



# LA RIVOLTA DEL SESSANTA PER CENTO DEL PIL

Siamo preoccupati, non politicizzati. Parlano i big della Confindustria del nord, in collera con Salvini sul lavoro

Roma. "Mah, io direi che solo alcuni imprenditori, politicamente schierati, hanno espresso perplessità", ha detto Matteo Salvini intervistato dal Foglio riferendosi al decreto "dignità" che da settimane sta preoccupando gli industriali a ogni latitudine del paese. "Il decreto fissa principi sacrosanti e condivisibili per gli imprenditori che fanno impresa lealmente". E' l'atteggiamento di sufficienza ("mah") del ministro dell'Interno misto ad affermazioni mendaci ("solo alcuni imprenditori politicamente schierati") che ha motivato la rivolta dei presidenti delle associazioni confindustriali delle regioni più produttive d'Italia e che il Foglio ha raccolto. Il sentimento diffuso è quello di delusione da parte dei rappresentanti delle imprese di regioni che insieme pesano per quasi il 60 per cento del pil, trainano l'export nazionale, e danno lavoro a milioni di persone tra addetti diretti e dell'indotto. Non si sentono affatto "politicizzati" quando criticano il decreto "dignità" perché costringe le imprese a ridurre l'uso dei contratti a termine, a privarsi di parte della forza lavoro che hanno formato investendo su di essa,

perché costringe a rivedere i piani aziendali in un periodo di ripresa economica ancora incerta (se non prossimamente declinante), perché è un provvedimento figlio di una logica novecentesca che mette il padrone contro il lavoratore, quando invece - dicono - "nessuno di noi è più felice di stabilizzare un lavoratore quando possibile". Perché sentono, inoltre, che aleggia un sentimento anti industriale, contrario allo sviluppo economico, al progresso, alla costruzione di infrastrutture energetiche e strategiche.

Ritengono insomma - e lo dicono all'unisono - che il ministro Salvini stia mentendo quando dice che le preoccupazioni sono solo di pochi imprenditori, per di più ostili al governo per ragioni partitiche. Permane la convinzione tra molti di essi che il leader della Lega li stia tradendo, in quanto è noto che il suo partito ha goduto del consenso dell'industria del nord per costruire la sua ascesa ma che, oggi, stia scivolando in modo pericoloso verso posizioni anti sviluppatiste che sono bagaglio politico e culturale del Movimento 5 stelle, suo alleato di governo. Queste sono ragioni politiche, e questo è po-

litichese, dicono gli industriali che sperano, in futuro, di potere dire la loro in modo puntuale sui provvedimenti governativi che interessano le loro imprese e i loro lavoratori. Salvini si è smarcato dal M5s quando dice che il gasdotto Tap in Puglia o la Tav in Piemonte "vanno fatte". Ma le sue dichiarazioni non veritiere lo rendono anche meno credibile ai loro occhi. Potrebbero costargli il consenso di chi produce oltre la metà del reddito nazionale.

Abbiamo sentito **Marco Bonometti** (Confindustria Lombardia), **Fabio Ravanelli** (Confindustria Piemonte), **Pietro Ferrari** (Confindustria Emilia Romagna), **Matteo Zoppas** (Confindustria Veneto), **Michelangelo Agrusti** (Unindustria Pordenone), **Giovanni Mondini** (Confindustria Genova).

(Brambilla nell'inserto IV)

## TU QUOQUE, SALVINI!

Delusi e in collera. I rappresentanti delle confindustrie del nord difendono imprese e lavoratori dalle intemerate anti economiche che la Lega non sa (o non vuole) fermare

di Alberto Brambilla



M. BONOMETTI

**Presidente Confindustria Lombardia**

La Lombardia pesa per il 21,8 per cento del pil, pari a oltre 366 miliardi di euro, e il 40 per cento dell'export nazionale. Il sistema confindustriale nella regione conta 30.500 imprese per 1 milione e 300 mila addetti.

"Voglio esprimere la forte e motivata contrarietà dell'industria lombarda - che è considerata, e a ragione, il vero motore dello sviluppo economico-sociale non solo della Lombardia ma anche dell'Italia - in relazione ad alcuni punti del cosiddetto decreto 'dignità'. In particolare gli aspetti legati a precarietà, contratti a termine, licenziamenti, delocalizzazioni, che fanno paura e che produrranno tutto meno che occupazione", dice Bonometti con l'intenzione di ricordare al ministro Salvini quali siano le preoccupazioni condivise dai confindustriali.

"La precarietà - dice attaccando la presunta ratio del decreto - è la conseguenza di

un'economia debole, non ne è la causa. Sono

molti i paesi economicamente forti e sviluppati in cui il rapporto di lavoro non ha garanzia di durata, e dove si punta al rafforzamento dell'economia con decisione e in termini innovativi, non con la riscoperta di rigidità che nei lustri precedenti hanno dimostrato tutta la loro debolezza e l'inefficienza. Il resto è una conseguenza: nella generalità delle aziende industriali, anche in quelle piccole, la stabilità del rapporto di lavoro costituisce, per il datore di lavoro, un obiettivo primario, perché le professionalità dei lavoratori sono una delle componenti insostituibili e vero patrimonio delle aziende. Investiamo risorse importanti nella formazione, che la scuola dà a fatica e non sempre. Non siamo autolesionisti. Gli abusi vanno perseguiti là dove si verificano, non al-



Peso: 1-10%, 8-100%



trove. Altrimenti si producono fattori che introducono timori, che frenano idee di sviluppo, che mortificano chi decide a suo rischio di investire". Il secondo punto è il contratto a termine, che il decreto limita nell'uso e nel tempo costringendo le imprese a liberarsi di lavoratori formati e affidabili che gli imprenditori, quando possibile, non esitano a passare a tempo indeterminato. "Il contratto a termine - dice Bonometti - si inquadra proprio in questo concetto, dell'investimento rischioso, ma con un rischio calcolato. L'investimento, nel sistema industriale, richiede ammortamenti di lungo periodo, certamente non di dodici mesi. Ridurre a dodici mesi il contratto a termine è scoraggiante, e sul piano occupazionale costituirà una remora, non uno stimolo. La reintroduzione delle casuali introduce elementi di incertezze nel rapporto contrattuale. Anziché semplificare, rendiamo la vita sempre più difficile alle imprese. L'introduzione di maggiori costi penalizzerebbe indistintamente tutti".

Stesso discorso, in termini di riduzione dell'occupazione e rigurgito di una logica di padrone vs lavoratore che era stata archiviata con il Novecento, per i licenziamenti riguardo l'innalzamento del risarcimento. "Produrrà tre effetti - dice Bonometti - una prudenziale riduzione delle assunzioni non indilazionabili, la recrudescenza della conflittualità in azienda, l'esplosione delle vertenze in giudizio, con il conseguente scarso appeal per i nuovi investimenti in Italia".

Alla fine arrivano le 'delocalizzazioni', ovvero la minaccia di sanzioni per chi dopo avere ricevuto incentivi o sgravi decide di spostare parte della produzione oltre confine, il che accade anche per ragioni di mercato, ovvero per tenere operativa la sede italiana e ridurre i costi di produzione anche solo temporaneamente. "Gli effetti possano essere particolarmente gravi - dice Bonometti - Ci sono aziende italiane, molte aziende, che hanno potuto salvaguardare la loro competitività delocalizzando le fasi della produzione ad alto contenuto di lavoro, per salvaguardare così le fasi a più alto contenuto tecnologico.

Così come ci sono aziende, non poche, che hanno 'delocalizzato' per una scelta strategica di mercato, di vicinanza ai clienti, di acquisizione di nuovi mercati. Esempi, eccellenti di aziende in un declino che appariva irreversibile e che adesso brillano sui mercati del mondo. Ovviamente, il 'mordi, intasca e fuggi' non fa parte del nostro patri-

monio culturale, ma i modi per prevenirlo possono e debbono essere altri, certamente diversi dal colpire nel mucchio perdendo di vista l'interesse generale". Infine, senza dirlo esplicitamente, si rivolge al ministro Salvini e alla Lega con la quale "a livello regionale abbiamo sempre avuto un rapporto di proficua collaborazione", confidando che anche da queste considerazioni si convinca che le preoccupazioni degli imprenditori, non sono né "politicizzate" né lievi. "C'è sempre tempo di riflettere e ripensare per

le persone intelligenti - conclude - E' all'intelligenza di queste persone che mi rivolgo con questo appello finale".

### Presidente Confindustria Piemonte

*Il Piemonte pesa per il 7,7 per cento del pil, pari a oltre 129 miliardi di euro. Il sistema confindustriale conta 12 mila imprese con 700 mila addetti.*

"Ho trovato un po' offensive le frasi di Salvini nei nostri confronti. E non solo degli imprenditori di Confindustria, ma della classe imprenditoriale in genere, anche verso coloro che non aderiscono alla nostra associazione. Ridurre il problema solo a qualche imprenditore politicamente schierato vuol dire non avere capito il problema. **Il decreto dignità non serve a nulla** e non aiuta le imprese né ad assumere né a tenere i lavoratori nell'impresa. E' una grande delusione non solo per questi provvedimenti, come il decreto 'dignità', ma per il sentore generale, per il fatto che infrastrutture importanti possano essere ridimensionate o abbandonate. Salvini fa dichiarazioni a favore del gasdotto Tap e della Tav ma nei fatti il governo di cui fa parte sta mettendo in discussione opere fondamentali. Qui si discute perfino della alta velocità ferroviaria Brescia-Verona. Per dire che si mettono in discussione cose che non pensavamo si dovessero più discutere", dice Ravanelli. "Dal Movimento 5 stelle ce lo potevamo aspettare, ma Salvini sembra che - al di là delle dichiarazioni - stia facendo proprio il tema della decrescita felice. So che Salvini è apprezzato da un parte rilevante degli imprenditori del nord ma se continua così si alienerà parte se non tutte quelle simpatie. Se è vero che una parte del governo la pensa in modo diverso spero che la Lega non abdiccherà alla sua vicinanza ai problemi dell'industria e della piccola e media impresa e non sacrificherà questo patrimonio sull'altare di una alleanza con il M5s che, in questa direzione, non porta da nessuna parte. Confindustria dimostra con la sua storia di non essere partitica ma politica, nel senso che entra nel merito specifico dei singoli provvedimenti ed esprime un giudizio. Ci mancherebbe che non potesse farlo dal momento che ogni singolo provvedimento può avere ripercussioni sulla vita delle nostre imprese e dei lavoratori".

### Presidente Confindustria Emilia Romagna



Peso:1-10%,8-100%





*L'Emilia-Romagna pesa per il 9,2 per cento del pil per circa 154 miliardi e si è distinta per capacità di uscire dalla crisi più rapidamente di altre. Il sistema confindustriale conta 15.500 imprese con 800 mila addetti.*

Quando parla con il Foglio Ferrari sta andando in un cantiere della sua Ingferrari, azienda centenaria di costruzione di impianti industriali. "Penso che sto facendo una cosa buona, ma al governo sembrano non capirlo del tutto", dice. Da contrario al decreto dignità chiediamo se si sente politicizzato. "Premesso che in ogni dichiarazione di una persona c'è un elemento di politica. Ma nel senso dell'interesse per la politica che appartiene ai cittadini. Noi rappresentiamo dei sistemi di impresa che danno lavoro e questo non penso significhi essere politicizzati ma significa fare politica con altri mezzi, e io mi considero un *civil servant*. Detto questo - aggiunge - l'Italia che vuole raffigurare Salvini non fa parte della mia cultura, mi sembra molto oscura e non può essere consona a un paese dove le logiche dell'interscambio delle merci e delle persone è uno degli elementi fondamentali della sua economia. E in particolare nella mia regione. L'Emilia Romagna è fortemente vocata all'export e agli scambi internazionali, ci piace essere considerati un polo industriale del mondo che sta nel mondo. Non ha nulla a che vedere con iniziative **minimaliste e provinciali** - che porteranno poco futuro a un paese che sembra introverso, chiuso in se stesso, per una cultura **a-scientifica e anti-industriale**. Sono dell'idea che il decreto dignità è qualcosa che poco vale e serve solo a peggiorare le cose". Ferrari ravvisa il "ritorno" di una logica "per cui il progresso fa solo male per cui le strade sono troppe, le ferrovie non servono, il metano inquina, ma il progresso permette anche benefici enormi, banalmente, pensiamo in campo medico in cui la manifattura è essenziale". "Salvini - aggiunge - avrà anche un suo progetto politico personale ma mi chiedo come questo possa accordarsi con l'idea di un futuro per l'Italia. Come potrebbero combattere fuori dall'euro le nostre micro-aziende? Non può realizzare un progetto politico mettendolo sulle spalle degli imprenditori e sfiduciandoli come si intuisce da una visione statalista per cui lo stato deve fare tutto. Noi crediamo nella capacità dell'intrapresa di generare reddito e lavoro, cerchiamo professionalità sempre più qualificate, migliorare le condizioni dei lavoratori e dei loro figli. Come può Salvini, il quale riceve la maggior parte dei voti e dei consensi in regioni che sono votate al progresso, creare situazioni di disagio per gli imprenditori? Se sono stato troppo esplitico, poco male. Mi farà la multa".

