

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. 26 ottobre 2018



FACOLTÀ INGEGNERIA

Sole 24 Ore	26/10/18	P. 13	"SFIDA CHE ROMPE GLI SCHEMI DEGLI ATENEI AUTOREFERENZIALI"	I.V.E.	1
Sole 24 Ore	26/10/18	P. 13	LA FABBRICA-SCUOLA DI PIERO FERRARI "SOLO COSI' HO INGEGNERI PREPARATI"	VESENTINI ILARIA	2

SPLIT PAYMENT

Sole 24 Ore	26/10/18	P. 6	«Stop allo split payment, mini-Ires senza effetti»	Marco Mobili	4
-------------	----------	------	--	--------------	---

LINEE GUIDA ANAC

Italia Oggi	26/10/18	P. 44	ATTI DI GARA, DECIDE LA STAZIONE APPALTANTE		5
-------------	----------	-------	---	--	---

APPALTI

Italia Oggi	26/10/18	P. 44	RITORNARE ALL'APPALTO INTEGRATO	MASCOLINI ANDREA	6
-------------	----------	-------	---------------------------------	---------------------	---

DDL

Sole 24 Ore	26/10/18	P. 32	VIA LIBERA AL DDL CONCRETEZZA E STRETTA ALLA PUBBLICITA' SU CARTA	CHERCHI ANTONELLO	7
-------------	----------	-------	---	----------------------	---

FONDI EUROPEI

Italia Oggi	26/10/18	P. 37	L'Italia non spende i fondi? Il governo adesso li rialloca		8
-------------	----------	-------	--	--	---

INFRASTRUTTURE

Repubblica	26/10/18	P. 1	DAL BRENNERO AL TERZO VALICO FINO ALLA METRO C TUTTE LE GRANDI OPERE BLOCCATE DAI NO DEI...	GRISERI PAOLO	9
------------	----------	------	--	---------------	---

PERITI INDUSTRIALI

Italia Oggi	26/10/18	P. 39	Economia circolare, Eppi a Rimini il 9/11		13
Italia Oggi	26/10/18	P. 39	La parola d'ordine è l'unità		14

«Sfida che rompe gli schemi degli atenei autoreferenziali»

INTERVISTA

FRANCO MORICONI

I contatti con Hpe Coxa risalgono a tre anni fa con l'assunzione di ingegneri

«È un'iniziativa talmente innovativa, fuori dal comune, che non potevamo non sposarla. Troppo spesso l'università, e tutto il sistema-Paese, parla di valorizzare i giovani ma poi alla prova dei fatti resta al palo. Questa è una sfida da cogliere al volo, perché se non è la panacea ai mali italiani, è di certo un progetto che non ha rivali per capacità di creare posti di lavoro con altissime competenze a misura d'impresa». Franco Moriconi, da quattro anni alla guida dell'Università di Perugia, una delle più antiche del mondo con i suoi 710 anni di storia, non ha dubbi: le succursali-container per lezioni accademiche on demand studiate da Hpe Coxa sono una trovata formidabile.

Non si rischia che questo nuovo percorso crei ulteriore confusione in un panorama formativo già poco chiaro, tra Its che non decollano e lauree professionalizzanti?

No, credo che questo progetto sia un passo importante, al di là di quel che saranno le lauree professionalizzanti, che io vedo più utili per settori come il turismo più che per ingegneria, e del basso appeal degli Its. L'Università di Perugia ha una lunga tradizione negli studi ingegneristici, ricordo che il primo laboratorio certificato per i crash test nel mondo continentale è sorto qui alla fine degli anni Settanta. Collaboriamo con tante imprese, ma è la prima volta che abbiamo occasione di misurarci e confrontarci sul campo con colleghi di altre università, facendo le-



È un progetto che non ha rivali per la creazione di posti di lavoro a misura d'impresa

Franco Moriconi

RETTORE UNIVERSITÀ DI PERUGIA

zione fianco a fianco.

La piccola Perugia deve confrontarsi con accademie assai più blasonate, Bologna, Pisa; non ha tintori?

Siamo piccoli con i nostri 25mila studenti e siamo anche antichi, visto che siamo nati nel 1308, ma da noi si respira un'aria di primavera che altrove non c'è. Gli iscritti ai corsi triennali di Ingegneria sono schizzati quest'anno da 120 unità a quasi 200 e non sono ancora chiuse le iscrizioni. Mandiamo i nostri ragazzi a studiare all'estero finanziando come università borse di studio aggiuntive, oltre all'Erasmus e prepariamo ragazzi con la mente aperta, pronti a viaggiare. E li accompagniamo in tutto il percorso di entrata nel mercato del lavoro.

Il contatto con Hpe Coxa come è avvenuto?

Tre anni fa hanno assunto un nostro ingegnere meccanico, e poi un altro, entrambi laureati a pieni voti con indirizzo costruzioni. Da lì abbiamo iniziato a prepararne altri su competenze richieste specificatamente da Hpe Coxa, sia lauree triennali sia magistrali. A oggi una decina di nostri laureati lavorano già nello stabilimento di Modena. Laureiamo una quarantina di ingegneri meccanici l'anno, la maggior parte da fuori regione.

—I.Ve.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La fabbrica-scuola di Piero Ferrari «Solo così ho ingegneri preparati»

FORMAZIONE

Accordo tra Hpe Coxa e gli atenei di Bologna, Pisa, Perugia, Modena e Firenze

Le lezioni in due edifici costruiti ex novo utilizzando otto container dismessi

Ilaria Vesentini

Il progetto presentato ieri a Modena da Hpe Coxa, azienda di ingegneria che sviluppa i motori da competizione per F1 e MotoGp (e non solo), fondata dal figlio del Drake Piero Ferrari, segna la strada di un nuovo modello di formazione-lavoro dell'era 4.0 da replicare su larga scala e spiega perché la via Emilia fatta di filiere industriali - dove coesione e competizione fanno sempre rima - cresce a passo più spedito del resto del Paese ed è oggi la prima regione per internazionalizzazione.

Hpe Coxa è dal 2016 che è impegnata a fare da acceleratore dell'innovazione per tutta la motor valley. Ha investito 24 milioni di euro fin qui tra tecnologie e competenze nello stabilimento di via Dalla Costa aprendo le porte a fornitori, clienti e competitor affinché imparassero, toccando con mano, le nuove soluzioni e poi disseminassero di conoscenze il territorio. E ieri ha spalancato i cancelli a 500 ospiti per mostrare la nuova fabbrica-scuola di alta specializzazione motoristica, una sorta di succursale interuniversitaria in loco per l'alta formazione di giovani talenti: saranno 24 professori di cinque università (Bologna, Modena, Firenze, Pisa e Perugia), oltre a docenti e tutor aziendali, ad arrivare in azienda nei nuovi "Box Lab" (due edifici costruiti ex novo e a tempo record a ridosso degli impianti Hpe Coxa recuperando otto container dismessi ed eco-riciclati) dove prepareranno 100 laureati l'anno, con 28 diversi profili specialistici.

