

## TERREMOTO

# Cemento debole, nuove indagini

## Usato pure nelle fondamenta alla Marchesini Group e in fienili

L'inchiesta sul calcestruzzo depotenziato si allarga e coinvolge, oltre alle cinque imprese già conosciute, anche un'altra grande azienda: è la Marchesini Group di Carpi, che ha investito 14 milioni sul nuovo stabilimento. Accertamenti in corso anche su due fienili. Oggi

saranno incaricati i periti del tribunale per le analisi.

■ APAG.35

## INCHIESTA CUBETTO » RICOSTRUZIONE E SPECULAZIONE

# Cemento scadente, l'indagine si allarga

### Oltre alle cinque imprese già conosciute, verifiche anche sulla Marchesini Group di Carpi e due fienili nel Ferrarese

#### di Francesco Dondi

L'indagine "Cubetto" non poteva ritenersi conclusa con gli accertamenti su scuole e cinque capannoni della Bassa terremotata. Troppi gli incartamenti sequestrati da Polizia di Stato e polizia municipale di Modena, su richiesta del pubblico ministero Claudia Ferretti, per non attendersi ulteriori sviluppi. Che puntualmente sono arrivati e che oggi approderanno in tribunale. Davanti al giudice per le indagini preliminari, infatti, saranno conferiti gli incarichi ai periti dell'incidente probatorio, tecnici che dovranno cristallizzare la prova nel processo che a oggi vede 16 persone e tre aziende indagate (Betonrossi, Industria Cementi Giovanni Rossi, A&C Costruzioni) per associazione a delinquere e truffa ai danni dello Stato.

Ma alle imprese già coinvolte come vittime nel primo filone di inchiesta - la Zimor del polo industriale di Finale, la Medica di Medolla, l'Off Mecc di Mirandola, l'Acetum di Cavezzo e l'Agritecnica di San Felice - si sono aggiunti altre costruzioni di proprietà del gotha della Confindustria regionale.

A Carpi, gli inquirenti si sono infatti concentrati sulla Marchesini Group, grande player del settore packaging, inaugurata in ottobre in via Emilia Romagna. La proprietà è di Maurizio Marchesini, presidente regionale dell'associazione confindustriale. Si tratta, con i suoi 14 mila metri quadrati di superficie, del più grande polo italiano delle macchine per la termoformatura, la tecnica di stampaggio di materie plastiche a caldo utilizzata per la realizzazione dei blister farmaceutici. La realizzazione dello stabilimento ha comportato un investimento di 14 milioni di euro. Secondo gli investigatori, il calcestruzzo utilizzato da A&C e fornito dalla galassia

Betonrossi per realizzare l'imponente polo produttivo è di tipo piuttosto scadente e quantomeno al di sotto delle soglie minime, necessarie per garantire la massima sicurezza antisismica.

Davanti al gip, che prenderà in considerazione soltanto le posizioni di Zimor, Agritecnica, Acetum e Marchesini Group, finiranno anche due fienili costruiti nel Ferrarese, che risultano di proprietà di Ennio Manuzzi, già presidente di Confindustria Ferrara e titolare della ceramica Sant'Agostino, stabilimento distrutto dal sisma del 2012 e che piange due morti, Nicola Cavicchi e Leonardo Ansaloni.

Stavolta Manuzzi, così come tutti i proprietari delle altre imprese coinvolte dall'inchiesta "Cubetto", è vittima. Ovviamente non poteva sapere che il calcestruzzo fornito dalla Betonrossi di Piacenza e poi utilizzato in cantiere dalla A&C Costruzioni di Mirandola fosse scadente.

Con l'udienza odierna parte quindi il secondo filone dell'in-

indagine, già approdata nelle aule di tribunale con la scuola media di Finale per cui si attendono gli esiti degli accertamenti sui carotaggi a fine maggio. Anche l'incidente probatorio sui capannoni degli imprenditori si svilupperà in modo analogo: saranno effettuati scavi e prelievi dalle fondamenta e poi inviati ad un laboratorio specializzato. In alcuni casi quei prelievi sono già stati eseguiti privatamente e sono sempre arrivate rassicurazioni, ma secondo investigatori e procura è meglio avere una certezza sancita da un giudice.



Peso: 1-5%,37-47%

# Meccanica, abbigliamento e Motor Valley Se la Città metropolitana è troppo stretta

Il dossier del Consiglio dei ministri sulle province: «Bologna deve allargare il territorio per crescere»

La Città metropolitana di Bologna rappresenta la terza area più ricca d'Italia, dietro solo a Milano e Bolzano, ma guardando oltre i propri confini potrebbe ancora crescere, migliorando le proprie specializzazioni e coprendo dei «buchi» nella sua economia. A scriverlo è il Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie del Consiglio dei ministri, che ha presentato un dossier sulle città metropolitane analizzandone punti forza e debolezze.

Un documento che analizza diversi aspetti del territorio bolognese, da quelli amministrativi fino ai trasporti, per trovare il livello di integrazione raggiunto a livello provinciale tra la città capoluogo all'hinterland, fino alle aree più periferiche dell'area metropolitana. L'esame sulla produttività parte dai numeri positivi regi-

strati anche negli anni della crisi affermandosi come «una delle realtà più fiorenti del sistema» considerando i 34.251 euro di valore aggiunto pro capite registrato nel 2015 (23.800 la media nazionale), tra i più alti valori di importazioni (6 miliardi e 800 milioni) che sono stati doppiati dall'export

con 12 miliardi e 600 milioni di euro e con valori percentuali di crescita maggiori rispetto a quelli regionali e nazionali (in particolare le esportazioni manifatturiere sono cresciute negli ultimi due anni del 5,4% rispetto alla media nazionale del 3,7%): le destinazioni principali rimangono i Paesi dell'Ue e gli Stati Uniti. Nel report viene sottolineato come la vera eccellenza bolognese sia rappresentata da quattro aree, tutte legate al comparto manifatturiero: abbigliamento, apparecchiature elettriche, meccanica e produzione di mezzi di trasporto. Un elenco al quale manca poco per essere aggiornato con altre tre voci: produzione di carta, prodotti chimici e articoli in gomma. Ed è guardandosi intorno che le possibilità per completare queste eccellenze, secondo i tecnici romani sarebbero. Le possibili «connessioni» riguardano per esempio il settore metalmeccanico, «che rappresenta un anello successivo rispetto al metallurgico di Ravenna, trasformando il polo produttivo emiliano in un più ampio sistema di imprese che arriva fino all'Adriatico». Il settore integrato dei mezzi di trasporto

(meccanica, gomma e autoveicoli) troverebbe invece una continuità a ovest con Modena e Reggio Emilia, ma anche verso est puntando alla provincia di Ferrara. «In questo modo sembrerebbe crearsi una filiera lunga dell'automotive», sottolinea il dossier. Spostando invece l'attenzione all'abbigliamento «possiamo invece constatare come l'attuale Città metropolitana potrebbe avere spazi di innovazione ben più ampi rispetto a quelli attuali estendendosi all'alta Toscana». In questo caso i collegamenti riguarderebbero la specializzazione di Pistoia e le eccellenze di Prato e Firenze. «A differenza di quanto sta avvenendo per le altre connessioni tra province, sta di fatto emergendo un distretto dell'abbigliamento che coinvolge addirittura due Città metropolitane (Bologna e Firenze)», sottolinea il report. Infine vengono indicate anche nuove strade da percorrere nel settore della chimica: «il percorso di perfezionamento in questo caso si rivela molto più avanzato nelle province confinanti a nord est, in cui si registrano le eccellenze del ravennate e del ferrarese». Guardando più a fondo la composizione del valore ag-

giunto bolognese, emerge che è composto per l'1,3% dall'agricoltura, per il 21,3% dall'industria, dalle costruzioni per il 3,8%, i servizi commerciali si attestano al 24,6% e infine servizi finanziari, immobiliari e professionali al 30,8%, tutto il resto vale il 18,2%. Come già messo in luce da altre analisi nelle imprese attive sono in crescita ristorazione e servizi alle imprese, mentre c'è da osservare il calo delle imprese di costruzioni e quelle manifatturiere. Uno scenario economico che, ovviamente, si incastra con una mappa metropolitana nella quale si evidenzia una grande forza attrattiva di Bologna nei confronti di tutti i centri della provincia, soprattutto quelli limitrofi alla città, con la quale è in corso ormai da tempo un'integrazione: secondo il dossier in particolare modo Casalecchio può ormai essere aggregata a Bologna considerando le «similarità funzionali» (consumo del suolo, densità abitativa, reddito imponibile medio e altro), ma «servono chiari investimenti strutturali per evitare uno sviluppo futuro incerto e caotico».

**Mauro Giordano**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

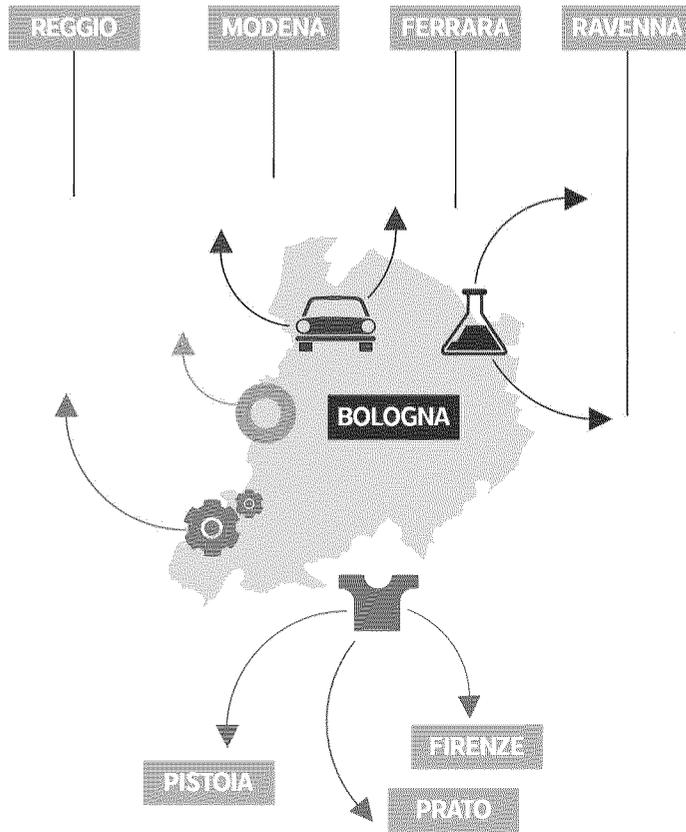
## 5,4%

La crescita dell'export bolognese nel biennio 2014-15: più alto rispetto alla media nazionale del 3,7%

## 34.251

Il valore aggiunto pro capite della Città metropolitana di Bologna: terza in Italia dietro Milano e Bolzano

La continuità delle specializzazioni tra Bologna e le province confinanti



centimetri



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Codice abbonamento: 119421



## Innovazione e ricerca

# Maccaferri in Alto Adige, arrivano tre nuovi progetti

**BOLZANO** A tre anni di distanza dall'arrivo in Alto Adige, Gaetano Maccaferri scorre l'elenco dei risultati, getta un occhio alle premesse e, alla fine, conferma la bontà dell'intuizione: «L'idea di stanziare a Bolzano il polo dedicato alla ricerca e allo sviluppo è stata corretta», dice il presidente del gruppo bolognese. Il Maccaferri Innovation Center oggi impiega otto dipendenti, ha depositato due brevetti ed è stato irrorato con 2,5 milioni d'investimenti (di cui 750.000 euro della Provincia di Bolzano, il resto della holding). Ma per Officine Maccaferri il polo dell'innovazione era solo l'inizio della collaborazione industriale con la Libera università di Bolzano, con le imprese locali e con le istituzioni territoriali. Tre nuovi progetti segneranno il 2017: il co-finanziamento del primo master in green technology, il co-finanziamento di un laboratorio in termofluidodinamica, che albergherà nel nascente Parco tecnologico, infine un progetto europeo che utilizza risorse Fesr per ideare una piattaforma web capace di offrire valutazioni in ambito idraulico.

