MENSILE DI ECONOMIA, POLITICA E ATTUALITÀ

ANNO XXXIV - N. 7/8 - LUGLIO/AGOSTO 2015 - € 6

SPECCHIO ECONOMICO

34 ANNI INSIEME

LUCA CALVETTI: GALA, PRODUTTORE DI EFFICIENZA (E INDIPENDENZA)

LORENZO SASSOLI DE BIANCHI: UPA, È LA PUBBLICITÀ A MISURARE L'USCITA DALLA CRISI ITALIANA

MARCELLO CLARICH: LO SCOPO DELLE FONDAZIONI È LOCALE, MA NON BASTA

IDS

SKYROBOTIC

ENAC

PAGNANELLI

VITROCISET

VIGILI DEL FUOCO

AEROPORTI DI PUGLIA

CIRA

ENAV

PIAGGIO

DEMETRA

FINMECCANICA

DOMENICO DE MASI: IL BRASILE NON È IL MIGLIORE DEI MONDI POSSIBILI, MA È IL MIGLIORE DEI MONDI ESISTENTI (RIOMA BRASIL)

SPECIALE DRONI

COPIA OMAGGIO

BENVENUTO A

EXPO

MILANO 2015

© FS Italiane | DCCEM

E benvenuto *Frecciarossa 1000*

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE CON EXPO MILANO 2015

Raggiungere in treno Expo Milano 2015 è facile. Durante i sei mesi dell'Esposizione Universale, Trenitalia propone ogni giorno da e per Milano 236 treni nazionali e internazionali, di cui 148 *Frecce*. Un'offerta complessiva quotidiana di 130mila posti. A Rho Fiera Expo Milano 2015, la stazione limitrofa al sito espositivo, fermeranno giornalmente 19 *Frecciarossa*, 18 *Frecciabianca*, 4 *InterCity Notte* da e per il Sud e 26 treni da e per Svizzera e Francia. Arricchita anche l'offerta di treni regionali e suburbani. Rinnovate e potenziate 18 stazioni di Rete Ferroviaria Italiana dell'area metropolitana di Milano. Per i viaggiatori nelle stazioni ci saranno più servizi e qualità, informazioni più efficaci, migliore accessibilità e *access point* internet wi-fi. Con Expo Milano 2015 debutterà sulla rete ferroviaria nazionale *Frecciarossa 1000* di Trenitalia, gioiello della tecnologia ferroviaria europea.

L'offerta indicata, comprendente i treni con fermata in almeno una delle stazioni di Milano o Rho Fiera Expo Milano 2015, subisce riduzioni nel fine settimana ed in alcuni periodi dell'anno.

45 anni di lusso
il brand del mese

Ogni giorno viviamo l'energia intorno a noi. Insieme ai nostri clienti.

Siamo uno dei più grandi operatori energetici al mondo.
In Italia produciamo energia elettrica da fonti tradizionali e rinnovabili,
e vendiamo energia elettrica e gas a circa 800.000 clienti.
Insieme a loro creiamo prodotti innovativi, soluzioni energetiche più efficienti e servizi di qualità. Guardiamo all'orizzonte energetico in modo nuovo, rispettosi dell'ambiente e delle comunità in cui operiamo. **www.eon.it**

eon.lecosebuonedellenergia

@EON_cosebuone

youtube.com/eonvideochannel

L'energia pensata insieme

e·on

MERENDERI MILANESI: NON SEMPRE LE CIAMBELLE RIESCONO COL BUCO

di VICTOR CIUFFA

Mostra di Milano 2015, un'Expo che, alla fin fine, pubblicizza il cibo. In Italia. Che intende, in Italia, stimolare l'appetito. Che promuove, in Italia, sushi e feijoadas accanto a nostrani cannelloni. Per la prima volta e in modo clamoroso, esibisce il cibo (a fronte di un pedaggio), e ci fa vergognare come italiani (romani, napoletani, siciliani, milanesi) facendoci passare per milioni di provinciali, come già il mondo ci considera da tempo.

Ebbene, ne diamo conferma a Milano, anche convinti e contenti di essere nel mondo ritenuti tali. Non solo nel cibo. Ciò anche a leggere i nostri maggiori giornali, sempre inneggianti paesanisticamente al fatto che, ad esempio, l'alta moda italiana è sicuramente più «alta» di quella francese la quale, invece, ebbe il merito di risorgere e risplendere appena dopo la seconda guerra mondiale.

Questa impasse avviene anche quando stiamo solo parlando di noi e tra noi, e ci vantiamo e ripetiamo, senza più meritarlo, di essere detti e conosciuti nel mondo come «Il Bel Paese» grazie a Dante Alighieri e alla sua «Divina Commedia». Più che «Bel Paese» all'Italia di oggi sarebbe più adatta un'altra definizione, lo «Smemo Paese», se è vero che non sappiamo più chi e perché siamo ritenuti così bravi, e che dimentichiamo i veri meriti nascosti ma non quelli costituiti da premi, titoli sportivi, coppe varie, campionati mondiali o internazionali. I quali suscitano l'attenzione e la passione delle masse intese come masse odierne. Inutile dire di quali masse si parla.

Quante sono le attività culturali, industriali, artigianali nelle quali gli italiani eccellono? Molti ricordano subito quali supremi esempi le Olimpiadi di Roma nel 1960 con i loro campioni Livio Berruti, l'eritreo Abebe Bikila, Tiberio Mitri, i titoli dei Premi internazionali, perfino il Festival della canzone di Sanremo. E tante altre iniziative che sono nate oggi appositamente, per la Mostra di Milano. Ad esempio la pubblicazione «A tavola» sul tema oggetto della mostra di Milano sul cibo, ideata e organizzata da un vivace e intraprendente drappello di politici di livello regionale e nazionale.

Paesani non solo nell'alta moda, settore in cui almeno due volte l'anno in gennaio e in luglio a Roma, in qualche altro mese a Milano e in numerose manifestazioni, si inneggia sempre e ancora al primato nazionale o internazionale ottenuto da altri settori ideativi, creativi, produttivi. Nel mondo economico-produttivo occorre dare sempre una dimostrazione del possesso di certa vitalità, soprattutto nei tempi di una crisi economica prolungata come l'attuale: come nell'alta moda anche il pret-à-porter, i profumi, l'abbigliamento, l'automobilismo, la gioielleria, l'oreficeria ecc., tutti i settori necessitano di un'idea-spalla. Questo per gli italiani non era difficile, soprattutto per i meridionali emigrati subito dopo la guerra nel Nord, a Milano. In Italia perfino l'ultimo Papa impara a salvare dalla crisi il Vaticano. Ma specialmente a Milano c'è bisogno del lancio.

Ecco in quattro e quattro otto sorgere una mostra, non difficile anche perché le categorie sono interessate a un supplemento produttivo alimentare, che comporta anche servizi e lavoro sia pure di basso livello, ma incentivato da qualcuno: oggi si è indiscriminatamente incentivati a spendere e far spendere soldi, purché avvenga la spesa. Lo dimostra, appunto, anche la scelta di realizzare questa mostra milanese sul cibo, il tema più facile da tentare. Soprattutto e specialmente per l'estrema facilità e possibilità di cadere in quel solito difetto nostrano: l'autoesaltazione delle eccellenze italiane, se di eccellenze si tratta sempre. Di eccellere ce ne convinciamo e continuiamo a ripeterlo al punto da renderlo credibile. In effetti non è tanto male compiere il miracolo di indurre tutti gli italiani a pensare di essere ancora i migliori artigiani del mondo.

La stampa e i mezzi di comunicazione di ogni tipo si sono letteralmente scatenati nella campagna di sostegno della Mostra alimentare di Milano pubblicizzando in ogni modo l'iniziativa e invogliando le masse ad intervenire, quanto meno a visitare l'Expo a Milano e a fare qualche appetitoso spuntino. Produttori, organizzatori, commercianti, industriali, somministratori, piccoli e medi operatori, grandi merenderi nostrani: che volevano fare? Sviluppare il «business del food». Sforzo superfluo ed inutile, perché non si è mai dovuto assistere in Italia e nel mondo a sforzi per incrementare l'appetito.

Siamo già i primi nel mondo, e non solo nei consumi dei cibi, ma tra chi li produce, chi li importa o li esporta, chi li trasforma, chi li distribuisce e chi li somministra: e così le persone interessate a partecipare ad una gigantesca iniziativa sul cibo non potevano non riportare un successo clamoroso. Hanno pensato di farci credere nei vini, nell'eleganza, nella moda. Di essere i primi in tutto, in tutti i campi, come ad esempio nell'automobilismo: pensare, disegnare, ideare, far correre le auto sportive. Non abbiamo infatti solo la Ferrari ma la Maserati, l'Alfa Romeo, le tantissime Fiat.

Le iniziative sono state tante, ma non ha avuto un vero successo questa rinvigorita efficienza ed efficacia dei supermercati, comunque a danno dei prodotti genuini dell'antico orto, offrendo prodotti per masse incolte dalla bocca buona, disposte ad acquistare tutto quello che si offre da mangiare, come in certi allevamenti. Quale allora il progresso compiuto con l'Expo di Milano grazie alle disponibilità trovate e al potere finanziario ed organizzativo mosso? Non risolvendo i problemi dei più affamati, resta una vetrina come quella dell'alta moda, della quale solo certuni possono acquistare l'abito. ■

ANNA MARIA CIUFFA
Amministratore unico
Direttore editoriale

VICTOR CIUFFA
Editore
Direttore responsabile

Vice Direttore
Romina Ciuffa

Direttore Marketing
Giosetta Ciuffa

Direttore R.E. e Comunicazione
Paola Nardella

Direzione e redazione,
amministrazione e pubblicità:
Roma: Via Rasella 139, 00187
Tel. (06) 482.11.50 - 482.11.52
Telefax (06) 485.964
e-mail: specchioeconomico@iol.it
http://www.specchioeconomico.com
http://www.victorciuffa.com

HANNO SCRITTO PER SPECCHIO ECONOMICO

- *Giancarlo Armati*
- *Ernesto Auci*
- *Giorgio Benvenuto*
- *Ettore Bernabei*
- *Giorgio Bernini*
- *Pier Luigi Bersani*
- *Leonzio Borea*
- *Luca Borgomeo*
- *Luciano Caglioti*
- *Umberto Cairo*
- *Gildo Campesato*
- *Fausto Capalbo*
- *Sergio M. Carbone*
- *Salvatore Cardinale*
- *Nazzareno Cardinali*
- *Elio Catania*
- *Marcello Clarich*
- *Claudio Claudiani*
- *Cesare Cursi*
- *Massimo D'Alema*
- *Sergio D'Antoni*
- *Dario De Marchi*
- *Cesare De Piccoli*
- *Maurizio de Tilla*
- *Antonio Di Pietro*
- *Massimiliano Dona*
- *Piero Fassino*
- *Cosimo Maria Ferri*
- *Silvio Garattini*
- *Lucio Ghia*
- *Pier F. Guarguaglini*
- *Pietro Larizza*
- *Luigi Locatelli*
- *Alessandro Luciano*
- *Antonio Marini*
- *Antonio Martusciello*
- *Antonio Marzano*
- *Giulio Mazzocchi*
- *Luigi Mazzella*
- *Alberto Mazzuca*
- *Vittorio Mele*
- *Andrea Monorchio*
- *Mario Morcone*
- *Biagio Calderano*
- *Nerio Nesi*
- *Michele Nones*
- *Ubaldo Pacella*
- *Giancarlo Pagliarini*
- *Claudio Petruccioli*
- *Nicoletta Picchio*
- *Fabio Picciolini*
- *Serena Purarelli*
- *Pierfilippo Roggero*
- *Stefano Saletti*
- *Carlo Salvatori*
- *Enrico Santoro*
- *Angelo Sanza*
- *Enzo Savarese*
- *Luigi Scimìa*
- *Luigi Tivelli*
- *Tiziano Treu*
- *Lanfranco Turci*
- *Adolfo Urso*
- *Domenico B.Valentini*
- *Mario Valducci*
- *Francesco Verderami*
- *Gustavo Visentini*
- *Vincenzo Vita*

5 **L'ITALIA ALLO SPECCHIO**
di Victor Ciuffa

8 **LORENZO SASSOLI DE BIANCHI: È LA PUBBLICITÀ A MISURARE L'USCITA DALLA CRISI ITALIANA**
intervista al presidente dell'UPA, Utenti Pubblicità Associati

11 **LA RANGE ROVER FESTEGGIA 45 ANNI** — l'auto del mese
nove lustri di lusso, design e innovazione

12 **MARCELLO CLARICH: LO SCOPO DELLE FONDAZIONI È LOCALE, MA QUESTO NON BASTA**
intervista al presidente della Fondazione Monte dei Paschi

16 **JOBS ACT. QUEI TASSELLI CHE MANCANO AI DECRETI APPLICATIVI**
di Tiziano Treu

18 **UNA SVOLTA NELLA POLITICA ECONOMICA E SOCIALE IN ITALIA E IN EUROPA**
di Giorgio Benvenuto

L'Europa è un grande problema; è molto diversa da quella immaginata da Monnet e da Delors. Avevamo pensato a una Germania europea, ci troviamo un'Europa tedesca. I grandi partiti europei organizzano solo iniziative generiche

21 **LUCA CALVETTI: GALA, PRODUTTORE DI EFFICIENZA E (INDIPENDENZA)**
intervista al direttore generale della società

SPECIALE DRONI

26 **VITO RIGGIO: ALL'ENAC SPETTA REGOLAMENTARE IL FUTURO**
intervista al presidente dell'Ente

28 **BENEDETTO MARASÀ: ECCO COME L'ENAC STA RIFORMULANDO IL PRIMO REGOLAMENTO**
intervista al vicedirettore generale dell'Ente

31 **MASSIMO BELLIZZI: PRONTI A CONTROLLARE L'ONDA INARRESTABILE DEI DRONI**
intervista al direttore generale dell'Enav

34 **INIZIA PER D E AFFRONTA LE TRE D DI «DIRTY», «DANGEROUS», «DULL»**
intervista a Giovanni Bardelli, presidente e a.d. dell'IDS

37 **I DRONI AVVICINANO L'UOMO AL MONDO DELL'AERONAUTICA. E ALLO SPAZIO**
intervista a Luigi Carrino, presidente del CIRA

41 **FINMECCANICA, PILOTA REMOTO UNA REALTÀ EUROPEA E GLOBALE**
la società è ancora una volta protagonista con gli Apr

42 **LA PIAGGIO AEROSPACE PRODUCE IL «P.1HH HAMMERHEAD»**
è il primo velivolo a pilotaggio remoto in Italia

SPECIALE DRONI

44 PARTE DA GROTTAGLIE LA GRANDE VIRATA ITALIANA VERSO L'EUROPA
di Pierluigi di Palma

46 LA RESPONSABILITÀ CIVILE VERSO TERZI HA UN COSTO REALE
di Benito Pagnanelli

48 VITROCISET. LO SVILUPPO DELLE TECNOLOGIE PER I DRONI È UN'OPPORTUNITÀ PER L'ITALIA
di Walter Matta

50 AEROPORTI DI PUGLIA. UN'OCCASIONE PER IL VOLO, UN'OCCASIONE PER TUTTI
intervista a Giuseppe Acierno

53 SKYROBOTIC. ANCHE SOTTO I 25 CHILI I DRONI AIUTANO MOLTO I PROFESSIONISTI
intervista a Michele Feroli

56 I VIGILI DEL FUOCO CON I DRONI POSSONO SALVARE GLI ALTRI, MA ANCHE SE STESSI
intervista a Giuseppe Romano

58 CARLO BRAVI: TUTTA L'ENASARCO DI IERI, OGGI E DOMANI
intervista al direttore generale della Fondazione

In Italia tutti parlano di dismissioni immobiliari, ma la sola grande operazione di vendita realizzata in questi anni è in effetti quella condotta dalla Fondazione Enasarco. Ora i complessi immobiliari in proprietà esclusiva sono solo 36

60 IL BRASILE NON È IL MIGLIORE DEI MONDI POSSIBILI, MA È IL MIGLIORE DEI MONDI ESISTENTI
intervista al prof. Domenico De Masi

69 LE PROFESSIONI PER L'ITALIA. AZIENDE E PROFESSIONISTI SCHIACCIATI DAL FISCO
alcune considerazioni del Movimento LPI

70 NON È VERO CHE IL GIUDICE SCEGLIE LA SOLUZIONE CHE TUTELA I PIÙ DEBOLI
di Lucio Ghia

71 ECCO COME TUTELARE I GIOVANI DALLA TELEVISIONE E DAI PERICOLI DIGITALI
di Cosimo Maria Ferri

72 DIRITTO ALLA PRIVACY E ALLA SICUREZZA NELLA LOTTA AL TERRORISMO
di Antonio Marini

74 OPALE, IL MITO BRILLA ANCORA
di Federico Geremei

78 CI SONO «COSE DA NON CREDERE», MA SI PUÒ CREDERE ANCHE IN ALTRE COSE
di Massimiliano Dona, segretario generale dell'UNC

SEGUICI SUL WEB
WWW.SPECCHIOECONOMICO.COM

SPECCHIO ECONOMICO
Mensile di economia, politica e attualità

ANNO XXXIV

7/8

LUGLIO/AGOSTO 2015

Abbonamento: annuo 60 euro
Copie arretrate: 12 euro

Conto corrente postale:
n. 25789009

Registrazione: Tribunale di Roma
numero 255 del 5 luglio 1982

Spedizione: abbonamento postale 45%
Comma 20 lettera B art. 2 - Legge n. 662
del 23/12/96 - Filiale di Roma

Tipografia: Futura Grafica
Via Anicio Paolino 21
00178 Roma

CIUFFA EDITORE

LORENZO SASSOLI DE BIANCHI: UPA, È LA PUBBLICITÀ A MISURARE L'USCITA DALLA CRISI ITALIANA

«Stiamo uscendo dalla crisi: i primi segnali vengono proprio dalla pubblicità, il 2015 è l'anno di svolta e noi intendiamo costituire il riferimento per accompagnare questa ripresa nel sistema della comunicazione. L'Upa è in buona salute, tanto che negli ultimi anni si sono associate oltre 60 imprese che l'hanno riconosciuta fondamentale per operare al meglio in uno scenario di radicali cambiamenti»

Lorenzo Sassoli de Bianchi, presidente dell'Upa

«Il mercato della comunicazione torna a crescere. A fine anno è prevista l'attesa inversione con un segno più», ribadisce il presidente di Utenti Pubblicità Associati Lorenzo Sassoli de Bianchi, in apertura dell'assemblea annuale, «e la previsione dell'Upa è che la crescita del 2015 si collocherà fra l'1 e il 2 per cento». Con questa previsione Sassoli ha aperto la sua relazione davanti a una platea di oltre 900 persone, investitori, centri media, agenzie, giornalisti a Milano, nel Teatro Strehler, il primo luglio. La seconda notizia nella relazione del presidente è stata la proposta di quotazione in borsa dell'Auditel entro il 2016. «È il risultato di un lungo processo di innovazione promosso dalla nostra Unione - ha spiegato il presidente - che ha portato all'ingresso di Sky e Discovery nel Consiglio di amministrazione della società, e alla posizione di maggioranza della componente del mercato nello stesso consiglio. Ora per l'Auditel si tratta di fare un ulteriore passo verso la trasparenza e l'indipendenza. Vogliamo fare di Auditel una casa di vetro, e cercheremo la formula migliore per tutelare gli equilibri volti all'indipendenza». Nel frattempo Auditel sta realizzando un «superpanel» costituito da 15.600 famiglie: l'Italia è il primo Paese al mondo a realizzare un tale progetto, con l'obiettivo di rispondere all'estrema frammentazione degli ascolti televisivi e al crescente bisogno di analisi molto dettagliate. A giugno 2016 il superpanel sarà integralmente operativo.

Sassoli ha anche annunciato un nuovo progetto dell'Upa nell'ambito delle sponsorizzazioni culturali, il sito www.upaperlacultura.org: «Il patrimonio artistico italiano ha bisogno di una nuova figura, l'attrattore di investimenti. Il bonus fiscale varato dal governo va in questa direzione». Sarà un portale in cui far confluire le

proposte di soprintendenze, musei, parchi archeologici, teatri. Per i temi della banda larga e della riforma Rai, su cui nelle relazioni degli anni precedenti l'Upa aveva sempre lanciato sollecitazioni e proposte, quest'anno Sassoli ha commentato: «Sembra tutto fermo, siamo al palo. L'Italia è ferma al 91esimo posto per velocità di connessione, e il 30 per cento della popolazione non è connessa»

Utenti Pubblicità Associati riunisce le imprese per affrontare e risolvere i problemi comuni in materia di pubblicità e per rappresentare gli interessi delle aziende con univocità, indipendenza e forza presso il legislatore, le agenzie di pubblicità, i mezzi, le concessionarie, i consumatori e tutti gli altri stakeholder del mercato della comunicazione commerciale. Nominato a fine aprile per il triennio 2015-2017 alla guida dell'associazione, Sassoli conferma: «Stiamo uscendo dalla crisi: i primi segnali vengono proprio dalla pubblicità. Il 2015 è l'anno di svolta e noi accompagneremo questa ripresa come istituzione di riferimento nel sistema della comunicazione. L'Upa è in buona salute, tanto che negli ultimi anni si sono associate oltre 60 imprese che l'hanno riconosciuta come il riferimento fondamentale per operare in uno scenario di radicali cambiamenti».

Domanda. Cos'è l'Upa, che tipo di aziende riunisce e cosa rappresenta?

Risposta. Costituisce il riferimento associativo delle imprese che investono in pubblicità in Italia. Ne rappresenta circa 500, che costituiscono quasi il 90 per cento degli investimenti in comunicazione nel nostro Paese. Si tratta soprattutto di aziende grandi, multinazionali italiane o estere, o medio-grandi. Negli ultimi anni abbiamo cominciato ad associare anche aziende medio-piccole che si stanno aprendo all'impiego della comunicazione pubblicitaria come strumento strategico di crescita. Rappresentiamo e difendiamo in tutte le sedi opportune i loro interessi di investitori pubblicitari, avendo come costante riferimento tre valori di base: l'innovazione, la trasparenza e la responsabilità.

D. In che modo l'Upa difende e promuove la pubblicità responsabile come veicolo d'informazione per il consumatore, concorrenza per il mercato e benessere per la società?

R. La responsabilità è uno dei valori fondanti della nostra associazione, quindi risponde a una precisa scelta di campo la nostra partecipazione attiva all'Istituto di autodisciplina pubblicitaria, che abbiamo contribuito a fondare quasi 50 anni fa. Lo stesso si può dire per il nostro ruolo istituzionale di interlocutori con le Autority preposte nel nostro ordinamento alle garanzie della comunicazione (AgCom) e della concorrenza del mercato (AgCM).