«Il "Project 100", così lo abbiamo chiamato, parte con un orizzonte triennale e l'obiettivo di preparare in tre anni 300 super-tecnici dei motori da competizione, pronti per lavorare nelle aziende della filiera. Ma il risultato più importante di questo percorso è che possiamo standardizzare il metodo e puntare a formare i profili professionali che ci servono e serviranno in futuro con la velocità richiesta dal mercato

e non con i tempi universitari, perché il capitale umano è il nostro fattore competitivo più strategico», spiega Andrea Bozzoli, amministratore delegato di Hpe Coxa.

Un percorso iniziato nell'autunno 2016 con Mil-Machining innovation lab, un condensato di tecnologie per le macchine utensili ad asportazione di otto multinazionali leader mondiali all'interno del reparto produttivo. Proseguito nell'ottobre 2017 con la smart factory 4.0 "Metal Additive" (una mini-fabbrica dentro la fabbrica) dove progettare, simulare, produrre e testare in modo integrato e digitalizzato le tecnologie additive con la stampa 3D. Ora la collaborazione con il mondo accademico sale al primo livello e prende forma nel nuovo "modello Hpe Coxa" di Piero Ferrari, per rispondere alla carenza di talenti hi-tech sul mercato, il vero nervo scoperto della rivoluzione industriale in atto. «Partiamo da quello che ormai è un assioma: trovare profili ingegneristici adeguati per quantità, qualità e tipologia è difficile, molto difficile - spiega il presidente - ed è anche un investimento impegnativo non solo sotto il profilo economico, ma soprattutto in termini di tempo e di energie. Ma è indispensabile se vogliamo rimanere al passo con le richieste dei committenti e con gli stimoli del mercato».

A firmare l'intesa ieri a Modena, dentro i 400 metri quadrati dei container trasformati in cinque mesi dall'architetto Claudio De Gennaro in aule all'avanguardia per tecnologie (50 postazioni) e sostenibilità (sono autosufficienti al 90% dal punto di vista energetico e all'80%

sotto il profilo idrico) sono stati i rettori delle Università di Modena e Reggio Emilia, Bologna, Firenze, Pisa e Perugia. Atenei con cui Hpe Coxa collabora da tempo e che per la prima volta si troveranno necessariamente anche a competere in fabbrica e non più nelle aule accademiche, «e sempre più diventeranno il bacino da cui attingere tesisti, neolaureati e dottorandi», afferma l'ad Bozzoli. Che guida di un team di quasi 300 persone (220 ingegneri, 150 assunti negli ultimi sei anni) con un fatturato di 30 milioni di euro e un portafoglio clienti che annovera tutti i grandi brand mondiali di due e quattro ruote.

«La nostra politica è assumere giovani, perché fanno e imparano molto velocemente e le scadenze delle gare sono fisse, bisogna essere bravi a eseguire i compiti nei tempi stabiliti e flessibili», sottolinea Ferrari. E il collega di Varano de' Melegari, Giampaolo Dallara, padre del marchio simbolo dei bolidi da competizione, aggiunge, inaugurando Box Lab: «Fino a 30 anni fa consultato i libri su cui mi ero laureato per trovare le soluzioni ingegneristiche, oggi con computer e digitalizzazione le tecnologie cambiano così velocemente che l'unica cosa certa è che bisogna studiare per imparare a cambiare e capire il cambiamento».

«Per essere veloci bisogna lavorare assieme, fare squadra, non solo nelle auto da competizione. Ed è quello che stiamo facendo in Emilia-Romagna - conclude l'assessore regionale alle Attività produttive, Palma Costi - grazie al Patto per il lavoro firmato nel 2015 che ha messo assieme università, scuole, imprese, sistema sociale e istituzioni e da cui è nato anche il progetto Muner (l'università internazionale del motore di cui Hpe Coxa è tra i soci fondatori, ndr)».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'EREDE DEL DRAKE



Figlio d'arte

Piero Ferrari, classe 1945, figlio ed erede di Enzo Ferrari, nonché vicepresidente della casa del cavallino di Maranello (di cui controlla il 10% del capitale) getta le basi di Hpe (High Performance Engineering) a Modena a inizio Millennio con il socio bresciano Marco Bonometti (proprietario del colosso meccanico Omr). Hpe Coxa nasce nel 2010 e guidata da Andrea Bozzoli sta crescendo esponenzialmente a suon di ricerca e progettazione ingegneristica per i settori motociclistico, automobilistico e aerospaziale. Tra i clienti ci sono tutti i grandi marchi della motor valley, da Ducati a Lamborghini. Negli ultimi otto anni il fatturato è schizzato da 9 a 30 milioni di euro e i dipendenti da 70 a 300 (i due terzi ingegneri)



A pieni giri. Arriveranno in Hpe Coxa 100 neolaureati l'anno per tre anni per specializzarsi in tecnologie motoristiche grazie al progetto Box Lab



«Stop allo split payment, mini-Ires senza effetti»

Confindustria. Alla Camera audizione su e-fattura e semplificazioni
Bonomi critico sull'eliminazione dell'Ace e l'assenza del bonus formazione 4.0

Marco Mobili
ROMA

Con l'avvio a regime dell'e-fattura stop immediato a split payment e reverse charge generalizzato. Non solo. Con un meccanismo di monitoraggio di tutte le operazioni Iva non si giustificano più altri obblighi di comunicazione come quelli imposti con gli elenchi Intrastat o le comunicazioni delle liquidazioni periodiche. Con la fattura elettronica, inoltre, si potrà prevedere un meccanismo premiale per i contribuenti «affidabili» per i quali si potrebbe prevedere l'aumento della soglia di compensazione dei crediti fiscali fino a 1 milione di euro (oggi è 700mila euro). Così come andranno riviste le regole sul recupero dell'Iva sui crediti non riscossi da debitori in procedure concorsuali. Oggi, infatti, le imprese fornitrici continuano ad attendere l'esito infruttuoso di queste procedure per rientrare in possesso di risorse proprie. Sono solo alcune delle richieste avanzate ieri alla Camera in commissione Finanze dal presidente del "Gruppo tecnico fisco" di Confindustria, Carlo Bonomi, audito sul disegno di legge sulla semplificazione fiscale e il contrasto all'evasione.