#### **Presidente Confindustria Veneto**

*Il Veneto pesa per il 9,3 per cento del pil pari a 155 miliardi di euro. Il sistema confindustriale rappresenta 21 mila im-*

*prese con 800 mila addetti*

"Noi nutriamo profondo rispetto nei confronti delle istituzioni e, quindi, anche nei confronti del ministero degli Interni. Ci aspetteremmo altrettanto **rispetto** da parte loro poiché rappresentiamo per elezione le aziende del nostro territorio. Non condivido le accuse e i sottintesi letti nei giorni scorsi sui giornali, anzi, mi stupiscono proprio per la vicinanza quotidiana che abbiamo agli elettori della Lega della nostra regione, di cui recepiamo le istanze. Per questo motivo invito il leader del partito a un incontro sul territorio Veneto insieme a me con alcuni imprenditori

rappresentativi. Affinché tocchi con mano le nostre ragioni. Purtroppo il consenso spesso richiede una calcolabilità immediata nel breve termine mentre i danni dei provvedimenti che da questo discendono si paleseranno nel medio e lungo, perdendone la chiara correlabilità. Sono sicuro che le critiche che abbiamo mosso al decreto dignità siano oggettive e sotto gli occhi di tutti. Oggi più che mai c'è bisogno di politiche espansive per poter agganciare la ripresa ed essere competitivi. Inoltre, in un momento economico in cui si è ritrovata unitarietà di interessi tra rappresentanze, fatte salve le specificità fondamentali e necessarie, vi sono strumentalizzazioni politiche che accentuano il divario tra imprenditore e lavoratore e che possono solo rallentare sviluppo, economia e occupazione".

#### **Presidente Unindustria Pordenone**

*Il Friuli Venezia Giulia pesa per il 2,2 per cento del pil per oltre 36 miliardi. Il sistema confindustriale conta 4 mila imprese con 200 mila dipendenti.*

"Credo che la Lega, che pur governa con successo le principali regioni industriali del nord, non può dismettere la consapevolezza che il nostro è un paese altamente industrializzato, e che questo ne fa la seconda manifattura europea. Il nord probabilmente è la regione più ricca d'Europa e questo perché ogni mattina centinaia e migliaia di imprenditori alzano la saracinesca della loro azienda. Misure come il decreto "dignità" - e non solo: cito il "no" all'acciaio dell'Ilva, il "no" al gas del Tap, il "no" a grandi infrastrutture come la Tav - portano alla **ruralizzazione** del paese. Significa creare le premesse per un disastro economi-





co paragonabile ad alcune nazioni del sud America, e penso al Venezuela. Una politica fondata sull'invidia sociale, che descrive gli imprenditori come persone che non vedono l'ora di licenziare un dipendente, che di notte pensano solo a come inquinare tutti i rivoli attorno alla loro fabbrica, che appena possono delocalizzano in paesi con fisco più generoso, vuol dire avere visto un altro film rispetto alla realtà. Questo non è stato e non è il nostro paese. E non si tratta di industriali politicizzati, ma di industriali che capiscono cos'è la politi-

ca - non il politichese - e quindi ne danno un giudizio. A meno che questo non venga d'ora innanzi reso impossibile".

### Presidente Confindustria Genova

*La Liguria pesa per il 2,9 per cento del pil per oltre 48 miliardi di euro. Il sistema confindustriale conta 3.800 imprese con 200 mila dipendenti.*

Mondini non si ritiene - come anche l'associazione che rappresenta - un imprenditore politicizzato come invece sostiene Salvini rivolgendosi agli imprenditori italiani. "Non è una questione ideologica o politica, è una questione di contenuti e oggi soprattutto sui contratti a termine parliamo di uno strumento adottato da un ventennio almeno, che esiste in tutta Europa. La percentuale su tutti i contratti da lavoro dipendente si aggira sul 15 per cento in Italia, nella media europea. Metterlo in discussione è preoccupante. Ovviamente non mi addentro sulle stime d'impatto del decreto, si vedrà a posteriori. Ma le preoccupazioni emerse da molti potrebbero essere veritiere. Non ci vedo niente di politico a contestare un provvedimento per il quale si cerca di approntare miglioramenti. Molte in-

dustrie, in particolare in una situazione di ripresa economica ma senza troppe certezze sul futuro, devono ricorrere a strumenti come i contratti a tempo determinato, utili anche per i lavori a commessa. Lo stesso nome del decreto, dignità, dicono i nostri imprenditori, sembra suggerire l'idea che in questi anni abbiamo scherzato, che non sia mai stata rispettata la dignità dei lavoratori. E' vero il contrario - dice Mondini - Un imprenditore è il più felice del mondo se può passare un dipendente da determinato a indeterminato. Sarebbero tutti felici di potere trasformare un contratto. Invece ci attribuiscono la volontà di nuocere. Che eliminando il tempo determinato si mantengano stessi ritmi di assunzione, e che diventino indeterminati, è un'illusione e ho paura che questo non avverrà". A riprova che non viene contestata alcuna forza politica, Mondini ricorda che la regione Liguria e anche il comune di Genova sono guidati da una coalizione di centrodestra, tra Forza Italia e Lega, con cui "ci si confronta a tutti i livelli e con tutte le categorie produttive". Ma, tuttavia, non ravvisa lo stesso atteggiamento a livello nazionale. "Ci preoccupa in Liguria la situazione dell'Ilva e per capire come sarà le future azioni di governo aspettiamo la legge di Stabilità. Ci aspettiamo dalla Lega, come ultimamente sta facendo, che nella coalizione di governo difenda le grandi opere a livello nazionale in quanto strategiche per tutti i territori".

\*La fonte dei dati macroeconomici pil regionale su pil nazionale è Eurostat 2016. La fonte su imprese e addetti sono elaborazioni di Confindustria.

*"L'industria del nord è contraria al decreto dignità e preoccupata da Salvini. Non ci resta che fare appello alle persone intelligenti"*

*"Salvini offende tutti gli imprenditori e li delude quando sacrifica l'economia per tenere l'alleanza con il M5s"*

*"Nutriamo profondo rispetto nei confronti delle istituzioni, ci aspetteremmo altrettanto. Chiediamo un confronto"*

*"La Lega deve capire che così si creano le premesse per la ruralizzazione del paese, un disastro economico in stile 'venezuelano'"*



F. RAVANELLI



P. FERRARI



M. ZOPPAS



M. AGRUSTI



G. MONDINI





# Passante, nuova lite. Ecco Conte

I costruttori: per evitare queste tragedie serve la bretella a Sud. Arriva il premier: vicino alle vittime

L'incidente di Borgo Panigale riapre le polemiche sulle soluzioni per il nodo autostradale di Bologna. Forza Italia e i costruttori di Ance: «Serve il Passante Sud». Il Pd: «No a ciniche polemiche». Il ministero valuta un'indagine sulla sicurezza del tratto interessato. Oggi il premier Conte in città: «Vicino alle vittime».

a pagina **6 Rosano**

## Quale Passante per evitarlo? L'incidente riapre lo scontro sul nodo di Bologna E oggi c'è Conte in visita

di **Francesco Rosano**

L'asfalto dell'autostrada che taglia a metà Bologna è ancora rovente per l'incendio che lo sovrasta quando Manes Bernardini, leader del movimento civico Insieme Bologna, trasforma per primo il tragico incidente sull'A14 in un fatto politico. «Il tempo è scaduto: costituiamo un "comitato civico" a sostegno dell'idea del Passante Sud». Era impossibile immaginare che ciò che è accaduto ieri non avrebbe riaperto le polemiche sul nodo bolognese, proprio nei giorni in cui il ministero dei Trasporti ha escluso interventi diretti sull'autostrada e pensa piuttosto a potenziare la tangenziale. Passa poco prima che anche Forza Italia rilanci, prendendo di mira il sofferente progetto del Passante di mezzo e le ultime ipotesi del governo Lega-M5S: «È necessario dare risposte vere e non palliativi inutili: serve il Passante Sud». «O da nord o da sud, Bologna ha bisogno di un'alternativa», alza-

no la voce anche i costruttori di Ance. Gli enti locali a trazione dem abbassano i toni: «È il momento dei soccorsi, non delle polemiche», dice il presidente della Regione, Stefano Bonaccini. Ma l'eco del boato bolognese è arrivato a Roma: il premier Giuseppe Conte oggi sarà a Bologna, il vicepremier Luigi Di Maio riferirà presto in aula, mentre il ministro Danilo Toninelli promette interventi «per evitare che simil tragedie capitino di nuovo». I valuti di aprire un'indagine (chiesta da un gruppo di senatori del Pd) per verificare che tutti i requisiti di sicurezza siano stati rispettati. Anche da Autostrade.

Lo scoppio di ieri ha risvegliato politica e polemiche come raramente accade ad agosto. Alcuni, come l'assessore regionale Raffaele Donini, sono rientrati subito dalle ferie. Altri hanno passato la giornata sul luogo dell'incidente, come la vicepresidente della Regione Elisabetta Gualmini, l'assessore regionale Paola Gazzolo e quello comunale Alberto Aitini. Ma è sui social network prima, e sulla agenzie dopo che l'incidente di ieri ha inn-

scato una nuova battaglia politica sulla mobilità bolognese. Il civico Manes Bernardini ha preparato la miccia con il primo post, i forzisti Anna Maria Bernini e Galeazzo Bignami hanno acceso quella miccia. «Avevamo più volte detto che quanto avvenuto era un rischio concreto. Servono soluzioni definitive. Non lo è il Passante di mezzo — scrivono — la cui inadeguatezza si è dimostrata oggi in tutta la sua fragilità. E non lo è la banalizzazione, che sarebbe stata travolta da quanto avvenuto. Bisogna aprire una nuova arteria viaria a sud». Nemmeno i costruttori di Ance Bologna temono di alzare la voce in un momento così delicato. «L'incidente a Borgo Panigale dimostra che serve un'alternati-



Peso:1-5%,6-63%

va, anche di spazio fisico, al nodo di Bologna. In caso di incidente sul tracciato attuale — dice il presidente Giancarlo Raggi — si spezza l'Italia: o da nord o da sud, servono un'alternativa e il completamento dell'anello, possibile solo a sud». Altrimenti il rischio è che accada ciò che è successo ieri, cioè che «la logistica e il trasporto del Paese vengano paralizzati e si scarichi sulla viabilità ordinaria un traffico folle».

Polemiche che il governo, che oggi sarà rappresentato in città dal premier Giuseppe Conte, decide di evitare. «Stiamo seguendo con apprensione gli sviluppi di quanto accaduto nel Bolognese e nel Fogliano (dove in un altro incidente sono morti 12 braccianti

stranieri, ndr). Massima vicinanza ai familiari delle vittime e ai feriti. Approfondiremo le cause degli incidenti e interverremo, laddove possibile, per evitare che simili tragedie capitino di nuovo», scrive il ministro Toninelli, mentre fonti del ministero definiscono «vergognosa qualunque strumentalizzazione». Anche il sottosegretario Michele Dell'Orco non apre scontri: «In queste ore tragiche siamo al fianco delle famiglie delle vittime». Il vicepremier Luigi Di Maio assicura che il governo risponderà presto alle richieste urgenti di informativa arrivate da diversi senatori, tra cui Pier Ferdinando Casini. Il segretario del Pd bolognese Francesco Critelli invece non fa sconti e chiede agli «sciacal-

li» di tacere: «In questo momento non servono ciniche polemiche». «Bologna sa reagire e agire, questa è la forza della nostra città», scrive il sindaco Virginio Merola, che come Bonaccini ha interrotto le sue ferie per tornare in città. Oggi la politica al completo, a partire dal premier Conte, sarà al fianco dei feriti. Inclusa Lucia Borgonzoni, sottosegretario alla Cultura, che chiede «uno sforzo condiviso» per ridurre le sostanze infiammabili che viaggiano su gomma.

### L'autostrada ferita

Sotto e sopra: il ponte crollato, anzi, sciolto dal calore dopo l'esplosione e il rogo della cisterna di gpl e la voragine che si è formata in mezzo all'autostrada



### Sul web

Il video, le immagini, le parole dei feriti: il racconto della tragedia sul nostro sito [www.corrieredibologna.it](http://www.corrieredibologna.it)

### Merola e Bonaccini

Sindaco e governatore hanno deciso di interrompere le ferie e rientrare in città



Domani sarò a Bologna per portare la vicinanza di tutto il Governo ai feriti e ai familiari delle vittime  
Un grazie alle forze dell'ordine, ai vigili del fuoco, ai soccorritori



