

Rassegna del 30/11/2016

RIFORME ISTITUZIONALI

LA NOTIZIA	STUOLO DI MANAGER DI STATO ALL'INCONTRO TOP SECRET PER IL SI ALLA CONSULTAZIONE	SANSONETTI STEFANO	1
------------	---	--------------------	---

INFORMAZIONE ED EMITTENZA

PRIMA COMUNICAZIONE	GIORNALISMO AL FUTURO A TORINO	PIRO MANDER CARLA	3
---------------------	--------------------------------	-------------------	---

GIUSTIZIA

IL DUBBIO	BRACCIALETTI ELETTRONICI, ECCO IL NUOVO BANDO DEL VIMINALE	ALIPRANDI DAMIANO	4
-----------	--	-------------------	---

LAVORO PUBBLICO E PRIVATO

GIORNALE	L'ARTIGIANO DEL 2016? BATTE LA CRISI SOLTANTO SE DIVENTA PURE «SOCIAL»	CAMINITI SIMONETTA	6
----------	--	--------------------	---

ATTIVITA' PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO

AVVENIRE	L'AUTO DA COMPRARE ONLINE PIACE, MA NON CONVINCE TUTTI	CAPROTTI ALBERTO	7
----------	--	------------------	---

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

GIORNALE	SAMSUNG SI DIVIDE IN DUE PER AUMENTARE IL DIVIDENDO	MEONI CINZIA	8
----------	---	--------------	---

AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI

SOLE 24 ORE	LE CITTÀ CHE PENSANO IN GRANDE	SANTILLI GIORGIO	9
-------------	--------------------------------	------------------	---

CULTURA, SCIENZA ED ISTRUZIONE

REPUBBLICA	VIAGGIARE SENZA PILOTA	D'ALESSANDRO JAIME	11
------------	------------------------	--------------------	----

Verso il voto

Manager di Stato
Riunione
segretissima
per far passare
la riforma

di S. SANSONETTI

A PAGINA 6

Stuolo di manager di Stato all'incontro top secret per il Sì alla consultazione

La sfilata

I vertici di Ferrovie
Terna, Enel Open Fiber
e altre Spa pubbliche
riuniti da Assonime
col pretesto di una guida
pro riforma Boschi

di STEFANO SANSONETTI

Un incontro top secret su una terrazza romana. Così blindato che uno dei partecipanti, raggiunto telefonicamente da *La Notizia*, ha spiegato senza troppi giri di parole: "Ci è stato chiesto un vincolo di riservatezza". Ma che diavolo si nasconde dietro questo meeting? Si tratta di un dibattito sulla riforma della Costituzione targata **Matteo Renzi** e **Maria Elena Boschi**, naturalmente orientato a sostenere le ragioni del Sì all'imminente referendum. Un dibattito

che sarebbe dovuto rimanere segreto, vista la lista dei partecipanti. Eh sì, perché tra questi compaiono anche alcuni dei principali manager pubblici dell'era Renzi. A quanto pare l'incontro, che si è svolto l'altro ieri sera nella romana Terrazza Civita, con vista sull'Altare della Patria, è stato organizzato per presentare la "guida semplice alla riforma costituzionale" predisposta dall'Assonime, l'associazione tra le società per azioni. Un testo che, basta leggere la sintesi introduttiva, è spiccatamente favorevole al Sì.

I CONTENUTI

Un passaggio su tutti può essere più che eloquente: "A fronte della difficile situazione economica, della crisi europea, delle tensioni internazionali e delle nuove minacce alla sicurezza, occorre chiedersi se l'interesse dell'Italia sia meglio difeso mantenendo l'attuale testo della Costituzione (in particolare bicameralismo indifferenziato e



frammentazione delle competenze legislative) oppure dalla nuova legge costituzionale”. Ma chi è intervenuto a questo dibattito riservatissimo? Uno è senz’altro l’Ad di Ferrovie, **Renato Mazzoncini**. Sul punto la società ha spiegato a *La Notizia* che il suo intervento è stato “a titolo personale”. Tra gli altri è stato segnalato anche **Tommaso Pompei**, Ad di Enel Open Fiber, la società controllata da Enel e Cassa Depositi e Prestiti per la diffusione di internet veloce

nelle case degli italiani. Enel, su questo punto preciso, non ha confermato né smentito la presenza del manager. Ancora, tra i partecipanti anche anche **Matteo Del Fante**, Ad di Terna la società controllata da Cassa Depositi che gestisce la rete di trasmissione nazionale dell’energia elettrica.

LA RISPOSTA

Contatta da *La Notizia*, la società ha fatto sapere che “Terna non ha contribuito in alcun modo all’organizzazione dell’evento, che peraltro dalle informazioni che abbiamo è stato una riunione a porte chiuse finalizzata ad analizzare sia i pro che i contro della Riforma”. Insomma, una presa di distanza organizzativa che però confermerebbe una partecipazione di esponenti della società al dibattito. E che non smentisce la partecipazione di Del Fante. All’incontro erano presenti anche altri manager di società private, per esempio Autostrade. Del resto negli organi direttivi di Assonime la rappresentazione delle Spa è vasta, da Leonardo-Finmeccanica all’Enel, passando per Saipem, Fincantieri e Cassa Depositi. Con un nocciolo di pubblico quindi molto consistente. Proprio per questo forse un po’ di trasparenza in più sull’evento non sarebbe stata un sacrilegio.

Giornalismo al futuro a Torino

Una forte digitalizzazione e l'idea di una professione svincolata da confini e consuetudini: con questa bussola Anna Masera e Franca Roncarolo cominciano il loro lavoro di responsabili del master in giornalismo di Torino, nato nel 2004 su iniziativa di Vera Schiavazzi, che ne è stata direttrice fino alla sua morte nell'ottobre 2015.