Semplificazioni che secondo Bonomi, al momento, non si riscontrano nella nuova mini-Ires: «Dalla bozza fatta circolare nei giorni scorsi emerge come la riduzione di nove punti dell'Ires per chi reinveste gli utili in beni strumentali e nell'incremento dell'occupazione appaia particolarmente complessa nella sua applicazione e di scarso impatto». E, a margine dell'audizione, Bonomi spiega anche come «l'ob-



**SPECIALE
MANOVRA 2019**

Le richieste delle imprese per un fisco semplice. Vecchi e nuovi bonus a confronto

Chiesto l'aumento della soglia di compensazione dei crediti fino a un milione ai contribuenti affidabili

bligo di assunzione in unità produttive ubicate nel territorio italiano sia un principio che non rispecchia le nuove dinamiche e i ritmi della produzione globale. Oggi le imprese possono assumere un ingegnere e spedirlo all'estero in una loro controllata, senza che questo si trasformi necessariamente in una delocalizzazione d'impresa».

Taglio all'Ires che per Bonomi, stando sempre alle bozze della legge di bilancio, si traduce nell'addio all'aiuto alla crescita economica (Ace), «introdotto proprio per stimolare la crescita e la capitalizzazione delle imprese». Che si aggiunge alla riduzione del credito d'imposta per sviluppo e ricerca (si veda Il Sole 24 Ore di ieri), o ancora alla mancata proroga del superammortamento e la rimodulazione al ribasso dell'iperammortamento. Inaccettabile, poi, la mancata presenza almeno in bozza del credito d'imposta per la formazione 4.0 «strumento indispensabile per chi ha investito in beni ad alta tecnologia per crescere sul mercato».

Per tornare sulle semplificazioni fiscali all'esame della Camera il giudizio di Viale dell'Astronomia è positivo anche se il Ddl Ruocco potrebbe essere ulteriormente migliorato, soprattutto per venire incontro alle richieste di un fisco semplice, non oneroso e per il quale il migliore antidoto è «il rigoroso rispetto dello Statuto dei diritti dei contribuenti». Sulla necessità di snellire gli adempimenti Confindustria non ha dubbi: «Un'impresa-tipo italiana per assolvere correttamente gli obblighi fiscali necessita di circa 30 giornate lavorative, pari a 238 ore». Una vera e propria «tas-

szazione occulta» pagata per la complessità del sistema.

Sull'avvio della fatturazione elettronica dal 1° gennaio, inoltre, Bonomi ha sottolineato come sia necessario estendere a tutto il 2019 il regime sanzionatorio più favorevole introdotto con il Dl fiscale all'esame del Senato, ma ad oggi applicabile alle sole operazioni del primo semestre del 2019. Sempre in materia d'Iva è ben accolta l'abrogazione prevista dal Ddl delle comunicazioni delle liquidazioni periodiche Iva (articolo 1), a decorrere dal 1° gennaio 2019. Mentre sullo spesometro Confindustria sottolinea la necessità di annualizzare la scadenza per l'invio dei dati delle operazioni effettuate da e verso soggetti non residenti, che dal 2019 dovrà avvenire mensilmente, imponendo alle imprese uno sforzo sproporzionato e ingiustificato rispetto alla finalità della disposizione.

Non piace, poi, la cancellazione del 770 con la contestuale integrazione, nei modelli di pagamento F24, del codice fiscale dei contribuenti nei cui riguardi viene operata la ritenuta d'acconto, secondo quanto prevede la proposta di legge. «È una disposizione che complica notevolmente la vita alle imprese, che non risolve la necessità di salvaguardare la trasmissione di alcune informazioni che oggi residuano nel modello 770», precisa Bonomi. «Con un onere spropositato per le imprese di maggiori dimensioni».

In linea con le attese delle imprese, invece, la previsione del contraddittorio preventivo generalizzato. «Un segno di civiltà giuridica», ha concluso Bonomi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE LINEE GUIDA ANAC NON SONO VINCOLANTI

Atti di gara, decide la stazione appaltante

Le linee guida Anac non vincolanti non si possono assumere a parametro di legittimità delle decisioni adottate dalle stazioni appaltanti con gli atti di gara; non fissano regole prescrittive ma solo ricognitive di principi generali. È quanto ha affermato il Consiglio di stato, sezione quinta, con la sentenza del 22 ottobre 2018, n. 6026 rispetto a una lettera di invito in cui si eccepiva, nel ricorso, l'indebita commistione fra requisiti soggettivi del concorrente e requisiti oggettivi dell'offerta risultante dalla *lex specialis* e un sistema di attribuzione dei punteggi non conforme alle linee guida Anac n. 2.

I giudici hanno affermato che non ha pregio evidenziare la discrasia fra la legge di gara e le prescrizioni di cui alle linee guida dell'Anac n. 2 del 21 settembre 2016 in tema di offerta economicamente più vantaggiosa. Per il Consiglio di Stato, si tratta «pacificamente di linee guida non vincolanti (le quali traggono la propria fonte di legittimazione nella generale previsione di cui al comma 2 dell'articolo 213 del nuovo Codice dei contratti) che non risultano idonee a rappresentare parametro di legittimità delle determinazioni adottate dalle singole stazioni appaltanti nella fissazione delle regole di gara». Le linee guida, quindi, lungi dal fissare regole di carattere prescrittivo, «si atteggiano soltanto quale strumento di regolazione flessibile, in quanto tale volto all'incremento dell'efficienza, della qualità dell'attività delle stazioni appaltanti».

Il Consiglio di stato ha messo in evidenza uno dei limiti della cosiddetta *soft law* (emerso copiosamente anche nella consultazione pubblica sul codice dei contratti pubblici lanciata la scorsa estate dal ministro Toninelli): si tratta, nel caso delle linee guida, di testi «ricognitivi di principi di carattere generale, ivi compreso quello della lata discrezionalità che caratterizza le scelte dell'amministrazione in punto di individuazione degli elementi di valutazione delle offerte».

Da ciò si desume che le scelte della stazione appaltante «non possono essere censurate in giudizio se non in caso di palesi profili di irragionevolezza e abnormità (nel caso di specie non ravvisabili)».



Richieste della Conferenza delle regioni e delle province autonome per la riforma del codice

Ritornare all'appalto integrato

Da ripristinare l'incentivo del 2% per progettazioni interne

Pagina a cura
 DI ANDREA MASCOLINI

Ritorno all'appalto integrato; commissari di gara interni per appalti fino alle soglie europee; rendere meno cogente il ricorso al concorso di progettazione. Sono queste alcune delle richieste della Conferenza delle regioni e delle province autonome a valle della consultazione pubblica avviata dal ministero delle Infrastrutture e trasporti per la riforma del Codice dei contratti pubblici.