Con un fatturato complessivo di 1,2 miliardi di euro (500 milioni legati solamente al bilancio di Officine Maccaferri) la holding ha una visione chiara delle relazioni tra industria e alta formazione: «A volte il mondo accademico e l'industria sembrano avere finalità contrastanti — ha rimarcato Maccaferri — La realtà è invece differente quando si riesce a stabilire un denominatore co-

mune in grado di coniugare le aspettative delle diverse parti interessate, quando si ottimizzano le competenze reciproche. Per ottenere questo risultato serve una visione comune, nel rispetto delle diverse peculiarità e finalità, pubbliche e private, come è successo con la collaborazione tra la nostra società e la Libera Università di Bolzano».

Quando, nel 2014, il gruppo Maccaferri ha scelto Bolzano ha investito nel territorio nella sua interezza: «Abbiamo investito 2,5 milioni (1,7 del gruppo e rimanenti da Palazzo Widmann, ndr), ora abbiamo sei progetti che saranno conclusi entro l'anno, otto dipendenti e due brevetti».

Un primo passo che ieri s'è arricchito con tre nuovi progetti. Il primo è una ricerca pionieristica. «Wequal», questo il nome dello studio, durerà due anni e mezzo e prevede la realizzazione di una piattaforma online per effettuare valutazioni di impatto ambientale delle opere idrauliche. Il secondo è un master di secondo livello in Green Technologies and Infrastructures. Terzo pilastro della partnership: Maurizio Righetti, docente di Hydropower Plants e Hydropower Systems alla facoltà di Scienze e Tecnologie, coordinerà un progetto biennale nel nuovo laboratorio di Termofluidodinamica applicata. L'idea è sperimentare, attraverso analisi di dettaglio, la funzionalità di nuove tecnologie sviluppate da Maccaferri e testate negli Stati Uniti.

**Marika Damaggio**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**OGGI IN CONFINDUSTRIA MODENA****Dipendenti inviati all'estero:  
seminario sulle norme Ue**

Le aziende in numero crescente hanno l'esigenza di inviare i propri dipendenti all'estero, anche solo per pochi giorni, per svolgere determinate attività lavorative. Nel 2014 la Direttiva 67/UE ha introdotto una nuova disciplina e obblighi a carico delle imprese che inviano i lavoratori in Paesi della Ue nell'ambito di una prestazione di servizi.

Per analizzare il tema del distacco transnazionale, Confindustria Modena ha organizzato per oggi alle 10, presso l'Auditorium di via Bellinzona, un incontro a cui parteciperanno

i massimi esperti del settore per fornire un inquadramento generale del tema, con focus sullo stato dell'arte in alcuni Paesi comunitari, tra cui l'Italia, dove la direttiva è stata recepita. Il seminario è aperto al pubblico, per iscrizioni e ulteriori informazioni: Segreteria Area Internazionalizzazione e-mail: a.bollettinari@confindustriamodena.it- tel 059 - 448367.

La criticità maggiore nell'applicare la direttiva comunitaria è che ciascun Paese della Ue dà una propria attuazione alla norma applicando procedure e limitazioni diverse.

Ne risulta un quadro normativo complesso per tutte quelle aziende italiane che devono rispettare di volta in volta regole diverse in Stati diversi.



## RELAZIONI INDUSTRIALI

CORRIERE DELLA SERA	26/04/2017	3	<a href="#">Intervista a Carlo Calenda - Per Alitalia ultimo prestito poi la vendita = Escluso il salvataggio di Stato Ma i voli saranno garantiti</a> <i>Enrico Marro</i>	2
CORRIERE DELLA SERA	26/04/2017	3	<a href="#">Il turismo ha bisogno di compagnie di bandiera?</a> <i>Dario Di Vico</i>	5
STAMPA	26/04/2017	3	<a href="#">Intervista a Graziano Delrio - Delrio: "Non salveremo Alitalia Sarà venduta al miglior offerente" = "Se Lufthansa è interessata per noi niente preclusioni"</a> <i>Alessandro Barbera</i>	6
STAMPA	26/04/2017	13	<a href="#">Dalle lauree professionali alla ricerca Così l'università può aiutare la crescita</a> <i>Roberto Giovannini</i>	8

## ECONOMIA E FINANZA

SOLE 24 ORE	26/04/2017	16	<a href="#">Contro la crisi delle aziende più spazio al private equity = Con la legge Marzano futuro in tre atti</a> <i>Vincenzo De Sensi</i>	9
-------------	------------	----	--	---

## FISCO

SOLE 24 ORE	26/04/2017	31	<a href="#">Da 310mila Pmi un miliardo in più di Iva per quest'anno = Lo split payment mette nella rete altre 310mila Pmi</a> <i>Marco Gianni Mobili Trovati</i>	11
-------------	------------	----	---	----

## ASSOCIAZIONI CONFINDUSTRIA

SOLE 24 ORE	26/04/2017	9	<a href="#">I dazi Ue incoraggiano la ripresa</a> <i>M.me.</i>	13
SOLE 24 ORE	26/04/2017	9	<a href="#">Le acquisizioni scaldano l'industria dell'acciaio</a> <i>Matteo Meneghello</i>	14
SOLE 24 ORE	26/04/2017	11	<a href="#">La gomma plastica in cerca di periti = La gomma-plastica cerca periti</a> <i>Ilaria Vesentini</i>	16
SOLE 24 ORE	26/04/2017	11	<a href="#">Allarme rincari per le materie prime</a> <i>I.ve.</i>	18
SOLE 24 ORE	26/04/2017	13	<a href="#">Codice, resta il nodo subappalto</a> <i>Giuseppe Latour</i>	19



# «Per Alitalia ultimo prestito poi la vendita»

Calenda: servirà solo a evitare gli aerei a terra

di **Enrico Marro**

Esprime «rammarico e stupore» il ministro dello Sviluppo, Carlo Calenda, per l'esito del referendum sul pre-accordo di Alitalia. «Perché l'intesa era fondamentale per il rilancio». Ora comunque — dice il ministro al *Corriere* — «è finita l'epoca dei soldi pubblici per Alitalia».

alle pagine **2, 3 e 5 Berberi, Caccia, Di Frischia**  
e un commento di **Dario Di Vico**

## L'INTERVISTA **IL MINISTRO CALEND**

# «Escluso il salvataggio di Stato Ma i voli saranno garantiti»

di **Enrico Marro**

**ROMA** Ministro, chi le ha dato la notizia che i lavoratori avevano bocciato il pre-accordo sul salvataggio di Alitalia. E come ha reagito?

«La notizia me l'ha data la società. Ho parlato con loro e coi sindacati, in particolare col segretario della Cisl. La mia reazione è stata di grande rammarico e stupore», dice il ministro dello Sviluppo, Carlo Calenda.

**Perché?**

«Perché l'accordo era indispensabile per avere quasi un miliardo di nuova finanza dagli investitori, fondamentale per il rilancio di Alitalia, oltre ad un altro miliardo di conversione di prestiti in equity, tutto ciò in un settore dove trovare risorse non è banale».

**Sì, ma il piano di rilancio era credibile?**

«Guardi, nessuno più di me è stato chiaro sulle responsabilità del management. Il piano però rappresentava un percorso, difficile ma praticabile. Peraltro abbiamo respinto il primo piano spiegando che i tagli non dovevano riguardare solo il personale. E infatti nella versione approvata due terzi toccavano altre voci. Abbiamo ottenuto discontinuità nel management

con l'arrivo di Gubitosi. Erano stati ridotti gli esuberanti; tenuta la manutenzione nel perimetro aziendale; limitato il taglio delle retribuzioni per il personale di volo all'8%; ottenuto l'aumento degli aerei a lungo raggio. E soprattutto l'impegno a rivedere l'accordo dopo due anni di Ebitda positivo. Il governo aveva anche dato, oborto collo, la disponibilità di una garanzia pubblica sul contingent equity, nel caso le cose fossero andate male. Insomma, un equilibrio che teneva insieme tutela dei lavoratori, impegno degli azionisti, interesse dei contribuenti».



Peso: 1-9%,3-48%

**E allora perché ha vinto il no?**

«Perché si è diffusa, anche per responsabilità di qualche sindacato che si è mosso in modo poco trasparente, l'idea, sbagliata, che Alitalia possa essere nazionalizzata e che ci siano i contribuenti a saldare i conti. E invece non può accadere per due motivi: le regole europee non lo consentono; il governo e i cittadini non lo vogliono. Su questo siamo stati chiari dall'inizio».

**I lavoratori ribattono: perché invece avete trovato 20 miliardi per salvare le banche?**

«Ai contribuenti Alitalia è costata 7,4 miliardi nel corso degli anni, ben prima dell'intervento sulle banche. Mettere in sicurezza le banche significa poi tutelare tutti i risparmiatori e la tenuta del sistema finanziario».

**Alitalia chiederà l'amministrazione straordinaria al governo.**

«Vedremo. In quel caso il governo nominerà uno o più commissari, come previsto dalla legge, che avranno 6 mesi per portare avanti il processo di cessione degli asset in modo ordinato senza danneggiare i viaggiatori e la mobilità. Perché oggi per noi queste sono le priorità: non creare disservizi per i viaggiatori e ridurre al minimo i costi per i contribuenti».

**Il governo concederà il prestito ponte?**

«Il minimo indispensabile per completare il processo. Fermare gli aerei a terra non è immaginabile perché sarebbero compromessi i collegamenti e danneggiati i viaggiatori con ricadute dirette ed indirette ben più pesanti».

**Ci vorrà l'autorizzazione di Bruxelles?**

«Sì, il confronto inizia oggi».

**Lei esclude che il commissario possa far meglio degli attuali azionisti?**

«No, io escludo un'altra cosa. Che lo Stato possa mettere le risorse che erano disposti a mettere gli azionisti privati, peraltro solo nel caso della firma dell'accordo che avrebbe fatto risparmiare quasi 600 milioni nell'arco del piano, e che possa poi gestire Alitalia per anni. Non mi pare tra l'altro che le gestioni statali abbiano dato in passato buona prova».

**Scusi, ma lei stesso aveva detto che una vittoria del no sarebbe costata un miliardo.**

«Mi riferivo al costo dell'amministrazione straordinaria e degli ammortizzatori. Non agli

investimenti ben più significativi che ci vorrebbero nell'ipotesi di nazionalizzazione».

**Dobbiamo rassegnarci anche all'ipotesi che Alitalia possa scomparire?**

«Dobbiamo innanzitutto garantire al Paese più connessioni possibili, qualità nel servizio, costi competitivi, indipendentemente da chi le offre e senza più lo Stato che salda i conti a piè di lista. Tutti avremmo voluto un finale diverso, e ci abbiamo lavorato intensamente, ma non al prezzo di pagare miliardi ogni paio d'anni».

**La leader della Cgil, Susanna Camusso, dice che bisogna «riaprire la discussione sul piano industriale» e coinvolgere Cassa depositi e prestiti. Si può fare?**

«Non credo proprio. Non ci sono i tempi e le condizioni. Camusso ne era consapevole il 19 aprile quando dichiarava: "Siamo coscienti che non c'è alternativa per provare a salvarla"».

