

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. 6 marzo 2019



EQUO COMPENSO

Italia Oggi	06/03/19	P. 1	CONSULENZE AL MINISTERO DELL'ECONOMIA GRATIS PER SEMPRE	DAMIANI MICHELE	1
-------------	----------	------	---------------------------------------------------------	-----------------	---

INDUSTRIA 4.0

Sole 24 Ore	06/03/19	P. 1	NON PIU' PERITI MA INGEGNERI DIPLOMATI	MARIOTTI ALFREDO	2
-------------	----------	------	----------------------------------------	------------------	---

ANTINCENDIO

Sole 24 Ore	06/03/19	P. 22	EDIFICI "PREGEVOLI", SLITTA L'ADEGUAMENTO ANTINCENDIO	ABATE MARIO	3
-------------	----------	-------	-------------------------------------------------------	-------------	---

COSTRUZIONI

Sole 24 Ore	06/03/19	P. 23	PER I DIFETTI DI COSTRUZIONE IL TERMINE PARTE DALLA PERIZIA	TAGLIOLINI LUANA	4
-------------	----------	-------	-------------------------------------------------------------	------------------	---

TAV

Sole 24 Ore	06/03/19	P. 16	SENZA LA TORINO-LIONE CORRIDOIO 5 A RISCHIO	CASTRONOVO VALERIO	5
-------------	----------	-------	---------------------------------------------	-----------------------	---

Sole 24 Ore	06/03/19	P. 16	L'ANALISI COSTI-BENEFICI SULLA TAV E' UNA SEMPLICE FOGLIA DI FICO	BALDASSARRI MARIO	6
-------------	----------	-------	-------------------------------------------------------------------	----------------------	---

INFRASTRUTTURE

Sole 24 Ore	06/03/19	P. 3	INFRASTRUTTURE INCLUSIVE E SOSTENIBILI COMMISSARI PER I CANTIERI FERMI	DE FORCADE RAOUL	8
-------------	----------	------	------------------------------------------------------------------------	------------------	---

IPERAMMORTAMENTO

Sole 24 Ore	06/03/19	P. 21	SCAFFALATURE 4.0, BONUS NEL 2019 CON L'INTEGRAZIONE DELLA PERIZIA	GAVELLI GIORGIO	9
-------------	----------	-------	-------------------------------------------------------------------	-----------------	---

INVESTIMENTI

Sole 24 Ore	06/03/19	P. 1	A MILANO RINASCIMENTO IMMOBILIARE DA 10 MILIARDI	DEZZA PAOLA	10
-------------	----------	------	--------------------------------------------------	-------------	----

TRASPORTI

Sole 24 Ore	06/03/19	P. 16	AIR FRANCE-KLM E GLI ESEMPI DA NON SEGUIRE	GOLDSTEIN ANDREA	14
-------------	----------	-------	--------------------------------------------	---------------------	----

VINCOLI DI LEGGE

**Consulenze
al ministero
dell'economia
gratis per sempre**

Damiani a pag. 29

Ministero vincolato dalla legge. Equo compenso senza effetti

**Consulenze al Mef
gratuite per sempre**

DI MICHELE DAMIANI

Consulenze gratis al Mef. Per sempre. Il Ministero non potrà spendere neanche un euro per retribuire la collaborazione di professionisti esterni all'amministrazione perché vincolato da limiti di legge. È questa la spiegazione, secondo quanto appreso da *ItaliaOggi*, in merito alla gratuità prevista dal bando per incarichi di consulenza pubblicato nei giorni scorsi (si veda *ItaliaOggi* del 5 marzo 2019). L'articolo 6, comma 7, del dl 78/2010 (misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica) stabilisce che a decorrere dal 2011, la spesa annua per studi e incarichi di consulenza sostenuta dalle pubbliche amministrazioni (escluse università ed enti di ricerca) non può essere superiore al 20% di quella sostenuta dalla stessa amministrazione nell'anno 2009. Lo stesso articolo aggiunge che «l'affidamento di incarichi in assenza dei presupposti di cui al presente comma costituisce illecito disciplinare e determina responsabilità erariale». Il Ministero dell'economia aveva sostenuto spese in consulenza pari a zero nell'anno in questione; ciò comporta che, dal 2010 in poi, il Mef non potrà prevedere voci di spesa aggiuntive per garantire un compenso ai consulenti selezionati.

Su queste basi il dicastero ha pubblicato l'avviso di manifestazione di interesse. Tuttavia, il bando si pone in contrasto con la norma sull'equo compenso, così come introdotta dalla legge 205/2017. Infatti, la disposizione stabilisce che i cosiddetti «clienti forti» (ban-



che, assicurazioni e Pa) debbano garantire al professionista incaricato un compenso commisurato alla quantità e alla qualità del lavoro svolto, nonché al contenuto e alle caratteristiche della prestazione, oltre che conforme ai parametri ministeriali. L'avviso richiede una consolidata e qualificata esperienza accademica e/o professionale di almeno cinque anni per adottare e/o integrare normative primarie in ambito bancario, societario e di mercato. Alte competenze, di conseguenza un'alta qualità del lavoro svolto che deve essere, per legge, remunerata.



LA PROPOSTA

NON PIÙ PERITI MA INGEGNERI DIPLOMATI

di **Alfredo Mariotti**

Gentile direttore, faccio mia la sua proposta e del dott. Eugenio Sidoli di Philip Morris Italia, pubblicata ieri dal Sole 24 Ore, su come chiamare i diplomati degli Istituti tecnici. Negli ultimi anni le nuove tecnologie e la necessità delle aziende di adeguarsi a Industria 4.0 hanno creato una maggiore discrasia fra quanto necessario alle imprese in materia di persone e quanto «prodotto» dalle istituzioni scolastiche. Tutto ciò con particolare riflesso sui produttori nazionali di beni strumentali e sulla loro clientela: il mondo del manifatturiero. Il bene strumentale è alla base dello sviluppo industriale di ogni Paese. Sue eventuali difficoltà nel restare competitivo per carenza di persone che ne sappiano accompagnare l'incremento tecnologico e organizzativo, crea negatività sull'intero sistema.

—*Continua a pagina 2*

I PERITI? INGEGNERI DIPLOMATI

di **Alfredo Mariotti**

—*Continua da pagina 1*

Perché vengono a mancare le figure professionali richieste? Perché nella cultura italiana non si è ancora riusciti a inculcare il pensiero che il lavoro in fabbrica, in particolare nella parte cosiddetta di produzione, ha una dignità e un contenuto di conoscenze almeno pari a quello svolto in altri campi aziendali di vecchia tradizione impiegatizia. Ora l'evoluzione indotta dall'applicazione di Industria 4.0 impone la presenza in fabbrica di persone con alte competenze meccaniche, meccatroniche, digitali. Tali capacità si sviluppano, oltre che nei Politecnici, solo frequentando gli Istituti tecnici, meglio ancora aggiungendovi i due

anni di studio negli Istituti tecnici superiori. Si nota però una difficoltà delle famiglie ad indirizzare i figli verso tali percorsi scolastici nonostante siano quelli che oggi offrono maggiore garanzia di occupazione.