Voluto dall'università, dall'Ordine dei giornalisti e gestito dal Corep, il master sostituisce il praticantato ed è una scuola fortemente professionalizzante (88 crediti formativi, 300 ore di didattica frontale universitaria, 1.700 ore di laboratori giornalistici, 5 mesi di stage). È nell'elenco delle 11 scuole di giornalismo italiane riconosciute dall'Ordine e conta, a oggi, un'alta percentuale di occupati: sul totale dei 100 studenti dei primi 5 bienni, il 62% lavora in redazioni di giornali o in uffici stampa, il 23% è freelance, un rimanente 15% è costituito da persone che successivamente hanno scelto altre strade. A novembre prende avvio il settimo biennio formativo.

Anna Masera è public editor alla *Stampa* e prima ne è stata web editor, con un lungo curriculum (tra cui due anni alla Camera dei deputati come capo ufficio stampa). Franca Roncarolo, presidente del corso di laurea magistrale di comunicazione pubblica e politica all'università di Torino, già vice preside della facoltà di scienze politiche, è attualmente una delle voci più autorevoli in materia di comunicazione pubblica. Il programma del nuovo corso viene presentato a Torino a fine novembre al Campus Luigi Einaudi e introdotto da una lectio magistralis sul futuro del giornalismo tenuta dal professor Sree Sreenivasan, chief digital officer della città di New York.

Anna Masera sostiene di voler puntare a una forte innovazione tecnologica della scuola, con l'intenzione di formare gli studenti a un giornalismo digitale avanzato, alla ricerca di soluzioni che educino a guardare il locale e a pensare il globale.

"Sono stata scelta dopo che il piano accademico era stato fissato, quindi

inizialmente lavorerò a rinnovare 'una casa che ha già delle mura'", spiega. "Voglio confrontarmi con gli altri master, immaginare miglioramenti all'interno delle regole poste da università e Ordine, a cominciare dal fatto che abbiamo potuto prendere solo venti candidati. L'obiettivo è il rinnovamento. Voglio formare ragazzi che aspirano a fare i giornalisti del mondo, liberarli dai confini stringenti delle redazioni dei giornali. Mi piacerebbe una sede tecnologicamente avanzata, in

cui si entri e ci si senta nel futuro. Vorrei che ci fosse il wi-fi libero e spero di poter sperimentare programmi nuovi. Il giornalismo è digitale e non ha senso separare i corsi 'della carta' da quelli 'dell'online': vorrei che *Futura*, la testata che un tempo Vera Schiavazzi stampava, poi trasformata in un pdf, diventasse sfogliabile online e offrisse uno spazio in cui i ragazzi possano sperimentare la gerarchia delle notizie nell'impaginazione, lo storytelling accattivante, l'approfondimento di un

periodico. In tutte le testate del master sarà fondamentale la verifica delle fonti e delle notizie, il fact checking, ma anche il data journalism, il giornalismo esplicativo e quello partecipativo. Rifaremo il sito da zero per includere tutti i contenuti multimediali prodotti dal master. Penso a un'app di news degli studenti. Cercheremo notizie locali e globali, faremo inchieste via Internet su quello che succede nel web".

Ai partner tradizionali del master, Compagnia di San Paolo, *La Stampa*, Gruppo L'Espresso e Fondazione Crt, Masera ha aggiunto Eni, Edt-Lonely Planet e ovviamente il Google News Lab. "Ho stretto accordi", aggiunge la nuova responsabile, "anche con il Centro Nexa su Internet e Società, con la Scuola Holden per lo storytelling e con il sito di informazione online Valigia Blu per il fact checking, con il centro di ricerca Tow della Columbia University, il Polis della London School of Economics e il Centre de formation des journalistes di Parigi, per scambi e stage formativi".

E quale sarà la prima cosa che dirà ai ragazzi che entreranno al master?

"Voglio che troviate lavoro quando uscirete di qui. Ma soprattutto, che vi si apra un mondo".

Carla Piro Mander

PENALISTI E RADICALI
A FIRENZEVia libera del Viminale
ai braccialetti elettronici

DAMIANO ALIPRANDI

È questione di giorni e il ministero dell'Interno dovrebbe pubblicare il bando per assicurare «un numero decisamente più elevato di braccialetti elettronici per l'esecuzione delle misure fuori dal carcere». Si calcola che già oggi almeno 700 detenuti potrebbero usufruire degli arresti domiciliari. Sul tema, l'Unione delle Camere penali ha indetto per oggi la "Giornata dei braccialetti" che si terrà presso il nuovo palazzo della giustizia di Firenze.

A PAGINA 12

«GARATRA UNA O DUE SETTIMANE». OGGI IL CONVEGNO CON PENALISTI E RADICALI

Braccialetti elettronici, ecco
il nuovo bando del Viminale

DAMIANO ALIPRANDI

Le prime notizie risalgono alla scorsa primavera. All'epoca in cui il ministero dell'Interno fece sapere che la questione braccialetti elettronici sarebbe stata risolta: esauriti i 2000 dispositivi previsti dalla fornitura Telecom, si sarebbe provveduto a indire una nuova gara. Dal Viminale fanno sapere che il momento è arrivato: ottenuto il via libera dal ministero dell'Economia, il nuovo bando dovrebbe essere pubblicato nel giro di pochi giorni. Una settimana o due. Si tratterà di una gara europea, con cui il governo si assicurerà «un numero decisamente più elevato di braccialetti elettronici per l'esecuzione delle misure fuori dal carcere». Non viene confermata l'indicazione circolata ad aprile, secondo cui stavolta i dispositivi acquistati sarebbero cinque volte quelli del precedente appalto, ben diecimila dunque. Ma è plausibile che si tratti di quell'ordine di numeri. «In ogni caso predisporremo il bando sulla base del fabbisogno indicato dal ministero della Giustizia», si limitano a spiegare dal dicastero guidato da Alfano. Il riserbo è necessario, si aggiunge, perché «la quantità di dispositivi da acquistare è