**Parte dei lavoratori pensa che saranno i 5 Stelle a trovare una soluzione.**

«La demagogia è un lusso riservato solo a un certo tipo di opposizione che si fonda sulla fuga dalla realtà. Proposte dai 5Stelle non ne ho viste. Alitalia è il classico esempio di un dossier dove non esistono soluzioni facili».

**I lavoratori hanno bocciato un testo siglato dai sindacati. Rappresentanza in crisi?**

«Non voglio entrare nelle questioni del sindacato. Ma osservo che alcune sigle si sono impegnate a fondo per il sì, altre molto meno. Noi come governo non potevamo fare di più».

**C'è il rischio che finisca come Almagora?**

«Spero di no, ma ci sono alcune somiglianze. In quel caso, le Rsu di Roma rifiutarono di firmare l'accordo per continuare a negoziare con l'azienda, determinando più di 1.600 licenziamenti mentre a Napoli le Rsu lo approvarono e il call center oggi funziona. Aggiungo che successivamente una larga parte dei lavoratori hanno sconfessato quanto deciso dalle Rsu, purtroppo fuori tempo massimo».

**Il prestito ponte?  
Il minimo  
indispensabile per  
completare il processo**

**Spero che non finisca  
come Almagora, in quel  
caso quando si sono  
pentiti era troppo tardi**





## Il commento

# Il turismo ha bisogno di compagnie di bandiera?

di **Dario Di Vico**

In occasione delle precedenti crisi di Alitalia la politica, peraltro anche in buona fede, ha sempre sostenuto il prevalente interesse nazionale di avere una compagnia di bandiera legando strettamente il raggio di azione del vettore tricolore ai destini economici del nostro turismo. Il ragionamento era molto lineare: se abbiamo un'Alitalia forte e pubblica possiamo orientare le scelte in direzione del soddisfacimento dei flussi

di turismo in ingresso e possiamo anche prevedere rotte che portino gli stranieri in Italia senza dover far per forza scalo a Parigi, Francoforte o Zurigo. Questa visione «sistemica» ci ha accompagnato per innumerevoli anni senza che poi, nella cruda realtà, si mettesse mai in atto una vera strategia-Paese capace di combinare e ottimizzare i due business. Successivamente l'argomento dell'interesse turistico è stato utilizzato come una foglia di fico per coprire altre opzioni, a sinistra di natura ideologico-statalista e a destra di tutela della constituency elettorale romana, o per giustificare la

debolezza dei tanti piani industriali partoriti in questi anni. Fin qui il passato, oggi però assistiamo a una crescente divaricazione tra flussi turistici e reale influenza commerciale di Alitalia. Solo per riferirci all'ultima Pasqua molte città italiane (e non solo Venezia, Firenze, Roma) hanno fatto il pieno di turisti stranieri dimostrando così che ciò che fa premio è la capacità di attrazione e non la presenza sul mercato di una compagnia di bandiera tricolore. Da qui il venire meno dell'alibi dell'interesse nazionale. Una volta però elaborato il lutto della compagnia nazionale sarà necessario operare in due direzioni per dare ulteriore

ossigeno ai flussi turistici: a) concordare una regia comune con le Regioni che versano generosi sussidi a Ryanair in cambio di voli diretti; b) negoziare con le compagnie estere, meglio le extra-europee, accordi che evitino il più possibile il doppio scalo e quindi non regalino ad altri - anche se per una sosta intermedia - il turista attratto dalla bellezza delle nostre città.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# 3.600

**i voli settimanali** di Alitalia con destinazione Italia e mondo nella stagione invernale 2016-2017



Peso: 13%



Intervista con il titolare delle Infrastrutture. Il governo pronto a nominare Gubitosi e Laghi commissari

# Delrio: "Non salveremo Alitalia Sarà venduta al miglior offerente"

Il ministro: all'estero altre compagnie hanno fatto meglio il loro lavoro

— Dopo il «no» dei lavoratori di Alitalia al piano per il rilancio della compagnia, il cda ha avviato l'iter per l'amministrazione straordinaria. Il governo sarebbe pronto a nominare Luigi Gubitosi ed Enrico Laghi commissari.

**Grassia, Lillo, Lombardo, Longo e Sorgi**

DA PAGINA 2 A PAGINA 5

Indietro non si torna. Se Lufthansa dovesse essere interessata, per noi non ci sarebbero preclusioni. Dallo Stato trecento milioni di aiuti ma soltanto per sei mesi

**Alessandro Barbera** A PAGINA 3

GRAZIANO DELRIO

## "Se Lufthansa è interessata per noi niente preclusioni"

Il ministro dei Trasporti: "Trecento milioni di aiuti, solo per sei mesi. Favori a Ryanair? Il mio dovere è fare l'interesse del Paese"

### Intervista

ALESSANDRO BARBERA  
ROMA

**P**er un momento Graziano Delrio rimette il camice, come un medico sconfitto da un'operazione troppo complicata. «Siamo stati al capezzale di Alitalia.

Abbiamo fatto un'enorme fatica per convincere gli azionisti a mettere sul piatto due miliardi di euro. Forse non erano abbastanza, ma all'università mi hanno insegnato che un paziente grave va intubato e portato in rianimazione. Al resto si pensa dopo». La valanga di no al referendum ora preclude altre cure. L'Alitalia è un malato al quale il go-

verno può offrire solo palliativi. «Indietro non possiamo tornare. Qualcuno si è convinto ci sarebbe stato l'ennesimo salvataggio pubblico. Lo dico chiaramente: non ci sarà».



Peso: 1-13%,3-45%

**Non c'è alcun margine per un ripensamento, perché il piano dei privati proceda comunque?**

«Se mi guardo indietro e penso al tempo speso per ottenere l'accordo di tutti, direi proprio di no. Ringrazio Etihad e le banche per l'impegno, ma non è bastato».

**È rimasto sorpreso dall'esito del referendum? Si è chiesto cosa ha spinto migliaia di persone a dire no al salvataggio dell'azienda che gli dà lavoro?**

«Avevo percepito un brutto clima, ma credevo che alla fine gli allarmi sarebbero stati presi sul serio. Abbiamo parlato il linguaggio della verità, e non è servito. I dipendenti sono sfiduciati, si sono convinti che questo sarebbe stato l'ennesimo piano che non avrebbe cambiato nulla».

**Ora che accade?**

«Il nostro intervento servirà ad evitare il fallimento. L'azienda verrà venduta al miglior offerente come sta accadendo con l'Ilva. Ma se prima del referendum c'era la garanzia di una nuova ricapitalizzazione, ora il rilancio diventa molto più complicato. Alitalia è indebolita dall'esito

del referendum e i concorrenti non faranno regali».

**Quanto stanzierete per gestire la transizione?**

«Il decreto di correzione dei conti appena entrato in vigore mette a disposizione 300 milioni di garanzie pubbliche. La cifra a disposizione per far volare gli aerei è quella, se sarà necessario stanziare altro lo valuteremo. Ma ripeto: si tratterà solo di accompagnare l'azienda o parte di essa verso un altro azionista privato».

**E se non dovesse arrivare? Si andrà alla liquidazione?**

«Non si torna indietro, nemmeno nel peggiore degli scenari».

**Detto da lei fa una certa impressione: di recente ha espresso dubbi anche sulla cessione di una quota di Trenitalia.**

«Il paragone non si pone. Se dieci anni fa mi avesse chiesto "privatizzerebbe per intero Alitalia?" le avrei risposto "forse no". Ma oggi la realtà è diversa. Quello aereo è un settore fortemente liberalizzato e molto competitivo. Lo Stato non può rimettersi a fare l'imprenditore».

**Avete preclusioni su una possibile vendita a Lufthansa?**

«Nessuna preclusione, ma le

decisioni spettano agli azionisti. La palla è nelle loro mani».

**Il governo cosa può fare in questa fase?**

«Cercheremo di tutelare nel migliore dei modi tre cose: il bene del Paese, quello dei lavoratori e dei contribuenti. Non vogliamo la messa a terra degli aerei, perché sarebbe un danno per il turismo e le aziende italiane: Alitalia è ancora il secondo vettore per numero di passeggeri. Ci faremo carico dei costi sociali di una ristrutturazione, ma tenendo bene a mente che non sarà possibile garantire gli ammortizzatori sociali del passato. Cercheremo infine di far sì che la gestione commissariale duri il meno possibile, perché finirebbe per innescare una dinamica complicata con l'Europa. Le regole in questo senso sono molto chiare».

**Qual è l'orizzonte per la vendita?**

«Al massimo sei mesi».

**Oggi il primo vettore per passeggeri trasportati in Italia è Ryanair: Etihad vi accusa di non aver fatto abbastanza per tutelare l'ex compagnia di bandiera dalla sua concorrenza sleale. Dicono che in Francia o Germania non gli sarebbe stato concesso**

**tanto spazio.**

«Noi tuteliamo gli interessi del Paese, la connettività e il turismo. Easyjet quest'anno porterà a Napoli un milione di passeggeri: lei crede non sia un mio preciso dovere preoccuparmi dello sviluppo del Mezzogiorno? Dovrei fare le barricate contro le low cost?»

**Alitalia lamenta soprattutto i sussidi concessi dagli aeroporti minori a quelle compagnie.**

«Nel 2013 abbiamo scritto linee guida molto chiare e i gestori aeroportuali fanno dei bandi europei: perché Alitalia non partecipa? Se a Favignana è esploso il turismo, lo si deve al fatto che l'aeroporto di Trapani opera regolarmente. La verità è che la politica del governo sta funzionando, e che se in Francia e Germania Ryanair non è altrettanto forte è perché Air France e Lufthansa hanno fatto meglio il loro lavoro».

**Twitter @alexbarbera**

Qualcuno si è convinto che ci sarebbe stato l'ennesimo salvataggio pubblico. Ma lo dico chiaramente: il salvataggio non ci sarà

Il nostro intervento servirà a evitare il fallimento. L'azienda sarà venduta al miglior offerente come sta accadendo con l'Ilva



IMAGOECONOMICA

**Graziano Delrio**  
Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture



Peso: 1-13%,3-45%

# Il rapporto dell'associazione Italiadecide

## Dalle lauree professionali alla ricerca

### Così l'università può aiutare la crescita

**ROBERTO GIOVANNINI**  
ROMA

Lo scopo istituzionale dell'Associazione Italiadecide, presieduta dall'ex presidente della Camera Luciano Violante e in cui sono presenti uomini di impresa, delle istituzioni, della cultura e della politica (da Catia Bastioli a Gianni Letta, da Giulio Tremonti a Mauro Moretti), è quello di individuare le possibili soluzioni di medio-lungo periodo, nel campo delle politiche pubbliche, ai tanti problemi che attanagliano l'Italia. Oggi a Montecitorio verrà presentato l'ottavo Rapporto Annuale su Università, Ricerca, Crescita, presenti i ministri dello Sviluppo economico Carlo Calenda e dell'Istruzione Valeria Fedeli: argomento, co-

me potenziare l'Università italiana e metterla meglio al servizio dell'innovazione della pubblica amministrazione e dell'impresa.

Sono dieci le proposte del Rapporto di Italiadecide. La prima riguarda la riforma delle lauree professionali: si propongono innovazioni sui requisiti di docenza, la definizione di un modello di governance aperto a imprese, professioni, pubblica amministrazione; criteri di flessibilità e meccanismi di supporto finanziario centrale. Per gli Enti pubblici di ricerca si suggerisce di monitorare gli effetti delle nuove norme su procedure di acquisto e fornitura, riordinare il polverizzato sistema dei finanziamenti, stabilizzare i fondi ordinari per consentire un'adeguata programmazione.