Alla base di tale difficoltà ritengo ci sia anche, e in modo rilevante, il fatto del mancato «titolo qualificante» che certifichi il raggiungimento di un risultato scolastico. Mi domando perché non si conferisca, come avviene già in molti Paesi, il titolo di Ingegnere Diplomato a questi ragazzi, specialmente a coloro che si diplomano negli ITS.

Scommettiamo che si triplicherebbero le iscrizioni?

*Direttore Generale
Ucimu-Sistemi per produrre*

« RIPRODUZIONE RISERVATA »



SUL SOLE
24 ORE DI IERI
L'editoriale del direttore, Fabio Tamburini, sulla proposta di ribattezzare i periti industriali come digital maker, definendo così il nuovo mestiere



Edifici «pregevoli», slitta l'adeguamento antincendio

SICUREZZA

La legge di Bilancio 2019
 fissa il termine ultimo
 al 31 dicembre 2022

Mario Abate

Slittano i termini per gli adeguamenti degli edifici ministeriali pregevoli sottoposti a Scia antincendio. Lo chiarisce l'articolo 1 della legge n. 145/18 (Bilancio 2019), che nei commi 566 e 567 interviene in materia di adeguamenti antincendio sulle strutture vincolate ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al Dlgs n. 42/04, sottoposte all'obbligo di segnalazione certificata d'inizio attività ai fini antincendio (Scia antincendio) in base agli articoli 3 e 4 del Dpr 151/11.

Gli edifici pregevoli per arte e storia possono essere soggetti all'obbligo di produrre la Scia antincendio presso il competente Comando provinciale dei vigili del fuoco se ricompresi al punto 72 dell'allegato I al Dpr 151/11, il quale include gli «edifici sottoposti a tutela ai sensi del Dlgs 22 gennaio 2004, n. 42, aperti al pubblico, destinati a contenere biblioteche ed archivi, musei, gallerie, esposizioni e mostre, nonché qualsiasi altra attività contenuta nel presente Allegato».

Per gli adeguamenti antincendio si faceva in precedenza riferimento a quanto disposto dal Dm 569/92 e dal Dpr n. 418/95, nonché ad altre specifiche norme direttamente riferibili alle attività svolte negli edifici in questione. Come detto, la legge 145/18 di fatto stabilisce ora una proroga agli adeguamenti: il comma 566 prevede, infatti, che entro il 2 marzo 2019 il ministero per i Beni e le Attività culturali provveda all'individuazione di tutte le sedi ministeriali, vincolate ai sensi Dlgs

42/04, soggette ai controlli di prevenzione degli incendi. Dal 2 marzo, poi, entro altri 60 giorni il ministero dell'Interno, di concerto con i ministri dei Beni e le Attività culturali e dell'Economia e Finanze, dovrà emanare uno o più decreti riportanti le modalità e i tempi di adeguamento antincendio degli edifici ministeriali vincolati soggetti ad obbligo di Scia antincendio, individuati dal ministero per le Attività culturali.

In ogni caso il termine ultimo per gli adeguamenti antincendio di tali edifici è fissato fin d'ora dalla legge 145 al 31 dicembre 2022: i decreti di attuazione, pertanto, non potranno superare tale scadenza nella pianificazione degli adeguamenti.

Dal 1° gennaio 2019 occorre attendere, quindi, l'individuazione delle sedi soggette ai controlli amministrativi antincendio dei vigili del fuoco e, a seguire, la definizione dei nuovi criteri e tempi di adeguamento antincendio, previa emanazione dei previsti decreti ministeriali. In questo contesto, visti che i tempi tecnici necessari sia per l'identificazione degli edifici ministeriali pregevoli per arte e storia, sia per la predisposizione dei relativi decreti, non sono propriamente immediati è ragionevole immaginare uno slittamento rispetto agli stretti termini previsti dalla legge.

In ogni caso, oltre il 31 dicembre 2022 la mancanza degli adeguamenti antincendio previsti per gli edifici ministeriali ricadenti al punto 72 dell'allegato I al Dpr 151/2011 sarebbe nuovamente contestabile.

Si chiarisce, infine, che nelle strutture anzidette rimangono sempre da porre in essere gli adempimenti gestionali di sicurezza antincendio previsti dal Dlgs 81/08, inerente la sicurezza dei luoghi di lavoro, evidentemente non prorogati dalla norma recentemente emanata.

RIPRODUZIONE RISERVATA



Per i difetti di costruzione il termine parte dalla perizia

IN CONDOMINIO

L'anno per la denuncia non decorre dal giorno dell'assemblea

Luana Tagliolini

Il termine di un anno per la denuncia del pericolo di rovina o di gravi difetti nella costruzione di un immobile, previsto dall'articolo 1669 del Codice civile a pena di decadenza dall'azione di responsabilità contro l'appaltatore, decorre dal giorno in cui il committente consegue una sicura conoscenza dei difetti e delle loro cause, e non dalla data del dibattito assembleare.

Tale principio è stato enunciato di recente dalla Corte di cassazione (ordinanza 3674/2019) che ha affrontato il problema dell'identificazione degli elementi conoscitivi necessari

ai fini della scoperta dei vizi e dal cui rilevamento decorrono i termini di decadenza annuale e quello decennale di prescrizione previsti dall'articolo 1669 citato.

L'articolo 1669 del Codice civile stabilisce che i vizi di costruzione o per difetto di immobili o cose destinate a lunga durata manifestati entro i 10 anni dal compimento devono essere denunciati dal committente entro un anno dalla scoperta e il diritto al risarcimento si prescrive entro un anno dalla denuncia.

Con la recente ordinanza la suprema Corte ha cassato con rinvio la sentenza della Corte d'Appello con la quale, quest'ultima, aveva rigettato la domanda del condominio e dei proprietari delle unità immobiliari volta a richiedere il risarcimento dei danni alle parti comuni e alle proprietà esclusive per i gravi difetti derivanti dall'esecuzione dei lavori di costruzione dell'edificio perché ritenuto, il diritto, prescritto.

La Corte territoriale aveva stabilito che il termine di prescrizione annuale era cominciato a decorrere dalla data della lettera con cui l'amministratore aveva denunciato i gravi difetti di cui avevano discusso i condomini in assemblea (2007) assumendo, solo allora, la consapevolezza della gravità dei danni.

Per la stessa Corte d'appello, quindi, l'azione era iniziata quasi sette anni dopo la scoperta dei vizi la quale non poteva ritenersi avvenuta con la perizia tecnica (2013) considerata un "mero espediente" per superare l'eccezione di prescrizione.

Di contrario avviso la Corte di cassazione, che ha premesso che per far sorgere la responsabilità dell'appaltatore nei confronti del committente è necessario che quest'ultimo abbia una sicura conoscenza dei difetti e delle loro cause.

Dal giorno in cui il committente consegue tale sicura conoscenza dei vizi decorre il termine di un anno

per effettuare la denuncia del pericolo di rovina o di gravi difetti nella costruzione di un immobile, previsto dall'articolo 1669 del Codice civile a pena di decadenza.

Tale termine può essere postergato all'esito degli accertamenti tecnici che si rendano necessari per comprendere la gravità dei vizi e stabilire il corretto collegamento causale.