Le proposte contenute nel documento del 18 ottobre sono finalizzate «a semplificare le procedure ed eliminare le criticità rilevate nel primo periodo di applicazione del Codice e che impediscono, sul piano pratico, il corretto operato delle stazioni appaltanti».

Si parte dalla proposta di evitare l'utilizzo del concorso di progettazione per

opere di rilevante impatto storico, artistico e architettonico: «La possibilità motivata di non ricorrere alla procedura del concorso di progettazione consentirebbe un'accelerazione dell'avvio delle opere urgenti già oggetto di finanziamento ma ora bloccate. Consentirebbe, altresì, un'accelerazione delle procedure di spesa pubblica con il soddisfacimento in tempi più celeri della realizzazione delle opere».

Non solo: occorre anche ripristinare l'incentivo del 2% a favore dei tecnici delle stazioni appaltanti per la fase di progettazione (che il codice del 2016 aveva escluso dalle attività incentivabili) aggiungendo ad essa anche l'attività di commissario di gara. Infatti, nello stesso documento si riscrive la disciplina sui commissari di gara esterni (sempre interni per appalti sotto le soglie Ue: l'80% degli affidamenti); e questo «per una maggiore semplificazione ed efficacia dell'azione amministrativa è necessario rimodulare le mo-

dalità di individuazione dei membri delle commissioni al fine di non rallentare lo svolgimento delle procedure di gara ed assicurare lo svolgimento delle stesse».

Per la Conferenza delle regioni, peraltro, la disciplina attuale «se non modificata, comporterebbe anche elevati costi aggiuntivi per le stazioni appaltanti».

Nel mirino anche la disciplina sulla qualificazione delle stazioni appaltanti, affidata all'Anac e bloccata da due anni e mezzo (non si riesce ad approvare il previsto Dpcm): si chiede la qualificazione di diritto di tutti i soggetti aggregatori (e non solo di quelli regionali, oltre a Consip e Invitalia) e si elimina come requisito di qualificazione la capacità di programmazione e quella di controllo dell'intera procedura.

Sulla verifica preventiva alla progettazione si richiede che i verificatori interni all'amministrazione siano assicurati con costi a carico della stazione appaltante per

lo svolgimento della predetta attività.

In fase di aggiudicazione si propone il ritorno al massimo ribasso quando la gara di lavori si effettua sul progetto esecutivo.

Ma si tratterà di pochi casi visto che il documento propone il ritorno all'appalto integrato perché «l'utilizzo dell'appalto integrato potrebbe contribuire a ridurre i tempi di realizzazione delle opere pubbliche». In questo caso si dovrebbero affidare i lavori sulla base del progetto definitivo vietando all'operatore economico la presentazione di riserve sul progetto esecutivo redatto dallo stesso e il divieto alle riserve dovrebbe essere contenuto nel bando e nel contratto quale condizione risolutiva espressa.

Da eliminare, anche il limite massimo del 30% per l'elemento economico (prezzo) nell'aggiudicazione con l'offerta economicamente più vantaggiosa.

© Riproduzione riservata



DENTRO I CODICI

CONSIGLIO DEI MINISTRI

Via libera al Ddl concretezza e stretta alla pubblicità su carta

Via libera del Consiglio dei ministri al disegno di legge "concretezza" e al decreto che allarga il raggio d'azione del registro delle opposizioni. Per il primo provvedimento si tratta, dopo l'esame preliminare di settembre, del viatico per il Parlamento, mentre il secondo è arrivato al traguardo e ora deve essere pubblicato sulla «Gazzetta ufficiale».

Il disegno di legge presentato dalla ministra della Pubblica amministrazione, Giulia Bongiorno, contiene diverse novità: dal programma di assunzioni nella Pa, che dovrebbe assicurare un turn over completo grazie anche alla possibilità di reclutare i nuovi ingressi con retribuzioni medie più leggere di chi esce, alla lotta ai furbetti del cartellino, con l'introduzione di sistemi di rilevazione biometrica delle presenze sul posto di lavoro.

A tal proposito, l'impianto originario del Ddl prevedeva un doppio canale di controllo: la videosorveglianza e la verifica biometrica. Il Garante della privacy ha,

però, chiesto di limitare la scelta a un solo strumento, evitando comunque un'introduzione sistematica e generalizzata del sistema, ma ancorandola a precisi fattori di rischio (per esempio, la grandezza dell'ufficio).

Per quanto riguarda l'altro decreto, viene estesa anche alla posta cartacea l'operatività del registro delle opposizioni, che finora ha fatto da argine alle telefonate pubblicitarie. Gli utenti presenti negli elenchi telefonici pubblici potranno, dunque, iscriversi nel registro anche i loro indirizzi, in modo da evitare di avere le caselle di posta sommerse da messaggi promozionali. In tema di telemarketing ieri è arrivata anche

un'altra novità: l'Autorità per le comunicazioni ha reso noti i due codici che i call center potranno usare per far capire all'utente se sta ricevendo una chiamata per scopi di ricerca statistica o di pubblicità. Si tratta rispettivamente dei due "prefissi" 0843 e 0844.

—Antonello Cherchi

Rilevazione biometrica contro i furbetti del cartellino. Definiti i codici che rivelano il marketing telefonico

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'Italia non spende i fondi? Il governo adesso li rialloca

Riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale a otto programmi operativi (nazionali e regionali) a valere sui fondi Ue. È un invito alle regioni a utilizzare i patti per lo sviluppo, finanziati dal fondo sviluppo e coesione. Questa la soluzione individuata dal ministro per il Sud, guidato da Barbara Lezzi, per centrare i target europei al 31 dicembre 2018. Target, in verità, lontani come è emerso da un'inchiesta di ItaliaOggi del 22/09/2018. Nelle scorse settimane il governo ha chiesto alla Commissione Ue di ridurre il tasso di cofinanziamento nazionale ai programmi operativi supportati dai fondi europei, così da aumentare il tasso di cofinanziamento europeo corrispondente e accelerare la spesa dei fondi. Attraverso questa mossa, l'esecutivo intende facilitare il raggiungimento dei target previsti al 31 dicembre 2018 e, al contempo, facilitare il rispetto della regola comunitaria n+3 (spesa certificata a Bruxelles entro il 31/12 del 3° anno successivo a quello dell'impegno previsto dal programma).

Gli 8 programmi operativi interessati dalla riduzione del tasso di cofinanziamento: 5 sono nazionali:

- Pon governance e capacità istituzionale, dal 29 al 25%;
- Pon Città Metropolitane, dal 34% al 32%;
- Pon ricerca e innovazione, dal 28% al 22%;
- Pon Scuola per lo sviluppo, dal 46% al 44%;
- Pon Inclusione, dal 33% al 29%.