D. Dopo 7 anni di risultati negativi, il mercato pubblicitario chiuderà il 2015 in crescita del 2 per cento circa. A cosa è dovuta questa inversione di tendenza?

R. La nostra stima sulla chiusura del mercato al 2015 è fra l'1 e il 2 per cento. L'inversione di tendenza che potremo registrare a fine anno sarà dovuta a tre fattori concatenati: l'avvio della ripresa economica, il nuovo clima di fiducia fra i consumatori, la determinazione degli imprenditori a uscire dalla crisi meglio di come si era entrati nel 2008.

D. Quello della comunicazione è di nuovo un settore d'avanguardia; dopo Gutenberg e Marconi, oggi stiamo vivendo il terzo cambiamento radicale in questo campo. In che modo lo affronta la pubblicità?

R. In maniera innovativa e direi anche anticipatoria, il «digital» rappresenta già oggi circa un quarto degli investimenti pubblicitari, e la ricerca delle modalità più efficaci ed efficienti di impiego della piattaforma web a scopi pubblicitari è sempre in effervescenza, dal «search» al «social», dalle modalità di erogazione dei video, sempre più sofisticate, alle modalità di acquisto degli spazi con le piattaforme del «programmatic buying».

D. La televisione resta ancora il canale privilegiato, ma la carta stampata ha margini d'efficacia superiore rispetto al digitale. Perché la pubblicità online non è ritenuta ancora efficace come quella sui mezzi tradizionali?

R. È una questione di peculiarità del rapporto che le persone hanno con le testate che comprano abitualmente. Si tratta di un rapporto intimo, emozionale, che predispone alla lettura lenta e a un maggiore stimolo del ricordo, per non dire del fatto che è operante un circuito virtuoso fra autorevolezza delle testate e valore dei marchi pubblicizzati, e viceversa. Il mondo «digital» è un mare aperto, con poche bussole affidabili, tutto si stempera in un indistinto baluginare di contenuti, dai più alti ai più «bassi» spesso ibridati. Bisogna avere delle credenziali cognitive ben adeguate per sfruttarne tutte le potenzialità.

D. Nonostante la supremazia della tv come veicolo pubblicitario, da sessant'anni è la stessa mentre il mondo è cambiato radicalmente. Si può dire che tutto cambia a una velocità incredibile, linguaggio compreso, tran-

«L'Upa ha due asset per il futuro: realizza percorsi di formazione di alto livello manageriale per le aree del marketing e dei media al fine di coadiuvare lo sforzo di un continuo aggiornamento sull'evoluzione della comunicazione; e fa innovazione nell'audience con ricerche sui modi di misurazione»

Gli interventi di Guido Barilla, presidente della Barilla, Lucrezia Reichlin, insegnante presso l'Economics London Business School, e Dario Franceschini, ministro dei Beni e delle Attività culturali e del Turismo all'assemblea Upa 2015

ne la tv, ancora il mezzo «tradizionale più moderno»?

R. La tradizione è sempre moderna, se non perde di vista la contemporaneità. L'attualità della tv risiede oggi nelle strepitose serie televisive, che hanno superato il cinema nel rigore di sceneggiature sempre avvincenti. Come anche nell'innovazione tecnologica che ne fa un mezzo fluido capace di introdursi in ogni tipo di «device», anche in quelli in mobilità. E nel coraggio di rinunciare alla necessità di un palinsesto lineare, aprendosi alla grande sfida del «video on demand», di contenuti prettamente televisivi ma fruiti in assoluta libertà di spazio e tempo. E ciò è vissuto come «contemporaneo» dalle nuove generazioni, proprio quelle più lontane dalla tv tradizionale.

D. E invece la radio?

R. La radio è un mezzo solido, caratterizzato per target e potenzialità, e sempre ben presente per chi deve investire in pubblicità. È infatti uno dei mezzi che più velocemente sta lasciando alle spalle la crisi degli ultimi anni. Se si trovasse un accordo su come misurarla in maniera tecnologicamente avanzata e statisticamente affidabile, sarebbe ancora meglio per chi la inserisce nelle pianificazioni.

D. Non è allarmante il modo in cui alcune aziende possono impiegare internet per autopromuoversi usando in modo distorto ad esempio i social network? Come si muove l'Upa in questo ambito?

R. Credo che tutti siano liberi di affacciarsi nei social network come meglio credono, ma è un ambito a dir poco impietoso con chi sembra non stare alle regole del gioco. Ognuno può calcolare i vantaggi e i rischi connessi. L'Upa per sua natura associativa e statutaria non può dare indicazioni prescrittive, semmai delineare linee guida di contesto.

D. Come considera il modello di Rai emerso dalla riforma Renzi?

R. Da quello che si è capito, sbagliato. Per quattro motivi: non ha senso trasformare il servizio pubblico in un'altra televisione commerciale, non è di questo che il Paese ha bisogno, ci sono già ottimi «broadcaster» nazionali e internazionali in un mercato televisivo ormai aperto alla competizione; dalle nostre ricerche risulta in maniera evidente che tutti vorrebbero che il «servizio televisivo pubblico» restasse tale, perché la sua funzione è insostituibile e fondamentale per la crescita culturale, e non solo, di un Paese; il pagamento del canone sarebbe il giusto riconoscimento di questa funzione di «servizio pubblico» che potrebbe esser svolta in maniera istituzionale da uno dei canali; la governance deve tendere a un assetto più pubblico e meno politico, con una Fondazione che accolga tutte le istituzioni e le rappresentanze culturali, territoriali e politiche.

«Non ha senso trasformare il servizio pubblico in un'altra tv commerciale, ci sono già ottimi broadcaster nazionali e internazionali in un mercato aperto alla competizione; tutti vorrebbero che il servizio pubblico restasse tale. Il pagamento del canone dovrebbe essere il giusto riconoscimento della funzione pubblica svolta in maniera istituzionale da uno dei canali. Infine, la governance deve tendere a un assetto più pubblico e meno politico, con una Fondazione che accolga tutte le istituzioni e le rappresentanze culturali, territoriali e politiche»

D. Può sembrare contraddittorio, ma lei ha detto che vuole una Rai senza pubblicità e di qualità sostenuta solo dal canone; basterà solo il canone per sostenere la qualità?

R. Non la Rai senza pubblicità, bensì un canale degli attuali quattordici di cui dispone. Non vedo contraddizione nel tutelare sia lo spazio del mercato e della competizione, sia quello, assolutamente fondamentale, del «servizio pubblico» volto esclusivamente alla crescita culturale e all'unità del Paese.

D. Come evolverà e quali sono gli scenari futuri della pubblicità nell'epoca della complessità della comunicazione, dei linguaggi e delle nuove tecnologie? Cosa sta facendo l'Upa per restare al passo con i tempi?

R. È senz'altro una sfida avvincente, non solo per le aziende che investono in pubblicità ma anche per tutti gli operatori del mercato della pubblicità, agenzie, centri media, media. L'Upa da parte sua si è dotata di due «asset» fondamentali: in primo luogo realizza percorsi di formazione di alto livello manageriale per le aree del marketing e dei media al fine di coadiuvare lo sforzo di mantenersi costantemente aggiornati sull'evoluzione della complessità della comunicazione. In secondo luogo l'innovazione delle ricerche che presidiano la misurazione delle audience; Auditel sta realizzando il primo «superpanel» del mondo con 15.600 famiglie per rispondere alla frammentazione degli ascolti; Audipress e Ads si sono aperte alla misurazione delle copie replica digitali, e a breve anche ai «device» su cui sono sfogliate; AudiOutdoor sta varando una nuova ricerca in cui sarà possibile pianificare in maniera integrata, oltre alla statica, anche la dinamica (tram e bus), le metropolitane, gli aeroporti e le stazione di servizio autostradale; AudiWeb sta avviando un processo di rimodellamento della ricerca verso una misurazione 2.0 del nuovo web di cui facciamo esperienza; AudiMovie sta pensando a una ricerca che valorizzi il mezzo; e anche per la radio si sta cercando una strada di evoluzione della misurazione delle audience. ■

La sigla originale del Carosello nel 1957

Range Rover, il mito compie 45 anni

La regina dei fuoristrada festeggia 45 anni di lusso, design e innovazione

Presentata per la prima volta alla stampa nel 1970, il 17 giugno 2015 la Range Rover ha raggiunto il traguardo dei 45 anni. Poco prima, al Salone Internazionale dell'Auto di New York di marzo 2015, Land Rover ha presentato la nuova ammiraglia Range Rover, l'esclusiva SVAutobiography; e ad aprile, ha lasciato gli impianti di Solihull il seimilionesimo prodotto Land Rover, una Range Rover Vogue SE. Durante i 45 anni di un'evoluzione che l'ha resa il Suv di oggi, ha acquisito primati automobilistici mondiali: oltre al lancio di tecnologie avanzate, molte delle quali sono oggi divenute standard del settore, il modello Classic fu citato come «esemplare lavoro di design industriale» e fu il primo veicolo esposto al Louvre.

Oggi, alla quarta generazione, Range Rover è al vertice del Brand Land Rover ed abbina capacità in off-road da primato ad una gamma di motori all'avanguardia: benzina, diesel e hybrid, per un inarrivabile mix di raffinatezza, comfort e capacità. Commenta Nick Rogers, direttore dell'ingegneria della Jaguar Land Rover: «Range Rover è stato il primo SUV di lusso al mondo nel 1970 e, 45 anni dopo, è ancora avanti a tutti. Il modello di oggi è la più sofisticata ed ambita Land Rover di sempre che, al comfort senza pari, abbina la tecnologia più progredita, per un'esperienza da SUV di lusso per definizione».

La Range Rover originale del 1970 offriva maneggevolezza e guidabilità su strada insieme a capacità all-terrain senza compromessi. Con la quarta ed attuale generazione, presentata nel 2012, nasceva il primo SUV mai prodotto con scocca in alluminio, ancor più efficiente. La SVAutobiography, prodotta dalla Divisione Special Vehicle Operations di Land Rover, innalza a nuovi livelli il design: si tratta della Range Rover di serie più lussuosa e potente nella storia del veicolo. Lo scorso anno, Range Rover è diventato il primo veicolo ad essere equipaggiato con l'innovativo sistema All-Terrain Progress Control (ATPC), primato tecnologico per aumentare le capacità off-road, mantenendo un avanzamento lentissimo che consente al pilota di superare ostacoli impegnativi concentrandosi solo sullo sterzo.

RANGE ROVER E LE GENERAZIONI PRECEDENTI

La storia Range Rover inizia negli anni 60 quando Land Rover decise di cambiare radicalmente il segmento in crescita delle 4x4 per il tempo libero. Il prototipo fu messo in produzione nel 1966 e presentato in Cornovaglia nel 1970, con un grande successo di critica.

Prima generazione - Classic (1970–1994)

Il modello di prima generazione, noto come Classic e originariamente disponibile solo in versione due porte, fu commercializzato nel 1970 con un motore V8 in alluminio, trazione integrale permanente e freni a disco sulle quattro ruote. Nei seguenti 25 anni vennero introdotte molte varianti e migliorie, come la versione a quattro porte nel 1981 ed una trasmissione automatica nel 1982. Le prime versioni diesel arrivarono nel 1986 e, nel 1989, Range Rover fu la prima 4x4 a montare un ABS. Nel 1992 fu introdotto il controllo elettronico della trazione e delle sospensioni pneumatiche a controllo elettronico. Nel 1972, la vettura portò a termine la spedizione Trans-America, organizzata dall'esercito inglese, completando un percorso di 29 mila chilometri che includeva il rischioso passaggio del Darién Gap in Sud America. A questa, fece seguito nel 1974, l'epico attraversamento del deserto del Sahara: 12 mila chilometri percorsi in 100 giorni. Questa fama fu ulteriormente accresciuta dalle vittorie, in categoria 4x4, conseguite nella Maratona 1977 Londra-Sydney, di 30 mila chilometri e nella Parigi-Dakar inaugurale del 1979. Successivamente, nel 1985, la diesel «Bullet» infranse ben 27 record di velocità.

Seconda Generazione – P38a (1994–2001)

La seconda generazione Range Rover venne chiamata P38a, come lo stabilimento di Solihull dove venne progettata. Presentata nel 1994, si distinse per il caratteristico design evolutosi nella versione odierna, con l'iconico profilo, il tetto sospeso, il cofano a conchiglia, la pratica suddivisione del portellone e l'ininterrotta linea di cintura. Fra gli elementi più salienti della sua tecnologia, le sospensioni regolabili in altezza ed un nuova gamma di motorizzazioni, con un 2.5 litri diesel e versioni 3.9 e 4.6 litri del V8 benzina che garantivano notevoli incrementi prestazionali. Nel 1999 Land Rover creò la Linley Special Edition, la più lussuosa Range Rover fino ad allora prodotta: il modello, ispirato dal designer Lord Linley, venne prodotto in soli 10 esemplari da 100 mila sterline. I veicoli erano completamente neri, così come i rivestimenti interni in pelle, i tappetini in pile e le finiture Piano Black. La Linley fu una delle prime automobili dotate di navigatore GPS e televisione.

Terza generazione – L322 (2001-2012)

La terza generazione Range Rover segnò l'arrivo di ulteriori migliorie. La L322 era più spaziosa della P38a, con un interno che richiamava lo stile dei grandi yacht di lusso ed una seduta ispirata alla prima classe degli aerei. Il risultato fu l'abitacolo più lussuoso al mondo. Fra le nuove tecnologie, nel 2010 fu introdotto un pannello strumenti virtuale. Questo modello fu il primo ad offrire uno schermo di infotainment a tecnologia Dual View, che consentiva al guidatore, contemporaneamente, di seguire le indicazioni del navigatore mentre il passeggero al suo fianco guardava i programmi TV. Con il progresso tecnologico, anche la gamma motori della Range Rover di terza generazione venne ampliata. Nel 2005 venne presentato il 4.2 V8 Supercharged a benzina, nel 2006 il TDV8 diesel, seguito, tre anni più tardi, dai nuovi 5.0 litri V8 a benzina.

MARCELLO CLARICH: LO SCOPO DELLE FONDAZIONI È LOCALE, MA QUESTO NON BASTA

a cura di
ANNA MARIA
BRANCA

«La Fondazione Monte dei Paschi di Siena trae la sua origine dalla banca ma adesso si concentra sempre più nei settori della cultura, della scienza, dello sviluppo e del territorio. Le fondazioni all'inizio avevano due anime: una prevalentemente economica, e l'altra no profit»

Marcello Clarich, presidente della Fondazione Monte dei Paschi di Siena

Marcello Clarich (Casale Monferrato, 21 luglio 1957) è professore ordinario di diritto amministrativo, avvocato cassazionista, presidente della Fondazione Monte dei Paschi di Siena e dell'Accademia Musicale Chigiana di Siena. Dal 1999 è professore ordinario di Diritto Amministrativo presso il Dipartimento di Scienze Giuridiche della Luiss «Guido Carli» di Roma. Dal 2009 al 2012 ha fatto parte della Commissione istituita presso il Consiglio di Stato per la redazione del Codice del processo amministrativo. Nel 2012 è stato Componente della Commissione di Studio istituita dal Presidente della Corte dei Conti per l'elaborazione di un progetto di riforma di quest'ultima. Dal 2012 al 2014 è stato Commissario straordinario dell'Istituto per il Credito Sportivo in Amministrazione Straordinaria, nominato dalla Banca d'Italia. Collabora dal 1991 con il gruppo editoriale de Il Sole 24 Ore. Dall'11 agosto 2014 è succeduto ad Antonella Mansi alla presidenza della Fondazione Monte dei Paschi di Siena.

Domanda. Dal giorno della sua nomina, quante cose sono cambiate?

Risposta. Ho iniziato come presidente della Fondazione a metà agosto dello scorso anno; nei mesi precedenti, la Fondazione era scesa - tramite cessioni sul mercato - dal 33,5 per cento della partecipazione detenuta in Banca Mps al 31 dicembre 2013, al 2,5 per cento; in questo modo è riuscita a salvaguardare una parte del patrimonio quantificata in circa 500 milioni di euro. Il mio predecessore, Antonella Mansi, ha avuto il grande merito, riconosciuto da tutti, di aver salvato la Fondazione che, a fine 2013, era tecnicamente fallita. La precedente gestione ha salvato la Fondazione lasciandole ancora un patrimonio che non è più quello di una volta poiché è sceso da 5 miliardi a 500 milioni,

ma rimane, comunque, una cifra importante. Questa è la situazione che io ho ereditato, con ancora tante questioni da risolvere, perché l'operazione della presidenza Mansi è stata un salvataggio; noi abbiamo assunto le redini ad agosto e abbiamo subito proceduto per la messa in sicurezza del patrimonio residuo. Abbiamo operato una ricognizione delle società partecipate dalla Fondazione Mps per vedere se esse erano ancora sostenibili; da qui è emerso che non potevamo più mantenere in vita una società, la Siena Biotech, che è stata posta in liquidazione ad inizio 2015. È stata questa la prima importante decisione per la messa in sicurezza dell'Ente: la società altrimenti avrebbe continuato a chiedere un supporto finanziario alla Fondazione per svariati milioni di euro e noi non eravamo più in condizione di sostenerlo. È stata una decisione molto dolorosa e sofferta che, però, ha consentito alla Fondazione Mps di evitare un'emorragia di risorse. Alcuni dei dipendenti della società hanno trovato un nuovo impiego attraverso una collaborazione con la Fondazione Toscana Life Sciences di Siena.

D. Ma cosa ha portato a questa débacle?

R. La Fondazione è arrivata a questa situazione a seguito delle vicende legate all'acquisizione di Banca Antonveneta da parte di Banca Monte dei Paschi. La Fondazione, per sostenere finanziariamente l'operazione, si è indebitata in modo non sostenibile. Banca Monte dei Paschi acquistò Banca Antonveneta pagandola in contanti e chiedendo ai soci di immettere nuove risorse finanziarie attraverso aumenti di capitale. La Fondazione aveva assecondato simili richieste, ma indebitandosi a sua volta in modo non sostenibile. La situazione è diventata particolarmente critica e ad un certo punto le banche creditrici potevano escutere la nostra partecipazione in Banca Mps che sarebbe sostanzialmente rimasta con un valore pari allo zero. Per la definitiva messa in sicurezza dell'Ente ci siamo posti il problema di evitare ulteriori emorragie di risorse. Da qui la decisione, sottolineo, molto dolorosa di interrompere il sostegno finanziario alla nostra società strumentale che si occupava di biotecnologie e che allo stato attuale non aveva prodotto risultati commerciali sul mercato. Dopo vari studi di fattibilità abbiamo ritenuto che questa società non potesse reggere il mercato, e pertanto abbiamo preso la decisione di non avallare ulteriori richieste economiche. Un'altra importante decisione ha riguardato l'affidamento della gestione della liquidità ad un gestore esterno. E qui è cominciato un lavoro durato qualche mese per selezionare il gestore più adatto. La scelta è ricaduta sul gruppo «Quaestio», società che gestisce anche tutta la liquidità della Fondazione Cariplo, e che da diverse comparazioni ci è sembrato il gestore migliore. La nostra seconda operazione, pertanto, è stata quella di investire la liquidità per generare un reddito da erogare per i progetti che andremo a finanziare in futuro. Infine, la terza operazione ha riguardato i rapporti con la Banca Monte dei Paschi in relazione all'aumento di capitale di 3 miliardi conclusosi con successo da pochi giorni. La Fondazione doveva trovare una soluzione nel presupposto che si trattasse di un investimento positivo e conveniente sul piano finanziario. E questo è stato dimostrato dal fatto che l'aumento di capitale è stato sottoscritto per intero dal mercato e quindi noi, come Fondazione, abbiamo compiuto un'operazione di mercato, abbiamo creduto nella banca come lo hanno fatto tanti altri investitori, con l'esigenza però di non concentrare troppo la nostra partecipazione e il nostro patrimonio in un unico asset finanziario. Infatti se avessimo sottoscritto l'aumento di capitale per la nostra precedente partecipazione del 2,5 per cento, avremmo avuto un esborso di liquidità di 75 milioni e cioè del 15 per cento del patrimonio, una cifra troppo importante. Abbiamo, da un lato, venduto sul mercato prima dell'aumento di capitale l'1 per cento circa - a seguito dell'autorizzazione preventiva del Ministero dell'Economia ricevuta in tempi rapidi - e, successivamente, abbiamo aderito all'aumento di capitale per la restante quota dell'1,55 per cento: in questo modo abbiamo sottoscritto l'aumento senza ulteriori eccessivi esborsi finanziari.

D. E pensate di aumentarlo?

R. No, penso rimarremo all'1,55, anche perché la quota ci consente di essere ancora presenti nella compagine azionaria anche attraverso eventuali patti parasociali cui noi avremo la possibilità di ricoprire un qualche ruolo insieme agli altri e di essere presenti a garanzia del legame fra banca e territorio senese, co-

«Abbiamo assunto le redini ad agosto e la prima fase ha coinciso con la 'messa in sicurezza' del patrimonio residuo. Abbiamo operato una ricognizione delle società partecipate dalla Fondazione Mps per vedere se esse erano ancora sostenibili; da qui è emerso che non potevamo più mantenere in vita una società, la Siena Biotech, che è stata posta in liquidazione ad inizio 2015. È stata questa la prima importante decisione di messa in sicurezza dell'Ente che non era più in condizione di esborsi simili: una decisione molto sofferta e dolorosa che ha consentito di evitare un'emorragia di risorse. Alcuni dipendenti hanno trovato un nuovo impiego attraverso la collaborazione con la Fondazione Toscana Life Sciences»

Antonella Mansi, precedente presidente della Fondazione Monte dei Paschi di Siena

me previsto dal nostro Statuto. Uno dei possibili rischi è che con le ipotesi di aggregazioni o fusioni all'orizzonte tutte le strutture presenti a Siena potrebbero essere smantellate con inevitabili ricadute negative sull'occupazione nel territorio. Nei limiti del possibile la nostra partecipazione punta anche a cercare di guidare o di essere coinvolta in simili processi per la tutela del rapporto banca e territorio. Compito molto difficile con una partecipazione così piccola, ma il nostro sforzo sarà indirizzato verso un giusto equilibrio tra l'investimento nella Banca e la salvaguardia del rapporto con il territorio, evitando concentrazioni del nostro patrimonio su un unico asset. La quarta direttiva importante è stata la riorganizzazione della struttura interna della Fondazione in linea con la nuova mission. La Fondazione, infatti, non concederà solo elargizioni finanziarie, ma anche conoscenze professionali, know how, progettualità innovative e concentrerà le risorse su pochi ma importanti progetti attraverso il meccanismo della partnership pubblico-privato per la cogestione dei progetti. Il nuovo modello che noi vorremmo implementare prevede l'intervento di risorse solo se coinvolti nel progetto, nell'ideazione e attuazione anche tramite il nostro personale. Si tratta di un passaggio importante: da una fondazione «granting» ad una «operating».