Per i supremi giudici, pertanto, la corte di merito aveva errato perché aveva ritenuto la perizia tecnica un "espediente" per aggirare la prescrizione valorizzando, invece, oltre misura il dibattito assembleare fino a considerarlo come momento della scoperta dei difetti senza considerare che manifestazioni di scarsa rilevanza, dibattite e semplici sospetti non costituiscono "un apprezzabile grado di conoscenza della gravità" dei difetti nell'esecuzione dell'opera che è, invece, necessario per far sorgere la responsabilità in capo all'appaltatore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SENZA LA TORINO-LIONE CORRIDOIO 5 A RISCHIO

di **Valerio Castronovo**

Dopo che la mozione dei Cinquestelle e della Lega alla Camera, nella quale si dichiarava di voler "ridiscutere integralmente il progetto della Tav", ha riportato indietro le cose al Contratto di Governo firmato nove mesi fa, è stato annunciato che il vertice in atto a Palazzo Chigi sulla *vexata quaestio* si concluderà venerdì prossimo. In tempo affinché i consiglieri italiani del consorzio italo-francese Telt, per non perdere la *tranche* di 300 milioni di contributi europei in scadenza l'11 marzo, possano dare il via ai bandi per l'appalto del tunnel di base. Una sorta, insomma, di *escamotage* di corto respiro.

Per il resto c'è da chiedersi in base a quale genere di compromesso fra grillini e leghisti, in serrata competizione reciproca da sempre, potrebbe venir sciolto il rebus della Torino-Lione: tanto distanti sono le loro rispettive posizioni ma convergenti nel contempo le intenzioni espresse ripetutamente da Matteo Salvini e Luigi Di Maio di voler procedere, più o meno d'amore e d'accordo, per l'intero corso della legislatura.

Stando alle dichiarazioni del presidente del Consiglio, la decisione del governo terrà conto sia di una «ratio tecnica» che di una «ratio politica». Ma se, per la prima, ci si è affidati alla nota analisi costi-benefici della Commissione insediata dal ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, non si comprende cosa di diverso possa uscire dal negoziato in corso; per la seconda pro-

spettiva, si tratta di vedere se effettivamente (come ha assicurato il premier Giuseppe Conte) la soluzione finale o interlocutoria (in quanto c'è di mezzo pur sempre un trattato italo-francese e un impegno con la Ue) corrisponderà in pieno all'interesse nazionale.

Di certo, quel che risulta intanto evidente è l'impatto negativo determinato dal congelamento della Tav, in quanto sono rimasti bloccati anche i progetti (alcuni dei quali già parzialmente attivati e altri in procinto di divenirlo) relativi alle linee ferroviarie ad alta velocità, complementari al tratto transalpino, previsti lungo la traiettoria da Nord-Est a Nord-Ovest. Si spiega pertanto non solo lo sconcerto degli ambienti imprenditoriali e dell'opinione pubblica ma anche l'insofferenza di Bruxelles per i continui tentennamenti dell'Italia sul compimento del Corridoio mediterraneo. Ciò che potrebbe indurre la Commissione a un ripensamento in merito alla risoluzione assunta a suo tempo a favore del suo passaggio al di sotto delle Alpi.

A ogni modo, indipendentemente da questo rischio ancorché incombente (in aggiunta a quello di dover provvedere alla restituzione dei fondi stanziati dalla Ue e ad altri risarcimenti), è di fatto in gioco un complesso di investimenti e di attività produttive di notevole portata che, in quanto tale, non può subire ulteriori ritardi a causa di un groviglio di motivi politici strumentali. Per di più, questi intralci alimentano la diffidenza del governo di Parigi, dato che sul fronte francese i lavori procedono a ritmo spedito.

Sono perciò più che comprensibili le forti preoccupazioni di tutte le organizzazioni datoriali e di

quelle sindacali per i contraccolpi dovuti allo stop delle opere in cantiere e in agenda nei territori interessati alla realizzazione di un'infrastruttura strategica come quella che attraversa l'intera Pianura Padana e interessa le sue varie propaggini. Un'opera in grado, oltretutto, di mobilitare sia una notevole entità di risorse sia l'apporto di rilevanti competenze a livello tecnologico e di assicurare inoltre decine di migliaia di posti di lavoro.

Qualora non si desse piena attuazione al percorso italiano del Corridoio 5 nella sua interezza, si finirebbe per azzoppare gran parte dell'economia del Nord, i cui movimenti commerciali hanno bisogno di rapidi collegamenti con l'Europa: ossia per lesionare la nostra principale locomotiva e, per giunta, in una fase recessiva che per l'Italia si preannuncia (in base a un insieme di previsioni attendibili) particolarmente impervia.

È sorprendente che i pentastellati non si rendano conto delle inevitabili pesanti ricadute che un blocco della Tav avrebbe anche sulle aree più deboli del Paese, quelle che essi si ripromettono di soccorrere col reddito di cittadinanza. E ciò per via delle molteplici interrelazioni esistenti, nell'ambito del sistema economico nazionale, fra le due parti della Penisola sia sul versante produttivo che su quello logistico.

D'altro canto, la prospettiva alternativa da loro enunciata di dar corso a investimenti pubblici per il miglioramento delle linee di comunicazione e lo sviluppo di altre infrastrutture territoriali nel Centro-Sud, non si basa su adeguati progetti finanziari e operativi già debitamente messi a punto e concertati con le amministrazioni locali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

5

CORRIDOIO
 È l'asse ferroviario e autostradale che collega Barcellona a Kiev per un tragitto di circa 1.600 chilometri.

LE IMPRESE ITALIANE HANNO BISOGNO DI COLLEGAMENTI RAPIDI CON TUTTA L'EUROPA

L'ANALISI COSTI-BENEFICI SULLA TAV E' UNA SEMPLICE FOGLIA DI FICO

di **Mario Baldassarri**

Il ministro Toninelli ha annunciato una ulteriore valutazione sulla Tav Torino-Lione che però, dice lui, non avrà elementi "scientifici".

A ben vedere, però, è proprio la relazione della commissione Ponti che non ha alcun elemento di scientificità. E la mozione approvata dalla maggioranza pochi giorni fa dimostra che ormai tutto va rinviato a fine maggio e quell'analisi era, ed è, una semplice foglia di fico basata su numeri al lotto.

Infatti, nell'analisi costi-benefici sulle grandi infrastrutture si sa perfettamente che il primo nodo è che "l'offerta crea la domanda". È infatti impossibile "calcolare" quale sia la domanda futura di quel tipo di servizi quando non c'è ancora quello specifico tipo di offerta.

Il ricorso al solo "spostamento" della domanda da un tipo di offerta all'altra è una mera assunzione soggettiva, se non una vera mistificazione.

Con questo criterio, l'Italia non avrebbe mai dovuto fare, oltre un secolo fa, la rete ferroviaria e la rete elettrica nazionali, né avremmo mai realizzato l'Autostrada del Sole e l'intera rete autostradale. Semmai l'errore è stato quello di fermarsi, lasciando pezzi rilevanti del Paese senza collegamenti moderni, in gran parte il Sud, le isole e le trasversali appenniniche.