Tre, invece, i programmi regionali, oggetto di sforbiciata:

- Por Fesr (fondo europeo di sviluppo regionale) Basilicata, dal 50% al 25%;

- Por Fesr Sicilia, dal 25% al 20%;
- Por Fesr Molise, dal 50% al 40%.

La riduzione del cofinanziamento nazionale si concretizzerà una volta approvate le decisioni di modifica dei programmi da parte della Commissione Ue. Complessivamente, l'operazione comporta un risparmio di 944 mln di euro, da riprogrammare col via libera Cipe (comitato interministeriale programmazione economica), attraverso programmi complementari nel rispetto del mantenimento delle risorse sui territori a cui erano inizialmente destinate.



L'inchiesta

Dal Brennero al Terzo valico fino alla metro C
Tutte le grandi opere bloccate dai no dei grillini

PAOLO GRISERI
pagine 14 e 15

L'inchiesta Non solo grandi opere

Cantieri d'Italia bloccati dai veti grillini La Francia sulla Tav: tempo scaduto

Il ministro Toninelli elude il confronto con Regioni e aziende in attesa del via libera ai lavori. E gli "approfondimenti" servono anche a far digerire alla base l'inevitabilità di andare avanti

PAOLO GRISERI, TORINO

L'ultimo episodio è di due settimane fa: la risposta di Marc Papinutti, capo della segreteria di Elisabeth Borne, ministra dei Trasporti francese, alla richiesta di tregua di Gino Scaccia, capo di gabinetto di Toninelli, che chiedeva «qualche settimana di tempo» per definire la posizione del governo italiano sulla Torino-Lione. I francesi hanno risposto che una tregua è possibile fino novembre ma che «l'attesa può durare qualche settimana, non mesi». Perché per Parigi «è valido l'impegno sottoscritto dal Presidente Macron il 27 settembre 2017 a Lione» per realizzare la Tav. In poche parole, un ultimatum. Che sta per scadere. Toninelli dice di attendere la valutazione della commissione che redige l'analisi costi/benefici, guidata dal

professore No Tav Marco Ponti. Ma il ministro non è mai andato a visitare i cantieri e non ha mai incontrato né il presidente del Piemonte Chiamparino, né i vertici di Telt, la società italo-francese che ha già scavato i primi 6 chilometri di tunnel di base. La strategia del ministro 5 stelle è quella di comportarsi come se i cantieri non esistessero e ci fosse una carta geografica intonsa su cui decidere se aprirli o meno. Così accade per le grandi opere (Tav, Tap, Terzo Valico) e addirittura per quelle finora mai messe in discussione come il tunnel del Brennero che, pochi giorni fa, il ministro Fraccaro ha solennemente annunciato essere inutile. Ma non ci sono solo i ministri. Nei comuni guidati dai 5 stelle piccoli Toninelli crescono. In tutta la Penisola una serie di opere è stata congelata da mesi: strade, sottopassi, piste di aeroporto, ferrovie urbane, tutti bloccati come nel castello della

Bella addormentata in attesa di approfondimenti e nuove valutazioni. Come se fino ad oggi i progetti non fossero stati sottoposti ad analisi dei costi e valutazioni di impatto ambientale. L'esito di questi approfondimenti, come già accaduto per il Tap, sarà in molti casi che ormai i cantieri sono troppo avanti per bloccare le opere. Questo, per la verità, era già vero prima delle elezioni ma, avendo promesso il blocco di tutte le opere agli elettori, le lungaggini di oggi servono a far loro digerire l'amara realtà.

Così, proprio mentre ministri e parlamentari continuano a giurare che mai e poi mai le grandi opere inutili si realizzeranno, più discretamente altri grillini trattano le "exit strategy" per non bloccare i cantieri e perdere un sacco di soldi. Discretamente confessando: «I movimenti contro le grandi opere? Noi siamo i 5 Stelle, non ci identifichiamo con loro».

Strade, sottopassi, piste di aeroporti: in gioco realizzazioni già dotate di fondi e ok ambientali



La presentazione dello scavo del tunnel della Torino-Lione sul versante francese, nel luglio 2016

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

1 Tav Torino-Lione

8,6 MILIARDI DI EURO

Susa-Saint Jean de Maurienne

La galleria congelata dal Def

È il cuore della linea ferroviaria ad alta velocità tra Italia e Francia: 57 chilometri in galleria tra Val di Susa e Maurienne. Serve a tagliare i tempi di percorrenza ed è frutto di accordi internazionali. I lavori sono in corso ma il Def, per volontà di M5S, ne prevede il riesame

2 Tunnel Piazza Baldissera

30 MILIONI DI EURO

Torino

Il tunnel stoppato da Appendino

È il sottopasso tra i corsi Mortara e Vigevano che dovrebbe alleggerire dal traffico l'incrocio con il nuovo passante ferroviario. Ma il Comune a 5S non vuole più chiedere i fondi e boccia anche il sottopasso di largo Maroncelli pensato per decongestionare uno degli accessi a sud di Torino

3 Tav Brescia-Verona

2,5 MILIARDI DI EURO

Brescia-Verona

La Tav al riesame romano

È la linea ad alta velocità, lunga 73 chilometri, che vanta già il sì del Cipe e la firma del contratto con Ferrovie per il primo lotto. Il consorzio Cepav Due, cui spetta la realizzazione, va avanti con carotaggi ed espropri. Ma l'opera è appesa all'analisi costi/benefici in corso voluta dal ministro M5S

4 Pedemontana Lombarda

7,4 MILIARDI DI EURO

Varese-Bergamo

Zero fondi all'opera leghista

È un sistema viabilistico fortemente voluto dalla Lega di circa 157 chilometri, di cui 67 autostradali, che attraversa l'area a nord di Milano da Varese a Bergamo. La nuova società sta cercando fondi per completarlo ma Toninelli ha chiarito che lo Stato non erogherà più nulla

5 Tunnel del Brennero

8,4 MILIARDI DI EURO

Innsbruck-Fortezza (Bolzano)

L'altolà di Fraccaro

La galleria ferroviaria tra Italia e Austria, lunga 55 chilometri, è in fase avanzata di realizzazione. Quattro i cantieri in corso. Ma il ministro M5S Riccardo Fraccaro, dopo la gaffe del collega Danilo Toninelli che l'ha data per finita, ha chiesto di "fermare i lavori perché i costi superano i benefici"