Peso:1-5%,6-63%



# Quel cratere largo tre corsie e le soluzioni per il Ferragosto

## Per riaprire almeno due giorni, ma senza il ponte. Vertice in Prefettura

Un cratere, largo oltre tre corsie, che si è aperto in quella che è la cerniera del sistema dei trasporti su gomma tra il Nord e il Sud Italia. Un nodo che interconnette le principali direttrici di traffico nazionale e regionale, raccogliendo e smistando i flussi provenienti dall'asse centrale del Paese (attraverso le autostrade A1 e A13), dal confine con l'Austria (attraverso l'autostrada A22 del Brennero) e dalla costa adriatica (mediante l'A14), senza dimenticare il traffico locale proveniente dalle zone limitrofe all'area metropolitana bolognese. Il tragico incidente di ieri ha aperto un buco, letteralmente, nel sistema autostradale italiano. L'esplosione al km 4 del Raccordo di Casalecchio in direzione dell'A14 Bologna-Taranto, ha fatto crollare per alcuni metri l'intera carreggiata autostradale sulla sottostante via Elio Bragaglia. Intorno alle 14 è stato chiuso il tratto tra Bologna Casalecchio ed il bivio con la A14 in entrambe le direzioni e per ragioni di sicurezza strutturale è stato necessario chiudere anche la tangenziale, tra Bologna Casalecchio e lo svincolo aeroporto 4 bis in entrambe le direzioni. Le code e i disagi per gli automobilisti sono stati moltissimi, tanto che nelle prime ore dopo l'incidente è stata distribuita acqua agli automobilisti imbottigliati sotto il sole d'agosto. I disagi sono proseguiti fino a sera, con code in corrispondenza delle uscite obbligatorie istituite presso Casalecchio di Reno, verso l'A14, e le uscite 2 e 3 della tangenziale. Ieri, durante la lunghissima unità di crisi in Prefettura, si è fatto il punto sulla complicatissima gestione della viabilità, soprattutto in vista del Ferragosto alle porte. Il tratto del raccordo A1-A14 interessato dall'incidente al momento resta chiuso in entrambe le direzioni: ieri notte erano ancora in corso le verifiche dei tecnici di Autostrade che dovranno valutare i danni causati dall'incidente ai tratti autostradali e stradali adiacenti il crollo e la loro transitabilità. «Solo domattina (oggi per chi legge, ndr) — ha fatto sapere ieri sera Autostrade — sarà

possibile conoscerne gli esiti e valutare i migliori percorsi alternativi». Questo è intanto lo schema della viabilità predisposto dal Centro operativo autostradale del compartimento della Stradale di Bologna: rimane chiuso in entrambe le direzioni il raccordo interno che collega l'autostrada A1 con l'A14 e si innesta al km 9 dell'A14; chi proviene da Firenze ed è diretto ad Ancona dovrà percorrere l'A1 in direzione Milano sino al km 189 dove sulla destra troverà una cantierizzazione con deviazione provvisoria del traffico in direzione di Ancona-Padova; chi proviene da Firenze ed è diretto a Milano percorrerà l'A1; chi proviene da Ancona ed è diretto a Firenze dovrà uscire al casello di Bologna Borgo Panigale dopodiché si immetterà sulla Statale 9 Emilia, percorrerà lo svincolo per la tangenziale all'altezza dell'uscita 2 ed entrerà al casello di Casalecchio di Reno; chi proviene da Milano ed è diretto a Firenze percorrerà l'A1 mentre chi proviene da Milano ed è diretto ad Ancona percorrerà l'A14. Per le lunghe percorrenze, invece, si consiglia a chi arriva dall'A14 in direzione di Firenze-Roma di uscire a Cesena e utilizzare la E45 Ravenna-Orte, una soluzione suggerita anche per coloro che sono in viaggio lungo la A1 in direzione Nord e non hanno ancora superato la città di Firenze. Difficile dire adesso quanti giorni ci vorranno perché tutto torni alla normalità. Se le verifiche strutturali dovessero essere positive, in due o tre giorni si potrebbe riaprire parzialmente il tratto interessato. Ma per riparare l'autostrada e colmare quella voragine che si è aperta ieri, ci vorrà molto più tempo: mesi, sicuramente. Oggi un nuovo punto in Prefettura.

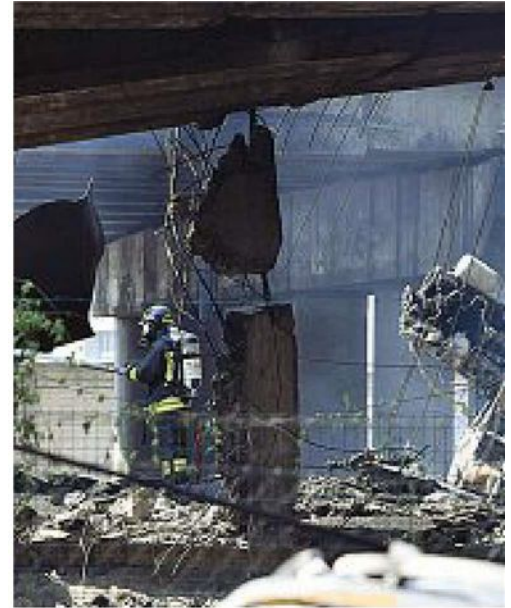
**F. Ro.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 6-22%, 7-22%

I costruttori di Ance Servono soluzioni definitive Non lo è il Passante di mezzo E non lo è la banalizzazione, che sarebbe stata travolta da quanto avvenuto Bisogna aprire una nuova arteria viaria a Sud



Peso:6-22%,7-22%

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.



# «Le merci pericolose sono mine vaganti Devono viaggiare di notte»

## *L'esperto: le regole non danno sicurezza*



di RITA BARTOLOMEI

■ BOLOGNA

«**MINE VAGANTI**». Così un tecnico di Aiscat che si occupa di traffico da una vita definisce i mezzi pesanti che trasportano merci pericolose.

«Il problema - spiega - è che non sono tracciabili. E una delle incompiute lasciate dal codice della strada. L'articolo 10 regola molto bene i trasporti eccezionali, fuori sagoma o 'sovrappeso', che prima di mettersi in viaggio devono ricevere un'autorizzazione degli enti proprietari. Invece per le merci infiammabili e pericolose non vale. C'è una legislazione ADR, regolamento internazionale, e ci sono dei codici, si quei numeri color arancio che si trovano sul retro e consentono di identificare subito di cosa parliamo. Elemento fondamentale per le squadre di soccorso in caso d'emergenza. Mi sono sempre chiesto: ma cosa succede se un camion che trasporta bombole d'ossigeno va a collidere con un tir carico d'idrogeno? Sarebbe una catastrofe».

**LA CRONACA** racconta che a più riprese i ministri dei Trasporti hanno cercato di riformare il sistema. Ci provò anche Pietro Lunardi, dopo un altro incidente devastante che spezzò l'Italia in due

per quasi 24 ore. Una commissione di esperti pensò le regole, «che però restano farraginose e non risolutive - commenta il tecnico di Aiscat -. Per fare un esempio: quando questi mezzi si fermano nelle aree di servizio, devono avere zone protette, a distanza di qualche decina di metri dagli altri veicoli in sosta. Ma il problema fondamentale è che non sono tracciabili. Dovremmo usare la tecnologia, radiolocalizzare la flotta da una sala operativa. Certo dobbiamo anche sapere che in caso di errore umano questo non basta».

**E QUINDI?** «Sarebbe utile far viaggiare i mezzi di notte, nelle fasce orarie con la minore densità di traffico». Patrizio Ricci, presidente nazionale della Fita Cna, manda avanti un numero: «I veicoli industriali in generale coinvolti negli incidenti non arrivano al 10%. E da questa percentuale si dovrebbe scorporare la sotto-categoria di cui parliamo. Non è una difesa della gomma, ma Viareggio insegna. Anche le merci pericolose che viaggiano in treno provocano stragi. Abbiamo visto navi prendere fuoco, vagoni saltare per aria e vediamo camion che causano incidenti, certo non è il primo caso. Dobbiamo aspettare, capire cosa

è successo, trovare le responsabilità. Ma le norme ci sono, è già stabilito come devono essere trasportate queste sostanze, con quali autorizzazioni. Ci sono già divieti su certi percorsi e in certe giornate. Se rispettiamo le regole, più di co-

si non possiamo fare». Veramente c'è chi propone: facciamo circolare questi mezzi alla larga dalle città. «Impossibile - ribatte deciso Ricci -. Allora dovremmo dire, spostiamo le industrie».

**ADRIANO Bruneri**, responsabile autotrasportatori Lombardia della Fita Cna, una delega tosta alle merci pericolose, chiarisce che per arrivare a guidare una qualunque cisterna bisogna superare tre prove. «Prendere la patente; avere la CQC, carta di qualificazione del conducente. E superare un corso di 35 ore per l'abilitazione professionale. Tutti si rinnovano ogni 5 anni ma i conducenti hanno l'obbligo formativo annuale, secondo le prescrizioni ADR». La normativa suddivide il rischio in nove categorie, con 4 sotto-categorie. Si va dalle materie esplosive ai gas, dai prodotti infiammabili liquidi e solidi a quelli comburenti, dalle materie tossiche a quelle radioattive e corrosive.

**BRUNERI** è scettico sull'uso del satellite - «una vecchia storia, ci abbiamo lavorato ma mi chiedo: se sono televigilato e sto leggendo il giornale mentre guido, cosa cambia?» -; è invece possibilista



Peso: 100%

sui viaggi di notte. «Potrebbe essere un'idea – riconosce –. Anche se poi ci sono merci pericolose a ciclo continuo, penso all'ossigeno e ai gas tecnici che vanno agli ospedali. Con quelli cosa facciamo?».



## Norma mondiale

La normativa ADR è una norma internazionale che grava su tutta la filiera, dallo spediteur al caricatore all'imballatore fino al ricevente destinatario

## La formazione

Il conducente di camion in ADR deve avere la patente, la CQC (carta qualificazione conducente) e il patentino ADR, che si consegue con un corso

## Il consulente

Ogni azienda che trasporta merci in ADR è inoltre seguita da un consulente tecnico abilitato con il compito di impartire norme sull'esecuzione dei trasporti

## TRE ESAMI PER GLI AUTISTI

Servono patentino ADR, carta di qualificazione e corso



I mezzi pesanti sono coinvolti in meno del 10% degli incidenti. Viareggio insegna, il problema non è la gomma, anche i treni possono provocare stragi

- A RISCHIO**
1. Materie esplosive
  2. Gas
  3. Materie liquide infiammabili
  4. Materie solide infiammabili\*
  5. Materie comburenti\*
  6. Materie tossiche\*
  7. Materie radioattive
  8. Materie corrosive
  9. Altre materie
- Classificazione del regolamento ADR 2017, le categorie contrassegnate da asterisco sono divise in sottocategorie



**I CONTROLLI**

2014	<b>5.873</b>
2015	<b>6.231</b>
2016	<b>5.486</b>
2017	<b>5.390</b>
30 giugno 2018	<b>2.895</b>

Fonte: Polizia stradale



**INDAGINI** La procura di Bologna ha aperto un'inchiesta (Ansa)



Peso: 100%



Strade e autostrade Trasporti pericolosi

# Gas, benzina, esplosivi e vernici ogni giorno 10 mila camion a rischio

ROBERTO RHO

**L**a colonna di fumo denso e nero che si alza dalle corsie di un'autostrada. La paura che si diffonde quando si scopre che uno dei mezzi coinvolti nell'incidente è adibito al trasporto di merci pericolose. L'allarme, la corsa a spegnere il fuoco, gli appelli ad allontanarsi dalla zona, a tenere le finestre chiuse per i residenti dei Comuni limitrofi, l'angoscia fino a che l'autorità sanitaria non certifica il rischio cessato. La storia è più o meno sempre la stessa, ed è accaduta decine di volte sulle strade dell'Italia intera, soprattutto nelle regioni del triangolo industriale e sulle grandi direttrici da e verso l'estero (l'autostrada del Brennero, la A10 tra Genova e il confine francese, la A9 Milano-Como-Chiasso). Prima di Borgo Panigale l'ultima era stata a gennaio, sulla A21 Torino-Piacenza-Brescia, tra gli svincoli di Brescia Sud e Brescia centro, dove un'auto con targa francese era rimasta schiacciata tra un Tir carico di sabbia e una cisterna gonfia di benzina, che nell'urto violentissimo aveva preso fuoco: sei morti. Quante sono le bombe vaganti che ogni giorno percorrono le strade italiane? Cosa trasportano? Come le si riconosce? Quali regole devono (o dovrebbero) rispettare le aziende che spediscono le merci pericolose e i trasportatori che le trasferiscono da un punto all'altro del Paese? I dati ufficiali sono raccolti da Eurostat e misurano il traffico di materiali esplosivi o infiammabili in

milioni di tonnellate per chilometro (all'anno). La voce di gran lunga più cospicua è quella dei liquidi infiammabili (diesel, benzina, cherosene, solventi, pitture, vernici...), in netta crescita nel 2017 rispetto all'anno precedente. Così come crescono i trasporti di gas compressi, liquidi, sotto pressione, mentre restano più o meno stabili, e comunque parliamo di quantitativi assai più modesti, i solidi infiammabili e gli esplosivi. I viaggi dei Tir e dei camion che li portano in giro per l'Italia, secondo le ultime stime, sono circa 3 milioni e mezzo all'anno, ma si tratta soltanto dei mezzi pesanti con targa italiana, cui vanno aggiunti dunque tutti quelli che portano merci pericolose dall'estero in Italia. La cifra di diecimila bombe potenziali in circolazione, ogni giorno, non dovrebbe dunque discostarsi di molto dalla realtà. Il flusso naturalmente asseconda l'andamento dell'economia: più intenso nelle fasi di crescita vigorosa, più contenuto in quelle di economia stagnante. Viaggiano in autostrada, ed è meglio così perché statali e provinciali attraversano i centri abitati, con conseguente, ovvio, aumento dei rischi. Li si riconosce perché un cartello rettangolare arancione applicato al vano di carico segnala che all'interno sono stivate merci pericolose. Generalmente due numeri identificano la classe di pericolo (la doppia cifra indica un'accentuazione del rischio) e l'esatto contenuto del carico, secondo una tabella riconosciuta in tutti i Paesi Onu. Sul retro o anche sui lati degli autocarri sono applicate anche delle etichette quadrate (appoggiate su uno dei vertici) di

colori differenti a seconda del genere di pericolo della merce trasportata. Tutto molto dettagliato, tutto dettato dall'accordo internazionale ADR, siglato per la prima volta alla fine degli anni 50 e aggiornato ogni due anni per aderire tempestivamente alle evoluzioni delle tecnologie e della produzione dei materiali. La legge è severa e, ad ascoltare le aziende che commissionano la spedizione, i trasportatori e i consulenti – tutti sottoposti agli obblighi dell'ADR – funziona a dovere, se applicata con rigore. E siamo al punto, perché il ventaglio di aziende che trasferiscono merci ad alto rischio è amplissimo: si va dalla grande compagnia petrolifera alla piccola impresa che lavora vernici o solventi chimici. Così come è molto largo il cast dei trasportatori, e naturalmente c'è differenza tra la grande impresa di trasporti e il padroncino che deve correre su e giù per le autostrade stringendo i tempi e i costi e, di conseguenza, allentando le procedure di sicurezza. E c'è differenza tra un mezzo nuovo, tecnologicamente all'avanguardia, testato di recente, e un autocarro vecchio e malconcio. Come tutte le grandi questioni che riguardano la sicurezza del lavoro tutto comincia dalla cultura, dalla formazione e dal rispetto delle regole, che precedono le questioni – certamente rilevanti – di sostenibilità economica di una operazione, di un lavoro, di un mestiere. E infine c'è la componente umana: l'errore dell'autista di un Tir che trasporta merci pericolose è possibile almeno quanto quello di un capofamiglia che guida l'utilitaria verso la località di villeggiatura.