D. E quali sono questi progetti che pensate di portare avanti?

R. I progetti sono e saranno quelli richiesti dalle istituzioni del territorio, in particolare nei settori della cultura e della musica. Un esempio su tutti l'Accademia Chigiana, da me presieduta, che è un progetto proprio della Fondazione, la quale è fortemente impegnata con risorse finanziarie. Infatti, nel 2015, la Fondazione ha sostenuto la Chigiana con un milione e 250 mila euro.

D. E cosa fa esattamente la Chigiana?

R. L'Accademia Chigiana vanta una lunga tradizione sia nella didattica con una scuola di alta formazione con corsi prevalentemente estivi tenuti da maestri internazionali e rivolti a giovani promettenti di tutto il mondo, sia nella concertistica. Dalla Chigiana sono passati tutti i grandi maestri attuali come i violinisti Salvatore Accardo, Uto Ughi, il direttore d'orchestra Zubin Mehta e molti altri. Nel 2015 ricorrono i 50 anni dalla scomparsa del conte Guido Chigi Saracini, fondatore dell'Accademia Chigiana per cui sono in programma numerose iniziative volte a commemorare un grande mecenate per Siena e per il mondo musicale. La stagione estiva 2015 è un vero e proprio festival che si svolgerà a Siena, ma anche in altri luoghi della provincia senese dove, oltre ai maestri, suoneranno anche gli allievi dell'Accademia creando, così, ricadute positive sull'indotto dell'economia del territorio.

D. Quindi lanciate anche gli artisti?

R. Il compito della Chigiana è aiutare i giovani talenti ad accrescere e perfezionare la formazione musicale attraverso lezioni e concerti con i grandi nomi del panorama musicale contemporaneo. La Chigiana sostiene la crescita professionale dei giovani artisti anche mettendo a disposizione alcune borse di studio.

D. Chi sono i maggiori sponsor?

R. Quest'anno con la modifica dello Statuto della Chigiana abbiamo aperto anche agli sponsor privati. Dopo la Fondazione Monte dei Paschi, il primo sponsor privato è il Credito Fondiario che è anche il nostro consulente finanziario; a seguire la Banca Monte dei Paschi di Siena, seppur con minori risorse rispetto al passato. Ultimamente stiamo cercando di imitare i modelli del Teatro La Scala di Milano e dell'Accademia Nazionale di Santa Cecilia di Roma. La Chigiana è tuttora impegnata in un'opera di rilancio che è partita con la nomina del nuovo direttore artistico, il Maestro Nicola Sani, che è anche sovrintendente del teatro Comunale di Bologna. È stato anche compiuto un restyling del logo e dell'immagine complessiva.

D. La Fondazione Mps è impegnata anche in altre iniziative culturali?

R. Un altro progetto che ci vede impegnati in prima linea nel settore dei beni museali e culturali, in collaborazione con il Comune di Siena, è lo studio di fattibilità tecnico-economica, insieme alla definizione di una nuova forma di governance per il Complesso del Santa Maria della Scala. Siamo però anche impegnati sul fronte della ricerca scientifica e delle biotecnologie. Abbiamo in programma d'intervenire con l'Università degli Studi di Siena, in una logica di rete, affinché il settore farmaceutico e biomedico, tradizionalmente radicato nel territorio senese, sia sostenuto anche da soggetti esterni. Insieme alla Regione Toscana siamo già presenti nella Fondazione «Toscana Life Sciences», che favorisce l'incubazione di nuove start-up in questi settori. La Fondazione Mps nel corso del 2015 ha sostenuto TLS con l'erogazione di un milione di euro. Ci concentreremo sempre di più sui risultati ottenuti, sulla redditività

«Le fondazioni hanno istituito tutte insieme la cosiddetta 'Fondazione con il Sud', un'alleanza tra le fondazioni di origine bancaria e il mondo del terzo settore e del volontariato per promuovere l'infrastrutturazione sociale del Mezzogiorno e favorire percorsi di coesione sociale per lo sviluppo. Le maggiori fondazioni sono concentrate nel Centro e Nord Italia: la Toscana ha undici fondazioni mentre in altri parti del territorio sono storicamente assenti»

Palazzo Sansedoni, sede della Fondazione Monte dei Paschi di Siena

e l'occupazione generate al fine di valutare nuove erogazioni finanziarie. Questo è il modello della nuova Fondazione.

D. Il carico fiscale è aumentato?

R. È paradossale tassare pesantemente soggetti che sostengono il settore sociale e le infrastrutture di questo Paese. La Fondazione negli anni in cui aveva più risorse, riusciva ad erogare al territorio circa 150-180 milioni di euro, quindi cifre elevatissime; mentre le future risorse per il territorio ipoteticamente non potranno superare gli 8-10 milioni l'anno. Malgrado ciò, anche con queste cifre siamo ancora una delle Fondazioni collocate in una fascia medio-alta del sistema Acri, occupando il 16esimo posto, secondo i dati Acri del 2013.

D. La prima chi è?

R. La Fondazione Cariplo.

D. Quante fondazioni esistono?

R. 85 sono quelle riunite nell'Acri, che le rappresenta. Attualmente siamo la terza fondazione in Toscana dopo Firenze e Lucca, al pari più o meno di Pisa. Ricordo sempre che molte città oggi vorrebbero avere una fondazione come la nostra. Dovremmo dimenticare quello che è stato il passato e sapere che quanto è rimasto non è poi così disprezzabile e proprio su questo va costruito il futuro della nostra Fondazione.

D. Come nasce una Fondazione?

R. Le fondazioni di origine bancaria, come la nostra, sono nate a seguito di un iter legislativo della legge Amato - Carli del 1990 la quale, per favorire la trasformazione degli istituti di credito pubblici in società per azioni separò la gestione finanziaria da quella filantropica. Nacquero così le fondazioni di origine bancaria a cui inizialmente fu conferito il 100 per cento delle azioni delle banche. Successivamente si è avviato un processo di dismissioni favorito sul piano fiscale e legislativo. L'ultimo step legislativo è rappresentato dal protocollo Mef-Acri firmato nell'aprile scorso che impone un'ulteriore separazione tra fondazione e banca. Possiamo affermare che le fondazioni traggono origine dalle banche: inizialmente avevano un'anima in prevalenza economica, mentre adesso i loro impegni sono concentrati sempre più nel settore no profit, della cultura, della ricerca e dello sviluppo del territorio.

D. E i proventi da dove vengono?

R. Principalmente dalla gestione del patrimonio. Affidando parte della nostra liquidità alla società «Quaestio», che utilizza un sistema sofisticato con buoni risultati, ci auguriamo di poter finanziare in futuro i progetti del territorio. Nei prossimi anni auspichiamo un ritorno dei dividendi della Banca.

L'Anticappella dedicata al Beato Ambrogio Sansedoni, all'interno del Palazzo Sansedoni, sede della Fondazione Monte dei Paschi di Siena

D. Quindi oggi in pratica vivete delle vostre risorse?

R. Sì. Le nostre linee programmatiche prevedono anche la funzione di fundraising, vale a dire la capacità di attrarre e rendere disponibili, a supporto dei progetti della Fondazione, risorse finanziarie alternative e complementari a quelle internamente generate.

D. Avete mai pensato di riunire tutti i presidenti delle varie fondazioni?

R. Già c'è un'associazione cui aderiscono le fondazioni bancarie: è l'Acri, presieduta da Giuseppe Guzzetti.

D. Per avere un obiettivo e un programma comune?

R. C'è l'idea di fare rete e di avviare progetti comuni. Le fondazioni hanno istituito la «Fondazione con il Sud», alleanza tra le fondazioni di origine bancaria e il mondo del terzo settore e del volontariato per promuovere l'infrastrutturazione sociale del Mezzogiorno, e favorire percorsi di coesione sociale per lo sviluppo. La Toscana ha 11 fondazioni, in altre parti del territorio italiano sono storicamente assenti come ad esempio il Sud dove non ci sono più due grandi istituzioni bancarie quali il Banco di Napoli e il Banco di Sicilia.

D. Potreste aprire la Fondazione nel Sud?

R. La mission delle fondazioni è strettamente legata al territorio di riferimento. Questo non esclude la possibilità di fare rete per progetti di comune interesse. Con l'istituzione della «Fondazione con il Sud» si è riconosciuta l'esigenza di riequilibrare una situazione sbilanciata.

D. E nel campo sociale avete pensato di fare beneficenza, supportare ospedali, immigrati e attività varie?

R. Nel 2015 abbiamo sospeso tutte le attività di erogazione rivolte alla progettualità terza nell'ottica di ripartire dal 2016 con una nuova progettazione. La Deputazione Generale, organo predisposto all'indirizzo programmatico dell'Ente, sia pluriennale che annuale, in autunno comincerà la stesura delle linee strategiche per l'attività istituzionale e per definire i settori dove concentrare maggiormente le nostre attenzioni. Quindi non è da escludere che l'ambito del sociale rientri nelle priorità, ma è ancora tutto da verificare.

D. C'è qualcos'altro che vuole dire?

R. La Fondazione Mps ha organizzato lo scorso giugno un incontro pubblico, trasmesso anche via streaming, con la comunità di riferimento invitando le persone a parlare del rapporto tra la fondazione e il territorio. Si è trattato di un momento di ascolto, di confronto, che ha offerto anche spunti di riflessione e infine raccolta di idee tramite una consultazione on line che si è chiusa lo scorso 15 luglio. Nell'ottica di massima trasparenza, produrremo un resoconto delle proposte che sarà pubblicato sul nostro sito. È la prima volta che una fondazione organizza un simile evento e abbiamo potuto contare sulla presenza del segretario generale dell'Acri, Giorgio Righetti, che ha illustrato i passi salienti del protocollo Mef-Acri. L'evento è stato moderato dal giornalista de Il Sole 24 ore Gianfranco Fabi.

JOBS ACT
QUEI TASSELLI CHE MANCANO AI DECRETI APPLICATIVI

Le competenze sul lavoro ripartite tra Stato e Regioni costituiscono un punto critico del nostro ordinamento

DEL SEN. TIZIANO TREU
EX MINISTRO DEL LAVORO
E DELLA PREVIDENZA SOCIALE

I decreti applicativi del Jobs Act sono stati tutti approvati dal Consiglio dei ministri, entro i termini previsti. Questa tempestività è lodevole, perché finora non era una prassi abituale. Così ora abbiamo un quadro completo del disegno del Governo, anche se per l'approvazione degli ultimi decreti occorrerà aspettare il passaggio parlamentare. Ma è bene sottolineare subito che le varie disposizioni del Jobs Act rispondono a una logica unitaria che si ispira alle linee europee della flexicurity. Quindi vanno analizzate e valutate nel loro assieme. Le forme di flexicurity attuate in Europa presentano alcune varianti, ma hanno in comune un'idea fondamentale. I moderni mercati del lavoro richiedono a imprese e lavoro più flessibilità; questa, per essere socialmente sostenibile, deve però essere accompagnata da istituti di sicurezza in grado di sostenere i lavoratori nei momenti di inoccupazione e nel contempo di aiutarli a transitare dall'occupazione che hanno perso ad altri lavori.

Nel recente passato l'Italia ha seguito solo in parte tali indicazioni europee e ora, con molto ritardo, il Jobs Act intende darvi attuazione.

La parte più controversa della legge è quella che riguarda la flessibilità in uscita, che cambia le regole del licenziamento, emblematizzate dall'articolo 18 dello Statuto dei lavoratori. Tale modifica, dopo anni di discussioni, supera la reintegrazione come rimedio generale al licenziamento ingiustificato. La scelta è netta nel rendere marginale questo rimedio, limitandolo ai casi di licenziamento discriminatorio, nullo e ai casi dove il fatto imputato al lavoratore non esiste. In tal modo il legislatore ha voluto superare o ridurre di molto le incertezze interpretative presenti anche dopo la legge Fornero, che aveva cambiato la vecchia regola dell'articolo 18, ma lasciando ampio spazio a controversie applicative. Il Jobs Act riduce non solo la discrezionalità del giudice ma anche il ruolo dei contratti collettivi nel graduare le sanzioni applicabili alle mancanze del lavoratore escludendo la regola della proporzionalità.

> **I decreti applicativi del Jobs Act sono stati tutti approvati dal Consiglio dei ministri entro i termini previsti. Questa tempestività è lodevole perché finora non è stata una prassi abituale**

In tal modo i licenziamenti ingiustificati restano sanzionabili di regola solo con indennizzi monetari, come è nella maggior parte degli ordinamenti europei. La flessibilità in entrata è stata oggetto di diversi interventi negli anni recenti, dal 1997, quando la legge 196 ha reso legale anche nel nostro Paese il lavoro interinale, al 2003, quando la legge Biagi ha introdotto varie forme di lavoro cosiddetto atipico, a cominciare dai co.co.pro.

Il Governo Renzi ha agevolato il ricorso a una delle forme principali di accesso all'impiego - il contratto a termine - superando la necessità della «causale» giustificativa che è stata fonte di una gran mole di contenzioso; e previsto solo due limiti quantitativi; tale contratto ha la durata massima di 36 mesi e il tetto del 20 per cento dell'organico. Nello stesso tempo ha modificato la convenienza a favore del contratto a tempo indeterminato con la normativa sul contratto cd a tutele crescenti e con le forti agevolazioni previste dalla legge finanziaria del 2015 (legge 190/2014). Così sono stati introdotti nel nostro sistema due elementi che rendono competitivo il contratto a tempo indeterminato, nella nuova versione a tutele crescenti, rispetto al contratto a termine e persino all'apprendistato: la consistente riduzione di costi e la modifica della disciplina di licenziamento, con il minore rischio per il datore di lavoro di vedere reintegrato il lavoratore licenziato ingiustificatamente.

Tale cambio di convenienze dà per la prima volta un valore effettivo alla dichiarazione, presente in molti testi legislativi italiani ed europei, che definisce il contratto a tempo indeterminato come il tipo normale, o prevalente, di rapporto di lavoro. Gli equilibri fra i diversi contratti di lavoro sono stati ulteriormente cambiati col decreto cosiddetto sul riordino dei tipi. Il decreto opera una limitata semplificazione di questi tipi, intervenendo solo su quelli marginali, come l'associazione in partecipazione e il job sharing. Il lavoro intermittente è confermato e l'ambito del lavoro accessorio viene ampliato, avvicinandolo ai mini jobs dell'ordinamento tedesco. Sono due tipi contrattuali utili a rispondere a specifiche domande di lavoro e che possono fare buona prova se correttamente controllati, anche usando strumenti di tracciabilità elettronica per evitare abusi.

L'innovazione più importante riguarda le collaborazioni. Il decreto non si limita a superare il contratto a progetto, ma ridefinisce il confine fra le collaborazioni e il lavoro subordinato. Il decreto allarga l'ambito della disciplina di questo, prevedendo che «la disciplina del rapporto di lavoro subordinato si applichi anche in rapporti che si concretino in prestazioni di lavoro esclusivamente personali, continuative, di contenuto ripetitivo e le cui modalità di esecuzione siano organizzate dal committente anche con riferimento ai tempi e al luogo di lavoro».

Al tradizionale criterio dell'etero-direzione si sostituisce quello, più attuale, della etero-organizzazione. Combinando l'allargamento della fattispecie con le convenienze economiche e normative del contratto di lavoro a tutele crescenti, il legislatore ha perseguito l'obiettivo di attrarre in questo contratto gran parte delle collaborazioni a progetto, quelle rivelatesi di dubbia natura autonoma. I primi dati indicano che il numero delle varie collaborazioni si è progressivamente ridotto: secondo le stime di M. Leonardi sono almeno 200 mila in meno

rispetto al 2011. Analogamente si rileva un incremento dei contratti a tempo indeterminato rispetto a quelli a termine. Nei primi quattro mesi del 2015 le assunzioni a tempo indeterminato sono state 665.962 mentre nello stesso periodo del 2014 erano 474.341. Le collaborazioni nei primi quattro mesi del 2015 si sono ridotte a 196.602 mentre nello stesso periodo del 2014 erano 224.807.

Semmai va segnalato un elemento critico: cioè che il superamento dei contratti a progetto previsto dalla nuova normativa evidenzia un vuoto di disciplina per quelle collaborazioni che non confluiscono nel lavoro subordinato; il che accresce l'urgenza di tutelarle con una normativa specifica. In realtà è l'intera area delle collaborazioni che va riconfigurata e riregolata per tenere conto delle profonde trasformazioni intervenute nei lavori subordinati e autonomi dai lontani anni dell'art. 409 c.p.c., che rendono del tutto inadeguata tale norma e le indicazioni interpretative della giurisprudenza in proposito.

È prevedibile che il criterio adottato per identificare l'ambito applicativo delle disciplina del lavoro subordinato solleverà rinnovate controversie applicative sui criteri individuatori del tipo e, quindi, sulla portata dell'allargamento dell'area del lavoro dipendente. Anche per ridurre i margini di incertezza qualificatoria, la versione finale della norma ha opportunamente previsto che le parti chiedano alle Commissioni di cui all'articolo 76 del decreto 276/2003 la certificazione dell'assenza dei requisiti che possono attrarre le collaborazioni nell'area del lavoro subordinato, in particolare di quelli che individuano l'etero organizzazione. Tale previsione può fornire alla certificazione un'ulteriore occasione per esercitare la sua funzione di accertamento qualificatorio in questa materia, offrendo alle parti una sia pur relativa certezza. La tenuta di questa funzione dipenderà dal rigore e dall'autorevolezza dei certificatori, che ci auguriamo siano sempre più presenti.

Sono state invece confermate nel decreto finale, le eccezioni alla normativa generale, già previste nella prima versione; in particolare le collaborazioni prestate nell'esercizio di prestazioni intellettuali per le quali è necessaria l'iscrizione in appositi albi; l'attività svolta nell'esercizio della loro funzione dai componenti di organi di amministrazione e controllo delle società e dei partecipanti a collegi e commissioni (categoria quest'ultima indicata alquanto genericamente); le prestazioni rese istituzionalmente a favore di associazioni sportive dilettantistiche. Quanto al potere riconosciuto alla contrattazione collettiva di definire la fattispecie e la relativa disciplina si è opportunamente precisato che tale potere spetta ai contratti nazionali di categoria e non ai contratti di livello confederale, come si era impropriamente indicato nella prima versione (le confederazioni non esercitano normalmente poteri contrattuali).

La norma ha l'obiettivo di fare salve collaborazioni già regolate dalla contrattazione collettiva, sottraendole così all'attrazione del nuovo ambito allargato di applicazione della disciplina del lavoro subordinato. Ma non esclude che la stessa contrattazione possa individuare tipi di collaborazioni da ricondurre invece all'area del lavoro subordinato, come finora è avvenuto (ad esempio per gli addetti ai call centers), anche a prezzo di rinunce nei trattamenti economici.Una norma importante introdotta nel corso dei lavori ha riguardato la cosiddetta flessibilità funzionale, riguardante la possibilità di gestire con maggiori margini di libertà le posizioni di lavoro, in particolare le mansioni nel corso del rapporto.

Misure simili di flessibilità funzionale sono state adottate in vari Paesi, a cominciare dalla Germania, perché ritenute in grado di aumentare la capacità delle imprese di rispondere agli shock esterni, variando l'impiego del personale invece che ricorrendo all'uso di contratti a termine e/o alla riduzione del personale.

La particolarità del nostro caso è che il legislatore per promuovere la mobilità organizzativa, ha dovuto superare i rigidi limiti posti allo jus variandi del datore di lavoro dallo storico articolo 2013 del Codice civile, ampliando la possibilità di modifica delle mansioni del lavoratore e della sua retribuzione. Nel nostro sistema permangono invece ancora rigidità nei regimi degli orari anche se il Jobs Act ha reso più facili variazioni dei tempi nel caso di part time.

Il secondo versante della flexicurity, quello riguardante gli istituti di sicurezza, è sempre stato debole nel nostro ordinamento, sia perché gli ammortizzatori sociali hanno a lungo escluso dalla protezione intere categorie di lavoratori, prevedendo invece tutele prolungate nel tempo per altri casi (le CIGS pluriennali e quelle in deroga e le indennità di mobilità), sia perché le politiche attive del lavoro, in particolare i servizi di placement, sono sempre stati carenti.

Il Jobs Act riequilibria il sistema degli ammortizzatori estendendo in direzione universalistica la indennità di disoccupazione (NASPI) e riducendone entro tempi definiti la tutela delle CIG, oltre che ridimensionarne i costi (per chi non la usa effettivamente).

È previsto un rafforzamento dei servizi all'impiego con l'istituzione dell'Agenzia nazionale del Lavoro competente per il coordinamento del sistema e per la definizione degli standard di servizio da rispettare. Un punto critico del nostro ordinamento deriva dal fatto che le competenze del lavoro sono ancora ripartite fra Stato e Regioni; il che ha contribuito a indebolire la funzionalità e l'omogeneità delle politiche attive del lavoro. La versione attuale dell'Agenzia nasce con poteri limitati da questa concorrenza di competenze, che peraltro la riforma costituzionale si propone di superare ricentralizzando nello Stato tutti i poteri in materia.

Resta da vedere cosa l'Agenzia potrà fare in attesa di assumere pieni poteri gestionali all'indomani della riforma costituzionale. Questo è ancora un tassello mancante della riforma del mercato del lavoro attuata dal Jobs Act. È un tassello da riempire al più presto perché politiche del lavoro efficienti sono essenziali per bilanciare gli interventi passivi degli ammortizzatori, contenerne i costi e compensare la tutela del singolo posto di lavoro, in sé esposta a precarietà, con sostegni dinamici sul mercato che aiutino chi perde il lavoro a trovarne un altro.