un'informazione decisiva, nella gara: non sarebbe corretto verso le compagnie aderenti quantificare la cifra in anticipo». Certo si tratterà di una fornitura di diverse migliaia di apparecchi, il che conferma l'idea di una svolta clamorosa da parte del ministero della Giustizia e del Dap riguardo alle misure cautelari. Certo, bisogna tener conto che la compagnia aggiudicatrice sarà tenuta a fornire le apparecchiature in un arco temporale di due anni, cioè per il biennio 2017-2018. In ogni caso si profila una svolta, per la custodia cautelare, che verrebbe eseguita a questo punto ai domiciliari anziché negli istituti di pena per una percentuale assai più significativa che in passato.

Dal Viminale si apprende anche che l'orientamento dell'amministrazione è di «stabilizzare la procedura: un bando per i dispositivi verrà aperto a intervalli biennali, in modo che il Dap non si trovi mai privo di dispositivi com'è accaduto in quest'ultima fase». In effetti l'appalto precedente, assegnato a Telecom, prevedeva la fornitura di duemila braccialetti in un arco temporale assai più esteso, dal 2012 al 2018. La «scorta» è stata esaurita con circa due anni di anticipo.

I CASI SEGNALATI

DAI RADICALI

«Nel carcere di Catania e in quello di Caltagirone molti detenuti potrebbero stare fuori con provvedimento del magistrato già esecutivo ma mancano i braccialetti elettronici», ricorda l'esponente dei radicali Rita Bernardini. Lo conferma anche l'avvocato Giuseppe Lipera, difensore dei fratelli Antonino, Alessandro e Marco Pepi, rispettivamente di 42, 38 e 26 anni, e del loro padre, Gaetano, di 70, detenuti per l'omicidio di Giuseppe Dezio, 64 anni, ucciso a coltellate nelle campagne del Vittorinese, in Sicilia. Gaetano Pepi si è autoaccusato del delitto che avrebbe commesso, sostiene il suo legale, per difendere suo figlio Alessandro. Dal 24 ottobre scorso dovevano uscire di cella e posti agli arresti domiciliari, ma restano ancora in prigione perché appunto non ci sono i braccialetti elettronici che il gip ha indicato debbano indossare.



Di casi se ne potrebbero elencare tanti. In base alle ordinanze già emesse, si calcola che già oggi almeno 700 detenuti potrebbero usufruire degli arresti domiciliari se solo ci fossero i braccialetti elettronici. L'urgenza era ben nota al ministro dell'Interno, che aveva però bisogno del definitivo via libera da parte del ministero dell'Economia. Nelle ultime ore la situazione si è definitivamente sbloccata: ora il Viminale sa di poter contare sulle risorse necessarie. Anche da questo punto di vista non ha senso indicare cifre. Si può solo ricordare che nella precedente occasione il costo per apparecchio era stato fissato in 12 euro giornalieri, per un totale di 521 milioni.

Il braccialetto elettronico, che si applica alla caviglia, è dotato di una centralina, che ha la forma di una radiosveglia e che va installata nell'abitazione in cui deve essere scontata la condanna. Un device che riceve il segnale dal braccialetto e lancia l'allarme per eventuali tentativi di manomissione e in caso di allontanamento del detenuto.

Sul tema, l'Unione delle Camere penali ha indetto per oggi la "Giornata dei braccialetti" che si terrà presso il nuovo palazzo della giustizia di Firenze. Ci saranno gli interventi di Rita Bernardini, del responsabile Osservatorio carcere dell'Ucpi, Riccardo Polidoro e del sostituto procuratore di Firenze Christine Von Borries. Probabile che si discuta delle notizie in arrivo dal Viminale e di come questa nuova disponibilità di apparecchiature possa incidere sull'esecuzione delle misure cautelari, aspetto decisivo anche per affrontare in modo efficace il dramma del sovraffollamento nelle carceri.

TENDENZE

L'artigiano del 2016? Batte la crisi soltanto se diventa pure «social»

*Per stare a galla in tempi di crisi i manufatti
devono navigare nel mercato globale del web*

DA TOKYO AL MONDO

**Il negozio «Made in Italy»
raggiunge on line
oltre 285 milioni di clienti
Simonetta Caminiti**

■ È nell'epoca 2.0 che il riscatto dalla crisi può trovarsi in un genere di creatività senza tempo, in una manualità che partorisce piccoli tesori a cavallo tra tradizione e attualità. L'artigianato, e tutte le sue frange. Forgiare, ricamare, limare, scalfire, far emergere dalla massa qualcosa di nuovo e unico: ecco i concetti chiave di un *made in Italy* che non vacilla con la crisi ma deve tenersi al passo con le nuove tendenze e con la nuova socialità.