Ancora, occorre definire lo stato giuridico dei ricercatori e dei tecnologi per favorire la mobilità tra enti e università, superando l'incompatibilità fra docenza/ricerca e attività d'impresa. Va poi istituito un sistema di governance e di indirizzo strategico della ricerca più unitario.

Per quanto riguarda il trasferimento tecnologico, si deve istituire una linea dedicata al finanziamento della validazione dei risultati della ricerca e una linea di finanziamenti paralleli; il ministero deve certificare le competenze acquisite sui percorsi di tirocinio presso i luoghi di lavoro (anche in termini di crediti formativi). Si propone di costituire un partenariato fra università e imprese per l'inserimento professionale dei dot-

tori di ricerca.

Quanto al capitale di rischio, occorre promuovere la creazione di una holding di investimento che investa nel meglio della ricerca italiana, coinvolgendo nell'affiancamento alle start-up grandi gruppi industriali. Infine, per avere politiche industriali più integrate alla ricerca, bisogna valorizzare gli atenei come elementi fondamentali dei processi di innovazione, incentivando la collaborazione con le start-up.

**L'incontro**  
Oggi alle ore 11,30 nella Sala della Regina della Camera viene presentato il Rapporto 2017 «Università, Ricerca, Crescita»

**Il progetto**  
Obiettivo statutario dell'associazione Italiadecide presieduta dall'ex presidente della Camera Luciano Violante è individuare soluzioni nel campo delle politiche pubbliche



Peso: 27%

## NON SOLO «LEGGE MARZANO»

## Contro la crisi delle aziende più spazio al private equity

di **Vincenzo De Sensi**

Il declino, doloroso, di Alitalia ha subito un'accelerazione con il no dei dipendenti all'accordo sindacale per la riduzione del costo del lavoro e, indirettamente, al

piano industriale sottostante a quell'accordo. Come noto si tratta di una situazione difficile, che si protrae da tempo con perdite patrimoniali ingenti ed incertezze decisionali.

Continua ► pagina 16

ALITALIA. DOPO IL NO AL REFERENDUM

# Con la legge Marzano futuro in tre atti

## Necessari fondi di private equity o venture capital a sostegno delle ristrutturazioni

di **Vincenzo De Sensi**

► Continua da pagina 1

**M**olti puntano il dito sulle scelte industriali sbagliate da parte del management, altri richiamano un peccato di origine che avrebbe ipotecato la nuova Alitalia sin dalla sua nascita. Arrovellarsi sulle responsabilità e sugli errori in questo momento è inutile e fuorviante: inutile perché le responsabilità devono trovare canali tecnici di accertamento e non meri proclami di facciata; fuorviante perché la realtà esige invece una decisione rapida sul futuro dell'azienda e impone una risposta adeguata alla situazione presente. La prospettiva che sembra configurarsi è quella dell'amministrazione straordinaria essendo in pericolo la continuità aziendale. La c.d. legge Marzano è stata pensata proprio per le grandissime imprese insolventi che ancora conservano un valore industriale e necessitano del mantenimento dell'azienda in attività. La decisione del board in questo frangente non potrebbe essere diversa. Quando non vi è più finanza sufficiente per garantire la continuità aziendale il board deve assumere decisioni drastiche e senza indugio per non arrecare ulteriori danni al patrimonio sociale ed ai creditori. La richiesta quindi al ministro Calenda per l'apertura dell'amministrazione straordinaria sembra al momento l'unica strada percorribile e la scelta del board di convocare l'assemblea dei soci per questa eventualità è del tutto corretta. Ed allora se anche i soci declinassero - come sembra - l'aumento di capitale e si aprisse quindi la Marzano cosa accadrebbe in concreto?

In primo luogo va detto che parlare di fallimento di Alitalia è improprio, perché la Marzano punta alla realizzazione di un piano di salvataggio aziendale. Non solo, ma quando la Marzano si applica ad aziende che esercitano un servizio pubblico essenziale, come quello di Alitalia, i poteri del commissario sono più forti e le possibilità di recupero sono più ampie.

Ma andiamo per gradi. Chiesta la Marzano, il ministro nomina un commissario straordinario che ha 180 giorni per redigere il piano di salvataggio e sottoporlo all'approvazione del ministro. Il piano di salvataggio può essere di ristrutturazione oppure di cessione unitaria dei complessi di beni e contratti ad un terzo acquirente.

In questo caso, e qui sta uno dei poteri più rilevanti del commissario, questi potrà scegliere l'acquirente a trattativa privata ed il prezzo di acquisto non potrà essere inferiore a quello di mercato e dovrà essere garantita la prosecuzione dell'attività. Solo laddove il ministro non approvasse il piano di ristrutturazione o di cessione unitaria ad un terzo, si aprirebbe il piano alternativo di liquidazione non



Peso: 1-2%, 16-24%

unitaria degli asset di Alitalia, e nel caso in cui neppure questo piano fosse praticabile la procedura di straordinaria si convertirebbe in fallimento: questo sì in senso tecnico. Questi dunque gli scenari. Occorre però riflettere su una possibilità ulteriore che potrebbe essere vagliata come fattibile. Ovvero quella di un accordo (concordato) con i creditori dell'azienda, proposto dal commissario, nell'ambito di un piano di ristrutturazione che punti ad un rilancio attraverso la vendita ad una terza società. Ora è evidente che in questo caso potrebbe entrare in gioco la questione del mantenimento della compagnia di bandiera, laddove la terza società fosse estera. Tuttavia tale aspetto potrebbe essere risolto con adeguati accordi industriali, o parasociali per garantire il mantenimento dell'italianità della compagnia. È certo comunque che laddove arrivasse il commissario questi andrebbe adeguatamente coadiuvato con esperti del settore del trasporto aereo al fine di individuare il percorso di salvataggio più adatto alla situazione in essere, alle contingenze di mercato ed al tentativo di rilancio dell'azienda.

Con la Marzano si avrebbe inoltre la possibilità di utilizzare una normativa specifica che vede nel Ministro dello Sviluppo un'autorità politica di riferimento che è chiamata a regolare l'ampio conflitto generato dallo stato di insolvenza di Alitalia e che ora contrappone tra loro, in modo drammatico, i vari stakeholders dell'azienda. Il no al referendum in effetti sembra sottenere tale contrapposizione che, in frangenti di questo tipo, sempre si rea-

lizza per la distribuzione dell'incidenza del costo del salvataggio aziendale. Ed infatti laddove dovesse arrivare un terzo acquirente, con l'impegno del mantenimento dei posti di lavoro, di certo scaricherebbe sul prezzo di acquisto questo costo, con minore prospettive di incasso da parte dei creditori finanziari. In questo scenario allora sarebbero favoriti i dipendenti e svantaggiati i creditori finanziari. Il componimento di questo conflitto, la convergenza delle posizioni verso l'obiettivo del salvataggio, la professionalizzazione del commissariamento sono quindi le precondizioni per sperare in un uso proficuo della Marzano.

A questo però va aggiunto che nel nostro sistema economico occorre pensare a nuove modalità di gestione delle crisi delle grandi aziende. Il cliché a cui assistiamo è sempre lo stesso: portare la situazione al limite sperando nello Stato o nelle banche. Questo sistema è vecchio e va smantellato a livello culturale. Occorre piuttosto sviluppare veicoli moderni, conosciuti in tutto il mondo, quali i fondi di private equity o di venture capital che hanno come funzione economica quella di sostenere le imprese nelle operazioni di turn around ovvero di ristrutturazione. Per far questo occorre incentivare gli investimenti professionali in questi fondi, favorendone lo sviluppo e l'operatività soprattutto nei settori strategici come quello del trasporto aereo. Non solo, ma questi fondi immettono professionalità adeguate nelle imprese in cui investono per rilanciarne l'efficienza organizzativa e la redditività, gestendo il business con piena cognizione di causa.

In altri termini occorre favorire la correlazione tra interesse alla ristrutturazione ed interesse all'efficienza aziendale per recuperare la redditività dell'investimento: solo in questo modo si può attivare un circolo virtuoso che destina le risorse finanziarie in modo professionale e persegue l'obiettivo della ristrutturazione nel momento in cui questa è realmente fattibile. Sgravando anche in parte il coinvolgimento paternalistico della politica. Dobbiamo quindi trarre insegnamento dalla vicenda della nuova Alitalia per creare condizioni finanziarie più adeguate alle ristrutturazioni, sempre più urgenti per le sfide dell'economia di mercato (globale), ed allo stesso tempo favorire la creazione di nuove eccellenze italiane, alle quali non dobbiamo rinunciare.

*L'autore è docente di Diritto delle crisi di impresa*

*all'Università Luiss*

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 1-2%, 16-24%

## Da 310mila Pmi un miliardo in più di Iva per quest'anno

Saranno 310mila Pmi a dover garantire un miliardo di Iva in più quest'anno e 1,5 annui dal 2018, con l'allargamento dello split payment previsto dalla manovrina. Alla platea si aggiungono i professionisti, sui quali però è prevista battaglia.

**Mobili e Trovati** > pagina 31

**I numeri del Dl.** Da oggi alla Camera

# Lo split payment mette nella rete altre 310mila Pmi

**Marco Mobili  
Gianni Trovati**

ROMA

■ Saranno 310mila imprese, soprattutto piccole e piccolissime, a dover garantire **un miliardo abbondante di Iva in più** quest'anno e 1,5 annui dal 2018, con l'allargamento dello split payment previsto dalla manovrina. Alla platea si aggiungono poi i professionisti, finora esclusi anche perché già sono soggetti alla ritenuta alla fonte sui loro compensi, ma da loro l'Erario si aspetta non più di 35 milioni quest'anno e 70 milioni all'anno dal 2018: una cifra non enorme, destinata ad alimentare gli argomenti di chi in Parlamento proporrà sicuramente di tornare a escluderli dallo split.

Nei numeri della relazione tecnica che accompagna il decreto con la manovrina, da oggi all'esame della Camera, si disegna una maxi-operazione su Iva e imposte dirette che trasforma imprese e professionisti in prestatori di diliquidità alle casse pubbliche. Solo dallo split, cifre ufficiali alla mano, il prestito vale 3,8 miliardi all'anno, ma al conto si aggiungono gli effetti della stretta alle compensazioni che oltre all'Iva coinvolge Irap, Irpef e addizionali.

Sullo **split payment** il Dl 50/2017 prevede quattro estensioni della «scissione contabile», il meccanismo che già oggi impone ai fornitori della Pa di incassare fatture senza Iva perché questavviene versata direttamente all'Erario. Dal 1° luglio lo stesso sistema si applicherà ai fornitori delle imprese controllate in via diretta o indiretta dallo Stato, a quelle degli enti locali e alle società quotate nel Ftse Mib. Oltre alle aziende fornitrici, e qui c'è il quarto ampliamento, il meccanismo coinvolgerà le «prestazioni di lavoro autonomo».