6 Pedemontana Veneta

2,2 MILIARDI DI EURO

Vicenza-Treviso

Il duello tra Zaia e Toninelli

La superstrada a pedaggio di 94,7 chilometri a nord dell'A4, attraverso le province di Vicenza e Treviso, è già realizzata a metà. La Lega la vuole fortemente. Ma il M5S è contrario e Danilo Toninelli, sfidando il governatore Luca Zaia, ha appena ribadito di non aver mai dato il via libera

7 Tav Verona-Padova

2,7 MILIARDI DI EURO

Verona-Padova (costo parziale)

L'opera "inutile" per Di Maio

È la prosecuzione della linea ferroviaria Brescia-Verona e include il nodo di Vicenza. La Regione e gli imprenditori veneti la caldeggiano ma il no di M5S è categorico. Luigi Di Maio ha detto che è "inutile" e ha "costi altissimi". Danilo Toninelli l'ha inserita tra le opere sotto esame

8 Gronda

4,2 MILIARDI DI EURO

Genova

Il doppio veto dei Cinquestelle

È il passante autostradale a Ponente di Genova necessario per alleggerire il traffico cittadino (peraltro nel caos dopo il crollo del ponte). Il bando era previsto a inizio 2019. L'opera è bloccata da M5S per una storica contrarietà ma anche perché a realizzarla doveva essere Autostrade

9 Terzo valico dei Giovi

6,2 MILIARDI DI EURO

Genova-Tortona

La ferrovia in balia del governo

La linea ad alta capacità di 53 chilometri, realizzata per oltre il 30%, dopo il crollo del ponte Morandi è vitale per sbloccare i collegamenti con il Nord Europa del sistema portuale ligure. Ma Toninelli ha stoppato i fondi per istruire un'analisi costi/benefici. Lavoratori sul piede di guerra

10 Raddoppio ferroviario Finale-Andora

1,5 MILIARDI DI EURO
Savona-Imperia

Le strane richieste gialloverdi
Il raddoppio serve a supportare il tratto tra Savona e Imperia della linea Genova-Ventimiglia che viaggia su un unico binario. Ma ora il governo vuole uno studio di fattibilità (anche se il progetto definitivo già c'è) e lo spostamento a monte (anche se già previsto)

11 Passante di Mezzo

800 MILIONI DI EURO
Bologna

Le verifiche sul nodo di Bologna
È l'opera di allargamento dell'A14 da Borgo Panigale a San Lazzaro di Savena. Costa 800 milioni finanziati da Autostrade. Il M5S, con Massimo Bugani, è contrario. Il Mit, dopo il recente confronto con la Regione, ha chiesto tempo per le verifiche e l'acquisizione di documenti da Autostrade

12 Bretella Campogalliano-Sassuolo

514 MILIONI DI EURO
Modena

La superstrada al vaglio del Mit
È la superstrada a due corsie, lunga 14 chilometri, che deve collegare la dogana di Campogalliano sull'A22 e il distretto delle ceramiche. Danilo Toninelli si è riservato di decidere dopo l'esame dei progetti dell'opera e dell'annessa tangenziale di Rubiera

13 Autostrada Ti-Bre

1,8 MILIARDI DI EURO
Parma-Verona

Il ministro preferisce le rotaie
È l'autostrada di 85 chilometri che dovrebbe collegare l'A15 Parma-La Spezia con l'A22 all'altezza di Verona. Già costruito un piccolo tratto in provincia di Parma. Il M5S è contrario e Danilo Toninelli, ancor prima di essere ministro, caldeggiava in alternativa la soluzione su rotaia

14 Nuova pista aeroporto Vespucci

350 MILIONI DI EURO
Firenze

Il veto che lega Di Maio e Salvini
Se ne parla dagli anni Ottanta. È la nuova pista, con aerostazione annessa, il cui progetto è pronto a decollare. Ma Danilo Toninelli, d'intesa con il M5S toscano (e larga parte della Lega), ha sollevato forti dubbi tanto che è a rischio il sì finale della conferenza dei servizi prevista il 9 novembre

15 Tunnel e stazione Tav Firenze

750 MILIONI DI EURO
Firenze

La stazione invisita a Bonafede
Un tunnel di 7,5 chilometri per la Tav, con stazione interrata, che liberi i binari di superficie per i treni locali. È il progetto decennale (e sofferto) voluto da Regione, Comune e pendolari. Il ministro Bonafede, fiorentino adottivo, è tra i primi oppositori. Forti dubbi anche da Toninelli

16 Darsena Europa

660 MILIONI DI EURO
Livorno

Il porto "light" dei Cinquestelle
La Darsena Europa, ovvero l'ampliamento del porto di Livorno finanziato per oltre la metà da privati, è finita nella lista delle opere soggette a una "revisione progettuale" redatta dal ministro Danilo Toninelli. Il M5S che guida il Comune vuole un progetto "light"

17 Linea C metro Roma

3,7 MILIARDI DI EURO
Roma

Il mistero grillino della Metro C
Dove arriverà la linea C della metro dopo l'inaugurazione della stazione di San Giovanni? Con l'avvento grillino in Campidoglio non c'è una risposta sicura. Il M5S, dopo mesi di silenzio, ha promesso che la linea arriverà sino a piazzale Clodio, e forse oltre. Ma mancano gli atti e i soldi

18 Ponte dei Congressi

145 MILIONI DI EURO
Roma

Il nuovo rinvio del Campidoglio
Il Ponte dei Congressi è un'opera strategica che dovrebbe fluidificare il traffico in entrata e uscita in direzione Fiumicino. Dopo quattro anni di attesa sono arrivati 28 milioni ma poi la giunta grillina ha ritirato la quota pur promettendo di reinserire i fondi il prossimo anno

19 Linea 6 metro di Napoli

790 MILIONI DI EURO

Napoli

Bonisoli stoppa la linea 6

La linea 6 della metropolitana, da Fuorigrotta a piazza Municipio, è inciampata nella grata di ventilazione. Il ministro ai Beni culturali Bonisoli, in risposta a un'interrogazione M5S, ha "richiamato" il soprintendente che aveva dato l'ok a quella grata facendo sospendere i lavori

20 Tap

4,5 MILIARDI DI EURO

Lecce (Melendugno-Mesagne)

Il Tap "appeso" a Costa

Il gasdotto che, dal 2020, dovrebbe trasportare fino a 10 miliardi di metri cubi di gas all'anno dall'area del Mar Caspio all'Europa, passando per Melendugno, è pronto all'80%. Il M5S si era impegnato a bloccarlo: ora, al governo, attende il parere finale del ministero dell'Ambiente

21 Termovalorizzatore A2A

300 MILIONI DI EURO

Messina (San Filippo del Mela)