Resta da vedere cosa l'Agenzia potrà fare in attesa di assumere pieni poteri gestionali all'indomani della riforma costituzionale. Questo è ancora un tassello mancante della riforma del mercato del lavoro attuata dal Jobs Act. È un tassello da riempire al più presto perché politiche del lavoro efficienti sono essenziali per bilanciare gli interventi passivi degli ammortizzatori, contenerne i costi e compensare la tutela del singolo posto di lavoro, in sé esposta a precarietà, con sostegni dinamici sul mercato che aiutino chi perde il lavoro a trovarne un altro

RIFORMISMO

UNA SVOLTA NELLA POLITICA ECONOMICA E SOCIALE, IN ITALIA ED EUROPA

Il futuro non è più quello di una volta

DI GIORGIO BENVENUTO
PRESIDENTE DELLA FONDAZIONE BRUNO BUOZZI

Il futuro non è più quello di una volta. In «Giù la testa», un film girato da Sergio Leone, ricorda in un saggio il professor Umberto Romagnoli, uno dei protagonisti dice: «Dove c'è rivoluzione c'è confusione e dove c'è confusione, uno che sa quello che vuole ha tutto da guadagnare». Ennio Flaiano sostiene che essere pessimisti circa le cose del mondo e la vita in generale è un pleonasmo, ossia è anticipare quello che accadrà. Roberto Gervaso aggiunge: «Se il bicchiere è mezzo vuoto o mezzo pieno, io lo vedo non solo tutto vuoto, ma anche in frantumi. Non ho mai dubitato che il pessimista sia un ottimista bene informato, che sa come andranno le cose».

Luca Ricolfi, in un discusso e tormentato articolo di fondo su Il Sole 24 Ore, ha recentemente ammesso che il Governo Renzi non ha più la maggioranza nel Paese, come si è potuto constatare nelle recenti elezioni amministrative. I sondaggi confermano la caduta dei consensi al Governo. Ricolfi individua i motivi di questa tendenza in due forze, una di matrice esterna, l'altra di matrice interna. Il primo fattore di crisi è il cambiamento del clima politico in Europa, con il rafforzamento dei partiti antieuropei, anti euro, anti austerity, anti immigrati.

Il secondo fattore di crisi è - scrive Ricolfi - il ritorno in grande stile del movimento anti casta, alimentato dalla catena di scandali e inchieste che, ancora una volta, colpiscono la politica italiana, coinvolgendo, soprattutto a livello di autonomie locali, il Pd. Tutto vero. Ma c'è di più: l'economia non va. Il Paese non si riprende. I dati sono impietosi. Raccontano un'altra storia, diversa dalle innumerevoli e spesso stucchevoli chiacchiere che inondano i media per propagandare i risultati dell'azione di Governo con discorsi alati, affermazioni roboanti, bellicosi propositi. Si parla tanto di un cerchio magico attorno al Premier, in realtà andrebbe definito un «cerchio tragico».

Il debito pubblico continua inesorabilmente a crescere, sia in assoluto sia in rapporto al prodotto interno lordo. I conti delle amministrazioni pubbliche non registrano alcun miglioramento. La spending review è lettera morta, al massimo è argomento di libri di successo come quello dell'ex Commissario Carlo Cottarelli. La produzione industriale è fluttuante con millimetrici stop and go. Lo spread dei titoli pubblici italiani è in aumento dall'inizio del 2015. I tempi di pagamento della Pubblica Amministrazione continuano a restare molto al di sopra dei trenta giorni.

Le specificità negative della crisi sono, nella zona euro, peggiori in Italia. Dal 2007 al 2014 secondo l'ultimo rapporto sullo stato sociale del professor Roberto Pizzuti, il prodotto interno che è rimasto sostanzialmente fermo in Europa, è diminuito in Italia di circa 9 punti; il tasso di disoccupazione è aumentato di 7 punti rispetto al 3,7 della media della zona euro; la produzione industriale si è ridotta di un quarto, tornando ai valori di quasi 30 anni fa. Gli indicatori della disuguaglianza sono peggiorati nella media europea; la riduzione della quota dei salari sul Pil è stata maggiore che nella media dell'Ue (-4,9 per cento contro il -3,0 per cento dal 1991 al 2013); il divario negativo della spesa sociale procapite è aumentato rispetto alla media europea.

C'è un decadimento della struttura produttiva. Basta pensare che a metà degli anni 90 il Pil procapite italiano era superiore a quello medio dei Paesi che poi sarebbero entrati nell'area Euro. Il sorpasso è avvenuto nel 1997. Il divario è cresciuto progressivamente e nel 2014 il dato medio europeo ha superato quello europeo del 15,6 per cento.

L'Europa è un grande problema. È molto diversa da quella immaginata e costruita da Monnet e da Delors. Avevamo pensato ad una Germania europea, ci troviamo un'Europa tedesca. I grandi partiti europei (quello socialista e quello popolare) non hanno nessuna incidenza. Organizzano solo iniziative generiche. Sono attivi nel turismo sociale e politico. Gli esponenti di maggior rilievo si sentono patrioti del proprio Paese e dei propri interessi. Le vicende della Grecia sono un test preciso. La Germania propone e dispone.

Viene da pensare, come ricordava Leonardo Sciascia nell'Affaire Moro, a quell'episodio della rivoluzione messicana che Martin Luis Guzman racconta nel suo libro «L'aquila e il serpente». Si tratta del generale rivoluzionario che, entrando da vincitore in un Paese, convoca cinque o sei notabili e a ciascuno impone di versare una data somma: tante migliaia di pesos al primo, tempo tre ore; il doppio al secondo a quattro ore; e così via aumentando per ognuno la somma e dilazionando il tempo: e pena l'impiccagione. Allo scadere delle tre ore il primo che si dichiara disperatamente povero, viene impiccato; ma tutti gli altri, anche prima che scada il termine a ciascuno assegnato, consegnano i pesos. Soddisfatto il generale vanta all'aiutante la bontà del sistema. «Ma il primo non ha pagato», osserva l'aiutante. Ed il generale: «Ma non aveva di che pagare, lo sapevo bene: appunto per questo mi serviva».

Ogni riferimento per le vicende di Grexit alla Merkel non è casuale ma sostanziale. Le tasse e la spesa pubblica devono scendere. Ma purtroppo avviene il contrario. Il sistema fiscale è in crisi. La riforma fiscale non riesce a decollare. Va avanti a passo di lumaca. Anzi si muove come i gamberi. La Pubblica Amministrazione nei rapporti con i cittadini si presenta con il volto della disorganizzazione e dell'arroganza. L'aumento delle tasse è inarrestabile a livello locale. Comuni e Regioni gareggiano tra di loro per aumentare le addizionali per coprire sprechi, malagestione e corruzione.

La semplificazione è una beffa, basta pensare alla farsa del nuovo 730 precompilato. La riforma del Catasto porta in molti casi al raddoppio delle tasse sulla casa, ai limiti dell'esproprio; il riordino dei giochi è condizionato dall'arroganza dei gestori e dei concessionari dietro la quale si mimetizzano e si nascondono forme pericolose di criminalità; l'amministrazione finanziaria è paralizzata nelle sue funzioni dalla sentenza della Corte costituzionale che ha annullato le funzioni della stragrande maggioranza dei dirigenti; la capacità di accertamento e di riscossione delle tasse e delle imposte è precipitata. Incombono minacciosi all'orizzonte i previsti tagli lineari alle deduzioni e alle detrazioni, l'aumento dell'IVA, l'aumento delle accise.

I dati del Jobs Act sono ancora indecifrabili. A maggio è rallentato l'aumento dei contratti a tempo indetermi-

nato: hanno prevalso le trasformazioni. Dei 178 mila nuovi contratti, solo 31 mila sono fissi. Le attivazioni in particolare dei nuovi contratti a tempo indeterminato, sono solo 1.610 in più delle cessazioni. Siamo molto lontani dal recupero di quel milione di posti di lavoro distrutti in questi anni.

La disoccupazione stabile a maggio al 12,4 per cento, «dopo la crescita registrata a febbraio e a marzo e il calo di aprile». Lo comunica l'Istat. Il numero di disoccupati rimane sostanzialmente invariato su base mensile a 3 milioni 157 mila. «Nei dodici mesi il numero di disoccupati è diminuito dell'1,8 per cento (-59 mila) e il tasso di disoccupazione di 0,2 punti percentuali». A maggio, rileva l'Istat, dopo l'aumento del mese di aprile (+0,6 per cento), gli occupati diminuiscono dello 0,3 per cento (-63 mila) rispetto al mese precedente. Cala al 41,5 per cento il tasso di disoccupazione giovanile. L'Istat evidenza una diminuzione di 0,1 punti percentuali rispetto al mese precedente. Ci sono 20 mila ragazzi in meno in cerca di lavoro. Anche per le donne il tasso di disoccupazione è in discesa al 12,7 per cento (0,2 punti in meno da aprile).

Il calo dell'occupazione di maggio coinvolge anche i più giovani: gli occupati 15-24enni diminuiscono del 2,8 per cento rispetto ad aprile (-26 mila). Il tasso di occupazione giovanile, pari al 15,0 per cento, diminuisce di 0,4 punti percentuali rispetto al mese precedente. Il numero di giovani disoccupati diminuisce su base mensile (-20 mila, pari a -3,1 per cento). L'incidenza dei giovani disoccupati tra 15 e 24 anni sul totale dei giovani della stessa classe di età è al 10,6 per cento (cioè poco più di un giovane su 10 è disoccupato), con una diminuzione nell'ultimo mese di 0,3 punti percentuali. Il tasso di disoccupazione dei 15-24enni, cioè la quota di giovani disoccupati sul totale di quelli attivi (occupati e disoccupati) è pari al 41,5 per cento, in calo di 0,1 punti percentuali rispetto al mese precedente.

I dati del mercato del lavoro sono stati pubblicati dall'Istat anche per l'Eurozona, dove il tasso di disoccupazione si è attestato all'11,1 per cento a maggio, stabile rispetto ad aprile e in calo rispetto all'11,6 per cento di maggio 2014. L'Eurostat segnala che è il più basso registrato nella zona euro dal marzo 2012. Anche il tasso di disoccupazione dell'Unione a 28 è risultato stabile a maggio al 9,6 per cento rispetto ad aprile 2015, in calo dal 10,3 per cento di maggio 2014 (tasso più basso dal luglio 2011).

Gli ultimi provvedimenti del Jobs Act, ad eccezione di alcune limitate aperture sociali sui congedi parentali, sono deludenti e contraddittori. Si muovono in una logica punitiva nei confronti dei lavoratori e di mortificazione della loro professionalità. Come si può pretendere maggiore impegno e maggiore qualità nel lavoro se rimane la logica della precarietà, del demansionamento, del controllo del lavoro, della discrezionalità nei rapporti di lavoro.

L'Europa è un grande problema. È molto diversa da quella immaginata e costruita da Monnet e da Delors. Avevamo pensato ad una Germania europea, ci troviamo un'Europa tedesca. I grandi partiti europei (quello socialista e quello popolare) non hanno nessuna incidenza. Organizzano iniziative generiche. Sono attivi nel turismo sociale e politico. Gli esponenti di maggior rilievo si sentono patrioti del proprio Paese e dei propri interessi. Le vicende della Grecia sono un test preciso. La Germania propone e dispone

Cambia la disciplina delle mansioni contenuta nell'articolo 2103 del codice civile, la cui attuale riformulazione risale allo Statuto dei lavoratori. Si punta su una maggiore flessibilità organizzativa, ampliando l'ambito entro cui il datore di lavoro può unilateralmente modificare le mansioni del lavoratore. In particolare, in caso di «modifica degli assetti organizzativi aziendali» che incide sulla posizione del lavoratore, il datore, unilateralmente, potrà assegnare al dipendente mansioni riconducibili al livello di inquadramento contrattuale immediatamente inferiore, fermi restando il livello stesso e il relativo trattamento economico, con la sola eccezione delle voci retributive legate a particolari modalità della precedente prestazione che non sono più presenti nella nuova mansione (ad esempio, il lavoro notturno e le trasferte).

Altra novità è che ulteriori ipotesi di assegnazione di mansioni inferiori possono essere previste dai contratti collettivi, stipulati quindi anche a livello aziendale o territoriale con le Rsa o le Rsu.

Si chiarisce anche la disciplina delle mansioni superiori: oggi in caso di assegnazione di fatto di mansioni superiori, il lavoratore acquisisce il livello superiore dopo tre mesi; d'ora in avanti il termine sarà quello fissato dai contratti collettivi o, in mancanza, sarà di sei mesi. Per i contratti a tempo determinato il superamento del limite del 20 per cento di utilizzo comporterà ora solo una sanzione amministrativa e non più una multa (come previsto dal testo originario); in sostanza invece di finire nelle tasche del dipendente, la somma andrà all'Erario per potenziare i servizi per l'occupazione. Il limite del 20 per cento sarà derogabile con i «contratti collettivi».

Irragionevoli sono le misure che, violando la privacy, permettono un controllo unilaterale e discrezionale dell'uso delle nuove tecnologie (iPad, computer, Iphon ecc.). Umilianti, infine, le misure che rivedono in peggio il collocamento degli invalidi e dei disabili. Lo Statuto ha 45 anni, li dimostra, il lavoro è cambiato, è ragionevole aggiornarlo, integrarlo, modificarlo. Bisogna però evitare di essere prigionieri di un sillogismo.

Umberto Romagnoli l'ha lucidamente esplicitato. «Premessa maggiore: lo Statuto chiuse un ciclo di lotte operaie di cui la storiografia parla come del secondo biennio rosso. Premessa minore: Il referente dello Statuto era la fabbrica fordista. Ergo, lo Statuto è un ferrovecchio. Il sillogismo è falso e la deduzione è che se ne ricava una sciocchezza, perché lo Statuto non ha mai legato la propria vitalità ad un modo di produrre storicamente determinato. Si riconnette invece a valori di carattere permanente e universale la cui vulnerabilità al contatto con le ragioni dell'impresa era simboleggiata dal fordismo, ma che vanno protetti indipendentemente dal variare nel tempo e nello spazio del modello dominante di produzione e organizzazione del lavoro. Pertanto la ragione vera della richiesta di rottamare lo Statuto bisogna cercarla altrove ed è questa: perduta la rappresentanza politica, il lavoro dispone soltanto di una rappresentanza rissosa e più debole di prima».

È un momento grave. L'alternativa non è la marea populista che monta in Italia contro l'Europa e contro gli immigrati. Il Governo deve passare ad una fase nuova. Dalla rottamazione alla ricostruzione. Non può continuare sulla strada solitaria delle riforme improvvisate e imposte senza nemmeno spiegarne i contenuti e senza valutare gli impatti sociali. Deve riaprire un dialogo con il Paese. Deve sollecitare, anzi pretendere, il confronto con i corpi intermedi. Non si tratta di riesumare la concertazione, nessuno

vuole che il Paese sprofondi nel pantano dell'inconcludenza e della paralisi. Occorre, invece, definire un piano preciso per il rilancio del Sistema Italia, per riprendere la via dello sviluppo e per reagire al declino degli obiettivi sociali nelle strategie comunitarie.

È molto caustico Ricolfi con il suo invito al Governo di far sapere quale è la rotta della ripresa e dello sviluppo, e come va raddrizzata una nave che imbarca sempre più acqua: «Sul transatlantico Italia, ufficiali che rubano e passeggeri senza documenti sono senz'altro problemi seri, che devono essere affrontati senza girarci attorno. La vera emergenza è però laggiù, sotto coperta, dove continua ad entrare acqua e i motori non si decidono a ripartire».

In altri momenti nella storia del Paese hanno funzionato meccanismi e forme di dialogo sociale basate sullo scambio e sulla coerenza agli obiettivi. È avvenuto in tempi relativamente recenti, con l'accordo Scotti nel 1983, con l'accordo di San Valentino nel 1985, con l'accordo sulla politica dei redditi del 1993, con l'accordo Dini sulle pensioni del 1995. Va archiviata la politica dei fatti compiuti con continui decreti legge e con ripetuti voti di fiducia che espropriano il Parlamento dalle sue funzioni. Si verifica un incredibile paradosso: l'opposizione ormai la fa la Corte costituzionale (sblocco dei contratti, rivalutazione delle pensioni, annullamento degli incarichi dirigenziali, ecc.), la fanno gli organi della giustizia amministrativa, la fanno i singoli giudici (eclatante il sequestro del Cantiere di Monfalcone, come a suo tempo quello dell'Ilva).

È un'anomalia: il Governo deve riconoscere il ruolo delle forze economiche e sociali e delle professioni. Continuare ad ignorarle, anzi a provocarle, è poco saggio. È una spinta alla protesta e alla contestazione. L'Italia ha bisogno di forze e istituzioni che dialoghino, si confrontino, pratichino la solidarietà e la coesione. Un segnale viene dalle organizzazioni sindacali che stanno riprendendo tra di loro un confronto unitario capace di indicare nuove proposte adeguate ad un mondo profondamente mutato, spesso subordinato agli obiettivi del mercato e della finanza. Un segnale che va colto.

Carlo Cipolla, nel suo libretto «Le leggi fondamentali della stupidità umana», individua quattro categorie di persone: gli intelligenti, gli sprovveduti, gli stupidi e i banditi. Gli intelligenti fanno il proprio vantaggio e quello degli altri; gli sprovveduti danneggiano se stessi e avvantaggiano gli altri; gli stupidi danneggiano gli altri e se stessi; i banditi danneggiano gli altri per trarne vantaggio. Lo stupido è persino più pericoloso, socialmente, del bandito». Un invito, dopo tanti disastri in Italia, soprattutto con i Governi tecnici, a tornare a governare il Paese con intelligenza. ■

BALDI (CARNI)

50 ANNI NEL SEGNO DELLA CRESCITA

La Baldi, azienda operante nel settore alimentare delle carni per la ristorazione, ha festeggiato i cinquant'anni con significativi risultati; infatti ha chiuso il 2014 con 26 milioni di euro di fatturato con un incremento del 20 per cento rispetto all'anno precedente, con un picco di crescita nella vendita degli hamburger che fa registrare un 77 per cento. Non a caso la Mos Food, catena giapponese di fast food di qualità, ha scelto Baldi per gli hamburger serviti nel padiglione del Giappone ad Expo 2015. «La nostra forza è legata al fatto di aver unito industrializzazione e artigianalità, con cibi su larga scala che hanno successo nel mercato e conservano la passione per la qualità e il gusto. Se abbiamo raggiunto questo traguardo lo dobbiamo al fondatore, mio padre Umberto, a cui vanno i nostri ringraziamenti e la nostra gratitudine. Ora guardiamo al futuro con i mercati esteri dove abbiamo avviato le prime esperienze», ha dichiarato il direttore generale Emiliano Baldi.

La famiglia Baldi

CIA (AGRICOLTURA)

COLLABORAZIONE CON LA TUNISIA PER L'AGRICOLTURA

Promuovere iniziative di collaborazione e formazione in progetti di cooperazione per lo sviluppo agricolo e rurale in Tunisia finalizzate sia alla crescita del settore primario nel più ampio panorama economico e sociale sia alla questione della sicurezza alimentare, in accordo con l'evoluzione dei mercati internazionali e con l'integrazione Nord-Sud del Mediterraneo; è questo l'obiettivo dell'accordo triennale siglato a Tunisi dal presidente nazionale della Confederazione Italiana Agricoltori Dino Scanavino e dal presidente del Synagri Ben Bêcher. Scanavino ha sottolineato l'importanza di stabilire accordi di collaborazione tra Italia e Tunisia per valorizzare l'agricoltura mediterranea nei mercati internazionali, ridurre la concorrenza distruttiva e favorire l'incremento del valore aggiunto per gli agricoltori italiani e tunisini, a partire dal settore olivicolo e da quello biologico.

Dino Scanavino

PEDON (LEGUMI)

IL GRUPPO APRE IN EGITTO UN NUOVO STABILIMENTO

Il gruppo Pedon, che si occupa di lavorazione, confezionamento e distribuzione di cereali e legumi secchi, è sbarcato in Egitto con un nuovo stabilimento. Il sito produttivo è inserito nel nuovo polo industriale di Giza, a 30 chilometri da Il Cairo, con una linea produttiva innovativa per la tecnologia adottata, all'avanguardia nel settore. Un investimento da 2 milioni di dollari per un'area di 5 mila metri quadrati, 60 collaboratori locali impiegati e una produzione annua di 15 mila tonnellate di legumi. Si tratta di una scelta strategica volta ad aumentare le fonti di approvvigionamento del gruppo e accrescere l'internazionalizzazione e l'espansione verso nuovi mercati. «L'apertura dello stabilimento in Egitto è un segno significativo della continua crescita e vitalità del gruppo. La presenza in quest'area ci permetterà di aumentare la capacità produttiva e di aprire nuovi sbocchi commerciali verso i Paesi del Mediterraneo, accrescendo la nostra presenza nei mercati internazionali con l'obiettivo di commercializzare il 20 per cento della produzione annua di cannellini egiziani entro il 2016», ha dichiarato Remo Pedon, amministratore delegato del gruppo.

Gala, produttore di efficienza (e indipendenza)

di Francesco Pippi

Il 1° luglio il quarto maggiore operatore nazionale nel mercato libero, attivo nella vendita di elettricità e gas, nella produzione da fonti rinnovabili e nell'offerta di servizi di ingegneria integrata e di consulenza in campo energetico, ha lanciato due progetti, «Casa efficiente» e «Azienda efficiente», rivolti rispettivamente alla clientela residenziale e business, che hanno per obiettivo una produzione e un consumo di energia più sostenibile, consapevole ed economico

«Il processo di quotazione di Gala nell'AIM, la cui conclusione è prevista entro la fine del 2013, fornirà a Gala ulteriori risorse finanziarie, indispensabili per proseguire nei suoi programmi di sviluppo. I risultati che abbiamo raggiunto finora, per quanto rilevanti e in controtendenza rispetto all'andamento generale del settore, non sono un punto di arrivo ma di partenza: dobbiamo e vogliamo crescere ancora in volumi di attività, organizzazione e capitalizzazione». Così spiegava due anni fa a Specchio Economico l'ing. Filippo Tortoriello, fondatore, presidente e amministratore delegato del Gruppo italiano, privato e indipendente operante nella vendita di energia elettrica e gas, nella produzione di energia da fonti rinnovabili e nell'offerta di servizi di ingegneria integrata e di consulenza, studi e ricerche in campo energetico.

Due anni dopo, quella crescita è certificata dalla ponderosa (oltre 500 pagine) relazione dell'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico, presentata il 24 giugno scorso dal suo presidente Guido Bortoni: in un solo anno, fra il 2013 e il 2014, Gala ha scalato 6 posizioni nella classifica degli operatori italiani per volumi di energia venduta al mercato libero, piazzandosi con i suoi 7,3 terawattora (su un totale di 7,8 terawattora complessivamente consegnati) al quarto posto dopo Enel, Edison ed Eni, con una quota di mercato del 3,9% (un punto in più rispetto a 12 mesi prima). Inoltre si è attestata al sesto posto nelle vendite in tutto il mercato (libero, tutelato e di salvaguardia), dopo Enel, Edison, Eni, Acea, ed Hera ma davanti – solo per citare i più diretti inseguitori – a Sorgenia, E.On e A2A.