Ognuna di queste mosse è accompagnata da numeri diversi, ma tutte partono dallo stesso presupposto. Secondo gli indici di «fedeltà fiscale» elaborati dal Fisco sulla base dello spesometro, risulterebbe che le società pubbliche hanno una propensione all'evasione Iva molto inferiore rispetto a quella dei loro fornitori, e anche le private quotate si mostrerebbero più attente ai versamenti rispetto alle imprese con cui hanno rapporti commerciali. Di conseguenza, far gestire l'Iva a società pubbliche e grandi aziende dovrebbe ridurre l'evasione. Il **recupero strutturale** (70 milioni all'anno dai profes-

sionisti, 829 dai fornitori delle società statali, 119 da quelli delle aziende locali e 517 da quelli delle quotate; nel 2017 i valori si dimezzano perché lo split è applicato per sei mesi) sono però solo una quota dell'Iva "mossa" dal meccanismo. La nuova platea, spiega la relazione tecnica, girerà all'Erario 5,3 miliardi all'anno: 1,5, cioè poco meno del 30%, è evasione recuperabile, mentre i 3,8 miliardi che restano sono appunto il prestito che dovrà tornare ai contribuenti come rimborsi e compensazioni. Da qui l'importanza della garanzia sul fatto che rimborsi e compensazioni procedano con la stessa "efficienza" delle misure anti-evasione, garanzia chiesta anche dalla commissione Ue per dare il via libera definitivo al nuovo split. Prospettiva analoga è quella of-



Peso: 1-2%, 31-12%



ferta dalle nuove regole sulle compensazioni, che abbassano da 15mila a 5mila euro l'obbligo del visto di conformità e impongono anche per le imposte dirette di attendere la dichiarazione prima di poter compensare i propri crediti fiscali. Da qui l'Erario si aspetta quasi un miliardo nei mesi che rimangono del 2017, e 1,93 miliardi all'anno dal 2018.

Le entrate del maxi-decreto

permettono una prima sterilizzazione parziale delle **clausole di salvaguardia** fiscali per i prossimi anni. Nel biennio 2018-2019 i potenziali aumenti di Iva e accise vengono disinnescati complessivamente per 8,2 miliardi; 3,82 miliardi nel 2018 sui 19,57 necessari per lo stop totale e 4,36 miliardi nel 2019 sui 23,25 lasciati in eredità dall'ultima legge di Bilancio. A

questo punto, pertanto, per azzerare in toto le clausole il Governo dovrà individuare misure alternative per 15,74 miliardi il prossimo anno e 18,88 miliardi nel 2019.

#### LA RELAZIONE TECNICA

Da professionisti e fornitori di società pubbliche e aziende quotate un prestito all'Erario da 3,8 miliardi all'anno



Peso: 1-2%,31-12%

**Commercio.** Previsioni positive di Eurofer, mentre anche gli Usa mettono nel mirino i prodotti stranieri

# I dazi Ue incoraggiano la ripresa

■ Le condizioni del mercato siderurgico europeo stanno migliorando sia dal lato della domanda che dal lato dell'offerta anche se persistono pressioni sul fronte dell'import. Lo conferma Eurofer. Nel quarto trimestre 2016 la domanda è aumentata del 7,1% anno su anno a causa dell'effetto combinato di maggiori consumi interni e di riduzione degli inventari. Si tratta del primo significativo miglioramento degli ultimi tre anni ed è anche la conseguenza, indica Eurofer, «dell'impatto positivo dei dazi antidumping e delle condizioni di offerta del mercato Ue». La domanda attesa quest'anno e nel 2018 è stimata in «aumento moderato».

Non è solo l'Europa ad avere imboccato la strada dei dazi. Il presidente degli Usa, Donald

Trump, ha ribadito nei giorni scorsi la sua linea protezionistica («useremo acciaio americano» ha twittato), dopo avere dato il via libera alla direttiva per accertare l'eventualità che l'import di acciaio straniero minui la sicurezza nazionale. «Questo - ha precisato - non ha nulla a che fare con la Cina. Il dumping è un problema globale». Esistono già, negli Usa, casi di dazi applicati a prodotti siderurgici italiani, e diverse sono state le indagini anche negli anni precedenti all'era Trump. L'iniziativa più recente è del 28 marzo, con l'apertura di un'indagine sull'import di vergella dall'Italia (nel mirino anche i prodotti importati da Bielorussia, Corea del Sud, Russia, Sudafrica, Spagna, Turchia, Ucraina, Emirati arabi uniti e Uk): l'accusa è che

alcuni prodotti vengano venduti a un prezzo inferiore a quello «corretto», con il sospetto, per Italia e Turchia, che questa produzione venga sussidiata dai Governi nazionali. Entro il 12 maggio è attesa un primo pronunciamento.

Tre anni fa, secondo la banca dati Istat, il totale dei prodotti siderurgici nazionali venduti in Usa ammontava a 770 mila tonnellate, per un controvalore di quasi un miliardo; un dato sceso a 558 mila tonnellate (864 milioni) nel 2015. L'anno scorso il totale esportato è stato di 469 mila tonnellate, per un controvalore di 657 milioni. Gli Usa restano comunque saldamente tra i primi dieci migliori partner commerciali in campo siderurgico.

**M. Me.**

## LA DIFESA DI TRUMP

### Antidumping a stelle e strisce

■ L'iniziativa più recente della trade commission degli Stati Uniti è dello scorso 28 marzo, con l'apertura di un'indagine antidumping sulle importazioni di vergella dall'Italia (non solo, lo stesso dossier ha messo nel mirino anche i prodotti importati da Bielorussia, Corea del Sud, Russia, Sudafrica, Spagna, Turchia, Ucraina, Emirati). L'indagine è stata istruita in seguito a una denuncia congiunta da parte dei produttori americani Gerdau Ameristeel, Nucor Corporation, Keystone Consolidated Industries e Charter Steel).



Peso: 9%

**Siderurgia.** Le ristrutturazioni accelerano processi di verticalizzazione e fusione

# Le acquisizioni scaldano l'industria dell'acciaio

## Il caso Stefana: tutti ricollocati prima della liquidazione

**Matteo Meneghelo**

MILANO

■ Altro che «ferrovecchio». A dispetto di scenari disfattisti, la siderurgia italiana sta vivendo una delle fasi più dinamiche della sua storia più recente, con un'attività intensa sul fronte dell'm&a. Il caso principe è quello dell'Ilva: nel giro di due anni è passata dal rischio di una frettolosa cessione per un prezzo simbolico a essere oggetto di una contesa che non ha risparmiato, da entrambe le due cordate in gara per gli asset, sgambetti e asprezze; un braccio di ferro che ora potrebbe sfociare in una corsa al rialzo, con soddisfazione dei creditori che si stanno insinuando nello stato passivo in corso di formazione (circa 3 miliardi la massa definita fino ad ora, ma ancora non state definite le posizioni di banche ed istituti finanziari).

Ma l'acciaio italiano - che a marzo ha confermato un buon trend produttivo aumentando del 9,5% l'output rispetto allo stesso mese dell'anno scorso - non è solo Ilva. In questi tre anni molti campioni nazionali di taglia media, produttori di acciaio da forno elettrico, non hanno esitato a mettere mano al portafoglio per finanziare verticalizzazioni in senso offensivo o difensivo. Le difficoltà congiunturali, che hanno costretto diverse realtà a imboccare la strada della ristrutturazione, sono state determinanti per definire questo scenario, ma resta il fatto che negli ultimi due anni la riallocazione di molti asset siderurgici nazionali ha confermato il valore del know how, del mercato e soprattutto della forza lavoro nostrane. Questa

dinamica positiva sta accomunando indistintamente sia transazioni effettivamente concluse, sia offerte ancora sulla carta, rumors e corteggiamenti di varia natura.

La vicenda della Stefana di Nave è un caso-scuola da questo punto di vista: il liquidatore Pierfranco Aiardi è riuscito a riallocare felicemente tutti i pezzi del gruppo, finito in concordato preventivo all'inizio del 2014. Nessun lavoratore è rimasto senza alternative, anche grazie a un sindacato presente e attivo. «Siamo stati a fianco dei lavoratori - spiega Francesco Bertoli, segretario della Fiom di Brescia -, e non abbiamo mai considerato morte le attività e le professionalità; abbiamo sempre creduto nelle potenzialità degli stabilimenti».

Qualche operazione, per la verità, ha dovuto pagare il prezzo della diversificazione (Esselunga ha rilevato un'acciaieria del gruppo, riconvertendola a centro logistico), ma nel complesso la vocazione siderurgica del territorio bresciano non è stata snaturata. L'ultima operazione in ordine di tempo per questa vicenda ha riguardato il gruppo Duferco, che attraverso il veicolo Duferco Sviluppo ha rilevato il laminatoio travi di Nave-via Bologna: per aggiudicarselo alla cifra di 11 milioni di euro l'amministratore delegato Antonio Gozzi ha dovuto superare la concorrenza della friulana Sider engineering. Duferco riassumerà tutti i 139 dipendenti. «È stata un'operazione dalla grande valenza sociale - ha spiegato Gozzi al Sole 24 Ore -, ora stiamo elaborando il piano industriale». Duferco in questi anni ha sborsato altri 22 milioni per ri-

levare il Caleotto, storico laminatoio lecchese per vergella acquistato in joint venture con Feralpi. E proprio il gruppo guidato dal neopresidente dell'Associazione industriale bresciana, Giuseppe Pasini, è stato tra i più attivi nel panorama dell'm&a dell'ultimo triennio. Feralpi ha verticalizzato nell'acciaio per edilizia con l'ingresso nelle società Presider, Mpl, Groupfer e con l'acquisizione di Orsogrill; in tempi più recenti è stata la volta di Co.Ge.Me. steel (laminati mercantili per applicazioni meccaniche e auto) e Profilati Nave, rilevata anche questa dal gruppo Stefana, (laminati mercantili), per 10 milioni di euro. Operazioni finalizzate ad assicurare produzione a un assetto impiantistico, a valle, sovradimensionato rispetto alle attuali dimensioni del mercato. «Da una situazione di esubero di produzione - ha spiegato Pasini -, ora abbiamo raggiunto un equilibrio nella capacità fusoria».

Sempre a Brescia, Alfa Acciai (leader nella produzione di tondo per cemento armato) ha rilevato per 2,8 milioni un'acciaieria a Montirone, sempre dal gruppo Stefana in liquidazione (non intende proseguire l'attività, ma la trasformerà in un centro logistico siderurgico) e ha verticalizzato nella trafiliera Tec-



Peso: 40%

nofil di Gottolengo, sempre in provincia di Brescia (trafilato zincato e filo ramato per applicazioni nell'edilizia, nell'elettrodomestico e nell'automotive).

Nel Triveneto l'operazione più significativa è stata quella del gruppo Pittini, che ha acquistato dal gruppo Riva, per circa 10 milioni, lo storico ex Galtarossa di Verona, con l'obiettivo di allargare la gamma di produzione di vergella, spostando il baricentro della produzione friulana. Per rilanciare questo sito Pittini ha successivamente varato un

piano di investimenti da 100 milioni in tre anni. Sempre in Friuli, Abs (controllata dal gruppo Danieli) ha rilevato il tubificio tedesco Esw Röhrenwerke.

A queste operazioni si aggiungono i rumors e le proposte ancora da perfezionare: Ori Martin (di Brescia) e Acciaierie Venete (di Padova) hanno recentemente offerto cifre intorno ai 40 milioni di euro per gli asset della Leali steel, realtà oggi molto vicina al fallimento. E gli stessi asset della ex Lucchini, oggi di proprietà della Aferpi

(holding controllata dalla algerina Cevital) sembrano riscuotere ancora interesse, se si vuole dar retta ai rumors relativi agli approcci dei vertici nordafricani (in rotta con il Governo italiano e in cerca di un supporto finanziario e manageriale per proseguire l'avventura italiana) con le inglesi British steel, Liberty house, con l'indiana Jindal south west e con l'austriaca Voestalpine.