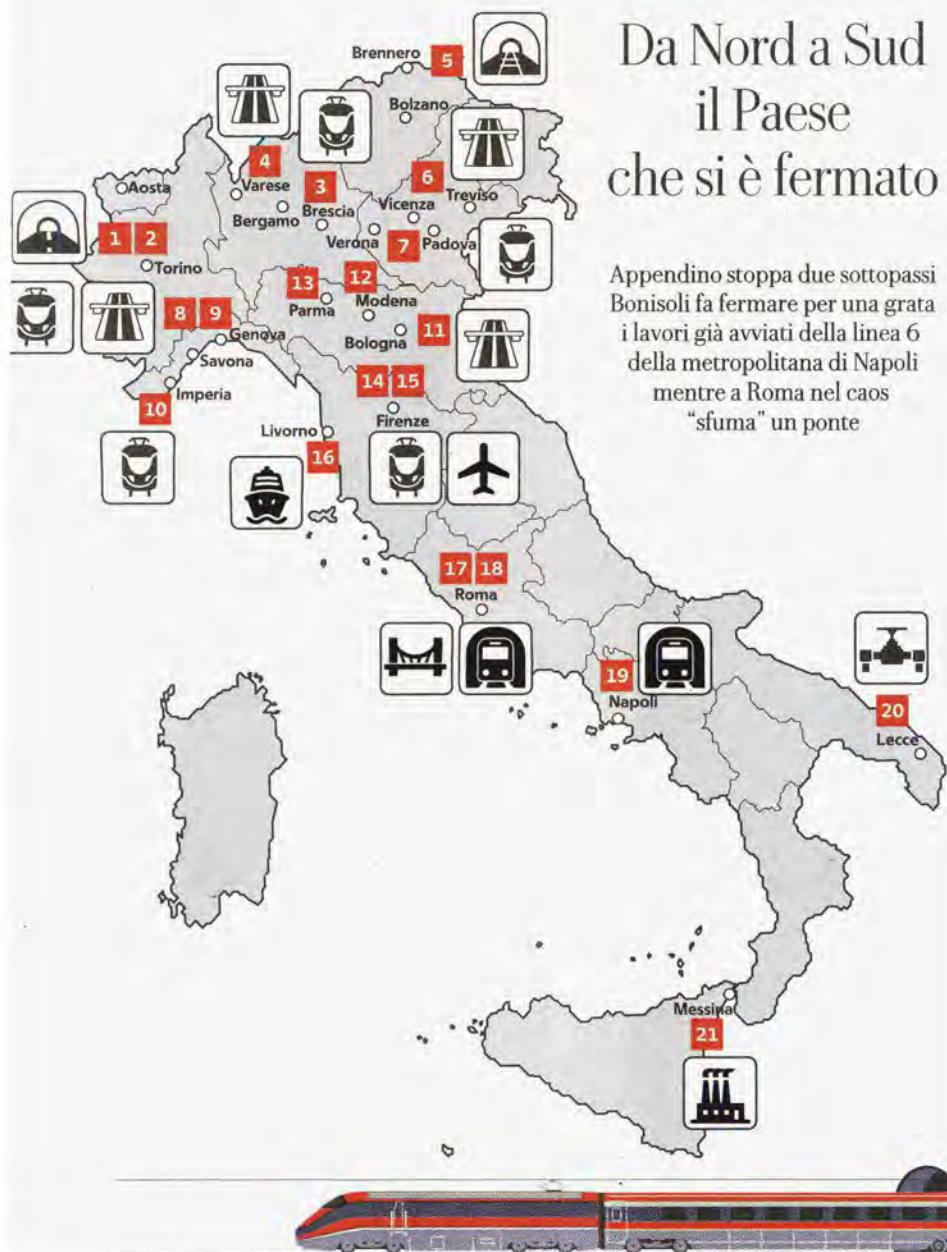
La bocciatura definitiva di Conte

L'ex centrale elettrica messinese, acquisita da A2A, doveva diventare un termovalorizzatore in grado di smaltire 400mila tonnellate di rifiuti. Il M5S ha guidato le proteste contro l'impianto. E il governo Conte, nonostante il sì dell'Ambiente nel 2017, ha bocciato il progetto

La mappa I progetti in stand by

Da Nord a Sud il Paese che si è fermato

Appendino stoppa due sottopassi
Bonisoli fa fermare per una grata
i lavori già avviati della linea 6
della metropolitana di Napoli
mentre a Roma nel caos
"sfuma" un ponte



Economia circolare, Eppi a Rimini il 9/11

L'Eppi, assieme alle Federazioni dei collegi dei periti industriali e dei periti industriali laureati delle regioni Emilia-Romagna, Toscana e Marche, danno appuntamento a Rimini il 9 novembre prossimo per parlare di economia circolare.

Che cosa si intende per economia circolare? Quali sono le caratteristiche di questa nuova visione dei processi economico-produttivi? Quali professionalità potrebbero costituire il motore di sviluppo di un'economia circolare? Queste le principali domande a cui si cercherà di rispondere nel corso dell'Eppi in tour Esperienze e professioni per lo sviluppo di un'economia circolare, in calendario per la mattinata di venerdì 9 novembre a Rimini. Il convegno si inserisce nell'ambito dei c.d. Eppi in Tour, gli eventi che annualmente l'Ente organizza con i collegi provinciali, su particolari tematiche di interesse per la categoria. L'incontro sarà preceduto da un momento informativo e formativo circa i servizi assistenziali offerti dall'Eppi, le convenzioni esistenti e i principali aggiornamenti previdenziali.

Quest'anno, l'area del centro Italia sarà protagonista, e non a caso. Qui, in Emilia-Romagna, dove industria e professioni tecniche costituiscono la principale ossatura del sistema produttivo, da al-

cuni anni si sono sviluppate esperienze e progetti di eccellenza, in linea con i principi della valorizzazione delle risorse, della riduzione degli sprechi, il riutilizzo dei prodotti e il riciclo. Il tutto, accettando le sfide della sostenibilità, e nell'ottica di una filiera produttiva-industriale attenta a massimizzare i numeri e il ciclo di utilizzo dei prodotti. A riprova di come tutto il nostro paese sia interessato da questo cambiamento, durante l'evento sarà presentato un altro progetto di successo, questa volta nato e sviluppato in Sicilia. Inoltre, per quanto riguarda la governance delle iniziative e dei progetti, l'apporto degli amministratori pubblici è fondamentale. Ecco perché sarà molto interessante ascoltare i contributi di chi ogni giorno, dalle stanze amministrative, con lungimiranza, incentiva e accompagna progetti produttivi e di sviluppo industriale aderenti ai principi dell'economia circolare.