Accanto all'artigiano puro e semplice, difatti, compaiono nel terzo millennio figure esperte di marketing che immergeranno i manufatti nel mercato senza più distanze del web. All'inizio dell'estate, grazie ad Amazon, è stato lanciato a Tokyo il negozio «Made in Italy» in collaborazione con la Camera di Commercio Italiana in Giappone. Capi in pelle, porcellane, complementi d'arredo, oreficeria, sculture e quadri made in Italy sono diventati disponibili anche per i 34 milioni di visitatori unici mensili del negozio online. Centinaia di artigiani italiani che, grazie al Marketplace Amazon, hanno raggiunto oltre 285 milioni di clienti attivi nel mondo, con oltre 10mila prodotti originali. Iniziativa, questa, che supporta l'Export italiano attraverso cana-

li digitali: secondo l'Osservatorio Export del Politecnico di Milano, per un valore di circa 6 miliardi di euro, e che rappresenta una quota di poco superiore al 4% delle esportazioni totali di beni di consumo. Il settore più esportato? Come prevedibile, la moda, che pesa per oltre il 65% delle vendite online oltreconfine.

Intelligenza 2.0, dunque, ma sempre a supporto della fantasia e delle tecniche tradizionali. Mercati online come eBay e Amazon, in questo periodo, dispensano addobbi natalizi e articoli per il presepe realizzati artigianalmente: e sul sito «Mondo Presepi», solo per fare un esempio, scorre una vetrina di accessori elettrici, accessori naturali, animali, minuteria, illuminazioni, scenografie, carte e fondali, tutti realizzati artigianalmente ma che, grazie al sito web, possono percorrere qualunque strada. Più impervio il sentiero delle decorazioni natalizie, il cui fai-da-te, su internet, spopola a suon di tutorial per renderci tutti piccoli artigiani last-minute.

Si tratta di una nuova realtà produttiva, creata dagli artigiani digitali: i crafters, i makers, i *ww-workers* (con le tre «W» iniziali che mimano gli indirizzi web), che pare abbiano a buon diritto conquistato una posizione nel mercato internazionale: una scialata di cui sono consapevoli CNA, Confartigianato e le associazioni di categoria che iniziano a organizzarsi per il supporto di questa nuova rete. I 70mila posti di lavoro creati dall'indot-

to dei lavoratori digitali - già tre anni fa - hanno costituito un traguardo incisivo e uno spunto di riflessione: soprattutto per quel genere di artigianato che tocca le vette dell'arte vera e propria, e che dunque è portatrice di storia e cultura, in un mondo che dispensa col contagocce le possibilità concrete di questi settori.

L'artigianato italiano conta più di un milione di aziende, pari a circa il 30% del totale nazionale, soprattutto microimprese: più del 95% delle imprese artigiane occupa meno di 10 addetti, mentre poco meno dell'80% degli addetti del settore lavora presso imprese che contano meno di 10 addetti. I territori in cui si concentra di più? Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna: ma anche molte regioni del sud Italia manifestano tassi di crescita. Nell'artigianato, secondo legge, le aziende non superano i 32 impiegati: ecco perché le aziende artigiane sono piccole fucine di idee e discipline che passano di mano in mano, realtà ovattate e piccoli mondi nei quali non vigono le dimensioni e le atmosfere delle industrie ma che, proprio per questo, possono generare bellezze di rara autenticità. Design, moda, gioielli, ceramiche, sono solo alcuni dei cavalli di battaglia del Made in Italy che si muove lontano dalle grandi aziende. Il trucco è svecchiarsi, stipulare un compromesso intelligente col marketing: dati alla mano, il successo non è un miraggio.



L'auto da comprare online piace, ma non convince tutti

bersaglio
mobile

di Alberto Caprotti

Un conto è ordinare una pizza, o prenotare un hotel. Un altro acquistare un'auto: la filosofia è identica, cambia (per ora) la modalità. Ma occorrerà abituarsi, dopo che Fiat ha aperto la strada: già da qualche giorno, infatti, grazie ad un accordo con Amazon è possibile scegliere online alcuni modelli del marchio a condizioni vantaggiose, e definire configurazioni, allestimenti, optional e colori. L'acquisto vero e proprio sarà poi finalizzato nel concessionario Fiat designato e la vettura consegnata, spiega una nota, «nel più breve tempo possibile». Non è la prima volta in assoluto. Già un anno fa Toyota aveva provato a vendere un'edizione speciale della sua city car Aygo sempre su Amazon, ma si trattò di appena 50 vetture. Anche Citroën da poche settimane ha inaugurato la vendita online di 129 esemplari della C3 Facebook, serie limitata destinata ai patiti dei "social". Il marchio francese ha appena concluso una campagna che consentiva attraverso Amazon Prime di prenotare una prova a domicilio della nuova C3. La tendenza è segnata, ma i risultati tutti da verificare. Secondo un sondaggio realizzato da Fca sulla disponibilità degli italiani ad acquistare una vettura su internet, più di uno su due ha risposto in modo affermativo. «Sono soggetti tra 30 e 40

anni, uomini e donne, con istruzione e condizione economica medio-alta», spiega Gianluca Italia, responsabile vendite Fca Italia. «Nel marketing li chiamiamo "Early Adopters", persone appassionate di tutto ciò che è nuovo, che vogliono essere sempre le prime a sperimentare novità e nuovi sistemi di acquisto». L'altro dato interessante emerso dal sondaggio è che il 97% di coloro che acquisterebbero un'automobile online vorrebbe però comunque ritirarla presso un concessionario. Perché la percezione che un bene di valore come una vettura non possa essere gestito come un paio di scarpe, per fortuna, resiste. In realtà nemmeno su Amazon si compra realmente l'auto online, ma si guadagna tempo e l'accesso a una corsia preferenziale dal concessionario.