### VERSO LA CESSIONE

Anche l'operazione Ilva conferma la tendenza: le due cordate in gara si stanno contendendo l'asset a prezzi di mercato



M&A

### L'EX LUCCHINI

Aferpi (gruppo Cevital) «sfiduciata» dal Governo alla ricerca di nuovi partner per un piano di rilancio: alla porta investitori inglesi

● Dall'inglese Merger & Acquisition (fusioni e acquisizioni). L'acronimo indica tutte quelle operazioni finalizzate all'acquisizione, da parte di una società (in alcuni casi definito «predatore»), del controllo di un'altra azienda (definita «preda»). Quando l'operazione sfocia in una vera e propria incorporazione della preda all'interno della società acquirente, allora si parla di fusione (nella maggior parte dei casi si ha anche fare con una «fusione per incorporazione», in alcuni casi invece il merger dà luogo a una nuova realtà distinta)

### Il risiko dell'acciaio

#### LE OPERAZIONI DI M&A

##### Operazioni già effettuate

- 1 Gruppo Stefana-laminatoio, Nave (Bs) acquirente Duferco Sviluppo srl
- 2 Nova acciai (No) acquirente Ori Martin
- 3 Gruppo Stefana-Profilati Nave (Bs) acquirente gruppo Feralpi
- 4 Ex Lucchini-laminatoio, Caleotto (Lc) acquirente Duferco-Feralpi
- 5 Riva Acciaio spa-stabilimento, Verona (Vr) acquirente gruppo Pittini
- 6 Tecnofili (Bs) acquirente Alfa Acciai
- 7 Gruppo Stefana-Acciaiere, Ospialetto (Bs) acquirente Esselunga

##### Operazioni in corso

- 1 Ilva (Ta) offerenti AcciaItalia e Am Investco Italy
- 2 Leali steel (Tn) offerenti Acciaierie Venete e Ori Martin
- 3 Aferpi (Li) sondaggi su British steel, Liberty house, Jsw, Voestalpine



#### PRODUZIONE ACCIAIO IN ITALIA

Migliaia di tonnellate e var. % rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente - Dati 2011/16



Fonte: Elaborazione Il Sole 24 Ore - Dati Federacciai

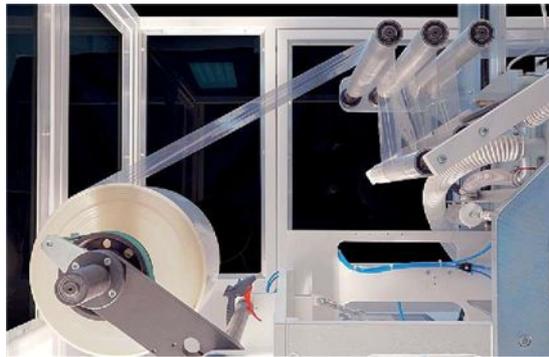


Peso: 40%

NEL DISTRETTO EMILIANO

# La gomma plastica in cerca di periti

Ilaria Vesentini ▶ pagina 11



EMILIA ROMAGNA



**Distretti.** La mancanza di personale qualificato frena le imprese del polo reggiano - Al via sinergie con il mondo della scuola

## La gomma-plastica cerca periti

L'obiettivo è raddoppiare il numero degli studenti iscritti agli istituti tecnici

**Ilaria Vesentini**

BOLOGNA

«Siamo un distretto ad altissima tecnologia e specializzazione con una forte concentrazione geografica. Nel 2009 qui le campane suonavano a morto, oggi invece cresciamo a doppia cifra, ma a frenarci è la mancanza di personale qualificato: su tre tecnici che cerchiamo ne troviamo uno sul mercato». Ivano Parmegiani, fresco di riconferma alla guida del gruppo Gomma-materie plastiche (Gam) di Unindustria Reggio Emilia ha un obiettivo prioritario nel suo mandato: rafforzare le sinergie con il mondo scolastico e accademico per rimediare al più grosso ostacolo allo sviluppo del comparto, che dopo aver perso dal 2007 al 2015 oltre il 20% dei volumi oggi conta 750 milioni di euro di giro d'affari e 2.500 addetti.

Il primo traguardo da raggiungere è raddoppiare i ragazzi degli istituti tecnici coinvolti nei progetti di alternanza scuo-

la-lavoro per arrivare a raddoppiare anche gli iscritti. Su tutti quelli dell'Its Luigi Einaudi di Correggio, nel cuore del cluster, con cui il gruppo Gam sta collaborando in un crescendo da sette anni con cui ha dato vita nel 2012 al primo corso di mecatronica a indirizzo plasturgico: gli industriali hanno iniziato finanziando ore di approfondimento con docenze esterne e hanno via via strutturato la partnership entrando nel consiglio di istituto, investendo sui test scolastici (hanno prodotto il manuale per il terzo e il quarto anno di studi) e acquistando tecnologie di ultima generazione per i laboratori scolastici, dalla pressa a iniezione full electric alla stampante 3D appena installata, per preparare i ragazzi anche ai processi 4.0 di stampaggio additivo che stanno prendendo piede ora nelle aziende più avanzate. Quest'anno all'indirizzo meccanico-plastico dell'Its si arriverà per la prima volta a tre prime,

con una settantina di iscritti (erano 49 lo scorso anno scolastico), «ma parliamo pur sempre di una ventina di diplomati l'anno che potranno salire a 30, troppo pochi, ce ne servono almeno il doppio a solo a noi aziende della gomma-plastica del distretto. Senza competenze professionali elevate non c'è innovazione né sviluppo, ma la svolta culturale deve iniziare dalle famiglie», sottolinea Parmigiani, ricordando un dato: il 97% dei diplomati all'Einaudi dal 2013 in avanti o lavora o studia all'università, la disoccupazione non esiste.



Peso: 1-3%, 11-31%

Ma Confindustria Reggio Emilia guarda anche oltre: «Per ora è solo un'idea, ma stiamo lavorando a un percorso universitario sulle materie plastiche. A Modena c'è il corso di Ingegneria dei materiali, ma è generico, mentre il nostro progetto sarebbe creare assieme all'UniMore un corso specialistico qui, a Correggio, dove si concentra il 34% delle imprese del territorio», spiega il presidente del gruppo Gam. Parmigiani è ad di Stampotecnica, una delle circa 100 aziende di Correggio (su 270 in provincia) specializzata nello stampaggio ad iniezione di tecnopolimeri, sia conto terzi che a marchio proprio (con il brand Aircomp nei componenti pneumatici), una settantina di dipendenti e 8,5 milioni di euro di fatturato, per il 25% export.

La bassa incidenza dell'export - il 25% di Stampotecnica è un dato il linea con la media del cluster - è un altro fronte su cui l'industria della plastica reggiana deve investire, con l'ambizione di raddoppiare la quota nel giro di pochi anni. «Il nostro è in realtà export indiretto, perché i nostri principali clienti sono player internazionali che operano nel territorio ma esportano la quasi totalità delle produzioni. Dobbiamo però allargare il portafoglio e i mercati, perché la specializzazione non ci fa difetto, ci mancano la struttura, l'organizzazione», precisa Parmigiani, ribadendo i claim dell'aggregazione e della crescita dimensionale emersi anche dalla ricerca commissionata a Plastic Consult sul distretto: il 75% delle in-

dustrie ha meno di 10 milioni di fatturato, il 63% non arriva ai 4 milioni di euro, quelle sopra ai 20 milioni sono il 13,6%, il 60% fa terziario puro. Piccole aziende superspecializzate in stampaggio a iniezione e termoformatura, che a valle hanno i big dell'automotive (primo settore di destinazione delle materie plastiche lavorate nel Reggiano), della meccatronica, della meccanica agricola, del packaging, del pharma.

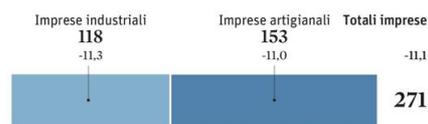
Per raggiungere il raddoppio di giovani qualificati e di quota export c'è un'altra strategia che gli industriali reggiani della gomma-plastica stanno mettendo a punto, perché aiuterebbe a valorizzare la specializzazione del territorio: quella del riconoscimento ufficiale di distretto industriale, che ancora manca.

### COLLABORAZIONE

Gli industriali sono entrati nel consiglio di istituto, hanno investito sui libri e acquistato tecnologie all'avanguardia per i laboratori

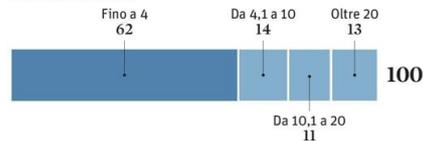
#### Il distretto reggiano della gomma-plastica

Imprese industriali e artigianali attive nel settore "fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche" in provincia di Reggio Emilia. 3° trimestre 2015 e variazione percentuale 2015/2005

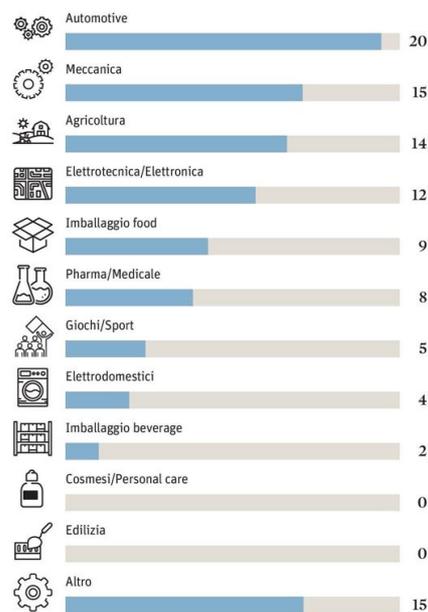


Distribuzione delle imprese per classe di fatturato

Dati in milioni di euro



I settori di sblocco del distretto, terziari, frequenza delle risposte



Fonte: Plastic Consult su dati Movimprese Unioncamere; Plastic C., rilevazione diretta 2015



Peso: 1-3%, 11-31%

**Ripresa a rischio.** Il recupero degli ordinativi potrebbe risultare compromesso dai forti aumenti dei costi di produzione

# Allarme rincari per le materie prime

BOLOGNA

«Le turbolenze sui prezzi delle materie prime, con rincari che toccano il 20% in questi mesi rispetto all'anno scorso, e difficoltà anche ad approvvigionarsi dalle multinazionali di polimeri, plastiche e resine in quantità e tempi certi rischiano di compromettere la ripresa consistente degli ordini che stiamo registrando». A lanciare l'allarme sono gli industriali del gruppo Gomma plastica di Reggio Emilia, che vedono sfumare le ottime prospettive di business con cui si è aperto il 2017: si parla di incrementi a due cifre di ordinativi, produzione e fatturato, dopo un 2016 di stabilità. Ma aumenti ancora superiori dei costi rischiano di pregiudicare il mercato.

«Stiamo cercando di transare condizioni di vendita con i nostri fornitori per ottenere garanzie di consegna e prezzi, ma la situazione è davvero complicata - spiega il presidente della sezione, Ivano Parmigiani - perché i grandi player da cui tutti ci ap-

provigioniamo come Dupont, Basf, Bayer, Solvay continuano a cambiare listini e a rinviare le consegne, non è chiaro se per un cartello speculativo o per reale mancanza di materia prima a causa del forte aumento di domanda cinese». Domanda cinese che in effetti è ai massimi dal 2001, anche se la spiegazione più plausibile dello shortage - secondo gli addetti ai lavori - è che dal 2008 in avanti i produttori di derivati del petrolio hanno chiuso molti impianti obsoleti per fronteggiare la crisi e oggi, che la domanda è tornata ai livelli di allora, non c'è più però la capacità produttiva che c'era prima del crac Lehman Brothers. «In realtà quelli che stiamo leggendo come fortissimi rialzi su base annua, sono di fatto prezzi in linea con quelli di 15 anni fa. Oggi però non c'è offerta a sufficienza e questo crea tensioni che si scaricano a valle sui nostri clienti, dell'automotive e della meccanica in primis», spiegano dagli uffici di Unindustria Reggio Emilia.