Se poi dai confronti con l'esterno si passa a quelli con il proprio passato, anche recente, si vede che il patrimonio netto è raddoppiato, da 50 a 100 milioni di euro, grazie ai risultati dell'aumento di capitale conseguiti attraverso la quotazione sul segmento AIM (Alternative Investment Market) della Borsa Italiana

(24,9 milioni di euro) e alla capitalizzazione degli utili degli ultimi due anni (20,5 milioni nel 2013 e 41,1 nel 2014), dopo aver comunque distribuito nelle scorse settimane un dividendo di 0,65 euro per azione, con un rapporto dividendo/prezzo di chiusura del titolo al 31 marzo 2015 del 5,83%. Mentre i volumi venduti sono aumentati di oltre il 13% (e del 31% quelli di energia elettrica venduta direttamente ai clienti finali), compensando la riduzione dei prezzi della materia prima, per un fatturato di 1,37 miliardi di euro. Risultati eccellenti in sé e addirittura straordinari, sottolinea il direttore generale di Gala Luca Calvetti, se si considera che «sono stati ottenuti malgrado l'avversa congiuntura economica e la criticità in cui versa il settore energetico in Italia».

Ce ne sarebbe già abbastanza per tornare a raccontare la case history di maggior successo nel settore energetico nazionale degli ultimi dieci anni. Ma tutto ciò, ancora una volta, è solo il passato di un Gruppo pronto a una nuova «svolta», a una sorta di «salto quantico» o, per usare il linguaggio del padre dell'idealismo filosofico tedesco, al passaggio dalla quantità alla qualità. Un passaggio che Calvetti sintetizza così: «Gala finora ha compiuto importantissimi passi in avanti, evolvendo da operatore della vendita di energia elettrica e gas concentrata in prevalenza sulla clientela pubblica a leader italiano in questo settore; e affiancando a ciò una presenza affermata nell'ambito della clientela residenziale e in quella business. Ora, invece di proseguire nel cammino tracciato per la 'classica' utility, ha deciso di perseguire un nuovo concetto di utility, concentrata sull'offerta di una produzione e un consumo di energia più sostenibile, consapevole ed economico».

L'iniziativa è partita ufficialmente il 1° luglio con i progetti «Casa efficiente» e «Azienda efficiente». Che cosa significano e quali sono i risultati attesi per Gala, per i consumatori e, in prospettiva, per il settore energetico italiano e l'intera economia del Paese? 46 anni, torinese di nascita, bolognese di residenza, laurea in Economia e Commercio, una solida esperienza in consulenza aziendale (Arthur Andersen, poi Deloitte, infine nel 2006 Ernst & Young, di cui diventa partner nel 2007 e nella quale rimane fino al 2012, quando diventa direttore generale Gala), Calvetti così risponde a Specchio Economico.

Domanda. Che cosa vuol dire «consumo di energia più sostenibile, consapevole ed economico»?

Risposta. I mega-trend internazionali nel settore energetico parlano di riduzione delle emissioni, di crescente sviluppo dell'energia da fonti rinnovabili, di aumento dell'efficienza energetica. Gli studi dei principali istituti di ricerca mondiali concordano nell'affermare che il futuro stia nell'integrazione fra produzione distribuita di energia elettrica e capacità di accumulo, in un contesto in cui ogni utente sarà in grado di produrre e consumare la propria energia. Noi di Gala crediamo che il solare sia l'energia del futuro, e che le tecnologie oggi disponibili rendano tale fonte pienamente coerente con il concetto di generazione distribuita.

D. A quali tecnologie si riferisce?

R. Nell'ultimo anno abbiamo investito sia nella produzione di pannelli solari, con l'acquisizione di Solsonica e l'integrazione del Gruppo EEMS cui essa appartiene, sia nelle nuove batterie di flusso redox al vanadio, prodotte da una piccola società italiana, Proxhima, che si prestano perfettamente alle esigenze di accumulo stazionario di energia elettrica e hanno un ciclo di vita molto lungo, pari a 15 mila cicli di ricarica/scarica, il triplo rispetto alle batterie al litio, la migliore tecnologia oggi sul mercato. E intendiamo investire anche sulle celle, vale a dire sui componenti dei pannelli solari, convinti che anche qui sia possibile fare innovazione tecnologica con effetti positivi sul prodotto finale.

D. Gala dunque punta sul solare. Eppure proprio la vicenda di Solsonica mostra quanto la corsa alle fonti rinnovabili in Italia sia stata segnata in passato da distorsioni, con una cascata di incentivi a pioggia, pagati dalla collettività in bolletta, che hanno portato a sovrapproduzione e a fenomeni speculativi. In che cosa il solare di Gala si differenzia dalle offerte del passato?

R. In maniera radicale. È vero, la corsa agli incentivi ha provocato sovraccapacità e, una volta chiuso il rubinetto degli incentivi, gravi problemi a molte aziende del settore. Ciò non toglie che Solsonica rimanga un'eccellenza italiana, con un prodotto di qualità riconosciuto a livello internazionale, e che le attuali tecnologie del fotovoltaico, ben più efficienti ed economiche di quelle del passato, accoppiate a quelle dell'accumulo di energia, consentano di produrre e consumare energia in modo più sostenibile, consapevole ed economico. Noi di Gala ci crediamo. E dunque continueremo

Il direttore generale di Gala, dott. Luca Calvetti

a vendere energia elettrica e gas, e accanto a ciò venderemo pannelli solari e batterie, così come altre tecnologie, in giro per il mondo. Ma ora proponiamo anche con forza alla nostra clientela più piccola (residenziale e business) efficienza energetica e le migliori soluzioni per aiutarla a consumare in modo più consapevole ed economico.

D. Con quali benefici?

R. Consumare e spendere meno a parità di comfort (efficienza energetica); ricorrere sempre meno all'energia da fonti fossili, e dunque diminuire le emissioni; essere più indipendenti da un sistema elettrico che, nella sua configurazione attuale, genera forti dipendenze a causa della distanza fra il luogo in cui l'energia è prodotta (una grande centrale lontana magari migliaia di chilometri) e quello in cui si consuma.

D. Eppure oggi tutti parlano di efficienza energetica, e le offerte certo non mancano. In che cosa è diversa la proposta di Gala?

R. Finora l'offerta è venuta o da piccoli operatori, in genere installatori strettamente legati al prodotto ma incapaci di garantire un servizio integrato di efficienza energetica, o da molte utility e società di vendita, anche importanti, che oltre all'obiettivo di promuovere l'efficienza energetica ne hanno un altro, assai meno confessabile.

D. Quale?

R. Secondo l'attuale normativa, il consumatore che sottoscrive un contratto di fornitura di energia elettrica è libero di recedere in ogni momento. Per questo molte società hanno venduto alla propria clientela alcuni prodotti, che possono configurarsi come interventi di efficienza energetica rientranti nella categoria «VAS» (Value Added Services), fatturandoli in bolletta. Con il risultato di creare così un vincolo alla risoluzione del contratto, perché in caso di uscita il cliente è costretto a pagare una penale.

D. E Gala invece?

R. Gala fa l'esatto contrario: non venderà energia elettrica e gas con agganciato qualcos'altro, ma porterà al cliente le migliori soluzioni per l'efficienza energetica e, solo su richiesta del cliente, fornirà il servizio per la gestione ottimale dell'energia. Comprendiamo che la mancanza di limiti di recesso dal servizio da parte del cliente comporti un problema per le società di vendita, perché esiste un costo commerciale iniziale che rischia di non essere ammortizzato. Ma queste sono le regole e non riteniamo corretto tentare di aggirarle.

D. In che consistono concretamente i servizi offerti da Gala?

R. La nostra forza vendita, che abbiamo sottoposto in questi mesi a un rigoroso programma di formazione, si recherà dai nostri clienti potenziali, individuerà insieme a loro le opportunità per migliorare l'efficienza energetica, li aiuterà – nel caso della clientela residenziale - ad usufruire dei benefici fiscali previsti dalla normativa vigente e anche, se richiesto, ad ottenere finanziamenti da istituti di credito con cui Gala ha stipulato accordi in tal senso, in modo da poter far fronte all'esborso iniziale comportato dagli interventi e apprezzare, così, da subito il vantaggio economico derivante dalla scelta compiuta. Naturalmente, una volta portato a termine l'intervento non lasceremo il cliente da solo ma gli forniremo, su sua richiesta, tutto quanto gli occorra in termini di manutenzione, di eventuali assicurazioni per garantire i suoi impianti e, anche, di fornitura dell'ulteriore energia di cui abbia bisogno.

D. A quanto ammontano i risparmi ottenibili dal singolo utente?

R. Difficile fare delle medie generali, tutto dipende dal tipo di intervento possibile caso per caso. Porto però un esempio concreto, il mio personale. Nell'appartamento di Bologna in cui abito con la mia famiglia c'era un impianto a gasolio che costava 6 mila euro all'anno e, oltre a questa spesa, presentava un problema: l'impossibilità di regolare in modo soddisfacente la temperatura di notte. Gli interventi effettuati (sostituzione della caldaia, installazione di valvole termostatiche sui termosifoni e acquisto di una centralina) sono costati complessivamente circa 15 mila euro, detraibili fiscalmente al 65%. Nel primo anno ho risparmiato 3 mila euro e ho calcolato che da qui a dieci anni il ritorno economico sull'investimento sarà del 24% annuo, dieci volte il rendimento odierno di un Btp decennale. Con l'aggiunta che, alla fine, sarà anche aumentato il valore dell'immobile. Dunque il razionale economico c'è ed è fondamentale. Ma non è l'unico.

D. Quali sono gli altri?

R. Siamo convinti che l'efficienza energetica combinata con la produzione distribuita sia la strada del futuro, in Italia come nel resto del mondo. E non solo perché – come detto – aiuta a salvaguardare il pianeta riducendo l'impiego di fonti fossili, e dunque l'inquinamento atmosferico, combattendo quel fenomeno dei cambiamenti climatici che gli esperti più autorevoli definiscono come uno dei problemi più seri dei prossimi decenni. Un nuovo modello di produzione e consumo promuove l'indipendenza energetica nazionale, dal momento che oggi la parte preminente di produzione elettrica viene dal gas – risorsa non infinita – e che questo è fornito da pochissimi Paesi i quali hanno evidentemente un forte potere di condizionamento. C'è infine un altro concetto di indipendenza, quello dall'attuale sistema energetico, che è forse di meno immediata comprensione ma altrettanto importante.

D. Potrebbe provare a spiegarlo?

R. Finora l'elettricità non è stata immagazzinabile. Quindi, di fronte a consumi non condizionabili, che hanno una certa volatilità nel corso della giornata, l'Italia si è dotata di un sistema di produzione, trasporto e distribuzione di energia elettrica dimensionato sul picco. Inoltre, una rete già commisurata sul massimo di consumo possibile, e dunque per natura ridondante, con il passare del tempo è risultata ancor più sovradimensionata a causa dell'ulteriore aumento di consumo di energia da fonti rinnovabili incentivata dallo Stato e della parallela riduzione dei consumi. Riduzione certo pro-

vocata, a partire dal 2008, dalla crisi economica, ma frutto anche del progressivo conseguimento di efficienza energetica che, in ultima analisi, vuol dire minore richiesta di elettricità. A nostro parere siamo di fronte a un trend strutturale, che richiede il rovesciamento della logica seguita dal Paese agli inizi degli anni Duemila, quando si pensava che la generazione non fosse sufficiente e dunque si sono costruiti nuovi impianti di generazione. Impianti che oggi appaiono inutili.

D. Come e a chi offrirete il vostro modello di generazione distribuita vicino al consumo, di pannelli solari sui tetti delle abitazioni e delle sedi delle aziende, di energia immagazzinata ed erogata al momento del bisogno?

R. Ci legheremo strettamente al territorio, nella convinzione che l'efficienza energetica sia sì una scelta individuale ma anche, se non soprattutto, un movimento condiviso da una comunità. Le ricadute positive sul territorio che possono derivare dalla nostra proposta sono molteplici: puntare sull'efficienza energetica apporta benefici non solo ambientali, ma occupazionali (si pensi alla nascita delle attività legate all'auditing energetico, all'installazione e alla manutenzione di impianti e tecnologie), culturali (con il coinvolgimento di scuole e università), sociali, perché rende quella comunità coesa nello sforzo di diventare più efficiente, ecologica, innovativa.

D. Da dove cominciate con i progetti «Azienda efficiente» e «Casa efficiente»?

R. Dalle aree del Centro-Sud, Lazio, Abruzzo, Campania, in particolare dai territori in cui la popolazione è più distribuita e l'insolarizzazione più elevata e, dunque, esistono condizioni più immediate per perseguire l'efficienza energetica. Dopodiché estenderemo l'offerta al Centro-Nord e al Sud del Paese.

D. A quale clientela vi rivolgerete in primis?

R. Crediamo che Gala non vada bene per tutti i clienti e che non tutti i clienti vadano bene per Gala. L'utenza cui ci rivolgeremo dovrà condividere i nostri valori fondanti, che sono serietà, correttezza, trasparenza, qualità, merito e, ovviamente, innovazione; la voglia cioè di scommettere su un futuro diverso e migliore del presente. Negli ultimi anni Gala ha dimostrato di avere una forte volontà di cambiare le cose e di riuscire a farlo, malgrado le tante difficoltà che ha dovuto affrontare in quanto parte di un Paese e, nello specifico, di un settore attraversato da gravi criticità.

D. A proposito di criticità, se il modello propugnato da Gala si diffonderà con successo in crescenti aree del Paese, che ne sarà del sistema di generazione, trasporto e distribuzione oggi predominante e degli operatori che grazie ad esso hanno prosperato?

R. Esiste innegabilmente un oggettivo conflitto di interessi tra il perseguimento dell'efficienza energetica e della generazione da fonti rinnovabili di energia distribuita e gli attuali operatori infrastrutturali, in particolare i distributori di energia. È un punto focale su cui l'Italia, così come tutti i Paesi dotati di un sistema energetico analogo, dovrà necessariamente confrontarsi. Gala la propria scelta l'ha compiuta, anche guardando alle esperienze in corso in tante parti del mondo. Si pensi a quanto sta accadendo negli Stati Uniti, Paese energivoro per definizione, dov'è stato impresso un fortissimo impulso allo sviluppo delle rinnovabili e dell'efficienza energetica, con enormi investimenti in ricerca.

D. Dunque per voi alla fine la scelta è obbligata?

R. Ne siamo convinti. Per noi l'alternativa sta semplicemente fra l'anticipare e cavalcare l'innovazione (creando in questo tecnologia, impresa, occupazione, capacità di esportare all'estero, oltre che migliore qualità della vita) o il subirla e venire tagliati fuori dal futuro. Nel nostro Paese purtroppo è già accaduto, ad esempio nel settore delle telecomunicazioni. Negli anni Ottanta l'Italia aveva una compagnia, la Stet, all'avanguardia nel panorama internazionale; oggi nella telefonia mobile il nostro mercato, uno dei più appetiti al mondo, è nelle mani di quattro operatori di cui tre e mezzo stranieri. Ma questi sono discorsi di politica industriale, che spettano ai decisori politici e al Legislatore. Mettiamoci invece nei panni del cittadino che ogni giorno riceve la sua fornitura di energia elettrica: basta leggere oggi la bolletta per scoprire distorsioni e ingiustizie che è difficile tollerare.

D. A che cosa si riferisce?

R. Oggi il costo dell'energia elettrica è meno del 40 per cento dell'importo totale della bolletta. Il resto è fatto dall'Iva, dalle accise (e già si potrebbe cominciare ad obiettare), da oneri di sistema (parafiscalità ancora più discutibile), dai costi di trasporto e distribuzione dell'elettricità (le cui tariffe sono fissate dall'autorità pubblica, dal momento che l'infrastruttura è un monopolio naturale) e perfino da quelli per le cosiddette «perdite di sistema», che in Italia sono pari al 6,8 per cento e in Germania – per fare un esempio – all'1,5. Difficile per un cittadino informato non concludere che questi costi, ammontanti a qualche miliardo di euro all'anno, siano ingiusti e irragionevoli. Noi diciamo alla nostra clientela che può produrre e consumare in proprio gran parte dell'energia di cui ha bisogno con benefici per lei, per la comunità, per il Paese e per il pianeta. Crediamo ci siano tutti i presupposti perché ci venga data ragione.

> “Gala guarda al futuro sotto una nuova luce”

SPECCHIO ECONOMICO

gli speciali di

IDS

CIRA

ENAC

ENAV

DEMETRA

FINMECCANICA

PIAGGIO

VITROCISET

PAGNANELLI

ENASARCO

AEROPORTI DI PUGLIA

SKYROBOTIC

VIGILI DEL FUOCO

speciale droni

VITO RIGGIO: ALL'ENAC SPETTA REGOLAMENTARE IL FUTURO, E AL FUTURO NON SI PUÒ DIRE DI NO

di
ROMINA
CIUFFA

Il drone è una grande «App», un'applicazione, e ovviamente c'è bisogno di gente che ci metta cervello e soldi per svilupparla. L'interesse c'è, e come tutte le App che hanno un rendimento economico, stanno sul mercato e sono finanziabili, i soldi si trovano: il mondo è pieno di soldi, sono le idee che spesso mancano. Il resto deve venire

Il codice della navigazione, all'articolo 743 come emendato dal decreto legislativo n. 96 del 9 maggio 2005, definisce aeromobile «ogni macchina destinata al trasporto per aria di persone o cose. Sono altresì considerati aeromobili i mezzi aerei a pilotaggio remoto, definiti come tali dalle leggi speciali, dai regolamenti dell'Enac e, per quelli militari, dai decreti del Ministero della Difesa. Le distinzioni degli aeromobili, secondo le loro caratteristiche tecniche e secondo il loro impiego, sono stabilite dall'Enac con propri regolamenti e, comunque, dalla normativa speciale in materia». È dunque all'Ente nazionale per l'aviazione civile che spetta l'arduo compito di regolamentare «il futuro», ciò che era nei film fino a poco fa, città prese d'assalto da mezzi volanti e privacy, sicurezza, libertà messe in discussione: i mezzi aerei a pilotaggio remoto (Sapr), comunemente noti come droni, sono aeromobili caratterizzati dall'assenza di un equipaggio a bordo. Tanto basta per capirne sia le potenzialità, sia i rischi connessi al fatto che il volo di un drone è governato da diverse tipologie di «flight control system», gestiti in remoto da piloti a terra. Ma al futuro non si può dire di no.

Così l'Enac ha accolto le richieste delle quattro associazioni di settore - Assorpas, UASIt, Fiapr e AIDroni - e sta oggi rivedendo la normativa dedicata ai velivoli comandati a distanza, rendendone pubblica una versione preliminare, e alleggerendo tensione e regole. L'interesse per l'impiego di questi aeromobili negli ultimi tempi sta crescendo esponenzialmente in diverse attività per le potenzialità di impiego che si intravedono tra cui sorveglianza del territorio, rilevamento delle condizioni ambientali, trasmissione dati, riprese aeree, impieghi agricoli, compiti di ordine pubblico; ma resta complesso e pericoloso l'impiego di un dispositivo che supera anche i 25 chili, che può cadere, attraverso il quale possono essere compiute azioni lecite ed illecite (tratto dalla stampa: di recente un ingegnere indiano ha inserito a distanza un virus nel software del velivolo e lo ha dirottato).

L'Enac (e con lui l'Italia) è stato tra i primi enti in Europa a dare formalità alla questione: il regolamento «Mezzi aerei a pilotaggio remoto» viene incontro alle esigenze espresse da costruttori e operatori del settore di avere un quadro regolamentare di riferimento in grado di garantire uno sviluppo ordinato e in sicurezza di questa nuova realtà. Non esiste ancora un unico standard di riferimento europeo, e l'Icao (International Civil Aviation Organization) è impegnata a sviluppare le modifiche agli allegati per ricomprendere nella loro applicabilità anche questi mezzi.

I Sapr possono essere utilizzati anche per applicazioni in ambienti ostili come monitoraggio di incendi, ispezioni di infrastrutture e di impianti, sorveglianza del traffico stradale. In questo contesto rappresentano anche un'opportunità di sviluppo per l'industria nazionale dei costruttori di Sistemi aeromobili a pilotaggio remoto.

Vito Riggio, presidente dell'Enac

Ne parla Vito Riggio, presidente dell'Enac.

Domanda. Già verso il secondo regolamento. Cosa dobbiamo attenderci?

Risposta. Siamo stati tra i primi in Europa a fare un primo regolamento, adesso elaboriamo il secondo tenendo conto di una serie di osservazioni che sono emerse in questo primo periodo. Al momento ci concentriamo sull'uso dei droni, più avanti verificheremo se ci saranno garanzie di sicurezza anche per l'impiego nei trasporti.

D. Un drone che trasporterà merci e persone senza pilota, ossia un vero e proprio mezzo telecomandato?

R. Questo è ancora in fase sperimentale.

D. Quali sono i punti che l'Enac ritiene più rilevanti?

R. Ci confrontiamo con problemi molto grandi: se fuori e in campagna gli amatori possono godere di una relativa tranquillità, ma tenendo sempre sotto controllo il comando del drone, per quanto riguarda la città sono molto cauto perché capisco le esigenze connesse all'uso di tale strumento, ma capisco ancora di più la sicurezza. In città e nei centri abitati il drone può cadere e provocare lesioni gravi o la morte di chi è colpito; i mezzi superiori ai 25 chili sono dei veri e propri aerei, è necessaria un'autorizzazione con relativo corso.

D. Si sta assistendo alla proliferazione dei corsi per droni. Sono tutte sicure e certe e, soprattutto, l'esperienza di questi pochi anni di attività dei droni può essere sufficiente a lasciare il mercato libero per le scuole?

R. In questo periodo ci sono una sessantina di scuole, mi sembra esagerato. Diciamo che è la moda del momento, ci si illude del fatto che adesso si è aperto un nuovo campo di lavoro e che tutti possono diventare piloti di droni. Speriamo sia così, ma con cautela.

La sede dell'Enac, Ente nazionale per l'aviazione civile

Ci fidiamo molto del fatto che siamo presenti in tutti gli organismi internazionali, soprattutto con il nostro vicedirettore generale Benedetto Marasà che fa parte, insieme al direttore generale, di tutti i comitati sulla sicurezza ed organismi internazionali con ruoli di rilievo. E l'Italia è al sesto posto nell'aviazione civile nel mondo

D. Però sicuramente può portare lavoro.

R. Da una parte sì, ma non so quanto. Spero che il mercato si sviluppi, porti lavoro e si investa soprattutto nella ricerca e nella sicurezza. È chiaro che si apre un campo su cui dobbiamo lavorare, anche d'intesa con gli americani e con la Commissione europea, per cercare di sviluppare tutte le applicazioni possibili ed avanzate.