Se in Italia l'e-commerce cresce (ma riguarda solo il 34% della popolazione contro la media europea del 43%), nelle quattro ruote insomma è ancora agli albori. E non trova seguaci entusiasti ovunque: «La digitalizzazione delle vendite è ovviamente ben venuta – spiega Fabrizio Longo, direttore di Audi Italia –. Il ruolo della concessionaria è cambiato e il cliente arriva da noi generalmente già ben informato sul prodotto grazie anche alla rete. Come dicono gli americani: "Less bricks, more clicks" (meno mattoni e più contatti in rete). Ma il prodotto resta centrale: impossibile non farlo vedere e toccare dal vivo. Il cliente si fidelizza di persona, va seguito e aiutato: la vendita online non entra nella nostra filosofia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE STRATEGIE DEL GIGANTE COREANO DOPO IL FLOP DEL NOTE 7

Samsung si divide in due per aumentare il dividendo

I fondi attivisti puntano a uno «split» tra la holding e il comparto operativo. E la società esaminerà il progetto

IL CASO

Cinzia Meoni
Milano

Dopo l'anno nero in cui sono scoppiati smart-phone e lavatrici, con danni stimati per oltre sei miliardi di dollari, anche Samsung ha dovuto capitolare di fronte alle richieste dei fondi attivisti. Questi ultimi sono sempre più dinamici protagonisti delle piazze finanziarie internazionali e considerati una sorta di via di mezzo tra paladini delle minoranze che spingono le società ad affrontare cambiamenti strutturali e di governance e puri e semplice raider, speculatori a caccia delle migliori occasioni sul mercato.

Dopo i flop industriali e gli scandali politici che stanno portando all'avvicendamento al vertice, dove sta assumendo ruoli esecutivi crescenti Lee Jae-yong vice presidente del gruppo, Samsung ha infatti aderito, almeno parzialmente, alle richieste di Elliot Management, hedge fund statunitense fondato nel 1977 da Paul Singer a cui fa capo lo 0,6% del capitale del colosso sud coreano. Samsung infatti ha comunicato che aumenterà i dividendi a 4 trilioni di won, ovvero 3,4 miliardi di dollari il 30% in più rispetto al 2015, introdurrà nuovi amministratori indipendenti in cda, valuterà la

quotazione su altri listini internazionali e, soprattutto, esaminerà la possibile scissione del gruppo per sostenere la valorizzazione delle diverse attività raccolte, attualmente, sotto un solo ombrello: da un lato la holding e dall'altro la società operativa. Al momento, lo split è solo di un'ipotesi, ci vorranno infatti almeno sei mesi per analizzare la situazione societaria e prendere una decisione. Ma potrebbe essere una valida alternativa visto che la scissione è stata perseguita con successo da altre star del settore tecnologico, a iniziare da Google.

Un anno fa il fondo di Paul Singer aveva provato a bloccare l'acquisizione di alcune divisioni di Samsung da parte di Cheil Industries, holding della famiglia Lee a cui fa capo il controllo di Samsung. Nonostante l'obiettivo non sia stato raggiunto, il finanziere ha continuato a dare battaglia ottenendo finalmente soddisfazione, almeno in parte. A ottobre infatti Elliot Management aveva chiesto al gruppo asiatico di procedere a una scissione, per valorizzare Samsung Electronics e garantire una maggiore trasparenza al colosso a cui fanno capo una serie di società operative in svariati settori racchiuse, per di più, in una ragnatela di partecipazioni incrociate. Non solo. Singer aveva chiesto la quotazione del

gruppo a Wall Street e una maggiore retribuzione per gli azionisti considerando che Samsung conta su una liquidità di quasi 60 miliardi di dollari. Elliott è specializzato nelle storie di ristrutturazione, compresa Telecom Italia: aveva infatti tentato, senza successo, di bloccare, inizio millennio l'integrazione con Olivetti.

Sul fronte italiano l'azione di Elliot Management ha spinto Hitachi a riformulare l'offerta su Ansaldo Sts, mentre tra i successi internazionali del fondo di Singer vi è il recente accordo, dopo 15 anni di battaglie legali, sul debito dell'Argentina.



SFIDE Lee Jae Yong, vice presidente guiderà probabilmente il cambiamento del gruppo

3,4

Sono i miliardi di dollari che Samsung distribuirà come dividendo per gli azionisti: + 30% rispetto al 2015



RAPPORTO CRESME-ACER OGGI A ROMA

Le città che pensano in grande

Piani di sviluppo a lungo termine per le metropoli - Italia indietro

di **Giorgio Santilli**

Il XXI secolo torna a essere un secolo urbano. La popolazione urbanizzata crescerà fra il 2015 e il 2025 di 65 milioni di abitanti l'anno nel mondo, dove si progettano aree urbane da 100 milioni di persone. Se è vero che il fenomeno riguarda in prevalenza le città dei Paesi emergenti, non ne è affatto esente la vecchia Europa. L'Onu dice che il 77% delle città europee con oltre 300 mila abitanti è cresciuto demograficamente nel periodo 2000-2014 e che il 96% è destinato a crescere nei prossimi 15 anni. A crescere saranno, come nell'800, soprattutto le capitali.

Il Cresme presenta oggi a Roma, insieme all'associazione dei costruttori romani Acer, la prima parte - relativa all'Europa - di uno studio che analizza i piani urbani di sviluppo con orizzonte di lungo periodo (dal 2030 al 2050) di 30 città mondiali. La prima constatazione è che questi strumenti di pianificazione, ma anche di ridefinizione della vision della città in chiave demografica, infrastrutturale, ambientale, sono largamente diffusi in Europa con l'eccezione del Sud mediterraneo e, in particolare, dell'Italia. Se Milano e Torino qualche passo avanti nella direzione di una pianificazione che riconfiguri gli assetti e i modelli di sviluppo urbano l'hanno fatto, «dalla storia che la ricerca consente di raccontare, e della comparazione con quello che molte città europee stanno facendo, emerge la drammatica differenza con la situazione in cui versa Roma e con il dibattito culturale che oggi la caratterizza».