Clienti per lo più italiani ma con fortissima propensione all'export, come testimoniano i dati sopra la media del Reggiano sul fronte internazionalizzazione: +2,7% l'export nel 2016, con 9,5 miliardi di esportazioni e il 59,4% del valore aggiunto destinato ai mercati oltreconfine (il territorio reggiano è salito dal 12° all'11° posto nella graduatoria nazionale delle province a maggior vocazione internazionale). Una corsa trainata dalla metalmeccanica (59,4%) e dalla domanda di Stati Uniti (+73%), Far East (+43%) e Medio Oriente (+22%), anche se l'Europa continua ad assorbire il 63% dei flussi reggiani.

«Il forte posizionamento sui mercati esteri - commenta Paolo Bucchi, vicepresidente Unindustria Reggio Emilia con delega all'Internazionalizzazione - è generato da un sistema produttivo multidistrettuale fortemente legato alla produzione manifatturiera che negli ultimi anni, ha saputo trasformarsi e interpretare in modo efficace la

globalizzazione. Si sta inoltre delineando un nuovo modo di fare impresa più competitivo grazie alle tecnologie del digital manufacturing e agli investimenti in capitale umano innovativo». Formazione dei giovani, digitalizzazione e apertura internazionale: il tris d'assi su cui il comparto della gomma-plastica si sta giocando il futuro.

I.Ve.

## LO SCENARIO

La domanda cinese, ai massimi dal 2011, spinge i listini di polimeri, plastiche e resine, generando incertezza e turbolenza



Peso: 11%

**Contratti pubblici.** Le reazioni di imprese e professionisti al correttivo al Dlgs 50/2016 in via di pubblicazione

# Codice, resta il nodo subappalto

Bene le semplificazioni sulle gare, svolta per compensi ai progettisti

**Giuseppe Latour**

ROMA

■ Un nodo da sciogliere: la questione del subappalto. Una norma sulla quale vigilare: l'appalto integrato. E molti punti positivi. Il correttivo al Codice appalti si prepara ad arrivare in Gazzetta ufficiale, cristallizzando centinaia di modifiche al Dlgs n. 50 del 2016: la pubblicazione potrebbe arrivare già tra oggi e domani. Facendo scattare uno degli aggiustamenti più attesi: dall'entrata in vigore, infatti, partiranno dodici mesi nei quali le Pappotranno mandare in gara i loro definitivi approvati prima del 19 aprile del 2016. Resta, poi, aperta la questione del potere di raccomandazione dell'Anac. Sarà cancellato per essere ripristinato in Parlamento dalla manovrina.

Il giudizio generale del mercato è tutto nelle parole del presidente Ance, Gabriele Buia: «Diamo atto al legislatore di aver adottato molte soluzioni positive». Nel merito, piacciono la decisione di modificare i criteri per la qualificazione delle imprese, l'innalzamento del tetto pubblico per il Ppp, la conferma del vincolo al 20% di utilizzo dell'in-house per le concessionarie. Anche se qualcosa potrebbe migliorare: «Va eliminato - prosegue Buia - il criterio del massimo

ribasso, che non può e non deve essere utilizzato dalle amministrazioni per aggiudicare le gare in quanto esiste il metodo antiturbativa». Ma è il subappalto a lasciare dubbi. «Qualche miglioramento c'è stato ma rimangono numerose criticità che peraltro sono in netto contrasto con quanto previsto dalla disciplina europea».

Anche per Maria Antonietta Portaluri, direttore generale di Anie, federazione delle imprese elettrotecniche ed elettroniche, il subappalto resta critico: «Peccato che non ci siano state correzioni. Speravamo fosse risolta la questione dell'indicazione obbligatoria della terna dei subappaltatori che si applicasse il limite del 30% alla categoria prevalente». Per il resto, è piaciuta molto «l'attenzione verso i criteri ambientali e di efficienza energetica, premiando le tecnologie che consentono risparmi, sia nella progettazione che nella fase di manutenzione». Sul subappalto, comunque, va sottolineato che la scelta di non stravolgere il codice è piaciuta invece molto ad altri soggetti della filiera, come Assistal, che rappresenta le imprese impiantistiche. Ne parla il direttore generale Giancarlo Ricciardi: «Vietare il subappalto oltre la soglia del

30% è essenziale per assicurare la qualificazione degli operatori che partecipano alle gare. Siamo soddisfatti che il Governo abbia mantenuto uno dei passaggi più innovativi del decreto». Anche per il presidente di Cna impianti, Carmine Battipaglia, si tratta di «una decisione intelligente e sensata».

In materia di progettazione prevalgono i giudizi positivi. Su tutti, quello relativo all'applicazione obbligatoria del Dm parametri per calcolare gli importi a base di gara. Lo sottolinea Giorgio Lupoi, vicepresidente dell'Oice, l'associazione delle società di ingegneria e architettura: «Era per noi il punto di partenza, fondamentale per avere gare di qualità». Qualcosa, però, manca: «Ci sarebbe piaciuto che gli stessi livelli di esperienza chiesti al mercato per progettazione e direzione lavori fossero ritenuti imprescindibili per gli affidamenti ai tecnici interni». Sul l'appalto integrato è «molto positivo che sia stato ribadito il principio generale dell'affidamento dei lavori sulla base dell'esecutivo», anche se sulla norma che prevede il recupero dei vecchi definitivi bisognerà «effettuare un serio monitoraggio».

Al Consiglio nazionale degli ingegneri, come spiega il tesoriere

Michele Lapenna, piace la norma sui corrispettivi: «È una vittoria, perché riapre il tema dell'equo compenso». Bene l'assetto finale sull'appalto integrato: «È un compromesso che ci sta bene, ma adesso vigileremo sull'attuazione della novità». Resta aperta la questione dell'iscrizione all'albo dei progettisti interni. «È stata ignorata l'importanza, segnalata dal Rete delle professioni tecniche, dell'aggiornamento professionale obbligatorio previsto dalla nuova normativa». Per gli architetti sono, poi, centrali le limature fatte sui concorsi, come dice il vicepresidente del Consiglio nazionale, Rino La Mendola: «Il correttivo alleggerisce notevolmente il numero di elaborati necessari per partecipare ad un concorso, attribuendo solo al vincitore (e non a tutti i partecipanti) l'onere di raggiungere il livello di progetto di fattibilità tecnica ed economica, entro 60 giorni dalla proclamazione». Anche se, su questo punto, «permangono alcune criticità».

## COSTRUTTORI

Buia (Ance): passi avanti in materia di subaffidamenti ma rimangono numerose criticità operative e contrasti con le norme Ue

## SOCIETÀ DI INGEGNERIA

Lupoi (Oice): sulla norma che prevede il recupero dei vecchi progetti definitivi sarà necessario effettuare un serio lavoro di monitoraggio



Peso: 17%

IL DIBATTITO SULL'INTELLIGENZA ARTIFICIALE

## I guru del futuro fanno la guerra ai robot

**Marco Lombardo**

**S**coppia la guerra ai robot. Il grande tema con il quale tutti dovremo fare i conti è quello dell'intelligenza artificiale e dell'impatto che nei prossimi anni avrà sulle nostre vite e la nostra economia. Elon Musk (l'inventore della Tesla e uno dei fondatori di Paypal) si scaglia contro Google e Facebook, mentre Bill Gates e Stephen Hawking sono convinti che mettere le nostre vite nelle mani di un automa sia un pericolo. Così l'intelligenza artificiale divide i guru del futuro (preoccupati anche del proprio).

a pagina 19

*Elon Musk contro Google e Facebook, Stephen Hawking contro il mondo nelle mani degli automi. L'intelligenza artificiale divide i guru del futuro: in difesa (anche) del proprio*

# La guerra dei robot

**Marco Lombardo**

■ Legge numero 1: *Un robot non può recar danno a un essere umano né può permettere che, a causa del proprio mancato intervento, un essere umano riceva danno.* Legge numero 2: *Un robot deve obbedire agli ordini impartiti dagli esseri umani, purché tali ordini non contravvengano alla Prima Legge.* Legge numero 3: *Un robot deve proteggere la propria esistenza, purché questa autodifesa non contrasti con la Prima o con la Seconda Legge.* E poi la Legge Zero, messa davanti alle altre tre: *Un robot non può recare danno all'umanità, né può permettere che, a causa del proprio mancato intervento, l'umanità riceva danno.* Quanto sopra è perfettamente a conoscenza di una qualsiasi amante della fantascienza: le ha scritte nei suoi romanzi Isaac Asimov, uno che aveva capito tutto con 70 anni di anticipo. Ed ora che il

futuro è adesso, quello che sembrava solo un'idea per una serie di libri è diventata attualità, dalla quale non ci si può più sottrarre. Tanto che, impegnati a preoccuparci del destino del mondo in mano agli uomini, non abbiamo capito che è iniziata un'altra guerra: quella dei robot. Elon Musk contro Google e Facebook, insomma; Bill Gates e Stephen Hawking contro tutti quelli che pensano che la nostra vita nelle mani di un automa sia solo progresso. E non un pericolo.

Musk, appunto, l'inventore della Tesla, la macchina completamente elettrica e autonoma i cui modelli cominciano ad essere sempre più familiari sulle strade del mondo. E ideatore di Space X, l'agenzia che ha prodotto il primo razzo spaziale riciclabile, un affare da miliardi di dollari che comincia a produrne moltiplicati per dieci. Lo stesso Musk che tra le sue varie attività ha aperto anche Open AI, dove AI sta per Artificial Intelligence. E se qualcuno pensa che tutto ciò stia dalla parte dei robot si sbaglia: è una società che vuol aprire ai ricercatori di tutto il pianeta gli studi sull'intelli-

genza artificiale, in modo che l'intelligenza artificiale non sovrasti quella dell'uomo. Robot contro robot insomma, per difendere noi umani.

Il contrasto è (per il momento) culturale, ma non senza esclusioni di colpi: Larry Page (Google) e Mark Zuckerberg (Facebook) pensano infatti che Musk sia solo «un po' isterico», Elon invece ribatte che le aziende che stanno dominando il mondo del web vogliono diventare ancora più forti e totalitarie. Studiano da tiranni del futuro. Il pericolo insomma è che le prossime superintelligenze non servano solo per farci riconoscere da uno smartphone o per sapere in anticipo cosa venderci in un negozio on line. Per Musk una cosa è far guidare una macchina da un computer, un'altra è non sapere dove ci sta portando. E ci vogliono dunque dei limiti che solo un'intelligenza senza limiti può tro-

vare. Gli eserciti sono al lavoro: mentre i giganti del web sfornano settimana dopo settimana novità per renderci più comoda la vita mettendoci (sostiene qualcuno) sempre più sotto controllo, Musk ha aperto la sua palestra virtuale chiamata Universe per spiegare alle AI come parlano, giocano, si muovono e si comportano gli uomini. E come

l'ingresso nel mondo degli alieni sotto forma di chip possa rovinare l'equilibrio invece di portare benessere. Come, in pratica, debba sapere di noi un'AI per spiegarlo ad un'altra AI senza condizionamenti umani. E con tutti i mezzi.