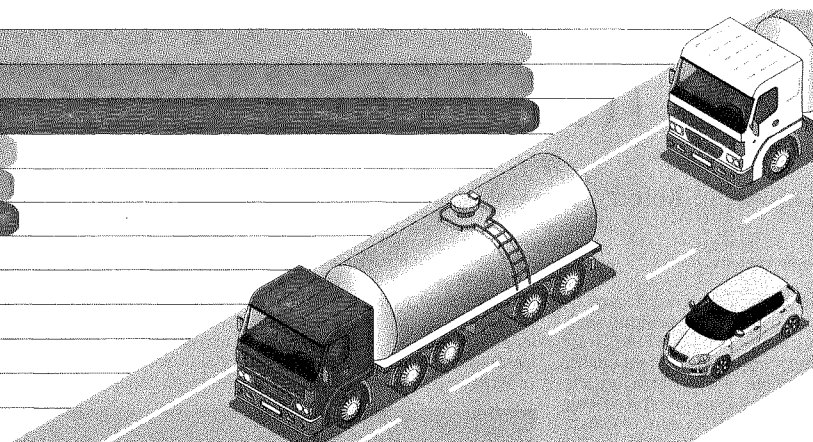
I numeri

**Le merci pericolose sulle strade italiane**

(milioni di tonnellate per kilometro) anno- Eurostat

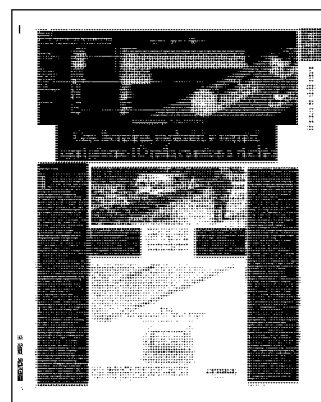
	ITALIA	EUROPA
Liquidi infiammabili	4.620	43.959
	4.009	43.832
	4.533	44.116
Gas (compressi, liquidi, sotto pressione)	965	10.598
	969	10.559
	1.356	10.641
Solidi infiammabili	111	2.271
	137	2.121
	137	2.276
Esplosivi	nd	549
	5	686
	18	451

■ 2015 ■ 2016 ■ 2017



GIANLUCA PERTICONI/EIKON

Mezzi pesanti a targa italiana in giro sono 3,5 milioni l'anno, ma ci sono anche i mezzi in arrivo dall'estero



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Codice abbonamento: 119421



L'OSSERVATORIO

Aziende della regione sull'Aim, solo la Lombardia fa meglio

BOLOGNA

SONO 13 le aziende quotate su Aim Italia dell'Emilia Romagna con una quota pari al 12% del mercato, al secondo posto per numero di società dopo la Lombardia (52%) e prima del Lazio (10%). Complessivamente evidenziano ricavi pari a 1,1 miliardi di euro (23% su Aim), al secondo posto dopo la Lombardia (2,0 miliardi di euro), una capitalizzazione pari a 1,9 miliardi di euro (24% del mercato) e una raccolta complessiva in Ipo (equity) pari a 331 milioni di euro (10% del mercato), di cui 19,8 mln nel 2018. I dati emergono dall'Osservatorio Aim Italia

sull'Emilia Romagna a cura di IR Top Consulting. Spiega Anna Lambiase, fondatore e amministratore delegato di IR Top Consulting, società specializzata nella quotazione sul mercato Aim Italia: «L'Aim, con una raccolta complessiva dal 2009 di oltre 4 miliardi di euro, rappresenta per l'Italia un mercato azionario di grande sostegno alla crescita delle Pmi. L'Ipo su Aim Italia è una opzione che vale considerare, soprattutto per le Pmi che intendono investire nella propria crescita senza perdere il controllo dell'azienda: la quotazione costituisce un'opportunità di grande visibilità con significativi ritorni».

Engineering, assunzioni a Bologna «L'Emilia Romagna è strategica»
Trasformazione digitale: puoi anche per neolaureati e neoassunti
Biorobotica al via i contributi
Principali sale al vertice del gruppo Renko-Sigma
Anche il mercato di Anso la Lombardia fa meglio
Startup che si fa strada in Italia

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



# Engineering, assunzioni a Bologna «L'Emilia Romagna è strategica»

*Trasformazione digitale: posti anche per neolaureati e neodiplomati*

Giuseppe Catapano  
BOLOGNA

**PRIMA** di tutto l'istantanea: Engineering è leader italiano nella *digital transformation* con oltre 10.500 dipendenti e 50 sedi in Italia, Belgio, Spagna, Germania, Serbia, Brasile, Argentina e Stati Uniti. Un gruppo internazionale, quindi. Dal quale arriva questa considerazione. «L'Emilia Romagna è strategica per noi». Engineering ha avviato una massiccia campagna di assunzioni per il 2018: 500 persone sono già state reclutate nel primo semestre, altre 300 saranno inserite entro la fine dell'anno nelle sedi italiane - tra le più importanti c'è Bologna - e in quelle internazionali. Le figure ricercate sono sia professionisti con esperienza, sia neo-

**LA CAMPAGNA**  
Programmati 300 inserimenti in Italia e all'estero entro la fine dell'anno

laureati e neodiplomati in materie scientifiche: ingegneria, informatica, matematica, fisica, statistica e biomedicina.

**SONO** una trentina le assunzioni programmate in Emilia Romagna. Il gruppo, negli ultimi anni, ha ritoccato in maniera pesante verso l'alto i livelli occupazionali in regione (a Bologna c'è la sede principale, alla quale è destinata la maggior parte delle assunzioni, altre sono a Casalecchio, Carpi e Rimini): 106 nuovi ingressi di personale nel 2015, 97 nel 2016, 80 l'anno scorso. Vuol dire - considerando gli altri 30 inserimenti programmati - oltre 300 assunzioni in un quadriennio. E oggi, in Emilia Romagna, Engineering conta sull'apporto di circa 450 persone (420 a Bologna). «L'obiettivo della nuova camp-



**GUIDA**  
Paolo Pandozy, Ceo di Engineering: la società è leader italiano nella trasformazione digitale con oltre 10.500 dipendenti e 50 sedi in Italia e all'estero

**I profili richiesti**

Esperti del settore, oppure giovani con una preparazione scientifica «In regione siamo molto attivi nella pubblica amministrazione»

na - fa sapere il gruppo - è avviare chi entra verso interessanti prospettive di carriera in tutte le linee di business legate alla trasformazione digitale». Gli assunti saranno inseriti in un percorso di formazione

nella scuola di It & management Enrico Della Valle a Ferentino (Roma) che, con 200 docenti certificati e 363 corsi, eroga ogni anno circa 15mila giornate di formazione interna. «L'importanza

dell'Emilia Romagna per noi - fa sapere il gruppo - risiede nelle rilevanti attività svolte nel settore della pubblica amministrazione locale e in quello dei servizi dedicati ai processi delle attività strategiche degli enti locali e delle loro aziende partecipate».

## LO STANZIAMENTO

### Bieticoltori, al via i contributi

BOLOGNA

**DA IERI** fino al 21 settembre, i bieticoltori emiliano-romagnoli hanno la possibilità di presentare la domanda per accedere al contributo straordinario stanziato per il 2018 dalla Regione. La Giunta ha infatti varato un aiuto una tantum per gli agricoltori fino a 150 euro per ogni ettaro coltivato a barbabietola da zucchero, per un valore complessivo di 1,25 milioni di euro. Si tratta di un provvedimento 'ponte' per il 2018, in attesa che a partire dal 2019 scatti l'aumento dell'aiuto accoppiato Pac stabilito dal recente decreto ministeriale che ha portato il sostegno finanziario al settore da 16 a 22 milioni.

**ENGINEERING** si occupa di progetti di digitalizzazione in diversi ambiti (finanza, pubblica amministrazione e sanità, industria e servizi, *telco* e *utilities* sono le aree di business). E ai suoi dipendenti offre anche la possibilità di fare carriera all'estero.

I contratti proposti sono a tempo indeterminato, di apprendistato o stage, gli interessati possono inviare la propria candidatura all'indirizzo web <http://eng.it/lavora-con-noi/>





# Ordini in calo, scende la produzione

## «Imprenditori preoccupati»

*I dati di Unindustria: «Ma l'occupazione cresce del 3,7%»*

**RALLENTAMENTO** della produzione industriale, in linea con il quadro generale dell'economia italiana. Il dato che emerge dalla consueta indagine trimestrale di Unindustria, non lascia spazio a sorprese positive: dopo sette semestri consecutivi di crescita, il dato relativo agli ordini è in calo (-2,2%), anche nella componente estera (-2,4%) dove l'associazione reggiana ha spesso constatato le maggiori soddisfazioni. Ma a preoccupare maggiormente, sono le aspettative degli stessi imprenditori. Secondo le rilevazioni ottenute, il 40,9% di loro attende un calo della produzione nei prossimi tre mesi, a fronte di un 36% che prevede di mantenerla inalterata, e un 23,1% orientato ad auspicarne invece un incremento. Mentre una riduzione nelle esportazioni sono previste dal 44% degli intervistati.

«Il mutato clima di fiducia è pesantemente influenzato dalle tensioni sui mercati internazionali – l'opinione di Mauro Macchiaverna, vicepresidente di Unindustria (nella foto in alto) – e una guerra commerciale sarebbe deleteria per un paese come l'Italia. A mag-

gior ragione a Reggio, da sempre caratterizzata da un'elevata vocazione all'export». Per poi ammonire: «Un'eventuale contrazione del commercio internazionale rischierebbe di causare un pesante shock alla nostra economia mettendo a rischio la prosecuzione della crescita».

Paradossalmente, i risultati citati dall'associazione reggiana si riflettono positivamente sull'occupazione, con una crescita tendenziale del 3,7% nel secondo trimestre, rispetto alla prima indagine dell'anno. Ma come sottolineato, le previsioni appaiono negative: il dato specifico infatti, secondo Unindustria, reagisce in ritardo rispetto alle dinamiche produttive. E come tale, è atteso un peggioramento nei prossimi mesi anche sull'aspetto occupazionale.

«Le preoccupazioni maggiori sono sul piano politico – prosegue Macchiaverna – perché senza un quadro di stabilità definito, le imprese non possono dare seguito a un reale programma di crescita. Il decreto-legge «dignità» (fortemente criticato anche dal neo presidente Fabio Storchi, ndr) è un segnale negativo per il nostro mondo; da una parte, l'Istat certifica

un mercato del lavoro in crescita, e dall'altra, il Governo si propone di cancellare alcune innovazioni che hanno contribuito a tale crescita (il Jobs Act, ndr)». Per poi concludere: «Dal punto di vista manifatturiero, l'Italia è il secondo paese d'Europa. Eppure i primi passi del nuovo corso politico, rischiano di rendere più incerto e imprevedibile il quadro delle regole, disincentivando gli investimenti. Serve un necessario e costruttivo confronto con il mondo delle imprese. E per questo motivo rimarremo vigili anche sulle future decisioni riguardo al reddito di cittadinanza, abolizione legge Fornero, Tav, Alitalia e legge di bilancio».

**Stefano Chiossi**



Peso: 67%

## IL QUADRO DI ANDAMENTO ECONOMICO 2017-2018 (dati Unindustria)

	2017		2018	
	III trimestre	IV trimestre	I trimestre	II trimestre
<b>Produzione industriale</b>	8,10%	3%	1,80%	1,50%
<b>Fatturato</b>	7,20%	4,50%	4,80%	4,50%
<b>Fatturato interno</b>	7,10%	4,20%	2,60%	8,70%
<b>Fatturato estero</b>	8,40%	5,20%	9,70%	3,10%
<b>Occupazione</b>	0,90%	2,60%	1,50%	3,70%
<b>Ordini complessivi</b>	7,10%	5,20%	11,30%	-2,20%
<b>Ordini esteri</b>	7,60%	3,90%	10%	-2,40%



### Nota amara

#### Manifattura in calo

La rilevazione conferma il rallentamento della produzione industriale, già emerso nei primi mesi dell'anno che, su base annua, si attesta sul +1,5%. Il fatturato complessivo è in decelerazione



### L'analisi

#### Instabilità politica

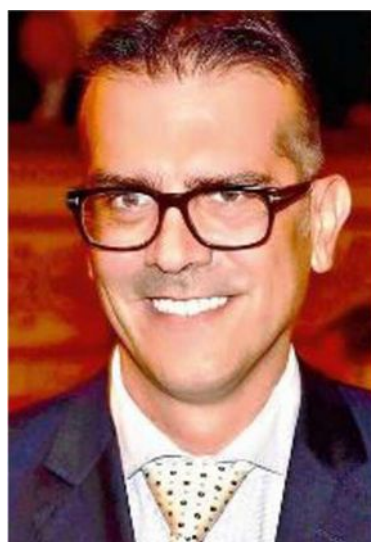
«Senza un quadro politico di stabilità definito, le imprese non possono dare seguito a un reale programma di crescita. Il decreto-legge 'dignità' è un segnale negativo per il nostro mondo»



### Il sondaggio

#### Regna lo scetticismo

Il 40,9% degli imprenditori si attende un calo della produzione nei prossimi mesi, mentre un 36% prevede di mantenerla inalterata. Ma c'è anche una fetta di ottimismo: il 23,1% auspica un incremento



Peso: 67%



# Imprese, rallenta la crescita industriale contro il governo

Anche a Reggio Emilia tra aprile e giugno battuta d'arresto rispetto a inizio anno  
Macchiaverna: «Il decreto-dignità è un segnale negativo: cancellate innovazioni»

In linea con il trend nazionale, la produzione industriale della provincia di Reggio Emilia rallenta nel periodo aprile-giugno. Lo segnala Unindustria, l'associazione provinciale degli imprenditori reggiani, che critica la politica economica del governo, evidenziando poi come, anche se il fatturato complessivo e quello estero crescono rispettivamente del 4,5% e del 3,1%, si registra una battuta d'arresto rispetto alla precedente crescita.