D. La sicurezza come la si può monitorare, oltre che prevenire?

R. Impedendo l'uso dei droni in città e nei luoghi affollati. Per operazioni in tali contesti si dovrà chiamare un esperto certificato dall'Enac, non chiunque: non ci s'improvvisi pilota di droni. Il drone non è un giocattolo, è questo il messaggio che deve passare, e anche se di soli 5 chili può recare grandi danni. Bisogna essere in grado di pilotarlo.

D. Ci sono problemi anche connessi alla privacy.

R. Questo lasciamolo al Garante, a cui spetterà stabilire delle norme, noi ci occupiamo della parte tecnica. La privacy ormai è ridotta al minimo, e il Garante fa molto poco per tutelarla: lasciamogli almeno i droni.

D. Quali sono le linee principali del regolamento?

R. La prima è che sopra i 25 chili ci vuole un vero e proprio brevetto da pilota, mentre per quanto riguarda i droni sotto i 25 chili stiamo rivedendo le norme. Sarà comunque necessaria la certificazione e l'autodenuncia per l'impiego del drone, e si faranno indagini sull'attendibilità di chi opera.

D. Anche prescrivendo un patentino, questo si prende con sole poche ore di scuola: quanto è congeniale?

R. Poche ore di scuola sono già qualcosa, poi se c'è bisogno di fare di più si farà di più, però già il fatto d'identificare il drone come un vero e proprio oggetto volante, e quindi un aereo sia pure pilotato a distanza, è un'affermazione di principio importante. Il pilota di droni è un pilota vero e proprio.

D. Tranne per il fatto, non di poco conto, che non rischia la propria vita ma la fa rischiare solamente agli altri, questa è l'unica differenza con i piloti regolari che salgono a bordo, forse con più responsabilità.

R. Non è una differenza da sottovalutare, dobbiamo trovare l'equivalente, non possiamo impedire lo sviluppo tecnologico perché provoca un danno, si tratta invece di prevenirlo e di regolarlo, e a questo penseranno gli esperti a livello internazionale.

D. Quali sono le differenze con gli altri Paesi?

R. Si sta cercando di armonizzare il tutto a livello europeo, ognuno però è andato un po' per conto suo. È un problema nella Commissione parlamentare europea fare un regolamento, che prima si fa e meglio è.

D. Perché in Italia è intervenuto l'Enac invece che il Parlamento?

R. Il Parlamento italiano non c'entrerà mai, anche perché l'Enac ha piena autonomia sul piano tecnico e non ha bisogno del Parlamento perché applica i regolamenti. Quando interviene il regolamento europeo il Parlamento italiano cessa di avere autorità. Noi abbiamo delegiferato tutta la materia tecnica dell'aeronautica, e quando non ci sono regolamenti c'è l'autonomia tecnica dell'Enac; il Parlamento non riesce a fare le leggi importanti, figuriamoci una legge sui droni.

D. Come siete giunti alla definizione di queste norme, chi avete interpellato?

R. C'è stata una consultazione nella bozza del regolamento con delle associazioni che si sono appena costituite con gli utilizzatori di questo mezzo, ma ci fidiamo molto del fatto che noi siamo presenti in tutti gli organismi internazionali, soprattutto con il nostro vicedirettore generale Benedetto Marasà che fa parte, insieme al direttore generale, di tutti i comitati sulla sicurezza e di tutti gli organismi internazionali con ruoli di rilievo. L'Italia è considerata al sesto posto nel campo dell'aviazione civile nel mondo.

D. Perché avete ritenuto non necessario un certificato acustico?

R. Perché questi strumenti non superano le soglie consentite di rumore. Il vero rumore in città lo fanno le macchine, il vero problema è il disastro urbano.

D. Il drone ha dei limiti di altezza?

R. È evidente che dipende dal peso perché quelli sopra i 25 chili hanno una propulsione maggiore, quelli sotto i stanno in uno spazio vigilato, devono esservi meccanismi anticollisione e devono poter essere tracciabili nello spazio, come tutto quello che si muove. Ci sono droni di oltre 300 chili.

D. Dove pensa ci porterà questa evoluzione?

R. Penso che noi, in generale e non solo nel pilotaggio remoto, avremo il chilometro zero in tutto il mondo: nel prossimo futuro si arriverà in qualunque parte del mondo in 2 ore e non più in 24, faccio riferimento al volo superorbitale. Per i droni nello specifico non so dire, di certo aiuterà a vedere cose che a terra non sono visibili, importantissime dal punto di vista della tutela del patrimonio dei beni culturali, della vigilanza antincendio, della vigilanza sulle linee elettriche; si potranno prevenire incendi, rotture, guasti. Il resto deve ancora venire, può darsi che nel settore dei trasporti si riesca a consegnare la merce in un centro di smistamento in modo più sicuro e veloce di quanto accada adesso. È come le applicazioni, il drone è una grande «App», ovviamente c'è bisogno di gente che ci metta cervello e soldi per svilupparla. L'interesse c'è, e come tutte le App che hanno un rendimento economico, stanno sul mercato e sono finanziabili, si trovano i soldi: il mondo è pieno di soldi, sono le idee che spesso mancano.

D. Il drone notturno invece, ci sarà?

R. Ci stanno lavorando. Non è difficile dal punto di vista della tecnologia. ■

BENEDETTO MARASÀ: ECCO COME L'ENAC STA RIFORMULANDO IL PRIMO REGOLAMENTO SUI DRONI

di ROMINA CIUFFA

L'Enac, formulando il primo regolamento sui mezzi aerei a pilotaggio remoto nel 2013, ha garantito all'Italia il primo posto: nessun altro Paese, infatti, lo aveva fatto prima di allora. La materia è nuova, ed ora questo primo periodo di esperienza sta conducendo ad una seconda formulazione

Il regolamento dell'Enac è a tutti gli effetti il primo in Europa e forse nel mondo ad occuparsi di «droni» o «Sapr» (che definisce mezzi aerei a pilotaggio remoto senza persone a bordo, non utilizzati per fini ricreativi e sportivi): veri e propri «robot telecomandati» come quelli che si vedevano nei cartoni animati in tempi non sospetti. Anche solo questo paragone rende chiara la complessità della materia che, oltreché nuova (dunque sconosciuta, dunque pericolosa), può chiamare in causa problematiche connesse all'uso improprio che di tali mezzi-strumenti può esser fatto in un continuum che va dalla negligenza, imprudenza, imperizia (colpa) al dolo vero e proprio del diritto penale. Tanto da essere coinvolte le Forze dell'Ordine. E richiama anche scenari fantascientifici di un futuro (ora quasi presente) in cui le strade sono dominate da velivoli.

E dai droni il regolamento Enac, emanato in attuazione dell'art. 743 del codice della navigazione, distingue immediatamente gli aeromodelli (specificando che questi ultimi non sono considerati aeromobili ai fini del loro assoggettamento alle previsioni del suddetto codice e possono essere utilizzati esclusivamente per impiego ricreazionale e sportivo). Il fatto di precisare sin da subito che siano due cose diverse (e diversamente regolate) rende conto del contrario: ossia della gran poca differenza che intercorre tra questi mezzi, entrambi pilotati remotamente, proprio come i robot della nostra infanzia. Ai sensi del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n. 216/2008, sono di competenza dell'Enac i Sapr di massa massima al decollo non superiore a 150 chili e tutti quelli progettati o modificati per scopi di ricerca, sperimentazione o scientifici. Inoltre, non sono altresì assoggettati alle previsioni i Sapr Stato di cui agli articoli 744, 746 e 748 del codice della navigazione; i Sapr che hanno caratteristiche di progetto tali per cui il pilota non ha la possibilità di intervenire nel controllo del volo; i Sapr che svolgono attività in spazio chiuso; i Sapr costituiti da palloni utilizzati per osservazioni scientifiche o da palloni frenati. Ne parla Benedetto Marasà, vicedirettore generale dell'Enac.

Domanda. L'uso dei droni è, nel primo regolamento, distinto rispetto alla sua criticità, ossia pericolosità: come?

Risposta. Questo regolamento, formalmente del novembre 2013, è in realtà entrato in vigore quattro mesi dopo. Esso costituisce una prima elaborazione rispetto al nulla che c'era prima, lo abbiamo chiaramente strutturato considerando le criticità legate non solo al tipo di operazioni che si effettuano, ma anche al tipo di macchina che si usa. Registriamo innanzitutto 2 categorie per peso: droni sotto i 25 chili, a loro volta distinti tra operazioni critiche e operazioni non critiche, e droni superiori ai 25 chili, che consideriamo sempre al pari di operazioni critiche perché le dimensioni, il peso, la velocità, sono caratteristiche che includono di per sé la criticità, a meno che non vengano usati in aperta campagna o in luoghi disabitati, nei quali possono essere impiegati per riprese cinematografiche o per controllare le condizioni delle montagne, delle slavine. Le operazioni critiche sono quelle che si svolgono in ambienti congestionati, cioè dove ci sono persone, installazioni, centri abitati; quelle non critiche si svolgono su luoghi poco frequentati o quantomeno dove non ci sono rischi per la sicurezza e per l'ambiente.

Benedetto Marasà, vicedirettore generale dell'Enac

D. Il diverso impiego del drone rende differenti le formalità cui ottemperare?

R. Al di sotto dei 25 chili teniamo anche conto del fatto che si tratta di macchine abbastanza semplici, quindi non richiediamo un certificato di navigabilità né la licenza del pilota, ma un'attestazione di competenza in un regime semplificato. Se l'attività non è critica essa viene autodichiarata dall'utilizzatore del drone e noi ne prendiamo nota anche perché, potendo l'impiego di tale mezzo non essere pacifico, dobbiamo sapere chi lo sta usando e in quale area. Per i droni che operano in aree critiche o superiori ai 25 chili, ci vuole un'autorizzazione formale rilasciata da noi; nel primo regolamento in effetti non avevamo previsto una licenza di pilotaggio, ma solo un'attestazione di conoscenze del pilota rilasciata da una scuola autorizzata, quindi noi autorizziamo la scuola, la quale svolge un programma di addestramento che dobbiamo riconoscere e che rilascia l'attestazione di competenza.

D. Verificate la competenza delle scuole una per una?

R. Lo facciamo a livello preventivo. La scuola che si proponga come centro di addestramento per piloti od operatori ci presenta un programma di addestramento, noi ne valutiamo la congruità, quindi viene pubblicizzata sul nostro sito. Oggi ce ne sono già circa 80.

D. Come si fa a scegliere una scuola dato che ce ne sono tantissime?

Un ristorante consegna il cibo «volante» su un drone

R. Onestamente non so dire; noi in questi casi siamo sempre combattuti se stilare un elenco ufficiale dove chiaramente poi convoglierà il mercato, oppure no. In tale ultimo caso chiunque si presenti all'Enac con il proprio programma, che sia valutato da noi positivamente, si immetterà nel mercato senza comparire in una lista Enac, e starà all'operatore o al pilota scegliere dove andare. Non è una vera e propria certificazione quella che noi diamo alle scuole di pilotaggio, è più un riconoscimento basato sui programmi che intendono svolgere e sulla serietà delle persone che vi fanno parte. E se molte di queste scuole sono anche centro di addestramento per persone navigate con una certificazione riconosciuta a livello europeo, ci sono anche scuole private.

D. Da un certo punto di vista si tratta di aeromodelli, dei quali si parla anche nel regolamento in una sezione apposita. Quali le differenze dal vostro punto di vista?

R. Gli aeromodelli oggi possono raggiungere anche delle velocità notevoli, e sono repliche di aeroplani in scala ridotta. Sono da tenere sotto controllo, ma più in termini di obblighi che di verifiche, e infatti per essi noi abbiamo inserito, nella terza ed ultima parte del regolamento, dei requisiti da rispettare, e devono volare in ambienti riservati, fuori dal possibile impatto con le persone, ma non vi sono verifiche da parte nostra, né dichiarazioni da presentare. Ma ora le cose stanno evolvendo a livello europeo e mondiale, e cominciano a spuntare non solo i regolamenti degli altri Paesi.

D. Quale sarà l'impatto dell'Europa nel settore?

R. Noi siamo stati i primi in Europa, e forse anche nel mondo, a fare questo regolamento. Ma oggi ne sappiamo di più, ci sono molte iniziative, la Commissione europea si è anche espressa in una dichiarazione durante una conferenza internazionale nel mese di marzo, e l'Easa, l'Agenzia europea della sicurezza aeronautica, ha emesso delle linee guida. Anche se in questo momento sono dei «concetti» e non sono dei veri e propri regolamenti, è chiaro che in qualche modo ci dobbiamo avvicinare alle indicazioni internazionali, perciò abbiamo predisposto due modifiche essenziali al nostro regolamento: innanzitutto vogliamo distinguere i droni al di sotto dei 2 chili che, in caso di perdita di controllo o impatto, non creano, sempre che lo creino, un danno eccessivo, soprattutto se si adottano criteri di protezione. Per questi piccolissimi droni abbiamo in mente una sorta di liberalizzazione nel senso di non prevedere nemmeno un'autorizzazione, a meno che non vogliano essere utilizzati in aree abitate. Abbiamo anche una riserva delle Forze dell'Ordine, con le quali stiamo discutendo per cercare di evitare un regime estremamente restrittivo giustificato dai timori sull'uso improprio. Un'ipotesi che faceva la Polizia era che addirittura per ogni volo di un drone essa fosse avvisata, e questo ci sembra eccessivo, per il rischio di bloccare un settore che comunque non vogliamo appesantire dal punto di vista dell'innovazione. C'è una grande paura che queste cose possano diventare armi, soprattutto in questi tempi, ma dovremmo limitare di aprire le finestre quando passa un corteo. Certo che determinate precauzioni sono importanti, ma non dobbiamo far diventare il drone uno strumento «criminoso» per definizione. Il nuovo regolamento dovrebbe semplificare l'impiego dei droni fino a 2 chili, tra i 2 e i 25 chili mantenere le caratteristiche attuali, per i droni superiori ai 25 chili strutturare un vero e proprio regime di sorveglianza con certificazione di navigabilità individuale, licenza da rilasciare al pilota, un'attestazione di sicurezza, ed un regime che bene o male è quello degli aeromobili.

D. Come stanno reagendo le grandi società dell'aviazione generale italiana?

R. Cominciano ad esserci anche iniziative importanti, ad esempio abbiamo aperto un «test center» a Grottaglie, in provincia di Taranto; nella stessa area, infatti, l'Alenia produce le parti del Boeing 787 in uno stabilimento che impiega più di 1.500 persone. Abbiamo nominato l'aeroporto di Grottaglie come test center proprio per avere un posto dove fare la sperimentazione con i droni. L'Agusta a luglio vi porterà un elicottero a pilotaggio remoto, che viene costruito in Polonia, che è chiaramente un drone anche se all'interno dell'elicottero c'è il «pilota di sicurezza», un pilota che sta a bordo ma solo per intervenire in caso di perdita del controllo remoto; e l'intenzione dell'Agusta è avere un elicottero di più di 750 chili non pilotato. La Piaggio ha già prodotto il P180, velivolo da 9 posti che in ambito militare è già in fase di sperimentazione a Trapani, e che in ambito civile potrebbe diventare un drone con una capacità di carico notevole di quasi mille chili.

D. Il trasporto passeggeri su un drone, con il pilota da terra e da remoto, è futuribile?

R. In futuro sarà così, ma non è qualcosa che si realizzerà nei prossimi 10 anni. I droni militari, a titolo di esempio, effettuano controlli da remoto da 8 mila chilometri e anche più di distanza. Dobbiamo prevedere che tra 20 anni probabilmente questa diventi una realtà anche in ambito civile. Tutte le iniziative in tema di droni, soprattutto quelle fatte da grandi aziende, non hanno lo scopo di riprendere matrimoni o fare film, ma si orientano verso un trasporto industriale. Le regole cominciano ad esserci, ma il settore industriale è più avanti delle regole. Oggi abbiamo la pressione dell'industria grande e piccola, e giornalisti che vorrebbero essere autorizzati a utilizzare droni da un chilo con telecamera istallata per fare riprese e scoop. Ma il problema non è tanto il singolo, quanto un insieme di droni che, alzandosi per

Per i piccolissimi droni, quelli al di sotto dei 2 kg, abbiamo in mente una sorta di liberalizzazione nel senso di non prevedere nemmeno un'autorizzazione, a meno che non vogliano essere utilizzati in aree abitate. Con le Forze dell'Ordine stiamo discutendo per cercare di evitare un regime estremamente restrittivo giustificato dai timori sull'uso improprio. Un'ipotesi che faceva la Polizia era che addirittura per ogni volo di un drone essa fosse avvisata, e questo ci sembra eccessivo

La tendenza è questa: lo compro e lo faccio volare; perciò dobbiamo provare a non essere invasivi, nel senso di non richiedere il rispetto di requisiti impossibili o troppo restrittivi. Ci stiamo muovendo in un'ottica di valutazione del rischio, e il rischio è nella velocità, nell'ambiente in cui si opera, nelle caratteristiche di sicurezza del mezzo, nella privacy, tutti argomenti nuovi per noi e assenti quando a volare sono gli aeroplani

aria, possono scontrarsi e cadere.

D. Si corre anche il pericolo che tanti droni si scontrino tra di loro in situazioni più movimentate.

R. La sperimentazione si sta muovendo in quest'ottica e segue alcuni criteri tecnologici, il primo è quello di un controllo che limiti il raggio d'azione in modo da creare una specie di schermo intorno, ed è chiaro che questo si può fare solamente con un controllo di tipo computerizzato. Il secondo criterio è quello di operazioni fuori dal campo visivo dell'operatore, cosa che in ambito militare è una realtà, ma che nel civile risulta più complessa: bisogna affrontare il discorso della tecnologia e del controllo satellitare. È chiaro che in questa fase iniziale e sperimentale è importante che le condizioni siano quelle dichiarate dai costruttori, ma c'è anche il problema dei materiali: cioè molti dei droni che oggi sono sul mercato non hanno affidabilità aeronautica, la vita delle pale dell'elica o del rotore nei droni che si comprano al negozio di giocattoli è di 5 ore, dopo si rompono; l'elica deve compiere centinaia di giri al minuto, e se non è costruita con caratteristiche aeronautiche è inaffidabile. Se si compra un drone online non è certo che esso abbia le garanzie che noi riteniamo necessarie per il volo aeronautico.

D. Non si può semplicemente comprare un drone e «farlo volare»?

R. La tendenza è questa, lo compro e lo faccio volare; perciò dobbiamo provare a non essere invasivi nel senso di non richiedere il rispetto di requisiti impossibili o troppo restrittivi. Ci stiamo muovendo in un'ottica di valutazione del rischio, e il rischio è nella velocità, nell'ambiente in cui si opera, nelle caratteristiche di sicurezza del mezzo, nella privacy, tutti argomenti nuovi per noi e assenti in tema di aeroplani. Siamo in un momento di maggiore consapevolezza e chiarezza, guardando a un settore che sta esplodendo da un punto di vista industriale con centinaia di iniziative direi non difficili da regolare ma difficili nel bilanciamento tra regole e sviluppo.

D. Avete anche affrontato il tema dei droni legati a un cavo: in quali casi i droni sono «messi al guinzaglio»?

R. Il cavo è un elemento di garanzia soprattutto quando il drone viene utilizzato in ambienti congestionati. Ancora oggi non abbiamo la certezza che i dispositivi elettronici siano talmente affidabili da garantirne il controllo totale, quindi in certi casi prescriviamo le operazioni con il cavo, e tutto questo quando non è dimostrata l'affidabilità totale del controllo del drone. Si tratta soprattutto dei casi di riprese cinematografiche, oggetto di molte richieste che ci pervengono. Il cavo garantisce che, nel caso di perdita di controllo in zone critiche, come può essere una piazza del centro di Roma, si riporti a terra il drone senza problemi.

D. Come si può punire l'abuso di coloro che usano droni senza essere in possesso dei requisiti richiesti?

R. Con le Forze dell'Ordine abbiamo rapporti quotidiani sotto questo punto di vista, ma noi facciamo le regole, poi è chiaro che esse devono essere rispettate e che per farlo ci vuole la coscienza civile. Una delle cose che stiamo facendo è lavorare per identificare coloro che utilizzano il drone, apponendo ad esempio targhette con codice a barre così che tali mezzi possano essere rintracciabili, oppure più semplicemente tenere un registro degli utilizzatori tale che all'occorrenza si possa individuare chi è che ha fatto danno. Ovviamente le sanzioni non dobbiamo stabilirle noi.

Un drone sorvola e riprende una maratona

D. Posso prendere un drone, portarlo in un altro Paese e farlo volare lì?

R. No, in questo momento ci sono le barriere, non c'è riconoscimento. Con gli altri Paesi ci sono scambi continui di notizie, informazioni e regolamenti, ma non c'è un riconoscimento. Ognuno ha le proprie regole di volo. Nelle proprietà private l'operatore si assume la responsabilità, ma noi stiamo sempre parlando di ambienti pubblici. Per un drone straniero in Italia il discorso è lo stesso, e la buona norma vuole che si capisca che tipo di autorizzazione ha e così convalidarne il volo se presenta caratteristiche simili a quelle richieste. In futuro ci saranno condizioni di reciprocità, una volta che sarà emanata la regolamentazione europea, già in fase di sviluppo; l'Easa sarebbe pronta, a fine anno, con una prima bozza per i droni di semplice costruzione, e presto potremmo avere regole internazionali.

D. Ci sono limiti di velocità e di tempo per il volo?

R. L'utilizzo del drone, almeno in attività quali osservazione, rilevamenti e fotografie, non è lunghissimo, parliamo di un tempo di 15-20 minuti, dopodiché il mezzo deve tornare, anche perché ha delle batterie che ne limitano l'autonomia. Certo è che quando cominceranno a volare i droni a combustibile il problema si porrà, oggi l'autonomia è limitata ad una mezz'ora e niente più, e costa poco farlo scendere e cambiare la batteria.