La fotografia impietosa non attribuisce responsabilità specifiche all'attuale giunta Raggi, quanto a un sistema capitolino amministrativo e politico consolidato che appare molto lontano dalla cultura della pianificazione di stampo europeo da anni. Certo, la vicenda Olimpiadi e lo stallo amministrativo dei primi sei mesi pongono la giunta Raggi in assoluta continuità con il grave deficit pregresso e sembrano semmai accentuare la distanza dall'esperienza delle principali capitali europee. A Roma non c'è nulla che somigli neanche vagamente ai piani europei: il «London Infrastructure Plan 2050», che ha per slogan «Bigger and better» e pianifica la creazione di 600 nuove scuole e college per

rafforzare la leadership mondiale nella formazione dei figli delle borghesie di tutto il mondo; il piano «Grand Paris» che prevede la realizzazione di 70 mila nuove abitazioni e lo sviluppo di 200 chilometri di metropolitana, 4 linee nuove e 68 nuove stazioni progettate coinvolgendo architetti di fama mondiale; il piano «Symbio City» di Stoccolma per una città «strong and bigger», «innovativa e inclusiva», trapiantata al 2040, dove l'80% dei residenti non userà l'auto, si abatteranno le emissioni del 50% rispetto agli altri distretti urbani, con 760 chilometri di piste ciclabili, il 55% delle aree verdi e una raccolta differenziata che sfiora il 100%; il piano «Hamburg Hafencity» che punta su sviluppo del waterfront con abitazioni per 30 mila persone e 50-70 mila nuovi posti di lavoro, 6 mila nuove abitazioni completate ogni anno; la «Coherent City» di Copenhagen anch'essa con visional 2030 e 45 mila nuove abitazioni più due terzi della mobilità su bici e mezzi pubblici; il «Berlin 2030» dove ha un ruolo di rilievo l'hub economico scientifico e innovativo, ma si segnala anche l'enorme potenziale di territorio inutilizzato; «Amsterdam 2040» con 70 mila nuove abitazioni, lo sviluppo dell'Aeroporto di Schiphol, maggiore efficienza energetica per il patrimonio immobiliare esistente, miglioramento della qualità dello spazio pubblico nelle zone più dense di attività all'interno del Ring A10; il «Barcelona smart city» e «The 22@ Barcelona Project» con i piani per la mobilità, per la grande architettura e per la città digitale.

I piani urbani europei - nota il Cresme - hanno una impostazione culturale comune. «Tutti progettano il loro futuro - dice il direttore del Cresme, Lorenzo Bellicini - perché si rendono conto che siamo in una fase di transizione. Il Pil passa per le città. Colpisce come il fattore demografico, quello ambientale, quello infrastrutturale siano al centro di questi piani. Per reggere la competizione che è su scala europea ma anche mondiale c'è bisogno di diventare più grandi, più accessibili, più accoglienti. Ognuno cerca una specializzazione ma al tempo stesso ci sono elementi trasversali comuni. Non c'è città che non abbia un piano per l'aria pulita. Non c'è città che non ritenga fondamentale l'espansione demografica. Poi, ovviamente contano i

grandi numeri degli investimenti».

In questo confronto l'Italia è perdente e si capisce come il problema non sia più solo di ostacoli burocratici o di carenze finanziarie. Il problema è l'assenza di una visione. Se all'inizio del decennio Stoccolma programmava e realizzava 8.425 euro di investimenti in costruzione annui pro capite, Berlino era a 5.954, Londra a 5.629 e Amsterdam a 5.626, nella classifica chiudeva Milano con 3.291 euro pro capite, Roma a 2.426 e la sola Varsavia a seguire con 2.102 euro (si veda il grafico in pagina). Se per Milano qualche segnale di risveglio c'è stato, la posizione di Roma non è migliorata in questi ultimi anni. Piuttosto, è il deserto per una città che rincorre le emergenze. «Quando parliamo di investimenti - dice Bellicini - diamo un'accezione molto ampia perché ormai fra costruzioni e ambiente non c'è più alcuna differenza e non si può neanche più parlare di riqualificazione perché in questo mix di investimenti c'è rigenerazione urbana, offerta di servizi e trasformazione dei comportamenti, accoglienza, dato ambientale e quello digitale-tecnologico come prioritari».

Il Cresme identifica nella sua ricerca cinque componenti integrate fra loro, che sono presenti in tutti i piani urbani esaminati: 1) sono tutti piani demograficamente espansivi e, pur basati sulla trasformazione, prevedono anche nuova urbanizzazione; 2) esiste sempre un piano (o un insieme di piani) per affrontare digitalizzazione e rivoluzione industriale che sfocia nel disegno della «smart city»; 3) esiste un piano climatico e della sostenibilità (o più politiche che riguardano l'ambiente e l'energia), che disegna azioni per ridurre le emissioni di CO₂ e rendere resiliente la città ai rischi idrogeologici; 4) i piani infrastrutturali, la parte hard dello sviluppo, progettano tutti un up-grade di infrastrutture e case. Nella stagione di grandi investimenti per le città ci sono nuova mobilità e nuove tipologie di edifici; 5) una riflessione riguarda la forma e l'architettura della città del futuro (i nuovi progetti di «grattacieli-alberi verdi-tecnologia» per esempio). «Ci si interroga, in sostanza, sulla nuova architettura dell'era cyber-fisica integrata con il verde e l'agricoltura: una nuova «simbiocità» come ha sta sviluppando il modello svedese».