Questo è vero anche per altre parti del mondo. Quarant'anni fa i giapponesi non avrebbero mai fatto lo *shinkansen* tra Tokyo e Osaka. Né oggi la Cina dovrebbe fare tutti i collegamenti ferroviari veloci che nei prossimi 20 anni ne faranno la più vasta rete al mondo di supertreni.

Ciò detto, leggiamo attentamente le 69 pagine della Relazione Ponti. Il primo aspetto di "non scientificità" è che si parte dalle valutazioni precedenti del 2000 e del 2011 per sostenere che, vista la pesante crisi di questi ultimi dieci anni, tutte le previsioni di traffico vanno «riviste e ridimensionate». Questo significa proiettare, senza colpo ferire, ai

prossimi cinquant'anni una crescita del Paese tra lo zero e l'1% senza capire che la nostra crescita potenziale può e deve essere sostenuta proprio dal lato dell'offerta e cioè realizzando *in primis* le infrastrutture che aumentano la produttività totale dei fattori. Inoltre, anche ammesso che si debba procedere al taglio di dette previsioni, non lo si può fare come nella Relazione quando si ipotizza lo «scenario realistico».

In tale scenario si dimezzano i flussi di merce attratti dal modo stradale, presupponendo che la modifica modale sia limitata entro i 500 chilometri in territorio italiano e francese, che non si verifichi per le tratte periferiche della Slovenia e dimenticando che la Torino-Lione è parte essenziale del corridoio europeo che va da Lisbona a Kiev. Se noi non la facciamo lì, la faranno francesi e tedeschi al di là delle Alpi.

Poi si ipotizza che il traffico di merci e di persone cresca dell'1,5% per tutti i prossimi decenni e non del 2,5% come valutato in precedenza.

Infine si presuppone che per il segmento di lunga percorrenza la domanda generata sia pari al 50% di quella esistente e non del 218% previsto in precedenza e quella dei passeggeri regionali sia del 25% invece del 50 per cento.

Ora, i "numeri" delle precedenti analisi potevano e possono essere anche sbagliati. Ma per cambiarli occorrono dimostrazioni basate su analisi economico-statistiche elaborate su basi scientifiche. Non bastano asserzioni senza facoltà di controprova.

Poi ci sono due aspetti a dir poco esilaranti. Il primo è che si calcola tra i "costi" la perdita dei pedaggi che subirebbero i gestori autostradali! È come se per valutare la rete dell'alta velocità avessimo dovuto calcolare le perdite causate ad Alitalia.

Il secondo è che si calcola la perdita del gettito delle accise per lo Stato a seguito dei minori consumi di carburanti. Ma allora perché non calcolare anche la perdita dei guadagni delle compagnie petrolifere e dei benzinai per il minore consumo di benzina e gasolio?

Infine c'è un aspetto che il mio ma-

estro Franco Modigliani avrebbe definito «madornale errore».

Si tratta del tasso sociale di sconto, cioè il tasso di interesse applicato a tutti i flussi di costi e benefici misurati per quarant'anni (perché non 50 o 60?). È stato scelto il 3 per cento.

Ebbene, sessant'anni fa un altro mio grande maestro, Robert Solow, ha definito un teorema: se il tasso di interesse supera il tasso di crescita dell'economia, il debito pubblico è «insolvibile», poiché cresce più del Pil e il suo rapporto è destinato ad aumentare verso... l'infinito!

Ne deriva che la Relazione "dice" implicitamente che tutti i debiti pubblici europei, non solo quello italiano, sono oggi insostenibili. Infatti non c'è nessuna economia europea che possa avere una crescita a più del 3% per tutti i prossimi cinquant'anni e tale da fronteggiare un tasso di interesse al 3 per cento.

Per di più, se il tasso di interesse è al 3% e la crescita all'1%, significa che dire che i benefici delle future generazioni "valgono" il 2% in meno rispetto alla attuale generazione. Per quarant'anni, significa che i futuri cittadini valgono "meno" rispetto a noi di oltre l'80 per cento.

In realtà il tasso sociale di sconto, normalmente applicato nella storia, è sempre stato molto più basso, tra lo zero e l'1 per cento.

Sulla base di questi errori ed arbitrarietà, la Relazione dice che "quest'opera non s'ha da fare" perché il Valore attuale netto economico è negativo e pari a circa -7 miliardi di euro.

Ora, anche mantenendo tutti i numeri arbitrari della Relazione e limitandosi a "correggere" gli evidenti errori (mancato pedaggio delle società autostradali, mancato gettito delle accise per lo Stato e un tasso di sconto normale all'1%), quel risultato finale negativo diventerebbe per incanto un valore positivo pari a +8 miliardi. Certamente, l'analisi costi benefici è una valutazione molto difficile da fare "scientificamente". Quella presentata sulla Tav Torino-Lione non è certamente una analisi scientificamente basata. Per l'appunto, è solo una poco credibile foglia di fico.

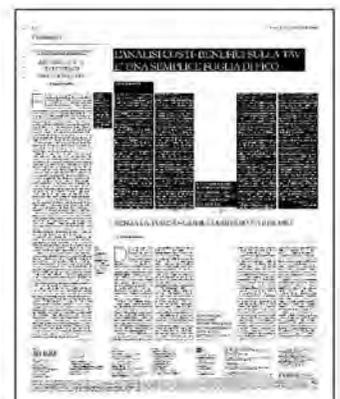
Presidente del centro studi
Economia reale

LA COMMISSIONE PONTI HA SCELTO DEI CRITERI CON CUI NON AVREMMO FATTO NEPPURE L'AUTOSOLE

3%

TASSO SOCIALE DI SCONTO

A tanto ammonta quello applicato da Marco Ponti e i suoi colleghi ai flussi di costi e benefici della Tav, una percentuale insolitamente alta per questo tipo di analisi.



IL CONVEGNO CONFINDUSTRIA A GENOVA

Infrastrutture inclusive e sostenibili Commissari per i cantieri fermi

Il viceministro Rixi: «La Tav va realizzata, non bisogna perdere i 300 milioni»

Raoul de Forcade

GENOVA

Le grandi opere vanno fatte ma puntando, per la loro realizzazione, sulla sostenibilità. È il leitmotiv che ha accompagnato interventi e tavole rotonde del convegno *Sostenibilità del sistema infrastrutturale*, organizzato ieri a Genova da Confindustria. Meeting durante il quale il viceministro delle Infrastrutture, Edoardo Rixi, ha affermato che «la Tav va fatta», magari chiedendo all'Ue 500 milioni in più; mentre il presidente degli industriali, Vincenzo Boccia, ha lanciato l'idea di prendere spunto dal modello Genova per accelerare, in tutto il Paese, la realizzazione delle infrastrutture. E, per agevolare il tutto, un ruolo di primo piano, ha ricordato l'ad di Leonardo, Alessandro Profumo, può averlo la tecnologia. L'incontro è stato anche, come ha ricordato Rossana Revello, presidente *corporate social responsibility* di Confindustria, la nona tappa del *road show* di presentazione del Manifesto per la responsabilità sociale dell'associazione.

Genova, è emerso con chiarezza nel convegno, sta diventando sempre più, dopo il crollo del viadotto Morandi e il percorso per costruire un nuovo ponte, la città simbolo del sistema infrastrutturale italiano.