D. La telecamera deve essere verificata?

R. No, non ci occupiamo della telecamera, l'importante è che sia istallata in maniera sicura, poi la sua tipologia dipende dall'uso che se ne voglia fare. Oggi ci sono droni con telecamere notevoli o con più telecamere. Per quanto riguarda la privacy, quando abbiamo fatto il primo regolamento abbiamo interpellato anche l'Autorità che ci ha suggerito una frase che abbiamo riportato nel regolamento, che fondamentalmente dice che l'operatore è responsabile di utilizzare il drone nel rispetto di tutte le norme della privacy, quindi non può andare a fotografare delle persone o guardare dentro le case, quindi chiaramente la privacy impone delle regole ma poi dopo è la coscienza e la moralità dell'operatore che ne deve fare buon uso. ■

MASSIMO BELLIZZI: ENAV, PRONTA AD «ASSISTERE» E CONTROLLARE L'ONDA INARRESTABILE DEI DRONI

L'Enav è un'attenta osservatrice di tutti i fenomeni di mercato che possano avere un impatto sulla qualità del servizio di assistenza fornito e sulle sue modalità di erogazione. L'onda dei droni arriverà e non potrà essere fermata. Occorre agire in tempo per accoglierla nel migliore dei modi, nell'interesse primario della sicurezza

L'Enav è la società a cui lo Stato italiano demanda la gestione e il controllo del traffico aereo civile in Italia. Interamente controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e vigilata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, essa deriva dalla trasformazione avvenuta nel 2000 dell'Ente nazionale assistenza al volo in società per azioni, dopo la precedente trasformazione del 1996 in Ente pubblico economico. Ora conta circa 3.300 dipendenti, due terzi dei quali impegnati in attività operative, e fornisce i servizi di terminale (avvicinamento, decollo, atterraggio) dalle Torri di controllo di 42 aeroporti sparsi sul territorio nazionale, e i servizi di rotta dai 4 Centri di controllo d'area di Brindisi, Milano, Padova e Roma. Attraverso queste complesse unità operative la società fornisce ogni giorno, 24 ore su 24, i servizi del traffico aereo assicurando la fluidità e la regolarità del traffico, in assoluta sicurezza. L'Enav gestisce attualmente oltre 1,6 milioni di voli l'anno, con picchi che possono raggiungere i 6 mila al giorno.

Come in tutti i settori ad alta complessità, alla competenza e all'esperienza degli uomini si deve affiancare una costante innovazione tecnologica. Per questo la società investe continuamente in nuove tecnologie e formazione. L'Enav è una componente del sistema Atm (Air Traffic Management) europeo e partecipa a pieno titolo a tutte le attività di sviluppo, validazione operativa, ricerca e coordinamento con sistemi perfettamente integrati al contesto tecnologico internazionale. Fanno parte del Gruppo: Techno Sky, responsabile della gestione tecnica, della manutenzione e dello sviluppo hardware e software degli impianti e dei sistemi per l'assistenza alla navigazione aerea; Enav Asia Pacific, con sede a Kuala Lumpur (Malesia), inaugurata nel 2013 con l'obiettivo di migliorare le prestazioni dei clienti del Sudest asiatico attraverso la fornitura di servizi dedicati; e il Consorzio Sicta, che realizza progetti di ricerca nell'ambito dei sistemi relativi ai servizi di traffico aereo.

Il compito primario dell'Enav è contribuire all'efficienza del sistema nazionale dei trasporti garantendo la sicurezza e la regolarità della circolazione nello spazio aereo italiano a tutte le categorie di utenza, nel rispetto degli impegni internazionali del Paese. Tale obiettivo deve essere raggiunto conseguendo l'efficienza economica dell'azienda e la soddisfazione della domanda espressa dall'utenza in termini di efficacia e qualità del servizio. La società provvede direttamente alla erogazione dei servizi di gestione e controllo del traffico aereo, assicurando i massimi standard tecnici e di sistema nella sicurezza del volo. Oggi rientrano nel suo campo di controllo anche i mezzi a pilotaggio remoto. Ne parla a Specchio Economico Massimo Bellizzi, direttore generale dell'Enav, società nazionale per l'assistenza al volo.

Domanda. I droni sono sempre di più al centro del dibattito in ambito globale, europeo e anche nazionale. Cosa sono dal punto di vista normativo e operativo i droni?

Massimo Bellizzi, direttore generale dell'Enav

Risposta. Dal punto di vista normativo, qualsiasi mezzo volante senza il pilota a bordo rientra nella categoria «Unmanned Aerial Vehicle» o Uav. Aeromodelli, droni con sistemi autonomi di controllo o con il pilota a terra, rientrano tutti in questa categoria, che trova regolamentazione a livello internazionale ad opera dell'Icao, l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile, e specificatamente dall'articolo 8 della Convenzione di Chicago del 1944, secondo cui nessun aeromobile manovrabile senza pilota può sorvolare senza pilota il territorio di uno Stato contraente, salvo autorizzazione speciale di detto Stato e conformemente alle condizioni di questa. Aggiunge: ogni Stato contraente si impegna a provvedere affinché il volo senza pilota di un tale aeromobile nelle regioni aperte agli aeromobili civili sia controllato in modo da evitare qualsiasi pericolo agli aeromobili civili. Ultimamente, sotto la pressione di un mercato crescente, i singoli stati aderenti alla convenzione hanno quindi cominciato a regolamentare la materia. In Europa, la normativa inerente i mezzi di massa al decollo superiore ai 150 chili è competenza dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (Easa); per i mezzi di peso inferiore è competenza delle autorità nazionali; in Italia l'Enac è stata tra le prime agenzie a livello mondiale a pubblicare un regolamento, emanato nella sua prima versione nel 2014. A breve è anche prevista una seconda edizione. Dal punto di vista operativo, esiste un principio generale di accessibilità allo spazio aereo, risorsa pubblica, che il gestore designato è tenuto a garantire a tutti gli utenti che siano in grado di conformarsi ad un certo numero minimo di regole e di capacità tecniche, associate alle caratteristiche dello spazio aereo in cui il volo deve essere svolto e alla modalità di volo. Chi

Per il momento i sistemi sviluppati non posseggono tutte le caratteristiche tecniche e operative per poter essere impiegati in spazi aerei civili che non siano stati preventivamente segregati per lo svolgimento delle operazioni di volo. Ogni giorno il nostro spazio aereo è già utilizzato da diversi droni, confinati però in aree designate e direttamente gestite dall'Aeronautica Militare

volesse operare con un mezzo Uav si pone nei confronti nell'Enav come un qualsiasi altro utente dello spazio aereo, a cui noi dedichiamo le nostre risorse e i servizi per garantirgli un volo sicuro ed efficiente.

D. Quali sono le aree che devono essere regolate affinché i droni possano operare in maniera sicura nello spazio aereo?

R. Diverse questioni sono ancora oggetto di ricerca e sviluppo, nonché di processi paralleli di standardizzazione e regolamentazione. Uno degli aspetti più critici riguarda la capacità di questi mezzi di reagire alle condizioni di contingenza. Un pilastro della sicurezza del volo è rappresentato dalla presenza a bordo del pilota, ossia colui che sovraintende alle operazioni di volo, in grado di prendere decisioni rapidissime e di rispondere a circostanze anomale quali un rischio di collisione imminente con un altro mezzo o con un ostacolo. Nel paradigma Uav, ancorché in presenza di un pilota remoto, questa capacità deve poter essere necessariamente delegata ad un sistema di bordo. Le tecnologie già esistono e possono essere ovviamente derivate da quanto già normalmente utilizzato a bordo dei velivoli commerciali, come il Tcas, acronimo che sta per Traffic Collision Avoid System e indica un sistema per evitare le collisioni in volo. Le procedure operative dovranno comunque essere adattate alle diverse situazioni immaginabili e a una catena dei fattori di rischio ancora più complessa.

D. Cosa sta facendo l'Enav in questo ambito?

R. L'Enav è consapevole del proprio ruolo centrale nella catena del valore e nella sua capacità di facilitare l'introduzione degli Uav, sbloccando così i potenziali mercati per nuovi servizi, sostenendone lo sviluppo e creando le condizioni per la crescita economica e la creazione di posti di lavoro. Abbiamo quindi assunto un ruolo di dominanza, nel contesto europeo, per condurre le attività di ricerca e sviluppo dedicate a risolvere tutti i problemi inerenti la piena integrazione dei sistemi Uav negli spazi aerei controllati e non segregati.

D. Cos'ha già fatto l'Italia, o sta facendo, per la regolazione di questa materia e quali prospettive possiamo aspettarci per il futuro?

R. L'Enac è tra le prime autorità nazionali che, nel contesto globale, hanno emanato un regolamento per l'utilizzo degli Uav sotto i 150 chili. In quest'ambito il mercato è in fermento. Ogni anno vengono venduti migliaia di Uav e i numeri sono destinati a crescere. Tuttavia il regolamento è oggi particolarmente restrittivo. Uno dei vincoli più significativi è che, di fatto, permette solo il volo in condizioni visive, in Line of Sight (Los): il mezzo Uav deve essere mantenuto sotto diretto contatto visivo del «pilota» o di un osservatore in diretto contatto con il pilota. Anche la recentissima prima edizione del manuale pubblicato dall'Icao (2015), pur abbracciando tutte le classi di sistemi aerei a pilotaggio remoto (Rpas), e sorpassando il limite della condizione Los, stabilisce il vincolo che per ciascun aereo a pilotaggio remoto vi sia uno e un solo pilota a terra, dedicato al controllo di quel velivolo. È facile comprendere che, per rendere possibili gli innovativi servizi di logistica integrata che società delle dimensioni di Amazon e Google stanno sviluppando, investendoci miliardi di dollari, questi limiti andranno superati. Nel breve-medio periodo è previsto che i mezzi a pilotaggio remoto possano essere operati anche negli spazi aerei non segregati ed in condizioni Blos (Beyond Line of Sight). Questo richiederà un cambiamento, prima che normativo e operativo, anche culturale da parte delle autorità di regolazione e dei fornitori di servizi di navigazione aerea. Da questo punto di vista siamo favoriti perché la sinergia tra Enac ed Enav è considerata un modello a livello internazionale.

D. Come pensa che i droni si evolveranno in funzione delle innovazioni tecnologiche e dei mutamenti istituzionali in corso?

R. Affinché quanto anticipato dagli incredibili investimenti che i grandi protagonisti mondiali stanno muovendo nel settore Uav si trasformi in realtà, occorre un profondo cambio nel paradigma attuale, fondato sul concetto di «uomo al centro del sistema». L'evoluzione della Information Technology, delle Tlc, dei sistemi di navigazione satellitare, sposteranno sempre di più il governo

I droni non rappresentano una tecnologia nuova. Esempi di «droni», in campo militare, sono noti sin dai tempi della Grande Guerra. Certamente il campo militare è stato trainante. Il drone permette infatti di separare il mezzo d'azione da chi ne fa uso, mettendolo al sicuro dalla reazione «non-friendly». Per analogia, lo stesso concetto può essere esteso ad applicazioni civili quali l'osservazione in ambienti pericolosi o fortemente nocivi all'uomo (come vulcani, centrali nucleari, incendi boschivi). Inoltre un drone può volare per ore ininterrottamente, con diversi equipaggi a terra che si danno il cambio

affinché quanto anticipato dagli incredibili investimenti che i grandi protagonisti mondiali stanno muovendo nel settore Uav si trasformi in realtà, occorre un profondo cambio nel paradigma attuale, fondato sul concetto di «uomo al centro del sistema». I sistemi di volo, altamente integrati, si sposteranno verso logiche di intelligenza artificiale in cui l'uomo avrà un ruolo di supervisione «al di sopra del sistema». Le sfide tecnologiche, culturali, istituzionali e sociali sono ancora molteplici

dei sistemi di volo, altamente integrati, verso logiche di intelligenza artificiale in cui l'uomo avrà un ruolo di supervisione «al di sopra del sistema». Le sfide tecnologiche, culturali, istituzionali e sociali sono ancora molteplici, così che questo «paradigm shift» richiederà sicuramente ancora diversi anni, ma il percorso, a mio modo di vedere, è tracciato e il movimento, per quanto possa apparire lento, è in atto ed è ineluttabile.

D. Per quanto riguarda i droni, il settore trainante è stato e resta ancora quello della Difesa, anche se stanno dimostrando un'elevata capacità di soddisfare altre esigenze di sicurezza nazionale e proprie del mondo civile. Quali sono i lati positivi e negativi nell'impiego di un drone?

R. I droni non rappresentano una tecnologia nuova. Esempi di «droni», in campo militare, sono noti sin dai tempi della Grande Guerra. Certamente il campo militare è stato trainante. Il drone permette infatti di separare il mezzo d'azione da chi ne fa uso, mettendolo al sicuro dalla reazione «non-friendly». Per analogia, lo stesso concetto può essere esteso ad applicazioni civili quali l'osservazione in ambienti pericolosi o fortemente nocivi all'uomo, come vulcani, centrali nucleari, incendi boschivi. Inoltre, un drone può volare per ore ininterrottamente, con diversi equipaggi a terra che si danno il cambio. Tuttavia, i sistemi militari attualmente in uso anche per scopi cosiddetti «duali» in missioni civili di osservazione, sorveglianza, ricerca e soccorso ed altro, hanno ancora dei costi operativi estremamente elevati. Sembra che per lo svolgimento della missione di un «predator» servano circa 150 persone altamente qualificate sul campo esteso delle operazioni, tra piloti, tecnici, addetti alle comunicazioni, osservatori locali e così via. Per il momento i sistemi fin qui sviluppati non posseggono ancora tutte le caratteristiche tecniche e operative per poter essere impiegati in spazi aerei civili che non siano stati preventivamente segregati per lo svolgimento delle operazioni di volo. Per essere chiari, ogni giorno il nostro spazio aereo viene già utilizzato da diversi droni, confinati però in aree designate e direttamente gestite dall'Aeronautica Militare. Recentemente, nell'ambito di un progetto dimostrativo finanziato dalla Sesar Joint Undertaking, il centro di ricerca europeo del nostro settore, si è svolto un primo volo di un drone, il cui pilota ha in alcune fasi interagito con i nostri controllori del traffico aereo, pur rimanendo all'interno dei confini dell'area riservata.

D. L'Enav, la società che fornisce il servizio del controllo del traffico aereo, in che modo si sta attrezzando per una prossima «saturazione» dei cieli da parte dei droni? È solo una proiezione futuristica o è quello che accadrà nei prossimi anni?

R. L'Enav è un'attenta osservatrice di tutti i fenomeni di mercato che possano avere un impatto sulla qualità del nostro servizio e sulle sue modalità di erogazione. L'Enav ha un ruolo istituzionale primario nel garantire la sicurezza degli spazi aerei e la loro accessibilità, aggiungerei oggi «a condizioni di mercato». L'onda dei droni arriverà e non potrà essere fermata. Occorre agire in tempo per accoglierla nel migliore dei modi, nell'interesse primario della sicurezza e nella consapevolezza che siamo

La torre di controllo mobile dell'Enav e, sotto, le attività di assistenza volo svolte dal personale

di fronte ad una nuova possibile svolta industriale quale quella segnata dall'avvento di Internet. L'Enav non solo si sta muovendo in tal senso, ma sta assumendo un ruolo di leadership nella definizione dei nuovi processi operativi e delle necessarie tecnologie a supporto.

D. L'Enav è impegnata nello sviluppo di sistemi innovativi nell'ambito di programmi internazionali facendo uso di infrastrutture in Cloud. Quali saranno i benefici di questa nuova tecnologia?

R. I Sistemi di gestione del traffico aereo (Atm) sono effettivamente di fronte ad una fase critica dell'evoluzione tecnologica. Essi devono superare le logiche architetturali e i vincoli delle strutture esistenti, al fine di poter essere facilmente scalabili per accogliere le nuove esigenze di servizio e soddisfare le mutevoli esigenze di business in un mercato innovativo ed in continua evoluzione. Le tecnologie di virtualizzazione e Cloud sono oggi una realtà in un numero di domini di consumo (telecomunicazioni, storage e social media). Accelerare l'adozione di tali tecnologie nel settore Atm, in collaborazione con Service-Oriented Architectures (Soa) e System-Wide Information Management (Swim), insieme a nuovi approcci architetturali, consentirà un importante cambiamento nel modo in cui i servizi Atm futuri sono concepiti, progettati, realizzati e distribuiti. Scalabilità, persistenza, economicità, de-localizzazione e distribuzione sono alcune tra le aree chiave dove ci aspettiamo benefici significativi dalla realizzazione di un'infrastruttura Cloud applicata all'Atm. ■

GIOVANNI BARDELLI (IDS): INIZIA PER D E AFFRONTA LE TRE D DI «DIRTY», «DANGEROUS», «DULL»

di
ANNA MARIA CIUFFA

L'IDS nel drone ha trovato un prodotto che è la sintesi di tutta la propria conoscenza aeronautica, legata alle regole del volo e all'impiego dei sensori. Dal 2006 ha messo a punto quella che oggi è la tecnologia di base non solo dei prototipi ma di una produzione industriale, creando una divisione apposita che vi si dedica esclusivamente

IDS è un'industria con capacità di system engineering che fornisce, dal 1980, anno della sua costituzione, servizi di alta tecnologia e soluzioni integrate di sistema in ambito civile e militare (Navale, Aeronautico, Navigazione Aerea, Spazio e Ambiente), utilizzando la sua gamma di prodotti. La Divisione Aeronautica è stata riorganizzata e potenziata per fare fronte al mercato dei Sistemi basati su Aeromobili a Pilotaggio Remoto (SAPR) rivolta al mercato militare, governativo non-militare e civile secondo la classificazione ICAO. Di seguito l'ing. Giovanni Bardelli, presidente e amministratore delegato dell'azienda ci descrive luci e ombre della nuova Divisione.

Domanda. Quali tecnologie hanno portato all'utilizzo dei droni?

Risposta. Tecnologie che hanno consentito di rimuovere la postazione di comando e controllo del pilota (il cockpit) dal velivolo per portarla a terra nella Ground Control Station (GCS) o Stazione a Pilotaggio Remoto (SPR) garantendo la ricezione dei comandi del pilota nel sistema di controllo di volo di bordo. Le tecnologie abilitanti che oggi consentono operazioni sicure dei droni o SAPR (Sistemi Aerei a Pilotaggio Remoto o APR nella terminologia ICAO) riguardano la navigazione satellitare GNSS, integrata nelle Performance Based Navigation che regolano le procedure di volo satellitari, progressi nei link di telecomunicazioni (TLC) che consentono collegamenti sicuri e protetti da disturbi e intrusioni, la miniaturizzazione dei sensori e la micro-nano elettronica che ha consentito di portare a bordo capacità di calcolo impensabili fino a qualche anno fa, i progressi nella generazione elettrica, l'Information Technology e la progettazione elettromagnetica per assicurare l'immunità dei sistemi di bordo dalle interferenze presenti nell'ambiente. IDS nel drone ha trovato un prodotto che rappresenta la sintesi delle proprie capacità sviluppate in oltre un trentennio. Alcune di queste riguardano la progettazione elettromagnetica e TLC, i sensori radar ed elettroottici (EO/IR carico pagante di missione), l'Information Technology per le stazioni di terra e per la pianificazione delle missioni, grazie a strumenti per la progettazione delle procedure di volo affinati in oltre 20 anni e la progettazione aeromeccanica integrata alle tecniche costruttive. Inoltre le recenti nuove tecnologie produttive, importate dall'industria aeronautica, impiegano le più recenti soluzioni informatiche nel rispetto di processi approvati dall'ente certificatore per conseguire l'abilitazione al volo (airworthiness). Siamo partiti nel 2006 operando su un prototipo che è servito a realizzare il primo sistema di navigazione per waypoint, autonomo ma sotto il controllo del pilota, che abbiamo verificato in oltre cinque anni di voli sperimentali. Oggi il sistema di bordo e la stazione di terra costituiscono la tecnologia di base non solo dei prototipi ma di una produzione industriale che costituirà la sfida della nuova Divisione Unmanned Systems.

D. L'utilizzo del drone a cosa può portare? Qual'è la parte positiva e quale la parte negativa?

R. Un drone può essere estremamente piccolo, a livello di una libellula o di uno sciame di insetti cooperanti, o molto grande in grado di rimanere in volo per settimane a quote al di fuori degli spazi aerei controllati, ad oltre 60 mila piedi. I campi di applicazione e le relative tecnologie sono così varie e anche distanti tra loro che conviene identificare un drone in base all'utilizzo che se ne fa. Naturalmente questa è la visione di chi si appassiona alla parte tecnologica; tutto ciò poi ha un impatto sociale legato alla sicurezza delle operazioni dei droni. Servono nuove regole per il loro impiego che entreranno in vigore secondo un'agenda proposta dall'European RPAS Steering Group in accordo all'evoluzione del sistema europeo ATM in SESAR. Un drone o APR (Aeromobile a Pilotaggio Remoto) può violare la privacy anche senza intenzione, può rappresentare un pericolo perché può cadere e, per la navigazione aerea, perché può interferire con un'infrastruttura di navigazione estremamente regolata per la sicurezza del volo. In aggiunta va considerato l'impiego con finalità intenzionalmente ostili dei droni. Pertanto sta emergendo la problematica dei sistemi anti-drone. L'operatività dei droni costituisce una nuova complessità dove è importante che tutto sia molto ben regolato e controllato. Gli organismi preposti da parte dello Stato già stanno facendo il loro lavoro finalizzato alla sicurezza. I droni oggi non hanno una carta d'identità a bordo, bisogna trovare il modo perché siano sempre riconoscibili e controllabili. IDS considera l'aspetto sicurezza dei droni una priorità considerando l'intero processo di progettazione, costruzione e di avviamento operativo come determinate ai fini della certificazione da parte dell'autorità aeronautica. Di fatto IDS imposta lo sviluppo della piattaforma includendo le necessarie ridondanze, prevedendo strumenti di pianificazione e missione in grado di coprire le normative che regoleranno l'integrazione negli spazi aerei controllati, inclusi sistemi d'interruzione del volo in caso di anomalie, prestando così una grande attenzione al fattore umano. A tale scopo ha concepito un sistema di addestramento innovativo basato sulle più avanzate tec-

Giovanni Bardelli, presidente e a.d. dell'IDS

Lo stand dell'IDS al Roma Drone Expo&Show 2015

Un drone può essere un curioso non voluto, e può rappresentare un pericolo per le persone, perché può cadere, e per la navigazione aerea, perché si immette in un mondo estremamente regolato; chi volesse causare un danno può utilizzare il drone. Non esiste solo la problematica del drone, ma anche quella dell'antidrone e del controllo dello stesso, per il quale è necessaria una carta di identità che lo renda sempre riconoscibile e individuabile

nologie di simulazione delle operazioni in ambiente di realtà virtuale dove è in grado di addestrare gli operatori a reagire alle emergenze.

D. Non sono dotati di scatola nera?

R. Ai nostri droni le stiamo fornendo, ma chi non vuole essere riconosciuto al momento non ha alcun obbligo, quindi ci si deresponsabilizza.