Ma c'è un altro forte segnale che emerge da questo convegno: la volontà e la capacità di una storica professione come quella del perito industriale di mettersi sempre in gioco, di intercettare le esigenze e le dinamiche più attuali, aprendosi alle innovazioni e al cambiamento, per continuare a essere sempre parte attiva e quotidiano riferimento per il sistema produttivo locale e nazionale.



Intervista al nuovo presidente del Consiglio nazionale periti industriali Claudio Guasco

La parola d'ordine è l'unità Obiettivi comuni per dare slancio all'azione della categoria

Parola d'ordine: unità. È da qui che per Claudio Guasco, neo eletto presidente dei periti industriali, deve ripartire il nuovo Consiglio nazionale. «Questa è l'impostazione che vorrei divenisse comune all'intera categoria. Dobbiamo avere obiettivi congiunti da realizzare tutti insieme per restituire slancio e vigore alla nostra azione politica». La nuova leadership della categoria per il prossimo quinquennio sarà composta da Sergio Comisso alla vicepresidenza e da Giampiero Giovannetti nel ruolo di consigliere segretario. Gli altri componenti del Consiglio nazionale appena insediato sono: Antonio Daniele Barattin, Carlo Alberto Bertelli, Stefano Colantoni, Giovanni Esposito, Alessandro Maffucci, Vanore Orlan-dotti, Guido Panni, Antonio Perra.

Domanda. Presidente, dal territorio ai vertici della categoria come si prepara a guidare i periti industriali?

Risposta. La guida di una categoria professionale richiede, oggi più che mai, uno sforzo significativo che deve partire da intenti e obiettivi comuni ad ampio raggio. La necessità di creare un rapporto costruttivo tra il Consiglio nazionale e il territorio è ora particolarmente vivo e sentito. Se da un lato, negli ultimi anni, le realtà

territoriali sono state sempre più coinvolte nel processo di trasformazione della professione, dall'altro è stato richiesto loro un continuo sforzo: formazione, orientamento, rapporti con le scuole e le università, e tanti adempimenti su procedure complesse come la privacy e l'anticorruzione. Ma molti organismi, in particolare i più piccoli, non sono strutturati per far fronte a un tale carico di impegni, e su questo aspetto il nuovo Consiglio dovrà prestare particolare attenzione. In ogni caso, qualsiasi azione dovrà avere come filo conduttore quello della coesione. La sinergia su programmi e obiettivi sarà un tema che mi vedrà impegnato sin da ora: lavorerò per creare quella squadra di lavoro unita che merita la nostra categoria, nel rispetto di ruoli ed esigenze.

D. Sarà un mandato nel segno della continuità?

R. Gli obiettivi per la nostra categoria sono stati tracciati dal Congresso straordinario del 2014. Sotto il «ponte di Andare Oltre», che ha caratterizzato le scelte per il nostro futuro, di acqua ne è passata. Ora è necessario identificare il nostro percorso all'interno di un quadro comune che metta insieme l'elevazione del titolo di studio, il mercato del lavoro e il riferimento all'Europa.

D. Quali le prime tre priorità da cui ripartire?

R. I temi in agenda sono molteplici: rafforzare la nostra presenza all'interno del mondo professionale ed imprenditoriale, ottimizzare i rapporti con la politica, potenziare le strutture interne come il Centro studi e la Stampa di categoria. La nostra Fondazione Opificium, poi, dovrà essere motore propulsore per iniziative rivolte alle istituzioni e alla politica, oltre a garantire un supporto alle proposte di formazione per quei territori in maggiore difficoltà.

D. I giovani e la professione: un rapporto complesso per tutte le categorie che perdono sempre più iscritti. Come invertire la tendenza?

R. Questo è un aspetto sul quale tutto il Consiglio dovrà soffermarsi per un'attenta analisi e valutazione. I tempi in cui le segreterie degli ordini erano ricche di nuove iscrizioni sono passati per tutte le categorie. Spetta a noi rendere più attraente la realtà del mondo professionale, veicolare un'immagine funzionale a richiamare giovani professionisti, posizionarci sulle aree strategiche di mercato e soprattutto a far leva su quelle opportunità che solo un sistema ordinistico può offrire. E che certo non sono la «sicurezza» per la progettazione riservata, ma piuttosto un sistema di tutela, di sostegno all'aggiornamento professionale, unito a un modello previdenziale e assistenziale virtuoso. Insomma se vogliamo crescere come categoria dobbiamo crescere come iscritti, pensare che il futuro è nel lavoro integrato e nelle società multidisciplinari, e con la consapevolezza che oggi essere professionista vuol dire non solo avere conoscenze tecniche, ma anche di marketing ed economia. La committenza ha bisogno di professionalità nuove. Questa è la grande sfida che dobbiamo saper cogliere con l'orgoglio di essere una professione che guarda al futuro.

D. Tra gli obiettivi c'è anche quello di dare alla professione un quadro di riferimento normativo più adeguato al nuovo profilo del perito industriale e più coerente con le riforme approvate. In questo senso quali strate-



gie mettere in campo?

R. La consiliatura precedente ha posto in essere un coraggioso cambio di paradigma per il futuro della categoria e di questo dobbiamo esserne tutti grati. Ma i percorsi di trasformazione sono lunghi e richiedono attenzione. Per questo credo debba essere sostenuta ogni azione mirata alla conoscenza del processo normativo, anche con il supporto del territorio. La figura del perito industriale dovrà coincidere con quella di un «tecnico» laureato. E tocca a noi tutti fare crescere questa immagine.

D. Sul capitolo lavoro, infine, quali azioni da promuovere all'interno delle professioni tecniche per far crescere nuovi ambiti di servizi professionali?

R. Innanzitutto il mio auspicio è che la Rete possa avere maggiore capillarità in tutti i territori, diventandone un riferimento determinante. Le regioni legiferao in materie concorrenti, creando spesso discrasie tra territori confinanti, tutto a discapito dei cittadini. I servizi professionali, intesi anche come rete integrata di professionisti, rappresentano un obiettivo verso cui dobbiamo tendere. Senza mortificare quella peculiarità tutta italiana rappresentata da piccole imprese, da singoli professionisti che operano nei territori accanto ai cittadini, offrendo servizi professionali di grande valore. La nostra professionalità poi, potrebbe essere messa a servizio di una amministrazione pubblica non più in grado di assicurare controlli sulle proprie infrastrutture ed impianti. La sussidiarietà non può che passare attraverso l'impegno delle professioni ordinarie che garantiscono un' indiscussa professionalità, un aggiornamento continuo, il rispetto di principi deontologici, ma soprattutto quel ruolo di terzietà tipico dei nostri ordinamenti che rappresenta l'unicità del sistema professionale e un modello di garanzia verso la committenza.



Il presidente Cnpi Claudio Guasco