## IL RAFFREDDAMENTO

Primi segnali negativi provengono inoltre dagli ordini che, dopo sette semestri consecutivi di crescita, mostrano una contrazione sia nel loro complesso (meno 2,2%) sia nella componente estera (meno 2,4%). Paradossalmente questi risultati si riflettono in modo positivo sull'occupazione, che reagisce in ritardo rispetto alle dinamiche produttive e rafforzano i segnali di re-

cupero già manifestati negli scorsi trimestri con una crescita tendenziale del 3,7% nel secondo trimestre.

## LA VIRATA VERSO IL PESSIMISMO

Le aspettative degli imprenditori per i prossimi tre mesi però sono improntate al pessimismo. In particolare per quanto riguarda la produzione totale, a fronte del 23,1% di imprese che pensa di incrementare i livelli produttivi, il 36% prevede di mantenerli inalterati contro il 40,9% che, invece, pensa di ridurli. Anche le tendenze occupazionali per i prossimi mesi sono attese in peggioramento.

## L'AFFONDO AL GOVERNO

Mauro Macchiaverna, vicepresidente Unindustria Reggio Emilia, punta il dito contro le politiche del governo «perché il proseguimento della crescita continui è importante che le imprese possano contare su un quadro di stabilità, di

calma sui mercati e di certezza sulle politiche economiche», dice. Invece, «il decreto-legge "dignità" è un segnale negativo per il mondo delle imprese perché mentre i dati Istat descrivono un mercato del lavoro in crescita, il governo si propone di cancellare alcune innovazioni che hanno contribuito a generare tale crescita».

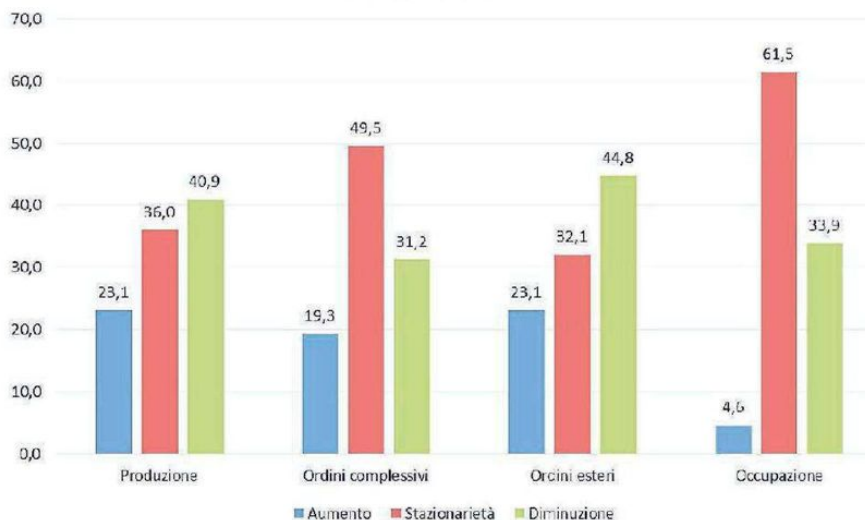
Decisioni, a detta di Macchiaverna, «che sono state prese in maniera troppo precipitosa dall'amministrazione centrale, senza prima un necessario e costruttivo confronto con il mondo delle imprese». A questo poi «si aggiungono le preoccupazioni degli imprenditori su alcuni importanti dossier all'attenzione del governo: legge di bilancio, reddito di cittadinanza, abolizione della legge Fornero, Tav, Tap e Alitalia», sottolinea il vicepresidente di Unindustria.

«Il mutato clima di fiducia è pesantemente influenzato dalle tensioni sui mercati internazionali» dice infatti Macchiaverna, delegato a credito, finanza e progetti speciali: «Una guerra commerciale risulterebbe particolarmente pericolosa per un paese trasformatore qual è l'Italia e, a maggior ragione, per la nostra provincia che si caratterizza per un'elevata vocazione all'export. Un'eventuale contrazione del commercio internazionale rischierebbe di causare un pesante shock alla nostra economia mettendo a rischio la prosecuzione della crescita».

**Dopo sette semestri consecutivi di crescita gli ordini mostrano una contrazione**

## SERVE FIDUCIA

Previsioni III trimestre 2018



L'indagine congiunturale di Unindustria Reggio Emilia per il 2° trimestre e le previsioni del 3° trimestre



Peso: 43%

**Confindustria****Marco Bonometti**

## «Il Carroccio fermi la deriva Così non posso assumere»

«Io non assumo più nessuno. Piuttosto prendo lavoratori interinali». Marco

Bonometti, presidente di Confindustria Lombardia, non usa mezzi termini per far capire quali conseguenze avrà sulle imprese il decreto Dignità.

**Perché usa questa «minaccia»?**

«Faccio solo una constatazione. Se ai contratti a tempo determinato riduciamo la durata, imponiamo le causali e li facciamo costare di più, mi dica lei perché un imprenditore dovrebbe farvi ricorso».

**Tutto sbagliato, tutto da rifare, allora?**

«Sì, il governo doveva

creare le condizioni per semplificare la vita delle aziende e invece ce la sta complicando».

**Lei parla di cultura anti-industriale. Si riferisce solo al M5S o anche alla Lega?**

«La Lega deve stare molto attenta a non farsi irretire. È indubbio che nella società c'è un sentimento anti-industriale, ma la politica non può farsi condizionare se vuole far crescere il Paese. Purtroppo, vedo tanti parlamentari farsi ammaliare da slogan che non ci porteranno lontano. Se mettono in ginocchio le imprese siamo rovinati».

**Pare molto preoccupato.**

«I provvedimenti che il governo sta varando creano una grande mancanza di

fiducia. Non lo si avverte solo nel Veneto, anche qui in Lombardia c'è forte preoccupazione tra i miei colleghi. Non facciamoci illusioni: se questo è il primo passo, dietro l'angolo c'è il rischio di piombare nel caos».

**Ha provato a sottoporre i suoi dubbi a esponenti del governo?**

«Con rappresentanti del M5S non ho mai parlato. Con i leghisti, molto presenti dalle mie parti, ho provato. Quando ci parli singolarmente pare che ti ascoltino, ma poi prevalgono altre logiche. Io non faccio politica ma mi aspetto dalla Lega una forte reazione a questa deriva per ridare

fiducia ai cittadini. Altrimenti, il futuro è nero».

**C. Zap.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Imprenditore**  
Marco Bonometti, 63 anni, dal 2017 guida Confindustria Lombardia



Peso:14%



## Grandi opere

# LA POLITICA CHE IGNORA LE IMPRESE

di **Dario Di Vico**

**L**a prima vera crepa dentro il governo bicolore si è aperta, dunque, sulle grandi opere. Ed è interessante analizzarla perché ha una valenza che va al di là del tema, pur rilevante, in discussione. Sembra dimostrare come il contratto di governo non fosse la sintesi dei programmi dei due partiti vincitori del 4 marzo ma una sorta di «somma al lordo» degli impegni presi con i rispettivi elettorati o meglio con le varie constituency, piccole e grandi, che li componevano. Una «somma al lordo» perché non sceglieva le priorità in base a un obiettivo condiviso e perché teneva al di fuori di

quell'elaborazione il sacrosanto principio di realtà. Per dirla in soldoni la crepa sulle grandi opere dimostra come l'esecutivo presieduto da Giuseppe Conte non abbia un'idea comune sullo sviluppo italiano e pur presentandosi come governo di legislatura non ha in mente cosa debba essere, pur a grandi linee, l'Italia del 2023. Ma torniamo pure alle infrastrutture e al criterio-guida che dovrebbe servire a individuare le priorità, criterio che non può che riferirsi all'economia reale e alle sue trasformazioni.

La discreta ripresa che abbiamo conosciuto dal 2015 al 2017 ha presentato tra le altre una caratteristica nuova, o comunque più accentuata

che in passato: l'alto contenuto di mobilità. I tecnici del settore arrivano a formulare analisi molto dettagliate del rapporto tra flussi e Pil, in questa sede può essere sufficiente ricordare come negli anni della Grande crisi l'Italia abbia conosciuto una riorganizzazione profonda del sistema produttivo.

continua a pagina 24

## CREPA NEL GOVERNO

# GRANDI OPERE, LA POLITICA CHE IGNORA LE IMPRESE

di **Dario Di Vico**

**L**il ciclo si è scomposto e poi ricomposto in quelle che siamo soliti definire filiere, i grandi centri della produzione sono dimagriti e si sono allungati. Il numero dei partner che lavora per una grande/media azienda si è moltiplicato e per ogni stazione della filiera l'azienda-madre non sceglie più in base alla prossimità ma alla qualità della fornitura. Ciò significa che gli stessi distretti hanno cambiato pelle e che il volume delle merci e le distanze coperte sono aumentati di qualche taglia. Lo stesso straordinario successo dell'export italiano ha comportato un drastico aumento della mobilità non solo in uscita ma anche in entrata, visto che siamo un Paese trasformatore e la quota di beni

intermedi incorporata nei prodotti made in Italy è elevata.

L'alta mobilità è, dunque, una cifra peculiare dello sviluppo italiano della seconda parte degli anni Dieci e almeno di convertirci tutti — ma proprio tutti — alle teorie della «decrecita felice» siamo obbligati a tenerne conto e ad accompagnarne le tendenze. Vale la pena aggiungere come nella competizione tra sistemi di mobilità a vincere sia stato il trasporto su gomma, rivelatosi più duttile del ferro nel servire la nostra economia distrettuale e più versatile nell'adattarsi al cambiamento indotto dal boom del commercio elettronico. Le ferrovie, dal canto loro, hanno visto incrementare la

propria attività grazie all'aumentata mobilità delle persone, a sua volta propiziata dall'integrazione dei mercati del lavoro locali, dal successo di pubblico incontrato dall'Alta velocità e dall'evoluzione degli stili di vita. Ci si ritrova su Facebook ma poi ci si incontra davvero.

In estrema sintesi è questo il punto di partenza per una



Peso:1-10%,24-27%



discussione seria sulle infrastrutture italiane e colpisce come questa riflessione sia assente non solo dal contratto di governo ma anche dalle interviste che i ministri — una volta si usava aggiungere «competenti» — rilasciano. Sia per la mobilità sia per l'occupazione il governo non sa cosa serva davvero alle imprese o comunque lo considera secondario, prevale un'impostazione di tipo politicista e un rapporto «a specchio» con le proprie constituency elettorali. Persino Matteo Salvini quando deve replicare agli imprenditori veneti li definisce «politicizzati» (dimostrando così di conoscerli molto poco) mentre l'altro vice premier Luigi Di Maio continua a manifestare nei con-

fronti dell'impresa un sentimento di rivalsa. Se uscissero dalla trincea politico-ideologica nella quale si sono rinserrati, i massimi responsabili della politica italiana dovrebbero ragionare su un programma di legislatura che abbia proprio al centro la logistica e l'industria della mobilità.

Infatti mentre il teatrino della politica privilegia il dibattito con le tribù dei No-Tav e dei No-Tap l'economia reale non sta ferma. Quello che abbiamo definito «il nuovo triangolo industriale» Treviso-Bologna-Milano chiama politiche innovative che abbraccino logistica, integrazione dei mercati del lavoro (per evitare il disallineamento tra domanda e offerta), un

nuovo rapporto tra le cittadelle del sapere e i distretti manifatturieri. Ma c'è di più: la rivoluzione delle filiere non ha riguardato (ovviamente) solo i flussi nazionali ma sta ridisegnando i rapporti tra i sistemi economici nazionali. Quanta parte del nostro Nord è inserita in quella che semplificando possiamo chiamare «l'area economica tedesca allargata»? E quanto significativa è la presenza delle nostre migliori aree di fornitura nelle catene del valore dell'industria del lusso francese? Se il ministro Di Maio pensa di governare queste dinamiche con le sue norme anti-delocalizzazione resterà deluso, in realtà servirebbe il contrario: provvedimenti ed esternalità (le

infrastrutture in primis) che assecondino queste trasformazioni. E consentano alle imprese italiane di mantenere sul territorio sia il «valore artigiano» sia la ricerca. In ultimo è doveroso ricordare i mega-progetti cinesi della Via della Seta e le eccezionali ricadute che quella opzione comporterebbe per il traffico nel mare Adriatico, la portualità e l'industria della logistica. Ma forse ne parleremo solo quando sarà nato un comitato No-Seta.