«Continuiamo a riferirci - ha detto, aprendo il convegno, Giovanni Mondini, presidente di Confindustria Genova - alle infrastrutture di cui la città, e l'Italia, hanno bisogno con il termine "grandi opere", cosa che però spaventa sempre qualcuno. Forse dovremmo iniziare a chiamarle "opere necessarie", perché è questo che sono. Genova è il posto giusto per parlare di sostenibilità delle in-

frastrutture: sono in programma investimenti vicini ai 15 miliardi sul nostro territorio, e grazie al decreto Genova ci saranno deroghe speciali per facilitare gli interventi. È un'occasione storica, che però non può prescindere dal tema della sostenibilità di infrastrutture come la Gronda genovese di Ponente o l'ultimo miglio ferroviario. Dobbiamo dimostrare che questi interventi si possono fare senza creare problemi».

A supporto di questa posizione, e di altre su questa linea, ad esempio quelle del commissario straordinario per la ricostruzione del Morandi, Marco Bucci, e del governatore ligure, Giovanni Toti, che hanno posto anche l'attenzione sulla necessità di terminare le opere velocemente, Boccia ha lanciato la sua proposta. «In Italia - ha detto - non c'è mai stata sensibilità sulla questione temporale delle infrastrutture, cioè sui tempi che impieghiamo per realizzarle. Dovremmo sederci a un tavolo per normalizzare i tempi ma se il mo-

L'IMPATTO DELLA TAV

Le risorse

Il viceministro delle Infrastrutture, Edoardo Rixi, ha affermato che «la Tav va fatta, non bisogna perdere i 300 milioni» di finanziamenti Ue, anzi, «si possono chiedere 500 milioni in più e su questo ci potrebbe essere la disponibilità della commissione Ue ad accettare».

I posti di lavoro

Il presidente di Confindustria Vincenzo Boccia ha sottolineato: «Se priorità del Paese sono lavoro e occupazione, la sola attivazione di tutti i cantieri Tav, lo ha certificato uno studio della Bocconi, creerebbe somila posti di lavoro»

dello Genova ci fa capire che possiamo renderli veloci immediatamente, usiamo questo modello per tutto il Paese. E consideriamo le infrastrutture centrali, «senza aspettare un altro trauma per fare un altro commissario. Genova insegna che il trauma si può superare e diventa un messaggio dell'Italia all'Europa e al mondo. L'esempio della ricostruzione del ponte dev'essere il simbolo di un Paese che sa reagire, che sa immaginare e realizzare il proprio futuro».

Inoltre, ha sottolineato Boccia, «se priorità del Paese sono lavoro e occupazione, la sola attivazione di tutti i cantieri Tav, lo ha certificato uno studio della Bocconi, creerebbe 50 mila posti di lavoro». E il tema della Torino-Lione è stato al centro delle riflessioni di Rixi. «La Tav - ha affermato - va realizzata, non bisogna perdere i 300 milioni» di finanziamenti Ue, anzi, «si possono chiedere 500 milioni in più e su questo ci potrebbe essere la disponibilità della commissione Ue ad accettare. Bisogna superare qualsiasi dinamica a livello di partito e pensare di lavorare per il bene del Paese».

Il progresso tecnologico, peraltro, deve supportare la sostenibilità delle opere. «Dobbiamo capire - ha chiosato Profumo - come mettere al servizio del sistema nazionale delle infrastrutture le nostre tecnologie. Su questo Leonardo sta lavorando. Stiamo ragionando su come utilizzarle nei processi di monitoraggio e negli interventi di emergenza. Siamo in grado di raccogliere un'enorme mole di dati su ogni singola infrastruttura. Il problema è poi trasformare tutto questo in informazioni utilizzabili».

E su questo filone, ieri Leonardo e Rina, azienda di certificazione e servizi a supporto dell'ingegneria, hanno sottoscritto un accordo per una collaborazione sul monitoraggio strutturale delle infrastrutture critiche, facendo leva sulle rispettive competenze e tecnologie.

RIPRODUZIONE RISERVATA

Scaffalature 4.0, bonus nel 2019 con l'integrazione della perizia

IPERAMMORTAMENTO

Con la recente circolare del Mise la via d'uscita per i documenti già redatti

Il Dl Semplificazioni ha allargato l'agevolazione sui magazzini automatizzati

Giorgio Gavelli

Il giuramento della perizia (indipendentemente dalla data di consegna di tale documento all'impresa) consente (in presenza di tutti gli altri requisiti richiesti) di iniziare a stanziare l'iperammortamento. Questo principio - esplicitato dal ministero dello Sviluppo economico con la circolare n. 48610/2019 (si veda il Sole 24 Ore del 2 marzo) - è importante non solo per diradare alcune perplessità sorte a seguito di precedenti interventi di prassi, ma aiuta ad affrontare una questione che si sta presentando sia per gli investimenti nel settore sanitario di cui si è occupata la circolare sia per i magazzini cosiddetti "autoportanti" di cui si è recentemente occupato il legislatore in sede di conversione del decreto Semplificazioni (Dl 135/2018). Vediamo perché.

Premesso che la norma (articolo 1, comma 11, della legge 232/2016) prevede che per fruire del beneficio l'impresa «è tenuta a produrre» una documentazione qualificata dallo stesso legislatore, tanto i chiarimenti dell'agenzia delle Entrate (circolare n. 4/E/2017, par. 6.3, risoluzione n. 27/E/2018) quanto quelli del Mise (circolare n. 547750/2017 e n. 177355/2018) subordinavano il bonus all'acquisizione da parte dell'impresa, entro la data di chiusura del periodo d'imposta, della perizia giurata o dell'attestato di conformità o della dichiarazione del legale rappre-

sentante (autocertificazione), potendo far intendere che, in caso contrario, l'iperammortamento slittasse all'anno successivo.

A questa impostazione si era obiettato (si veda il Sole 24 Ore dell'11 giugno 2018) che quando la data di «venuta ad esistenza» della documentazione è incontrovertibile (giuramento della perizia presso Tribunale o pubblico ufficiale o giudice di pace) pareva del tutto fuori luogo richiedere un adempimento ulteriore al fine di stabilire la decorrenza temporale del beneficio. Sarebbe stato, infatti, del tutto paradossale che, in presenza di una perizia giurata il 30 dicembre 2018 e consegnata all'impresa il 10 gennaio 2019, per il 2018 ci si fosse dovuti rassegnare ad applicare il solo superammortamento, rin-

I PUNTI CHIAVE

1. L'applicazione del bonus

I magazzini automatizzati interconnessi ai sistemi gestionali di fabbrica fanno parte, in quanto «beni strumentali il cui funzionamento è controllato da sistemi computerizzati o gestito tramite opportuni sensori e azionamenti», dei beni oggetto di iperammortamento

2. Il limite

Per essi, la risoluzione n. 62/E/2018 delle Entrate aveva affermato che il costo agevolabile era costituito dalle sole componenti impiantistiche non comprese nella determinazione della rendita, escludendo, ad esempio, le scaffalature