Il confronto

Investimento pro capite nell'area metropolitana (Nuts3). **Euro per abitante**

Stoccolma	8.425
Berlino	5.954
Londra	5.679
Amsterdam	5.626
Copenaghen	5.091
Monaco	4.905
Bruxelles	4.876
Parigi	4.693
Madrid	4.456
Atene	3.940
Barcellona	3.935
Lione	3.919
Milano	3.291
Roma	2.426
Varsavia	2.102

Fonte: elaborazione e stime Cresme

Il caso/ La tecnologia

2019, viaggiare senza pilota
la rivoluzione dell'auto Ue

JAIME D'ALESSANDRO A PAGINA 21

Viaggiare senza pilota

La svolta europea dell'auto dal 2019 strade digitalizzate

Treni, macchine e autobus connessi alla Rete, semafori che dialogano con i veicoli. Ma anche voli e navi in un unico database. La Ue presenta la sua strategia per il trasporto del futuro. E annuncia: in tre anni pronti per i mezzi a guida autonoma

La commissaria Violeta Bulc (Mobilità): "Più di tre miliardi di euro per non farci trovare impreparati"

DAL NOSTRO INVIATO
JAIME D'ALESSANDRO

BRUXELLES. Treni, metropolitane e vetture connesse alla Rete. Autostrade dotate di wi-fi e coperte dal segnale 5G. Semafori capaci di dialogare con gli automobilisti avvertendoli in caso di ingorghi e sistemi che segnalano le infrazio-

ni. E poi, ovviamente, apertura alle auto a guida autonoma. Tutto in un unico grande progetto europeo per la mobilità del futuro da mettere in atto entro il 2019. Violeta Bulc, politica slovena a capo della Direzione generale per i trasporti (Dg Move) della Commissione europea, sfoggia il piglio deciso di chi sa già come andranno le cose e nocciola date e cifre. Nella nebbia che avvolge chiunque arrivi a Bruxelles, è già una sorpresa.

«La digitalizzazione del trasporto non è un'opzione ma una necessità», esordisce. «Si tratta di stabilire un quadro di riferimento complessivo da qui al 2019, quando le prime vetture a guida autonoma arriveranno sul mercato. Per allora vogliamo rendere la mobilità smart e adeguare le infrastrutture. Di qui il nostro piano Cooperative Intelligent Transport Systems (C-Its) con investimenti che nel tempo supereranno i tre miliardi di euro».

Piano ambizioso, che oggi viene reso ufficiale nelle sue linee guida. Ha già prodotto un rapporto fumoso di oltre settanta pagine a gennaio, ma è dal 2014 che ci stanno mettendo le mani. Quell'anno la Bulc si è seduta nella stessa poltrona che è stata di Antonio Tajani e da allora tenta di volare alto. Nei primi dieci minuti del nostro incontro cita i droni che da qui al 2020 prenderanno a ronzare sulle nostre teste

portando pacchi e pizze in quello che lei chiama "spazio aereo cittadino", parla del sistema centralizzato di controllo della flotta commerciale europea sparsa in mari lontani e non sempre ospitali, prevede di mettere online treni, bus e metropolitane e segnaletica, sostiene si arriverà a standard comuni anche per i biglietti, compresi quelli aerei. E davanti allo scetticismo, assicura che gli Stati dell'Unione sanno che c'è bisogno di efficienza e meno inquinamento. «I veicoli a guida autonoma sono l'ultimo passo di un percorso», prosegue lei. «Ma per quando arriveranno saremo pronti», poco importa che sia un mezzo pubblico o il veicolo di un privato che percorre il tragitto fra casa e lavoro.

Nel frattempo le linee guida puntano sull'incrementare le funzioni intelligenti intermedie delle macchine: la loro capacità di parcheggiare o di frenare, la comunicazione con altre macchine per avvertire ad esempio se c'è un incidente e infrastrutture



adeguate. Fra danni evitati e vite salvate, si calcola un risparmio fra i quattro e i 10 miliardi di euro. Ma procederemo un passo alla volta. «Se stabilissimo ora il quadro normativo», avverte la Bulc, «rischieremmo di anticipare i tempi. Bisogna esser cauti: un hacker che riesce a violare uno smartphone può rubare dei dati. Con una vettura a guida autonoma si rischiano molto di più. E c'è la parte assicurativa e della privacy da affrontare».

Siamo a Bruxelles e di centometristi qui se ne vedono pochi. Le prime leggi prodotte partendo dal C-Its verranno messe sul