Ps. A proposito di partiti ed elettorati a cinque mesi dal voto manca ancora un'analisi di spessore sulle trasformazioni «passive» del Sud e il successo dei Cinque Stelle.

**Parole e fatti**  
**Il teatrino dei partiti privilegia il dibattito con le tribù dei No-Tav e dei No-Tap, ma l'economia reale non sta ferma**







# Economia & Imprese

PANORAMA

VENETO

## Secondo trimestre positivo per l'industria

Il Veneto centra un secondo trimestre 2018 positivo per l'industria. L'indagine VenetoCongiuntura misura una produzione industriale a +4% (era +3,2% nel trimestre precedente) e anche la variazione congiunturale destagionalizzata conferma una crescita del +3% (era -0,8%). L'analisi è stata effettuata su un campione di 1.505 imprese con almeno 10 addetti. «Il quadro che emerge dall'analisi congiunturale del settore manifatturiero nel secondo trimestre 2018 è complessivamente positivo, ma evidenzia anche segnali di preoccupazione per il trimestre successivo» sottolinea Mario Pozza, presidente di Unioncamere Veneto. L'indicatore ha mostrato la performance migliore nelle imprese di piccole dimensioni con un aumento del +4,9%; seguono le medie e grandi imprese con una crescita del

+3,6%. Il fatturato totale ha evidenziato una dinamica positiva del +4,8% rispetto allo stesso trimestre 2017, in aumento rispetto alle variazioni del primo trimestre (era +3,5%). Performance positiva (+4,7%) anche per gli ordinativi, ma peggiorano le aspettative. Solo per gli ordini esteri il saldo si attesta a +3,5 punti percentuali, mentre per tutti gli altri indicatori il saldo ha registrato un valore negativo.

—B. Ga.



Lo scenario La produzione è cresciuta ma ora c'è cautela sui prossimi mesi



Peso: 9%

## Primo Piano

LA SENTENZA

# Autotrasporto contro le limitazioni del Tar

### Sotto accusa lo stop alla circolazione dei camion prima e dopo i festivi

Gli eventuali stop alla circolazione dei camion prima e dopo i festivi, previsti da una sentenza del Tar Lazio che ha accolto un ricorso del Codacons, sta causando la ribellione del mondo dell'autotrasporto. Confindustria e le più importanti rappresentanze imprenditoriali della committenza e del trasporto - si legge in una nota congiunta (diffusa prima che accadesse lo schianto di Bologna, ndr) - insieme a diverse grandi imprese hanno presentato un intervento "ad adiuvandum" dell'appello presentato dai ministeri delle Infrastrutture e dell'Interno, contro la sentenza del Tar Lazio del 22 maggio scorso, relativa al calendario sui divieti di circolazione, «che sta creando notevoli problemi al rilascio delle autorizzazioni da parte delle Prefetture e, quindi, a tutta l'attività imprenditoriale, dalla produzione al commercio, alla distribuzione e alla logistica.

Con questo intervento - prosegue la nota - le imprese vogliono anche

rendere evidente la strumentalizzazione di alcune associazioni dei consumatori, che ogni anno presentano ricorso al Tar per ostacolare il rilascio delle autorizzazioni e, più in generale, incrementare le giornate di divieto. Questo atteggiamento, basato sulla logica "zero mobilità = zero rischi", produce più elevate concentrazioni di traffico in alcuni giorni della settimana con conseguenti maggiori rischi di incidentalità, danni economici e sociali. Tutte le rappresentanze ricorrenti sono invece convinte - conclude la nota - che sia giunto il momento di cambiare una disciplina ormai superata dall'indispensabile continuità produttiva e logistica, che sappia coniugare salute pubblica e produttività delle imprese, mobilità ed esigenze dell'attività economica e dell'occupazione. L'appello al Consiglio di Stato è anche l'occasione, secondo le associazioni, per impegnare il ministero dei Trasporti a promuovere una nuova regolamentazione dei divieti di circolazione.

Il 23 maggio scorso, il Tar ha accolto le istanze del Codacons sulla base di diversi argomenti. Innanzi-

tutto ha ribadito che il rilascio di eventuali deroghe - per loro natura di carattere eccezionale - alle limitazioni di circolazione prefissate, «deve essere ben circostanziato e motivato, nonché fondato su presupposti specifici e altrettanto eccezionali». Inoltre secondo i giudici il ministero non può non considerare che anche in particolari giornate che precedono e seguono le festività, si registrano incrementi dei volumi di traffico, «con conseguente aumento del rischio di sinistri stradali».

-M.Mor.

## 85,5

**LA QUOTA (IN %) DELLA STRADA**

Il trasporto merci su strada è di gran lunga la modalità prevalente per trasportare le merci nel nostro Paese. Modesta la quota del ferro



Tar del Lazio. Più limitazioni ai Tir



Peso: 13%



**MATERA 2019****Cultura e innovazione per crescere, le imprese in gara**

Le imprese affinano i progetti per partecipare a pieno titolo alle celebrazioni di Matera capitale europea per la cultura 2019. Dopo le prime sponsorizzazioni di aziende locali, si entra nel vivo dei preparativi con l'intero tessuto delle imprese italiane aderenti a Confindustria. *a pagina 7*

**Economia & Imprese**

# Cultura e innovazione per la crescita Le imprese in gara per Matera 2019

**Vera Viola**

Le imprese rifiniscono i propri progetti con cui partecipare a pieno titolo alle celebrazioni di Matera capitale europea della cultura 2019. Dopo le prime sponsorizzazioni di imprese locali - con a esempio la panca in acciaio della Bawer, la seduta con logo di Calia esposta al Salone del mobile di Milano nel 2017, i biscotti di Di Leo - si entra nel vivo dei preparativi coinvolgendo, questa volta, l'intero tessuto delle imprese italiane aderenti a Confindustria.

Lo strumento adottato per selezionare i migliori progetti di attività imprenditoriale e culturale è il Bando "Open Future": il termine per la presentazione delle proposte, dapprima fissato al 30 luglio, è slittato al 10 settembre per dar modo a più numerose imprese, associazioni territoriali e reti di impresa di elaborare proposte e progettare interventi. In palio non ci sono incentivi pubblici, ma la possibilità di esporre prodotti, prototipi o altro genere di testimonianze e racconti, in locali forniti gratuitamente dalla Fondazione Matera 2019, per una settimana, a turno, nell'arco dell'anno prossimo. Insomma, l'accesso a una vetrina di eccezionale appeal.

Il bando "Open Future" è stato presentato nei mesi scorsi, in giro per l'Italia, nell'ambito di un road show voluto da Confindustria che si è concluso poche settimane fa. Proprio per non penalizzare le realtà in cui la delegazione di Confindustria ha fatto tappa più recentemente si è deciso il rin-

vio a settembre.

«Nel 2019 Matera sarà al centro del dibattito culturale internazionale, confermando la capacità della cultura di innescare processi di crescita, sviluppo e inclusione sociale - dice Renzo Iorio, presidente del Gruppo Tecnico Cultura e Sviluppo di Confindustria - Le nostre imprese non potevano mancare a questo appuntamento e con il progetto "Open future" saranno protagoniste. Potranno esprimere i valori culturali e la forte capacità di innovazione produttiva che le contraddistingue anche sui mercati internazionali».

L'iniziativa ha suscitato notevole interesse: ad oggi sono stati presentati circa 50 progetti, ma si vuole una partecipazione molto più consistente. Di imprese culturali, imprese creative e di tutte quelle attività produttive che non rappresentano in sé un bene culturale, ma che dalla cultura traggono linfa creativa e competitività: manifattura evoluta, design, moda, cinema, architettura e, anche altro. Queste potranno proporre progetti di cultura d'impresa, come attività di mecenatismo culturale, sostegno al patrimonio culturale pubblico e a quello privato, progetti di sostenibilità ambientale, azioni di welfare interno. Saranno ammesse alla gara idee di business, attività, progetti in corso o da realizzare, con un forte potenziale innovativo.

«Siamo molto felici che tante imprese italiane abbiamo chiesto, partecipando al bando, di venire a Matera e in Basilicata per cogliere le opportunità messe in campo dalla Fon-

dazione e per far conoscere il loro ricco patrimonio di esperienze. - osserva Paolo Verri, direttore della Fondazione Matera Basilicata 2019 - Vorremmo poter disporre di una rosa di progetti la più ampia possibile da cui selezionare quelli che meglio si sposano con il tema dell'innovazione e dell'Open Future».

Le proposte saranno esaminate, con insindacabile giudizio, da una Commissione di valutazione che individuerà i 50 migliori progetti, sulla base del livello di innovazione e della capacità di impatto, sia all'interno che all'esterno dell'azienda, tenendo conto anche delle modalità collaborative e di condivisione in rete dei progetti. La Commissione di valutazione sarà composta da rappresentanti di Confindustria, Confindustria Basilicata, Fondazione. La ufficializzazione dei nomi dei 50 prescelti è prevista il 19 novembre a Matera, in una delle tappe della "Settimana della cultura d'impresa", manifestazione itinerante promossa da Confindustria.

Pasquale Lorusso, presidente Confindustria Basilicata conclude: «Il dialogo tra cultura e impresa può e de-



Peso: 1-1%, 7-30%



ve trovare innovativi canali di espressione. Siamo certi che le aziende che saranno selezionate attraverso il bando sapranno esprimere una compiuta capacità progettuale, coerente con la visione dell'Open Future».

**GRANDI EVENTI**

La presentazione dei progetti slitta al 10 settembre

Il bando "Open Future" per partecipare alle celebrazioni

**50**

**I progetti vincitori**

La Commissione composta da Confindustria e Fondazione Basilicata



Sassi patrimonio dell'Unesco. A oggi sono stati presentati circa 50 progetti, ma si vuole una partecipazione molto più consistente



Peso:1-1%,7-30%

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.



# Norme & Tributi

## Formazione 4.0, bonus da estendere alle reti d'impresa

### CONFINDUSTRIA

Da chiarire se è possibile l'applicazione a lavoratori in somministrazione

**Emanuele Reich**  
**Franco Vernassa**

L'Area politiche fiscali di Confindustria ha pubblicato una circolare sul credito d'imposta per le spese di formazione dei concorrenti le tecnologie del Piano nazionale Industria 4.0, sostenute nel periodo di imposta successivo a quello in corso al 31 dicembre 2017 (legge 205/2017, articolo 1, commi 46-56 e Dm 4 maggio 2018). Poiché l'agevolazione riguarda solo il 2018 ed il decreto di attuazione è stato pubblicato sulla «Gazzetta Ufficiale» del 22 giugno 2018, sarebbe opportuna una certa celerità nella risposta ad alcuni quesiti/dubbi sottolineati nella circolare di Confindustria. È anche da valutare l'opportunità di prorogare il termine di maturazione del beneficio.

Confindustria ricorda che il credito, secondo il Dm 4 maggio 2018:

- riguarda tutte le imprese residenti nel territorio dello Stato, incluse le stabili organizzazioni di soggetti non residenti e gli enti non commerciali che esercitano attività commerciale (articolo 2); per Con-

findustria dovrebbero rientrare anche i consorzi e le reti d'impresa;

- matura con tetto massimo di 300mila euro a favore delle imprese che effettuano, nel 2018, investimenti per la formazione del personale nelle materie aventi ad oggetto le "tecnologie abilitanti", cioè quelle che, grazie all'interconnessione tra settori, possono essere applicate alle imprese (articolo 3). La circolare descrive le attività ammissibili, suggerendo che, considerato l'elevato tecnicismo della materia, sarebbe utile individuare un organismo tecnico abilitato a risolvere i dubbi delle imprese;

- spetta nella misura del 40% del costo aziendale riferito alle ore o alle giornate dei dipendenti impiegati nella formazione (articolo 5);

- è utilizzabile in compensazione tramite F24 dal periodo di imposta successivo a quello di sostenimento delle spese (articolo 5). Confindustria evidenzia che l'articolo 6 subordina la possibilità di utilizzare il credito in compensazione all'avvenuto adempimento degli obblighi di certificazione contabile.

Per il personale dipendente le spese agevolabili riguardano sia l'acquisizione sia il consolidamento delle competenze relative alle tecnologie elencate nel Dm; per il personale in apprendistato sono ammissibili solo le attività relative all'acquisizione delle competenze (articolo 3). Per Confindustria non è chiaro se sia possibile collocare tra i dipendenti i soggetti con rapporti di lavoro assimilato a quello di lavoro

dipendente, nonché i rapporti di somministrazione; una soluzione positiva parrebbe ragionevole e conforme alle finalità del beneficio.

La formazione va disciplinata in contratti collettivi aziendali o territoriali depositati e ad ogni dipendente andrà consegnata l'attestazione della partecipazione (articolo 3). Confindustria sottolinea di avere siglato con Cgil, Cisl e Uil il 5 luglio 2018 un accordo per regolare le modalità di sottoscrizione di tali intese.

Resta da chiarire da parte del ministero dello Sviluppo economico e delle Entrate se siano agevolabili le spese in mancanza di un preventivo accordo collettivo aziendale o territoriale; tenuto conto del ritardo del Dm attuativo si potrebbe cioè intendere che il contratto collettivo stipulato successivamente allo svolgimento delle attività formative possa avere una funzione "ricognitiva" che consenta la fruizione dell'agevolazione.

Un altro chiarimento riguarda un concetto che emerge dalla relazione illustrativa al Dm, dove si chiarisce che le attività formative nel contratto collettivo possano derivare anche da "opportune integrazioni" di contratti già siglati e depositati. Confindustria auspica che l'integrazione possa riguardare anche solo la formazione.