3. L'estensione

Il Dl 135/2018 ha stabilito che l'importo agevolabile «si intende

viando l'iperammortamento al 2019. In questo senso, la circolare Mise del 1° marzo scorso sistema le cose, chiarendo definitivamente che «ai fini della decorrenza degli effetti dell'iperammortamento è sufficiente che entro la data di chiusura del periodo d'imposta si proceda al giuramento della perizia medesima, non essendo necessario dimostrare in altri modi la data certa di acquisizione da parte dell'impresa». Ma la circolare fa un'altra affermazione importante, facendo salve le perizie già redatte anteriormente alla pubblicazione della circolare e contenenti criteri di classificazione diversi da quelli in essa indicati, a meno che tale differente classificazione «non rifletta anche una diversa assunzione di elementi o profili sostanziali non coerenti con

comprensivo anche del costo attribuibile alla scaffalatura asservita dagli impianti automatici di movimentazione», ferma restando «la rilevanza di detta scaffalatura ai fini della determinazione della rendita catastale, in quanto elemento costruttivo dell'intero fabbricato»

4. Integrazione necessaria

Le perizie/dichiarazioni sostitutive asseverate o redatte prima della pubblicazione della norma di cui al punto precedente non hanno preso in esame gli elementi esclusi dall'Agenzia. È opportuna una integrazione della documentazione, che non deve avere effetto sulla decorrenza dell'iperammortamento, che resta quella dell'asseverazione della originaria perizia o della redazione della originaria autocertificazione

i chiarimenti contenuti» nella circolare medesima.

La questione assume notevole rilevanza con riferimento ai magazzini automatizzati "autoportanti" interconnessi, per i quali, ai sensi dell'articolo 3-quater, comma 4, del Dl 135/2018 (introdotto in sede di conversione in legge) l'importo agevolabile «si intende comprensivo anche del costo attribuibile alla scaffalatura asservita dagli impianti automatici di movimentazione», ferma restando «la rilevanza di detta scaffalatura ai fini della determinazione della rendita catastale, in quanto elemento costruttivo dell'intero fabbricato». Con questa norma interpretativa si supera la posizione restrittiva assunta dall'Agenzia con la risoluzione 62/E/2018, ma è evidente che le perizie (o le certificazioni sostitutive per gli investimenti non superiori a 500mila euro) redatte prima della modifica hanno presumibilmente escluso questa parte dell'investimento.

Appare opportuno, in questa particolare ipotesi, consentire alle aziende interessate di integrare nel 2019 la documentazione predisposta, nella quale andare "solamente" a descrivere il bene e la riconducibilità all'elenco dei beni agevolabili, in quanto l'interconnessione è già stata attestata entro il 2018. Fermo restando che tale integrazione non avrà l'effetto di ritardare la fruizione dell'iperammortamento, il quale decorrerà, anche per l'importo relativo al costo della scaffalatura, dal periodo d'imposta in cui è stata asseverata l'originaria perizia o redatta l'originaria dichiarazione sostitutiva. In proposito, risultando alquanto oneroso per le imprese dover ricorrere ad un'ulteriore perizia, la stessa dovrebbe restare una facoltà (ad esempio per importi di investimento superiori a 500mila euro). Una conferma in tal senso da parte delle Entrate (o del Mise) renderebbe più serene le imprese interessate.

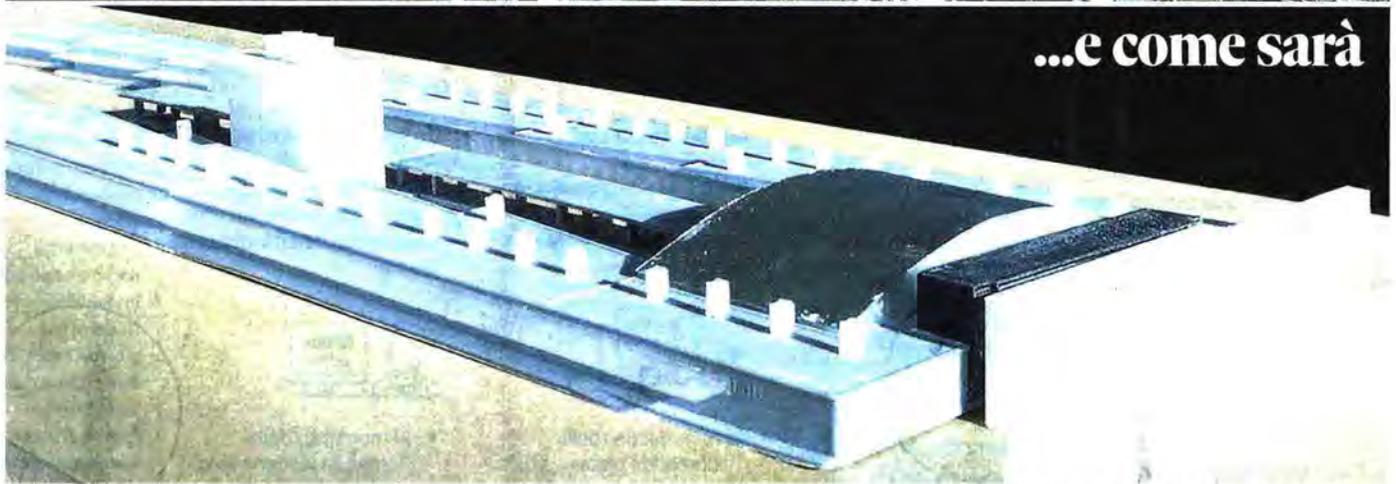
© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA CITTÀ CAMBIERÀ VOLTO. IL CASO DELLO SCALO FARINI

COURTESY STEFANO TOPUNTOLI



Com'è oggi...



...e come sarà

Investimenti record. Nella foto in alto, di Stefano Topuntoli, l'ex scalo Fs Farini di Milano, che ospiterà il Campus dell'Accademia di Brera (qui sopra, il plastico)

A Milano rinascimento immobiliare da 10 miliardi

Nei prossimi dieci anni Milano sarà teatro di grandi operazioni immobiliari destinate a mutare profondamente il tessuto urbano della città. Si stima che entro il 2029 il rinascimento immobiliare milanese attiverà investimenti per oltre 10 miliardi di euro. Tra i progetti simbolo la nascita di Brera 2 presso l'ex scalo ferroviario Farini. **Dezza e Mancini** — a pag. 9

INCHIESTA

Immobiliare. Assimpredile-Ance: «Nei prossimi anni la città cambierà volto. La liquidità disponibile è record»

Il Rinascimento di Milano: piani d'investimento per 10 miliardi

Paola Dezza

MILANO

Proiettata nella top five di un investitore del calibro di Hines, saprà Milano mantenere le aspettative? Tra gli ottimisti che rispondono sì con fiducia e, invece, le Cassandre che ricordano le variabili esogene - dalla geopolitica alla recessione - che potrebbero minare il futuro, la percezione del balzo che il capoluogo lombardo è pronto a fare, e in parte sta già facendo, si ha contando sul terreno i progetti di riqualificazione immobiliare e di sviluppo in corso o in fase di avvio.

Il colosso Usa Hines ha deciso di scommettere sulla città e nella nuova strategia appena inaugurata e che anticipa al Sole24Ore, pianificazione che valuta i grandi centri urbani sui quali investire piuttosto che le Nazioni, Milano è al quinto posto della classifica europea, preceduta da Londra, Parigi, Berlino e Dublino.