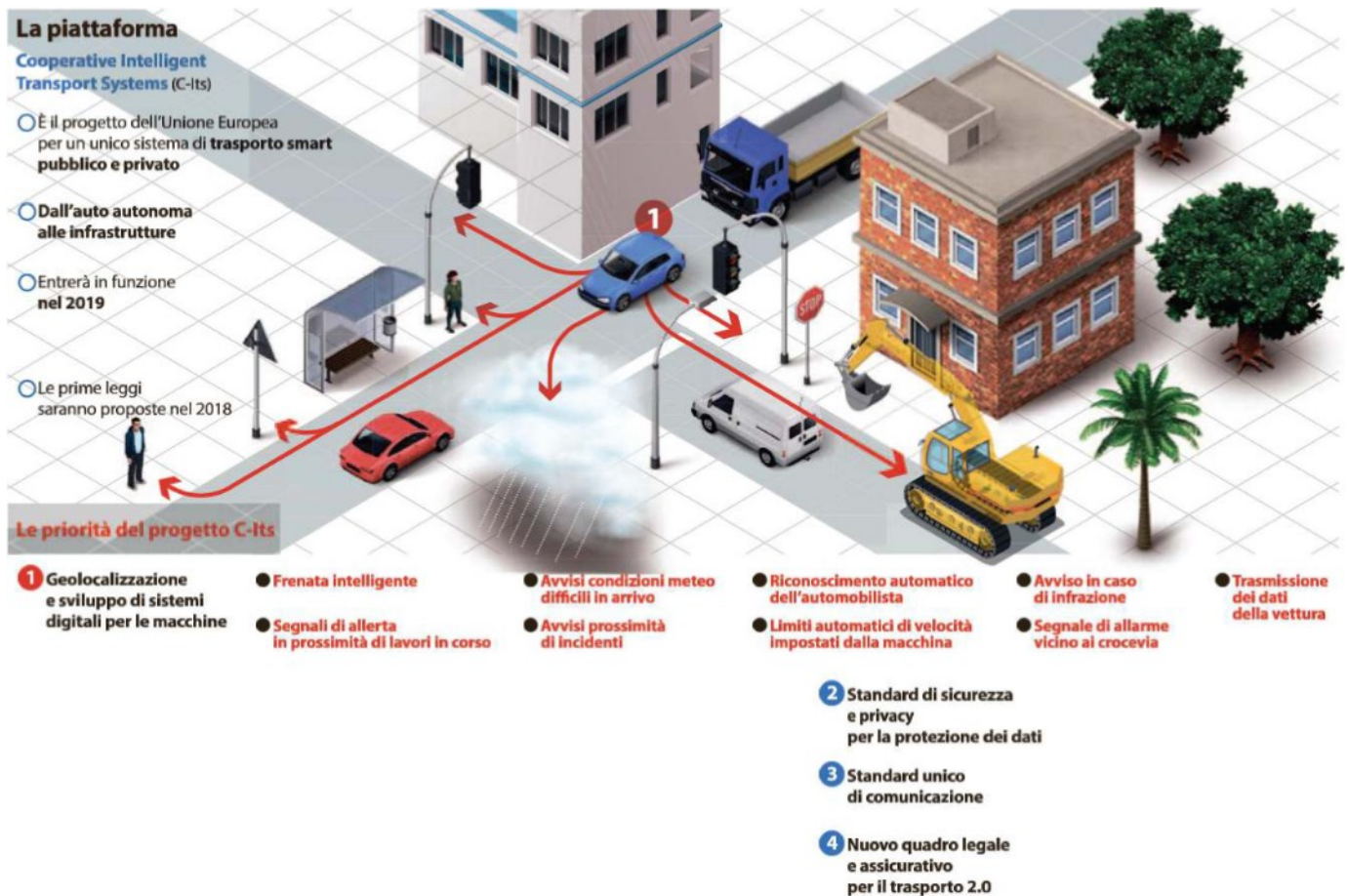
tavolo nel 2018. Intanto sono stati avviati i test urbani per le macchine capaci di guidare da sole fra Lisbona, Parigi e Madrid, con l'idea di creare delle aree per le prove meno sporadiche. Oggi i vari Paesi viaggiano a velocità diverse. Dalla Germania che ha già aperto cinquanta chilometri della sue autostrade all'Italia dove solo ora l'Anas promette di aggiornare le sue infrastrutture con il progetto "Smart road" fra wi-fi e fibra ottica. Dovrebbe riguardare anche la Salerno-Reggio Calabria.

«Lo so, sono cose difficili da credere», commenta Antonello Sorro, che come garante della priva-

cy è stato coinvolto nel piano C-Its per la parte relativa alla raccolta delle informazioni degli automobilisti. «Eppure dal 2018 tutte le regole di protezione dei dati che abbiamo elaborato in quattro anni saranno legge. Ed è un modello preso ad esempio in Australia e in Canada. Potrebbe avvenire lo stesso per il C-Its».

Insomma, a Bruxelles è stata messa la freccia per sorpassare tutti gli altri nel 2019. Vedremo come andrà a finire. Certo, se riuscissero a farlo su un'auto a guida autonoma sulla Salerno-Reggio Calabria, il C-Its diverrebbe la notizia del decennio.

CONFESSIONE RISERVATA



IL DOCUMENTO



LE AUTO

Nell'ambito del piano C-Its, la spagnola Indra ha avviato ora a Lisbona, Madrid e Parigi test sull'auto a guida autonoma. I test finiranno a dicembre 2018



LE NAVI

Oltre al C-Its, c'è un piano analogo per il trasporto marittimo: mettere online tutta la flotta europea per tracciare spostamenti di navi e movimento delle merci



I DRONI

La Ue ha anche un piano per i droni. Spazio di volo fra i 150 e i 10mila metri per droni di massimo 150 chili e stesse regole del traffico aereo

Le stime

INVESTIMENTI
NECESSARI

Circa **3,2 miliardi di euro** (1,5 stanziato da Eu) da qui al 2030. Dei quali ben 2,5 miliardi per veicoli di nuova generazione

BENEFICI
TOTALI

Fra i **4 e i 10 miliardi di euro**, da qui al 2030

IMPATTO
SOCIALE

A partire dal 2019, la svolta verso un sistema smart dei trasporti e l'auto a guida autonoma, porterà benefici pari a oltre **4 miliardi di euro con la riduzione degli incidenti, dei feriti, dei decessi, dei danni materiali**

IMPATTO
AMBIENTALE

Risparmio di 1,6 miliardi di euro. Dei quali 1,4 dal risparmio del carburante e 0,2 dalla riduzione delle emissioni di CO₂



FONTE Commissione europea per i trasporti