Peso: 12%

## Commenti

# LE POLITICHE ATTIVE PER IL LAVORO NECESSITANO DI RISORSE E CORAGGIO

di **Attilio Pavone**

La tutela del lavoro subordinato in Italia ha storicamente avuto fra i suoi obiettivi primari la stabilità intrinseca e la durata dei rapporti, a scapito di efficaci politiche attive per l'occupazione. Non sorprende che, insieme ai licenziamenti, oggetto dell'attenzione del legislatore siano stati molto spesso i contratti a termine, più volte riformati e oggi nuovamente al centro dell'attenzione a causa del controverso "Decreto dignità". Basti ricordare che le prime limitazioni alla possibilità di stipulare un contratto di lavoro a tempo determinato introducendo il sistema delle "causali" risalgono al 1962, prima ancora dell'introduzione della disciplina limitativa dei licenziamenti del 1966, poi completata con lo Statuto dei lavoratori del 1970.

Tuttavia il sistema economico su cui si innestavano tali regole protettive aveva caratteristiche tali da consentire, di regola, una piena coincidenza fra la durata del contratto di lavoro e quella della vita lavorativa stessa. Le successive trasformazioni hanno totalmente scardinato tale presupposto, e oggi la possibilità di una o più transizioni da un rapporto di lavoro a un altro (per scadenza del termine o soppressione del posto di lavoro) appare una eventualità normale, mentre ci si domanda addirittura se il tipo "lavoro subordinato" e la sua dimensione temporale unitaria siano adatti alle nuove realtà dell'industria 4.0.

La legislazione del lavoro ha, non senza lentezze e difficoltà, inseguito questo cambiamento: per i licenziamenti, passando dal rimedio unico della reintegrazione a un sistema basato generalmente su una tutela risarcitoria; per i contratti a termine,

dapprima rendendo le causali più generali e astratte e successivamente eliminandole del tutto, ma definendone i limiti di durata complessiva e di quantità in percentuale sulla forza lavoro. Si è in sostanza passati da un sistema di protezione della stabilità in quanto tale a un sistema di protezione dagli abusi.

Le prime mosse del nuovo Governo in tema di diritto del lavoro, sulle quali già si registrano interventi correttivi e mitigatori, sembrano invece segnare una radicale inversione di tendenza, reintroducendo per i contratti a termine una serie di presupposti di merito che in concreto disincentivano i rapporti di durata superiore a 12 mesi, nell'illusione che ciò renda di per sé più appetibili i contratti stabili. Tralasciando ogni considerazione sull'idea di imprenditore sottesa a tale normativa (un imprenditore premoderno che scruta il cielo in attesa degli imprevisti che il destino vorrà riservargli, usando la flessibilità solo come rimedio emergenziale), è stato da più parti rilevato che l'effetto più probabile della controriforma sarà, nel migliore dei casi, un *turnover* di lavoratori a termine, soprattutto se poco qualificati e quindi sostituibili; nel peggiore dei casi il mancato rinnovo dei contratti stessi.

È opportuno, quindi, tornare a discutere di politiche del lavoro che, invece di contrastare, assecondino la tendenza alla crescita occupazionale. Due possibili misure meritano particolare attenzione:

- La prima è l'incentivazione alla durata dei rapporti a termine, con conseguente aumento delle probabilità di conversione a tempo indeterminato, mediante l'abbattimento del costo fiscale e contributivo (si veda a tal proposito la proposta del Prof. Caruso pubblicata il 20 luglio u.s. su questo giornale).
- La seconda, più complessa ma decisamente strategica e coerente con le mutate condizioni del mercato del lavoro, consisterebbe nel

potenziare e rendere davvero efficienti i servizi per il collocamento. Dopo una fase di sperimentazione, è da pochi mesi teoricamente in regime il sistema basato sull'"assegnamento di ricollocazione", una somma messa a disposizione del disoccupato, proporzionata al suo grado di ricollocabilità, per accedere ai servizi offerti dalle agenzie del lavoro private, che incassano l'assegno solo al raggiungimento del risultato occupazionale. Ma non basta. Se anche questo meccanismo fosse perfettamente funzionante, e non lo è, saremmo comunque lontani dagli standard dei Paesi europei più avanzati.

In Germania e Olanda ad esempio le agenzie pubbliche per il lavoro offrono un ventaglio di servizi che non si limita a una pur invidiabile gestione di banche dati on-line sull'offerta di lavoro, ma comprende la formazione e l'assistenza alla ricollocazione anche per coloro che sono già occupati, e dispone di *team* specializzati per diverse tipologie di professionalità, anche in ambito europeo.

Per provare ad avvicinarci a questi standard servirebbe in primo luogo un importante spostamento di risorse economiche dalla pura assistenza alle politiche attive per il lavoro, ma accanto a ciò servirebbe anche una piccola rivoluzione: un investimento in qualità ed efficienza del personale pubblico impiegato in questo settore. Non solo soldi, quindi, ma anche un po' di coraggio.

*Head of Italy, Norton Rose Fulbright*



Peso:18%



## GRANDI OPERE, COMINCIAMO A FARE I CONTI

© MARCO PONTI A PAG. 11

# GRANDI OPERE, ORA PROVIAMO A FARE I CONTI

» MARCO PONTI\*

**A**nche il ministro dei Trasporti del governo precedente voleva fare i conti. Ha anche pubblicato delle buone linee guida su come farli, e ne ha reso virtuosamente obbligatorio l'uso per valutare i progetti come si fa in molti paesi sviluppati. Poi ha cambiato misteriosamente idea, e ha deciso che le linee-guida valevano per i progetti degli altri, non per quelli che decideva lui. Uno pensa: magari due o tre. Non esattamente: una infinita lista, per un totale che si aggira sui 130 miliardi di Euro, che, data la situazione del bilancio italiano, è tutto quello che verosimilmente si potrà fare nei prossimi decenni. A scampo di rischi che qualche ministro postero possa avere idee di far cose diverse.

**PER NESSUNO** di questi progetti dunque si sono finora fatti conti. Uno pensa: vabbè, le linee-guida parlano di analisi costi-benefici sociali, che sono complicate. Ma non si sono fatte nemmeno banalissime analisi finanziarie (cioè costi e ricavi per lo Stato). Vabbè, il denaro non è tutto. Ma non si sono fatte nemmeno analisi di traffico: cioè non si sa cosa ci passerà su nei prossimi anni. Qui il "vabbè" viene più difficile...

In realtà, qualche analisi costi-benefici è stata fatta, ma si è chiesto senza vergogna sempre all'oste se il vino è buono: per le

ferrovie alle Ferrovie dello Stato, per autostrade alle autostrade ecc.. Infatti nessuna di queste analisi è risultata negativa, a volte anche a costo del ridicolo (previsioni di traffico gonfiate, attese di benefici inesistenti ecc.).

Quando qualcuno pensa che è ora di decidere, e che si sono fatti fin troppi conti, dovrebbe ripensarci. Altri che pensano che comunque le grandi opere fanno crescere l'economia del Paese e ci portano in Europa, dovrebbero invece rendersi conto che opere costosissime e di scarsa utilità ci portano in Grecia, non in Europa.

Visto poi che le opere più costose per lo Stato sono quelle ferroviarie (sono le uniche per cui pagano soltanto i contribuenti, gli utenti pagano solo per i treni che usano, e spesso neanche per quelli), per queste ci vuole la massima cautela, grandi o piccole che siano.

Adesso il ministero dei Trasporti guidato da Danilo Toninelli ci prova, pur con tempi e risorse limitate da vari vincoli politici e tecnici (per avere un'idea, le analisi economiche e finanziarie per la Banca Mondiale sono stimate dover costare circa un millesimo del valore del progetto, trattandosi qui di progetti per oltre una decina di miliardi si può capire il problema...). D'altronde, fare scelte che risultino uno spreco

anche di parte di quei miliardi costerebbe al Paese di più.

Le analisi costi-benefici sociali (dette "social cost-benefit" in inglese, non hanno a che vedere con le analisi finanziarie: misurano anche i costi ambientali, quelli di sicurezza, i risparmi di tempo, gli effetti occupazionali ecc.).

**QUESTE ANALISI** sono solo stime, non dicono verità, che in questo settore non esistono. Ma sono giudicate a livello mondiale le migliori stime possibili. E non valgono tanto per il loro contenuto tecnico, ma per quello politico, in quanto riducono, non eliminano, l'"arbitrarietà del principe" nell'uso dei soldi dei contribuenti. La politica deve mantenere l'ultima parola nelle scelte. Ma non può non fare le analisi, e deve renderle pubbliche. Nei Paesi sviluppati questo si chiama "accountability". Il concetto è da noi così poco praticato che è difficile tradurre il termine.

\* *Professore di Economia dei trasporti al Politecnico di Milano, editorialista del Fatto fin dagli inizi, è stato incaricato (senza compenso) dal ministero dei Trasporti di coadiuvare la struttura tecnica di missione per l'analisi costi-benefici delle opere in via di realizzazione*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### DOPO IL BUIO ASSOLUTO

I buoni propositi di Delrio sono rimasti su carta, oggi Toninelli ci riprova: analisi di costi e benefici per sapere quali progetti servono



Peso:1-1%,11-27%

# Flat tax taglia 1,7 miliardi di tasse alle mini-imprese

Il Governo lavora all'«avvio» graduale della flat tax, con il primo antipasto di tassa piatta che dovrebbe riguardare solo le imprese e in particolare le partite Iva. Allo studio per la prossima legge di bilancio ci sarebbe un taglio di tasse per 1,7 miliardi di euro. Il progetto a cui sta lavorando il Mef e in particolare il sottosegretario all'Economia, Massimo Bitonci (Lega), prevede l'ampliamento dell'attuale regime forfettario che di fatto sarà una flat tax al 15% per le imprese minori. Il cantiere partito in questi giorni dovrebbe vedere un secondo in-

contro fra i ministri più coinvolti del Governo prima della pausa estiva, forse già domani in occasione della prevista riunione del Consiglio dei ministri.

Gli spazi per far quadrare i conti tra misure da approvare e saldi da rispettare sono stretti, ma oltre alla flat tax sono aperti altri fronti. Ieri sono tornate a filtrare le voci su una possibile introduzione di quota 100 per le pensioni, dossier non preso in esame nel vertice di Governo di venerdì scorso, mentre il vicepremier Luigi Di Maio ha rilanciato, nel corso della discussione sul voto finale al decreto lavoro, l'intenzione di introdurre nella

manovra un taglio strutturale del cuneo fiscale. Molto dipenderà anche dalla dinamica degli interessi sul nostro debito pubblico: ieri è stata una giornata positiva con lo spread sui titoli decennali sceso sotto quota 251.

**Marco Mobili** a pag. 3

#### VERSO LA MANOVRA

Il nuovo regime scatterebbe dalle partite Iva puntando a far emergere il sommerso

Allo studio anche riduzione del cuneo fiscale per sostenere la competitività

Torna sotto i riflettori «quota 100» per riformare il sistema pensionistico

## Primo Piano

# Mini-imprese, con la flat tax 1,7 miliardi di tasse in meno

**Il cantiere della manovra.** Il taglio dovrebbe partire dalle partite Iva facendo emergere il sommerso. Allo studio la riduzione del cuneo fiscale, mentre sulle pensioni si torna a ragionare di quota 100

**Marco Mobili**

ROMA

Prende forma l'«avvio» graduale della flat tax richiamato dal ministro dell'Economia, Giovanni Tria, al termine del primo vertice di Governo sulla manovra. E cominciano a emergere i primi numeri di questo antipasto di tassa piatta che dovrebbe riguardare solo le imprese e in particolare le partite Iva. Numeri che fanno intravedere

un taglio di tasse per 1,7 miliardi di euro. Il progetto a cui sta lavorando il Mef e in particolare il sottosegretario all'Economia, Massimo Bitonci (Lega), prevede l'ampliamento dell'attuale regime forfettario e che di fatto sarà una flat tax al 15% per le imprese minori. Il cantiere è all'opera, e dovrebbe vedere in questi giorni un secondo incontro fra i ministri prima della pausa estiva. La giornata più probabile è domani, quando è previ-

sta una riunione del Consiglio dei ministri. Gli spazi per far quadrare i conti tra misure da approvare e saldi da rispettare sono stretti, ma il traffico dei dossier è intenso. Ieri sono tornate a filtrare le voci su una possibile intro-



Peso: 1-10%, 3-32%



duzione di quota 100 per le pensioni (tema ignorato dai comunicati post vertice di venerdì scorso), e il vicepremier Luigi Di Maio ha rilanciato ieri, nel corso della discussione sul voto finale al decreto lavoro, l'intenzione di introdurre nella manovra un taglio strutturale del cuneo fiscale.

Naturalmente molto dipende anche dalla dinamica degli interessi sul nostro debito pubblico e quindi dal giudizio degli investitori sulla sostenibilità dei programmi governativi. Ieri è stata una giornata positiva con lo *spread* sui titoli decennali sceso sotto quota 251, e anche i Btp a due anni hanno perso un po' degli effetti della fiammata di venerdì chiudendo con un rendimento appena sotto l'1% (0,99%).