Alla fine il pericolo del futuro non è quindi solo perdere il lavoro o la libertà: è anche perdere noi stessi. E

se è vero che l'intelligenza sarà sempre più artificiale, la verità è che alla fine sia sempre quella umana a poter condizionare il mondo che verrà, mettendolo nella testa di un robot. La guerra è dunque cominciata: c'è in ballo il cervello di tutti. Ma viene anche il sospetto che ci sia anche in gioco l'intelligenza di pochi. Soprattutto quando, come nel caso di Musk e dei suoi nemici, sia talmente smisurata da voler rimanere unica.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'INTERVISTA Donato Iacovone

# «Ma le macchine non fanno business, il lavoro sì»

L'ad di Ernst&Young: «La digitalizzazione libererà risorse. C'è però una generazione di mezzo che frena»

■ Ernst&Young è una delle più note aziende di consulenza per le aziende e Donato Iacovone ne è l'amministratore delegato della sede italiana. Bel lavoro? Dipende. «Stiamo vivendo una trasformazione così epocale che a volte spiazzano pure noi che la studiamo ogni giorno».

**È una rivoluzione. E ogni rivoluzione fa le sue vittime.**

«È il momento in cui complicazione e velocità vanno di pari passo. E, nello stesso tempo, c'è un freno a mano tirato».

**Oververo?**

«C'è una generazione che vive la digitalizzazione come una negazione dei meriti. La fascia tra i 35 e i 45 anni è quella in cui ci sono i più resistenti al cambiamento».

**Perché?**

«Ci pensi: sono uomini costruiti su competenze e aspettative di carriera.

Invece vedono che si devono rimettere in gioco quando hanno famiglia e figli».

**Soluzioni?**

«Negli Usa impazza la gig economy, fatta da professio-

nisti che non vogliono dipendere da nessuno. Esperti sul mercato per le loro competenze. Una manna per la aziende: li pagano il doppio ma il rapporto è limitato nel tempo».

**In Italia può funzionare?**

«Non lo so. Qui è andata di moda la start up e adesso c'è perfino una branca della psicanalisi per

quelli che falliscono. Il consiglio migliore è di essere flessibili e sempre più curiosi».

**Voi come guidate questo cambiamento?**

«Usiamo le start up come training di altissima gamma. Per esempio in Hakaton, un confronto tra progetti innovativi e esigenze della Pubblica Amministrazione. Una formazione sul campo per i giovani e per costringere la PA a capire il futuro. D'altronde si può fare solo così: i ragazzi d'oggi non ti seguono più di 5 minuti e gli incontri dove uno parla e 100 ascoltano non funzionano più. Una volta qui

da noi si cresceva a fogli excel, oggi sarebbe assurdo».

**Risultati?**

«A Ernst&Young abbiamo assunto 1500 persone nell'ultimo anno e abbiamo molto turnover: 200-300 ci restano in casa. Il segreto è mettersi in discussione sempre».

**Robot e business: qual è il giusto mezzo?**

«Capire che si è passati dal tema del prodotto a quello del servizio ai clienti. Anche nel BtoB e non solo nel mercato consumer. Oggi è saltata la filiera e nell'Industria 4.0 il know how è ormai disponibile a tutti: conta la cura del cliente».

**Sì, ma come spiegare questo alla politica?**

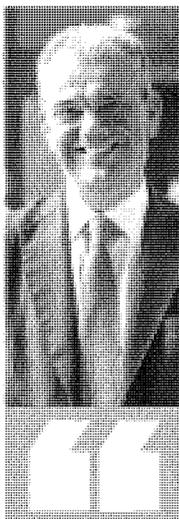
«È difficile, convengo: nella PA lavorano 3 milioni e mezzo di persone, ce n'è almeno un milione che può essere sostituito dalle macchine. Che si fa: li si licenzia?».

**Non si può.**

«Appunto. Li si libera e riqualfica per mansioni più moderne. Li si rimette in gioco. Ma il discorso è al limite dell'impossibile».

**Dice?**

«Questa gente va tutta a votare: lo trova lei un politico che affronti seriamente il problema?». **MLomb**



Rivoluzione  
La tecnologia  
è opportunità  
Ma il cliente  
è tutto





# Confindustria unica? È l'ora del verdetto

Oggi si riunisce la giunta, ma c'è anche l'ipotesi dell'alleanza 'Marche sud'

Servizi ■ A pagina 4

## Confindustria oggi sceglie il futuro

### Tra le opzioni c'è l'idea 'Marche sud'

*In giunta si decide se sposare la linea anconetana-pesarese oppure no*

**SARÀ UNA GIORNATA** decisiva quella di oggi, con la giunta di Confindustria Ascoli che si riunirà per decidere se seguire la linea tracciata dalle territoriali di Pesaro e Ancona oppure se prendere un'altra strada. Una storia che nasce da lontano, visto che ormai da parecchio tempo si parla di razionalizzazione e di aggregazione delle territoriali, ma che negli ultimi mesi ha fatto registrare un'accelerazione: con le posizioni che si sono ormai delineate (Ancona e Pesaro da una parte e Fermo dall'altra), ora si attende di capire quale sarà la mossa ascolana. Un esito tutt'altro che scontato, visto che l'ultima riunione della giunta ascolana si era chiusa con un rinvio, proprio per cercare di comporre le tessere del puzzle da cui emergevano visioni piuttosto diverse. La situazione è in bilico, an-

che se nessuno prende posizione prima dell'appuntamento di oggi: sarà quello il momento in cui si scopriranno le carte e si capirà su quale fronte Confindustria Ascoli deciderà di posizionarsi. Sul tavolo non ci saranno pregiudizi per nessuna soluzione: le parole del presidente Simone Mariani sono distensive e lasciano intendere come in queste settimane ci sia stato un certosino lavoro di 'taglia e cuci' per disegnare l'abito giusto per la territoriale ascolana.

«**COME** ogni nostra decisione, anche questa sarà condivisa dagli organi preposti e quindi, in questo caso, dalla giunta. Gli associati hanno sensibilità diverse, ma confido nel fatto che troveremo una posizione condivisa, riuscendo a mantenere la coesione in giunta. La finalità che resta quel-

la di fare il bene dei nostri associati. Cercheremo di intraprendere il percorso più utile per il nostro contesto associativo. Sono ottimista sul fatto che il dibattito, anche critico, ci porti a trovare una sintesi». Quale sarà questa sintesi si deciderà solo oggi, ma di certo c'è che si parlerà anche di alternative al discorso messo in campo da Ancona e Pesaro: sono infatti due gli scenari, entrambi possibili, su cui la giunta si confronterà e deciderà. Oltre al discorso già messo in campo dalle territoriali del nord marchigiano (in caso di via libera a questa opzione la giunta dovrà approvare la bozza di statuto e deliberare la proposta da portare in assemblea, in cui si chiede la costituzione di una newco con le province del nord) c'è anche un'altra pista che a sua volta prevede due diramazioni: non dare seguito al discorso imbastito da Ancona e Pesaro porterebbe a scegliere la strada solitaria o quella in tandem con Fermo, per una sola territoriale del sud delle Marche. Il fatto che sembrano essere rientrati, o comunque ricomposti, i malumori della 'fronda del no' lascerebbe pensare che la decisione ascolana possa essere meno vicina al fronte nordico: ma ipotesi e chiacchiere oggi lasceranno spazio alle decisioni, che disegneranno il futuro di Confindustria Ascoli.

**Daniele Luzi**

**OGGI SI VEDRÀ SE IL LAVORO DIPLOMATICO DI QUESTE SETTIMANE HA DATO FRUTTO**

**IL PRESIDENTE MARIANI**

«Confido di trovare una posizione condivisa, per il bene degli associati»

**IN BREVE**

#### Il punto di partenza

Con la riforma Pesenti, si avvia nel 2014 l'operazione di ristrutturazione di Confindustria: l'obiettivo era di dimezzare il numero delle associazioni in tre anni andando verso l'aggregazione e la razionalizzazione delle territoriali. Ora nelle Marche si sta decidendo quale sarà l'assetto

#### Le posizioni in campo

Oggi si riunisce la giunta di Confindustria Ascoli, dopo settimane di trattative: è probabile che si arrivi a condividere una decisione che eviti spaccature. Intanto, nei mesi scorsi, Fermo ha sonoramente bocciato la strada tracciata da Ancona e Pesaro, soprattutto per il metodo utilizzato

#### Le opzioni

L'opzione di una territoriale del sud delle Marche, formata da Ascoli e Fermo, è percorribile anche alla luce di altri esempi in giro per l'Italia di regioni che non hanno proceduto con la creazione di un'unica organizzazione. In Abruzzo, ad esempio, è nata Confindustria Chieti-Pescara



Peso: 1-6%,44-35%

**LA STORIA** UN PERCORSO INIZIATO TRE ANNI FA

# Dalla riforma Pesenti alla spaccatura Fermo ha detto 'no' all'asse del nord

**IN PRINCIPIO** fu la riforma Pesenti: era il 19 giugno del 2014 quando l'assemblea straordinaria di Confindustria approvò il nuovo statuto che rendeva operative le linee guida della riforma del sistema associativo. «In tre anni - si legge sul sito di Confindustria nazionale alla pagina dedicata alla riforma Pesenti - si dimezzerà il numero delle associazioni (oggi 258) portando a compimento un percorso verso l'aggregazione e la razionalizzazione che è già partito con una vitalità superiore a ogni più ottimistica previsione coinvolgendo a oggi circa il 70% delle associazioni». Una vitalità che è andata progressivamente scemando, tanto che oggi nelle Marche è ancora tutto da definire. Per riprendere il filo di quel discorso, a metà dicembre dello scorso anno, è arrivato il documento sottoscritto dai presidenti di Ancona, Claudio Schiavoni, e Pesaro Urbino, Gianfranco Tonti: un atto che, in poco più di venti punti, tracciava la strada per arrivare all'unione delle territoriali marchigiane, con le due del nord della regione a guidare questo processo verso l'unificazione. Una procedura che, secondo le loro intenzioni, mira a un miglioramento dei servizi e a una rappresentanza più forte, oltre al contenimento dei costi. E che ha già previsto anche quale sarà l'organizzazione: nella fase iniziale, dopo le delibere delle giunte, un consiglio di presidenza guidato dal pre-

sidente di Confindustria Ancona e con quello di Pesaro Urbino nel ruolo di vice; in caso di adesione di altre territoriali, ai loro presidenti spetterebbero i gradi di vice. Un disegno complessivo che, secondo i detrattori, porterebbe il sud delle Marche a doversi accontentare di un ruolo da comprimario: e quest'ultimo è il pensiero incarnato da Confindustria Fermo, che all'inizio del mese non ha usato mezzi termini per prendere posizione. «Fermo - scriveva in una nota il presidente Giampietro Melchiorri - ritiene non ammissibile un riordino regionale del sistema voluto da due sole territoriali, le quali decidono che quello che va bene per loro deve andare bene anche per gli altri, senza possibilità di negoziazioni o spazi di trattativa. Confindustria Fermo ha il diritto di esprimere il suo 'no'. Parole chiarissime che hanno aperto una spaccatura che al momento sembra insanabile e sulla quale sarà molto importante anche la decisione ascolana, che potrebbe far pendere la bilancia dall'una o dall'altra parte.

d.l.

**2014**

il primo passo

È l'anno in cui la riforma Pesenti diventa operativa, dopo un lavoro di 15 mesi della commissione nata per l'occasione: è stata la terza riforma in 100 anni

**5**

territoriali

Sono quelle al momento presenti, una per ogni provincia marchigiana: con l'aggregazione ci sarebbe anche l'accorpamento di diversi servizi



Peso: 30%