«Milano è al 15esimo posto nel mondo, tra le 20 città più interessanti», spiega Mario Abbadessa, country manager di Hines in Italia. «In questi centri abbiamo deciso di più che raddoppiare la nostra esposizione. A Milano, dove oggi abbiamo investito poco meno di 1,5 miliardi di euro, investiremo altri tre miliardi entro il 2021». Nel mondo Hines vuole aumentare l'asset under management dagli attuali 110 fino a 150 miliardi nei prossimi cinque anni.

Perché la città all'ombra della Madonna piace agli investitori esteri? «Il mercato è attrattivo perché decorrelato dall'economia del Paese - dice ancora Abbadessa -. La disoccupazione è più bassa che nel resto d'Italia e la ricchezza

del singolo è elevata. Non solo. Lo stock del prodotto immobiliare è inferiore alla domanda. Una opportunità per noi che siamo sviluppatori».

A Milano dopo una prima fase di scommesse opportunistiche su prodotti immobiliari a sconto in coda alla crisi del real estate, è seguita la riscoperta prima dei "core" asset (edifici a reddito) e poi del value added (immobili da riqualificare) e adesso si torna allo sviluppo. Grandi operazioni che riguarderanno riqualificazioni urbane in diverse aree della città. Alcune ancora da definire sulla carta. Come Milanosesto, un'area da 1,4 milioni di mq (un milione di Slp, superficie lorda di pavimento) nei quali Hines sarà coinvolta come coordinatore dei lavori una volta definita l'uscita di Davide Bizzi (in trattativa con Intesa Sanpaolo che del progetto è il principale finanziatore), fino alla zona sud, attorno all'ex Scalo di Porta Romana. Qui Covivio porta avanti i lavori del centro direzionale Symbiosis, è in atto la gara per aggiudicarsi l'ex sede di Boehringer e arriverà uno studentato nell'ex consorzio agrario. Covivio, inoltre, lavora in cordata con Prada per partecipare al bando dello Scalo.

Lo scorso anno a Milano sono stati investiti 2,8 miliardi secondo Rca (Real capital analytics), nel 2017 erano stati circa 4,3 miliardi. Si stima che nei prossimi cinque anni gli investimenti cambieranno il volto a quasi quattro milioni di mq di aree. Secondo Scenari Immobiliari da qui al 2024 le principali trasformazioni urbane già avviate riverseranno sul mercato immobiliare una superficie complessiva di 730 mila mq per il valore di circa 2,4 miliardi di euro, concentrati nel direzionale e commerciale (29%). Sempre secondo

Scenari Immobiliari da oggi al 2029 saranno realizzati nuovi progetti per un valore complessivo di 5,5 miliardi di euro. In tutto quasi otto miliardi di investimenti relativi ad aree da realizzare (sono escluse le riqualificazioni di edifici). Che con gli investimenti appena pianificati da Hines fanno superare la soglia dei dieci miliardi.

Nel centro storico oggi ci sono più di dieci progetti di riqualificazione in corso, da Palazzo Broggi al progetto di Goldman Sachs in zona Corso Vittorio Emanuele. «C'è molto da fare - dice ancora Abbadessa -. Basta pensare a piazza Diaz, via Mazzini, via Larga, tutte zone da recuperare». Ampie riqualificazioni di uffici per le quali qualcuno si domanda se ci sia così tanta richiesta. La corsa ormai è partita. Porta Nuova e aree limitrofe crescono ancora, in pipeline ci sono 300 mila metri quadrati. Gli operatori ora guardano con interesse al palazzo di via Pirelli 39, del Comune, che va in asta a fine mese.

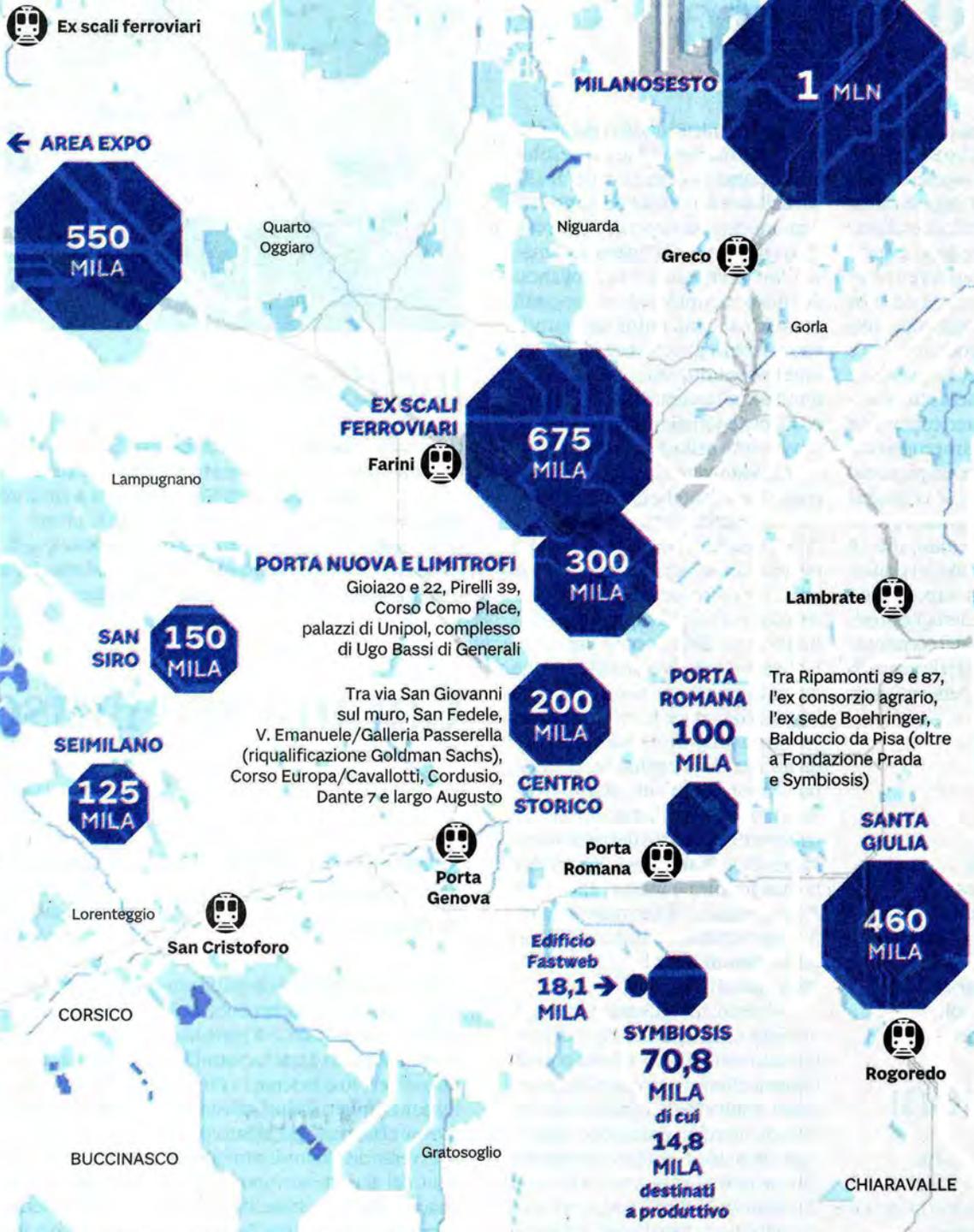
Il trend di sviluppo riguarda settori nuovi, come lo student housing e il residenziale in affitto per famiglie. Nei quali Hines sta lavorando. Nell'ambito case per studenti ha avviato i progetti di via Giovenale e dell'ex consorzio agrario (in totale 2.500 posti letto). «Il nostro obiettivo ideale - continua Abbadessa - è quello di arrivare ad avere 3 mila posti letto e almeno 5 mila unità abitative in affitto».

