglio di Stato e ai Tar investiti dalle controversie, delineando, al contempo, la regola alla quale dovranno attenersi.

Questo però, rileva Perocchio ha fatto passare altro tempo. Infatti, dice, «i contenuti della sentenza della Corte costituzionale saranno evidenti solo in autunno quando avranno fatto il passaggio al Consiglio di Stato».

Nel frattempo il settore è in balia di un mercato dove il diportista «è stato scottato dalla perdita di valore delle imbarcazioni. La speranza è che il Salone nautico di Genova possa fare da driver per le vendite di nuove barche».

Senza contare che proprio «nel periodo di maggior crisi della nautica - ricorda il presidente di Assomarinas - sono arrivati a compimento 20.800 posti barca che erano in costruzione, pari a 40 porti turistici. A causa di vecchi progetti rallentati, inoltre, abbiamo altri 20 mila posti barca in via di completamento». Troppi, insomma, per un mercato in cui «a fronte di 300 contratti di leasing nautico in tutta Italia, non c'è ricambio delle barche obsolete. Per avere un ricambio tale da coprire la programmazione dei porti turistici occorrerà aspettare almeno un quinquennio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I NUMERI CHIAVE

40 mila

Barche perse

La tassa di possesso per le barche introdotta dal Governo Monti tra 2011 e 2012 ha causato la fuga all'estero di circa 40 mila unità da diporto e un mancato introito (secondo i calcoli di Ucina e Assomarinas) di circa 800 milioni, a fronte di soli 15 milioni incassati.

+ 5%

Giro d'affari

Il giro d'affari dei porti turistici italiani nel 2017 ha avuto un incremento del 5%. Inferiore, però, alle aspettative degli operatori del settore che prevedevano una crescita almeno del 10%. La tassa di possesso aveva provocato una caduta di fatturato del 35%