Tornando ai numeri della flat tax, secondo le prime simulazioni dei tecnici di via Venti Settembre, la nuova tassazione per le partite Iva a regime potrebbe garantire un gettito di oltre 3 miliardi di euro. «E questo - spiega Bitonci - grazie alla possibilità di far emergere dal sommerso una serie di piccole e micro attività sulla spinta di un prelievo fiscale sostenibile». Il sot-

tosegretario, da sempre sostenitore dei regimi speciali, ricorda che attualmente hanno aderito al regime dei forfettari e dei minimi 935 mila soggetti e che potrebbero raggiungere quota 1,4 milioni aumentando gli attuali limiti di ricavi riscritti dalla Finanziaria del 2016 (legge 208/2015). L'ipotesi allo studio è quella di farsi autorizzare il raddoppio dell'attuale tetto massimo di 50 mila euro riconosciuto al commercio e ai servizi di alloggio e di ristorazione. Come spiega Bitonci ogni 5 mila euro di aumento delle soglie di ricavo (oggi vanno dai 25 mila euro per costruzioni e attività immobiliari fino a 50 mila euro come detto) garantirebbe un taglio di tasse alle partite Iva pari a 130 milioni di euro. A conti fatti l'imposta del 15% sostitutiva di Irpef e relative addizionali, Irap e Iva taglierebbe il carico fiscale sulle persone fisiche con reddito d'impresa per 4,8 miliardi di cui si aggiungerebbero 178 miliardi di taglio dell'addizionale regionale e di altri 88 milioni per quella comunale. Il taglio Irap sarebbe stimato in 217 milioni mentre sul fronte Iva la riduzione di tasse dovute è di altri 250 milioni.

Sulla sostenibilità economica della misura, Bitonci non ha dubbi anche perché ricorda che la flat tax per le imprese minori decollerà dal 2019 e per l'anno prossimo la perdita di gettito per l'Erario è data dai 250 milioni di minor Iva, mentre su Irap e imposte dirette l'effetto di cassa è tutto ribaltato sul 2020. Il costo potrà essere ulteriormente ridotto con una partenza graduale, ossia aumentando la soglia di ricavi inizialmente a 65 mila euro. Soglia su cui il Mef ha già incassato il via libera informale da Bruxelles. Una volta avviata, per Bitonci, quota 100 mila per la flat tax delle imprese minori non è impossibile.

**Il progetto prevede di ampliare il regime forfettario che di fatto è una tassa piatta al 15%**

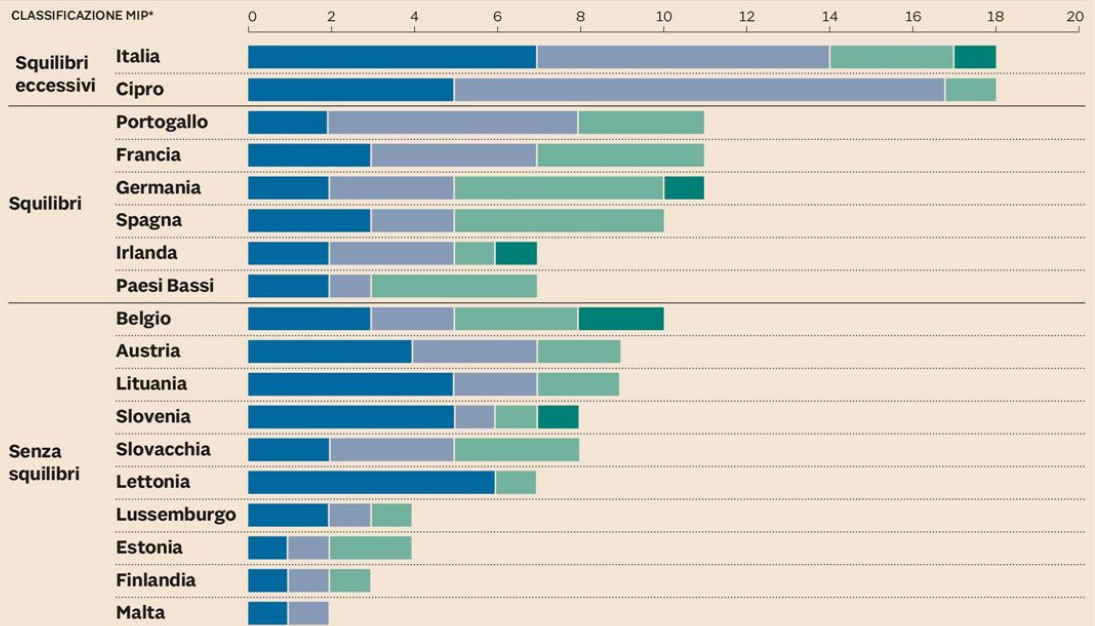
**Squilibri macroeconomici, la classifica di Francoforte**

Numero di raccomandazioni della Commissione Ue ricevute a maggio dai paesi dell'Eurozona (Grecia esclusa). Confronto per macroaree politiche

Procedure per gli squilibri macroeconomici

- STRUTTURA FISCALE
- CONDIZIONI GENERALI
- MERCATO DEL LAVORO
- MERCATO DEI PRODOTTI

(\*) Procedure per gli squilibri macroeconomici; Fonte: Bce



Peso: 1-10%, 3-32%

**FOCUS**

**I correttivi.** Liberato un miliardo in due anni per le Regioni e 1.030 milioni di «avanzi» per Comuni e Province

# Investimenti pubblici, dal Milleproroghe tre anticipi di manovra

**Gianni Trovati**

ROMA

**M**entre in vista della manovra d'autunno il ministro dell'Economia Tria e i suoi uomini lavorano alla «ricomposizione» del bilancio che dovrebbe aprire spazi agli investimenti pubblici, dal Milleproroghe approvato ieri al Senato arriva un antipasto in tre mosse. Il focus è su regioni ed enti locali, dai quali passa più della metà degli investimenti fissi lordi della Pa: le risorse sono state messe a disposizione dalle ultime due leggi di bilancio, anche perché prima del nuovo programma di finanza pubblica è complicato fare altro. Ma in gioco ci sono due miliardi in quattro anni (1,5 miliardi per 2018 e 2019), più una quota importante del maxi-fondo (4,5 miliardi in 15 anni) avviato con la manovra 2017.

Gli interventi sono attesi da tempo, hanno spinto senza successo per entrare nel decreto che poi si è concentrato su lavoro e contratti a termine e sono poi riusciti a salire con qualche fatica sul treno parlamentare del Milleproroghe. E la loro storia complicata conferma *per tabulas* che a fermare gli investimenti degli enti pubblici non è solo un problema di fondi.

La prima mossa sblocca un miliardo in due anni, che potranno essere utilizzati dalle Regioni e dagli enti locali del loro territorio. La dote più larga (176,4 milioni in due anni) va alla Lombardia, seguita dal Lazio (118 milioni) che precede la Campania (106,4) e un gruppo di Regioni (Piemonte, Puglia e Veneto) che superano di poco gli 80 milioni. Il correttivo approvato a Palazzo Madama ufficializza una geografia che era pronta da mesi, ma era rimasta incagliata nella rete dell'attuazione e del cambio di governo. Per questa ragione l'emendamento cambia anche il calendario delle verifiche: i governi regionali avranno tempo fino al 31 ottobre per

adottare gli atti sugli investimenti 2018, e fino al 31 luglio 2019 per quanto riguarda quelli dell'anno prossimo. Al 31 marzo di ogni anno, poi, dovranno certificare l'avvenuta realizzazione degli investimenti dell'anno prima.

Quando il problema non è nella lentezza attuativa, a sollevarlo interviene la scrittura incerta delle norme, soprattutto sul terreno sempre minato dei rapporti di competenza fra Stato e Regioni. In questo ostacolo è inciampato il maxifondo (9 miliardi per il 2018-19, 81 fino al 2033) messo in pista dalla manovra 2017 per i progetti che avrebbero intrecciato le tante competenze regionali. Il meccanismo è stato bocciato dalla Corte costituzionale perché non prevedeva l'intesa preventiva con le regioni, e ora il Milleproroghe "corretto" a Palazzo Madama sana la questione, prevedendo anche la possibilità di accordi "postumi" sui progetti già avviati.

Ma il tempo che passa lascia il segno e per questa ragione, oltre a spostare al 31 ottobre il termine per l'adozione dei decreti di Palazzo Chigi con la distribuzione delle risorse, l'emendamento rinvia al 2020 l'efficacia di due delibere Cipe dell'anno scorso. I fondi così liberati (460 milioni per il 2018-19, più altri 570 per il 2020-21) servono a cominciare a liberare gli «avanzi» dei Comuni, cioè i risparmi che sindaci e presidenti di Provincia non riescono a utilizzare senza sfiorare la regola del pareggio di bilancio. Anche in questo caso ci sono due sentenze della Consulta da rispettare, perché i giudici delle leggi hanno censurato le regole del pareggio che non lasciano libero l'utilizzo degli avanzi di amministrazione.

La riforma a regime è attesa nella legge di bilancio, insieme allo stanziamento di nuove risorse che dovrebbe arrivare anche dal blocco alla spesa corrente annunciato da Tria come obiettivo in Parlamento. Sempre che le pressioni su sanità, pensioni e

dipendenti pubblici riescano davvero a essere tenute a freno.

gianni.trovati@ilssole24ore.com

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Sbloccato anche il maxi-fondo con l'obbligo di intese fra Stato e territori sulle opere da finanziare**

**PAROLA CHIAVE**

**# Avanzi**

**Nel mirino la regola del pareggio**

Per «avanzi» degli Enti locali ci si riferisce ai risparmi che sindaci e presidenti di Provincia non riescono a utilizzare senza sfiorare la regola del pareggio di bilancio. Su questo punto sono intervenute anche due sentenze della Consulta nelle quali i giudici hanno censurato le regole del pareggio che non lasciano libero l'utilizzo degli avanzi di amministrazione

**Le risorse in conto capitale sbloccate**

I nuovi spazi finanziari per ciascuno degli anni 2018 e il 2019 a disposizione delle Regioni o degli enti locali per la spesa in conto capitale  
In migliaia di euro

<b>Abruzzo</b>	15.959
<b>Basilicata</b>	8.000
<b>Calabria</b>	22.509
<b>Campania</b>	53.185
<b>Emilia R.</b>	42.925
<b>Lazio</b>	59.055
<b>Liguria</b>	15.647
<b>Lombardia</b>	88.219
<b>Marche</b>	17.572
<b>Molise</b>	4.830
<b>Piemonte</b>	41.515
<b>Puglia</b>	41.139
<b>Toscana</b>	39.447
<b>Umbria</b>	9.900
<b>Veneto</b>	40.098
<b>TOTALE</b>	500.000

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



## Mondo

A RISCHIO I 2 MILIARDI DI EXPORT ITALIANO

# Inefficace lo scudo della Ue

**Il regolamento di blocco affida agli Stati membri le ritorsioni contro gli Usa**

**Laura Cavestri**

MILANO

Domenica scorsa, gli ultimi 5 aerei ATR72-600 – prodotti dal consorzio tra Airbus e l'italiana Leonardo – sono atterrati all'aeroporto di Mehrabad, a Teheran, portando a 13 (su un ordine di 20) il numero di quelli finora consegnati all'Iran, alla vigilia della reintroduzione delle sanzioni. Gli altri 7 difficilmente potranno essere inviati. Vasi di coccio, le imprese, tra i vasi di ferro della politica e della burocrazia.

Con il ritorno delle sanzioni Usa all'Iran – e soprattutto delle sanzioni secondarie, cioè le ritorsioni verso le aziende europee che volessero continuare a fare affari con l'Iran, colpendole nei loro business in Usa – «saranno soprattutto le Pmi italiane a restare con il cerino in mano» spiega, alquanto rassegnato, Sandro Salmoiraghi, presidente di Federmacchine.

Dei quasi 2 miliardi che l'export italiano sperava di portare a casa nel

2018, dall'Iran, circa 1 miliardo è costituito da meccanica strumentale, che rappresenta il 54% delle nostre vendite a Teheran. E gli strumenti messi in campo dalla Ue poco potranno davvero contrapporsi alle decisioni del nostro principale partner commerciale, che detiene anche le leve del sistema finanziario internazionale.

Sono due gli strumenti – ribaditi ieri anche da un comunicato congiunto dell'alto rappresentante della politica estera, Federica Mogherini, e dei ministri di Germania, Francia e Regno Unito – messi in campo dalla Ue: la riattivazione del Regolamento di blocco del '96 (che impedisce alle aziende Ue di adeguarsi alle sanzioni secondarie Usa) e l'estensione del mandato della Banca europea per gli investimenti (Bei) che potrebbe fornire garanzie sulle attività finanziarie degli investitori europei in Iran.

Il Regolamento di blocco è una presa di posizione importante. A parole. Ma affida a ciascuno Stato membro la decisione sulle misure punitive da imporre alla controparte Usa che colpisca aziende Ue e su come risarcire queste ultime. Insufficiente, troppo

vago e troppo burocratico. In più non sarebbe efficace in casi di confisca o congelamenti di asset italiani negli Usa o negli ostacoli all'accesso al mercato e al sistema finanziario Usa. L'export italiano verso Washington vale 40 miliardi, quello verso l'Iran meno di 2. La scelta è nei numeri.

La seconda misura, approvata dall'Europarlamento il 4 luglio, è l'inclusione dell'Iran tra i Paesi idonei a ottenere prestiti dalla Bei. Che però si finanzia anche sul mercato Usa e una transazione su 3 la effettua in dollari.

Insomma, il rischio è di un ritorno al passato. Le grandi società tedesche e francesi stringeranno joint venture e produrranno in loco per il mercato locale. Per le Pmi italiane potrebbe aprirsi, invece, solo la strada delle vendite con pagamenti triangolati su conti correnti di intermediari arabi o turchi. Con tutti i rischi e la fatica di gestire la mancanza di trasparenza.



Peso: 10%