«La città cattura l'interesse di operatori internazionali ben strutturati e indifferenti alla leva - dice Marco Dettori, presidente Assimpredil-Ance -. La liquidità disponibile per gli investimenti immobiliari è record. E in Italia è solo Milano che attira tanta liquidità. La città cambierà volto nei prossimi dieci anni».

RIPRODUZIONE RISERVATA

Mappa degli investimenti immobiliari a Milano

Nuove superfici (in Slp) e riqualificazioni in arrivo a Milano.
Dati espressi in metri quadrati



Top player. Mario Abbadessa, country manager di Hines in Italia, ha investito dal 2016 a oggi circa 1,5 miliardi di euro nel mercato immobiliare milanese e intende investire altri tre miliardi da qui al 2021.

Fonte: Elaborazione Sole 24 Ore su dati di mercato e di Scenari Immobiliari

Hines in Italia

Gli investimenti immobiliari effettuati dal colosso Usa dal 2016

	CITTÀ	TOTALE VALORE (IN MILIONI €)	MQ
2016			
Via Crespi		50	10.000
Piazza Edison	Milano	220	19.600
Piazza Cordusio		250	12.200
Via Tornabuoni	Firenze	100	4.500
Via Dante		110	6.000
Via Torino	Milano	51	2.500
Via Broletto		90	6.000
2017			
Via Cantù		230	11.200
Via Mazzini	Milano	250	9.900
Liberty Tower		250	6.000
Via del Lauro		250	2.000
2018			
Via Giovenale	Milano	87	22.500
Ripamonti		83	23.000
2019			
Corso Italia	Firenze	98	23.000

Fonte: elaborazione del Sole24Ore su dati di mercato

Il colosso Usa ha nel mirino progetti come Milanosesto e San Siro e in pipeline studentati e uffici in centro



IL NAZIONALISMO ECONOMICO

**AIR FRANCE-KLM
E GLI ESEMPI
DA NON SEGUIRE**

di **Andrea Goldstein**

E facile ironizzare, magari con malcelata soddisfazione, sull'inatteso e rapidissimo investimento dello Stato olandese nel capitale di Air France-Klm. Sembra un perfetto esempio del colbertismo finanziario-industriale di cui notoriamente è maestra la Francia, tranne che invece questa volta è a parti invertite: sono gli eredi liberali di Spinoza e della Compagnia delle Indie ad acquistare il 14% della holding che dal 2004 controlla le due compagnie aeree. L'obiettivo è difendere gli interessi di Klm (che il nuovo capo azienda, peraltro canadese, vorrebbe relegare al rango di *junior partner*, anche se è quattro volte più profittevole della "sorellastra" transalpina) e soprattutto dell'aeroporto di Amsterdam (Schiphol, uno dei più pregnanti esempi di "aeropoli", con 65mila posti di lavoro diretti e molti più indiretti). Ora Parigi e l'Aia sono alla pari, anche se secondo il ministro francese dell'Economia Bruno Le Maire questo investimento «ostile e incomprensibile» da 744 milioni di euro «non giova a nessuno».

Alzando lo sguardo si constata che non si tratta di un episodio isolato, ma di una nuova perla della collana del complesso rapporto tra stato e mercato che definisce l'economia globale in questa infinita uscita dalla crisi del 2008-09. Pensiamo solo agli ultimi mesi, con la crisi intorno a Huawei, il suo successo sui mercati globali del 5G che deriva da tecnologie sempre più dominanti, ma anche i rischi che ciò implica, soprattutto alla luce della disposizione della legge sull'*intelligence* del 2017 che obbliga ogni cittadino e organizzazione cinese a «sostenere, cooperare e collaborare» con le autorità nazionali. In Brasile la vendita alla Boeing di Embraer, il fiore all'occhiello dell'industria nazionale, è fortemente contestata, anche in seno alla maggioranza, che è simultaneamente nazionalista e filo-americana. Il management Nissan che si appella al proprio governo per contrastare le mire di Carlos Ghosn. Il ministro tedesco dell'Economia Peter Altmaier che propone un fondo sovrano per nazionalizzare imprese tecnologicamente all'avanguardia prima che siano gli stranieri a impossessarsene. Quasi ovunque, poi, nuovi controlli sugli investimenti, per tutelare la sicurezza nazionale ed evitare che imprese e infrastrutture essenziali cadano in mani nemiche, o quantomeno sospette. Va anche detto che la decisione della Commissione di blocca-

re la fusione tra Alstom e Siemens punta nell'altra direzione e, al di là della fondatezza degli argomenti utilizzati, testimonia che le opinioni pro-mercato non sono state sconfitte definitivamente.

In questo contesto, la politica in senso lato rende ancora più difficile realizzare le fusioni transnazionali. Dopo 15 anni, Air France e Klm continuano ad avere identità separate. Railbus sarebbe nata senza lo stop di Margaret Vestager, ma avrebbe retto alla prima riduzione di personale? Anche perché il liberalismo da manuale esiste, per l'appunto, solo nei libri. Difficile in teoria trovare modello più virtuoso del mercato che i Paesi Bassi, eppure mentre i francesi, sempre tacciati d'intervenzionismo, mettono in vendita gli aeroporti parigini, Schiphol resta saldamente e completamente in mani pubbliche (compreso proprio il gruppo Aeroport de Paris!). Per quanto riguarda gli Stati Uniti, è nelle università dell'*Ivy League* che si insegna che la liberalizzazione unilaterale degli scambi di beni e capitali giova senza se e senza ma, eppure la filosofia della reciprocità guadagna sempre più adepti e giustifica misure discriminatorie.

Le implicazioni sono numerose, meglio limitarci a trarne qualcuna per l'Italia. La tentazione, se così fan tutti, è «divertirsi un poco, e non morire dalla malinconia», per esempio rinverdendo le partecipazioni statali sotto mentite spoglie. Sarebbe un grave errore. Difficile per un Paese esposto ai venti del *market sentiment* giocare sul crinale scosceso dell'ambiguità tra liberalismo e colbertismo. Arduo influenzare le decisioni europee, in particolare sulla politica della concorrenza, quando la *grandeur* degli obiettivi si specchia nella modestia delle risorse a disposizione. Irresponsabile dimenticare che a ogni euro "investito" nel salvataggio di qualche rottame della Prima, Seconda e Terza Repubblica ne corrisponde (almeno) uno sottratto alla Quarta rivoluzione industriale e alla crescita equa e sostenibile. Di politica industriale, in Italia c'è bisogno, ma solo se fatta seriamente, con gli strumenti e le istituzioni adatte e con orizzonti di lungo periodo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