D. L'IDS si sta muovendo in maniera molto decisa nel settore: quali sono le sfide?

R. In campo nazionale stiamo portando avanti un certo numero di azioni per il completamento delle nostre piattaforme, sia con gli enti preposti nell'ottica della certificazione delle macchine, che con i clienti finali. Inoltre ci stiamo organizzando per mettere in piedi un centro di eccellenza degli APR, con base nell'aeroporto di Grottaglie: uno spazio di due mila metri quadri nel quale porteremo la parte di assemblaggio e test finale delle macchine, andando a contribuire all'irrobustimento di un polo che si sta candidando per essere il fulcro europeo dei droni. Grottaglie, infatti, offre una struttura ben equipaggiata e aree, per testare diversi scenari dal terrestre al costiero al marittimo, coperte da una segregazione permanente che offre l'indubbio vantaggio di mantenere un'elevata sicurezza per gli addetti e per gli stakeholders. In campo internazionale stiamo facendo leva sulle nostre quattro sussidiarie estere, fortunatamente posizionate in ambienti dinamici con interessi enormi nel settore. Speriamo che ci portino lontano, contribuendo al successo che da sempre ha contraddistinto la nostra azienda.

D. Che accordo avete fatto con la Croce Rossa Internazionale?

R. Siamo onorati di lavorare con la più grande organizzazione umanitaria del mondo. Ci sono alcune attività della Croce Rossa che richiedono tecnologie avanzate e sistemi che potenzino e estendano la capacità di intervento. I droni rappresentano una capacità di «force multiplier», per dirla con terminologia anglosassone. Pensiamo ad esempio alla necessità di risolvere in maniera rapida ed efficace situazioni post-disastro, e quindi di raccogliere più informazioni possibili, in modo da poter commisurare l'intervento all'effettiva necessità. Ciò significa arrivare pronti sul campo. Molto spesso certe zone non sono neanche raggiungibili perché le normali vie di comunicazione sono interrotte. Si aggira il problema di come prestare soccorso senza mettere a repentaglio le forze d'intervento stesse. Infatti, i droni possono essere usati con ottimi risultati e stiamo valutando l'impiego in tali situazioni, studiando la sensoristica e l'equipaggiamento più adeguati alle missioni di osservazione e pronto intervento quali ad esempio per il rilascio di primi soccorsi e beni di prima necessità. Non è ancora possibile usare i droni per il trasporto di organi; al momento ci focalizziamo sulla consegna in tempi brevi di materiale salvavita in scenari post-disastro, in zone dove ci sono virus violenti quindi difficili da raggiungere perché c'è una barriera fisica nelle normali vie di comunicazione o perché comprometterebbero la salute degli operatori stessi.

D. Il drone rientra dalle zone infette?

R. Rientra ed è subito decontaminato. I droni non sono «usa e getta», anche se i costi sono talmente ridotti rispetto ai normali mezzi pilotati che la perdita non costituirebbe un grosso danno economico. Inoltre, se si perde il mezzo non si perde comunque il personale. Uno degli impieghi primari dei droni è proprio affrontare le famose tre «D» di dirty, dangerous e dull: il drone compie per conto dell'uomo qualsiasi missione troppo noiosa, pericolosa o sporca, nel senso che comporta rischi operativi.

D. Il drone può essere impiegato per il trasporto di droga e armi o può essere una bomba. Si stanno studiando sistemi affinché ciò possa essere evitato e il drone possa essere individuato?

R. IDS è impegnata sui due fronti: stiamo lavorando su sistemi che possano rendere individuabili i droni, nonché studiando il modo di neutralizzarli. Stiamo cooperando anche con altre aziende italiane per un sistema di riconoscimento e neutralizzazione dei droni ostili. In particolare, siamo impegnati su radar che possano individuare droni ostili anche a bassa osservabilità per sensori di scoperta. Si tratta quindi di radar ad altissima definizione in grado di trovare anche piccoli droni, e aventi sistemi di neutralizzazione che catturano il controllo del drone per portarlo a terra. Naturalmente il processo non è immediato, però riteniamo di poter sviluppare un primo sistema in tempi abbastanza contenuti.

D. Esiste un mercato estero, oltre che italiano, che si sta creando contro i droni per motivi non propriamente etici?

R. Non ne sono a conoscenza, ma è vero anche che realizzare un drone siffatto è abbastanza complicato perché bisogna dominare capacità di volo autonomo, missioni di lunga autono-

I droni rientrano dalle zone infette e sono subito disinfettati; non sono «usa e getta», anche se i costi sono talmente ridotti rispetto ai normali mezzi che la perdita non costituirebbe un grosso danno economico; inoltre se si perde il mezzo non si perde comunque il personale. Uno degli impieghi primari dei droni è affrontare le tre D di dirty, dangerous e dull

mia e gestione delle rotte senza essere individuati. Già adesso è difficile con il pilota a bordo, figuriamoci con il pilota remoto. Quindi oggi la tecnologica necessaria è ancora una barriera, in futuro non è detto perché il mercato dei droni conferirà un notevole impulso alle tecnologie abilitanti per questi tipi di missioni.

D. A breve sarà ancora più facile procurarsi un drone. Si è inventato uno strumento pericoloso in cui il 50 per cento è utile mentre l'altro 50 ne annulla l'utilità preziosa?

R. Credo sia importante che ci siano dei regolamenti molto ferrei, e soprattutto deve esserci una responsabilità penale che oggi non esiste, come non esiste ancora un codice della navigazione che tenga conto delle regole del volo. In qualche modo c'è una rivoluzione che deve essere portata avanti, cominciando da un cambio di mentalità. Va considerato che il drone è un grandissimo aiuto ma è anche un'arma, pertanto devono esserci regole che permettano una facile identificazione dello strumento e del pilota e la punibilità di quest'ultimo. Stiamo pensando a scatole nere interrogabili con piccoli sensori in mano alle Forze dell'Ordine, oppure, su aree ben definite, radar in grado di identificare l'arrivo dei droni e di neutralizzarli. Tutto ciò permette incredibili salti tecnologici e un grande supporto alle popolazioni. Si pensi ad attività che oggi costano tanto e che non vengono attuate, quali il controllo degli incendi boschivi o della fauna. Tutto ciò costituisce una grandissima opportunità ma deve essere controbilanciata con regole che ne permettano un utilizzo etico. Questa è la sfida più grande, perché il giorno che succederà qualcosa il mercato subirà una battuta di arresto con conseguenti danni economici. Credo che in questo le nostre istituzioni siano molto avanti su questo tema e sia l'ENAC che l'Aeronautica Militare stanno facendo esperienza significativa sui droni.

D. C'è un accordo internazionale?

R. Ci sono regole internazionali che sono date sia dall'ICAO sia dall'EASA (European Aviation Safety Agency) e sulle quali la UE e la Commissione richiedono la partecipazione dei maggiori attori. Queste regole sono ancora in corso di definizione perché nel mondo aeronautico quello che conta sono le ore volate, sia per il pilota sia per la piattaforma. Ancora si è volato poco e non è emersa sufficiente casistica negativa. Le regole per l'introduzione dei SAPR negli spazi aerei non segregati si stanno piano piano attuando secondo la road map definita dalla Commissione Europea in accordo con l'evoluzione dell'Air Traffic Management Europeo.

D. Perché attendere una casistica negativa?

R. Oggi la casistica è limitata perché i droni sono solo operativi in aree limate per missioni militari. Occorre un'estesa sperimentazione per cumulare statistiche significative ai fini dei livelli di sicurezza. Questa sperimentazione va ancora fatta sotto controllo di enti deputati quali ad esempio, in Italia l'ENAC che ha individuato l'area dell'aeroporto di Grottaglie come area di sperimentazione. Infatti, IDS ha aperto una sede per le attività sperimentali e al fine di avere un quadro ampio delle problematiche legate all'uso dei droni. Credo che questa sia una delle iniziative più importanti proprio perché permetterà alle istituzioni e all'industria di cooperare ai fini della sicurezza delle operazioni. È questa una grande opportunità per l'evoluzione tecnologica dei sistemi IDS. Ritengo che l'opportunità industriale seguirà l'evoluzione delle tecnologie e i nuovi ruoli operativi che consentirà. IDS è una società internazionale, con la ricerca e sviluppo saldamente in Italia e con estensioni commerciali nel Nord e Sud America e in Australia, dove abbiamo cominciato la vendita dei nostri droni.

D. Quali sono le peculiarità dei vostri droni rispetto ai concorrenti?

R. IDS ha cercato di concentrarsi su nicchie di mercato che ritiene possano essere difficilmente raggiungibili da altri per l'ampiezza di tecnologie ed esperienze che l'azienda ha cumulato in oltre trent'anni dedicate alla sicurezza e ripetibilità delle operazioni anche in condizioni di emergenza in conseguenza di guasti o situazioni atmosferiche. Copriamo un'offerta di

droni che va dai 5 chili fino ai 149 chili di peso al decollo per renderne più fruibile l'impiego. Dall'inizio dell'anno abbiamo già incrementato le risorse dedicate che prevediamo di estendere a 50 unità per completare le capacità progettuali, sperimentali e produttive. Il riscontro ottenuto, sia dagli enti italiani sia da quelli stranieri con i quali stiamo cooperando soprattutto in Canada e in Australia è molto buono, e pertanto riteniamo che il settore possa beneficiare di una rapida espansione per soddisfare il mercato.

D. Di che tipo sono gli accordi siglati?

R. IDS sta cooperando con clienti esigenti che ritiene di riferimento per tipologie di missione significative, sperimentando assieme sistemi APR ed acquisendo al contempo le loro esigenze di operazione, manutenzione e di addestramento. I nostri punti di riferimento sono gli enti della Difesa, delle Forze dell'Ordine ed enti civili. Per esempio, nel settore minerario a cielo aperto, IDS sta integrando ai suoi radar per il monitoraggio della stabilità dei versanti l'impiego di piccoli droni per il rilievo fotogrammetrico dello scavato giornaliero per la valutazione dei metri cubi estratti. Ciò potrebbe avere un impiego efficace anche ai fini della protezione civile per quanto riguarda il monitoraggio di frane, dighe o qualsiasi situazione riconducibile a questo tipo di monitoraggio.

D. Quali sono i futuri progetti?

R. IDS sta investendo in questo settore e vorremmo realizzare droni cooperanti, nell'ambito di sciami che rappresentano la punta avanzata nella tecnologia del controllo del volo di APR con alto grado di complessità. Abbiamo, quindi, avviato dei progetti di ricerca interni per sviluppare le tecnologie abilitanti per le intercomunicazioni fra droni, e quindi poi di essere utilizzati nei sistemi di riconoscimento, ma anche di fornire un quadro generale, poiché ogni drone avrà dimensioni limitate e sensori diversi. Questo crediamo possa essere uno degli aspetti futuribili in cui stiamo investendo.

D. Come vi posizionate rispetto alle altre aziende in un'ipotetica classifica?

R. Tutte le aziende sono impegnate a soddisfare i requisiti di certificazione che comporteranno una selezione dalla quale saranno escluse ditte non adeguatamente attrezzate. I droni IDS sono stati progettati per operare in climi avversi. Grazie alla nostra esperienza nel mercato della Difesa offriamo una gamma di prodotti che garantisce operatività uniche. Inoltre, i nostri sistemi sono particolarmente robusti, costruiti seguendo standard aeronautici e pertanto dotati di ridondanze e materiali di qualità aeronautica con stazioni di comando e controllo dotate dei più sofisticati strumenti per la pianificazione dalla missione, per la sua simulazione in realtà virtuale e per l'addestramento dell'operatore in situazioni di emergenza. ■

LUIGI CARRINO (CIRA): I DRONI AVVICINANO L'UOMO AL MONDO DELL'AERONAUTICA. E ALLO SPAZIO

di CLAUDIA MARIN

Il Centro Italiano Ricerche Aerospaziali è nato nel 1984 per gestire il programma Prora e mantenere l'Italia all'avanguardia negli ambiti dell'aeronautica e dello spazio; la sua sintonia con tale mondo ha consentito la realizzazione di strutture di prova e laboratori volanti aeronautici e spaziali

I droni? Un fenomeno in via di espansione, da valutare «del tutto positivamente. Perché avvicinano l'uomo comune al mondo dell'aeronautica. E se è certamente fondamentale che se ne regolamenti l'uso ai fini della tutela della sicurezza e della privacy, è altrettanto vero che, come tutte le declinazioni del progresso, anche quest'ultima non dev'essere osteggiata». Il parere è dei più autorevoli. A parlarci dell'ultima tendenza aeronautica (anche industriale), quella dei droni, ma anche a fare il punto sulle ultime sfide della ricerca aerospaziale - dalla missione su Marte del 2018 al ruolo dell'Italia nella ricerca e nelle diverse operazioni esplorative - è Luigi Carrino, presidente del CIRA, il Centro Italiano Ricerche Aerospaziali.

Domanda. Cos'è il CIRA, qual è la sua missione e quale ruolo svolge nel settore aerospaziale?

Risposta. Il CIRA è una società consortile per azioni, senza scopo di lucro, nata nel 1984, con l'incarico di gestire il programma di ricerca aerospaziale italiano. Soci del CIRA sono soggetti pubblici, che ne hanno l'ampia maggioranza, e soci privati che fanno riferimento a imprese sia di grandi sia di piccole dimensioni nei settori aeronautico e spaziale. Il socio di riferimento è l'Agenzia Spaziale Italiana, gli altri soci pubblici sono il Cnr e la Regione Campania attraverso l'Area sviluppo industriale di Caserta. Il CIRA nasce per realizzare grandi infrastrutture di prova e laboratori per ampliare le conoscenze e puntare sullo sviluppo di competenze, quindi investendo molto sui ricercatori, in modo da essere un riferimento a livello internazionale sulle principali ricerche e i principali sviluppi del nostro settore.

D. Quali risultati avete ottenuto nei diversi ambiti?

R. Il CIRA l'anno scorso ha compiuto trent'anni. Nel corso di questi decenni abbiamo costruito per conto dello Stato italiano impianti di prova che danno al nostro Paese primati importanti: ad esempio, simulare a terra ciò che accade a una navicella che sta nello spazio e deve rientrare. Nel momento in cui entra nell'atmosfera deve resistere a condizioni di flusso sia di tipo termico sia di tipo meccanico, molto complesse da simulare. Il CIRA ha un impianto, il «Plasma Wind Tunnel», che è una galleria al plasma che riproduce esattamente ciò che accade ad una navicella spaziale al rientro nell'atmosfera in termini di temperature e flusso. L'abbinamento di questi due elementi, per essere realizzato, richiede un'infrastruttura che dal punto di vista delle potenze elettriche e dei servizi necessari a simulare il flusso, richiede la disponibilità di grandi centrali elettriche e chilometri di tubazioni. Il nostro «Plasma Wind Tunnel» ha un'elevata prestanza che gli consente di realizzare temperature e flussi tra i più impegnativi oggi ottenibili, ed è il più grande per dimensioni della camera di prova a livello internazionale. Ciò ci ha portato a ospitare in questa struttura scudi termici da testare per conto delle principali agenzie aerospaziali internazionali. Ed è solo una delle nostre realizzazioni.

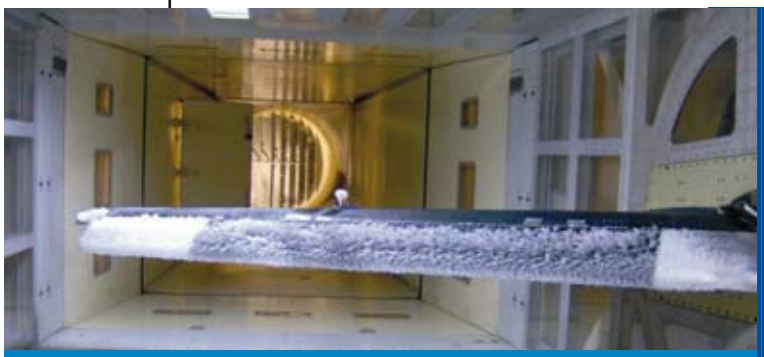
Luigi Carrino, presidente del CIRA

D. Quali altre realizzazioni sono state fatte dal CIRA?

R. In campo aeronautico un esempio è costituito dalla galleria del vento con formazione di ghiaccio. Ancora una volta è una struttura unica nel mondo non solo per le dimensioni della camera di test, ma anche perché i nostri progettisti sono stati capaci di mettere a punto un sistema che forma il ghiaccio sull'elemento in prova, che è esattamente il fenomeno fisico che accade in quota quando un aeromobile attraversa una nuvola in condizione di pericolo. Realizzando un flusso siamo quindi in grado di verificare ciò che accade a un aereo se finisce in una nuvola della quale il nostro cliente ci specifichi le caratteristiche. Possiamo, infatti, creare nuvole secondo le varie esigenze e certificare il comportamento dei sistemi antighiaccio come richiesto dalle norme internazionali. Ho fatto due esempi tipici di impianti fondamentali, ma ne abbiamo anche altri. Impianti del genere nulla farebbero in termini di valore se non venissero utilizzati e gestiti da ricercatori e ricercatrici di assoluto valore, che sono per noi l'elemento fondamentale. Le risorse umane per il CIRA sono il punto di forza. Si tratta di ricercatori che hanno relazioni con gruppi di ricerca a livello internazionale, che pubblicano articoli sulle maggiori riviste e libri sui temi d'interesse aerospaziale. Attraverso il CIRA l'Italia siede nei contesti internazionali con il peso di questa grande capacità.

D. Come vi finanziate e quali sono le prospettive?

R. Veniamo finanziati in parte dal Governo, ma da qualche anno siamo capaci di prendere dal mercato più della metà delle entrate. Il nostro è un centro di ricerca con un bilancio sano; gli ultimi bilanci sono stati chiusi con più di 10 milioni di euro di utili, che comunque siamo obbligati a reinvestire a favore del sistema delle imprese italiane fa-



Prova in ghiaccio nell'Icing Wind Tunnel e, sotto, camera di prova nel Plasma Wind Tunnel

Dall'ultima riunione ministeriale l'Europa esce con un'unica famiglia di lanciatori che parte dai «piccoli» Vega, frutto della tecnologia italiana, e arriva fino ai francesi Ariane 6, risolvendo così la loro contrapposizione. Anche nello sviluppo delle tecnologie di propulsione per i lanciatori il CIRA ha avuto e avrà negli anni un ruolo rilevante

cendo altri impianti o investendo sempre sulle conoscenze dei nostri ricercatori. Il salto di qualità che quest'anno stiamo vivendo è quello di avere all'interno del CIRA alcuni nuclei di ricerca delle principali imprese aerospaziali italiane che si sono trasferiti o si stanno trasferendo presso di noi in maniera stabile. Il nostro non è più un semplice centro di ricerca, bensì il centro di ricerca intorno al quale si sono insediati e lavorano nella stessa area molte delle maggiori imprese aerospaziali, giorno per giorno e gomito a gomito, scambiandosi idee e usando i nostri impianti. Abbiamo realizzato forse l'unico esempio di polo di innovazione tecnologica oggi esistente in Italia, per di più in una terra difficile come quella in cui ci troviamo.

D. Dall'osservatorio privilegiato del CIRA alla ricerca aerospaziale in generale, quali sono oggi le ultime frontiere in Italia e nel mondo?

R. Naturalmente le frontiere della ricerca italiana sono in una logica internazionale. Dobbiamo distinguere tra ricerche in campo spaziale e ricerche in campo aeronautico. In campo spaziale l'Italia ha da tempo un ruolo molto importante sul piano scientifico e tecnologico: è stata la terza nazione al mondo, con la missione San Marco, a lanciare in orbita un satellite; ha realizzato più della metà della parte abitabile della stazione spaziale internazionale e ha il più numeroso gruppo di astronauti che sono stati sulla ISS, come Samantha. Il nostro socio di riferimento, l'Agenzia Spaziale Italiana, rappresenta gli interessi dell'Italia rispetto agli sviluppi della ricerca spaziale. Le decisioni sui programmi vengono prese in ambito europeo attraverso le riunioni ministeriali europee dello spazio. L'ultima si è tenuta nello scorso dicembre: l'Italia ha avuto un ruolo molto importante e positivo, perché ha ribadito l'interesse e gli investimenti sui principali programmi spaziali e soprattutto ha svolto un'importante azione di collante politico tra nazioni che hanno visioni diverse.

D. Vuole dire che almeno in questo campo l'Europa riesce a parlare con una voce sola?

R. Dall'ultima riunione ministeriale l'Europa esce con un'unica famiglia di lanciatori che parte dai «piccoli» Vega e arriva fino agli Ariane 6. Finalmente ha risolto il problema della contrapposizione tra i vari lanciatori riunendoli in questa famiglia. Vega ha molta tecnologia italiana, Ariane è fondamentalmente francese, ma adesso l'intera

famiglia europea condivide la propulsione, sia pure di taglia diversa. E nei concetti fondamentali, la propulsione dei lanciatori europei ha una forte matrice italiana e nello sviluppo di queste tecnologie di propulsione il CIRA ha avuto e avrà nei prossimi anni un ruolo rilevante.

D. Il veicolo spaziale europeo IXV, acronimo che sta per Intermediate eXperimental Vehicle, l'11 febbraio di quest'anno è stato lanciato con il Vega dallo spazioporto di Kourou nella Guyana francese. Nel 2018 è prevista una missione su Marte. Di cosa si tratta?

R. La missione porterà un modulo sul pianeta rosso, un piccolo veicolo che si muoverà sulla sua superficie. Il CIRA ha testato il sistema per un «ammaraggio morbido», una sorta di air bag che possa proteggere il modulo nel momento dell'atterraggio sulla superficie di Marte. L'Europa l'11 febbraio scorso ha dimostrato, attraverso l'esperimento IXV, di essere capace di sviluppare tecnologie e sistemi per un accesso autonomo allo spazio rispetto agli Stati Uniti e alla Russia. Il lancio è stato effettuato dalla stazione di Kourou e la missione è durata cento minuti. La navicella ha raggiunto la quota di circa 420 chilometri di quota prima di iniziare la missione di rientro. In volo autonomo planato è ammarato nell'Oceano Pacifico grazie ad un sistema di paracadute che ne ha attenuato l'impatto in mare.

D. In che modo ha contribuito il CIRA a tale missione?

R. L'Italia è stato in assoluto il Paese maggiormente

Il salto di qualità che quest'anno stiamo vivendo è quello di avere all'interno del CIRA alcuni nuclei di ricerca delle principali imprese aerospaziali italiane che si sono trasferiti o si stanno trasferendo da noi a Capua in maniera stabile. Il nostro non è più un semplice centro di ricerca, bensì il centro di ricerca intorno al quale si sono insediati e lavorano molte delle maggiori imprese aerospaziali, scambiandosi idee e usando i nostri impianti

Preferisco chiamare il drone «velivolo non pilotato» o a pilotaggio remoto, in quanto «drone» dà più l'idea di un giocattolo, mentre esso costituisce una straordinaria conquista della tecnologia sia per quanto riguarda i molteplici usi che può avere, sia perché avvicina l'uomo comune all'utilizzo di strumenti aeronautici. Mi ricorda quello che accadde quando si cominciò a fare le barchette in vetro-resina: anche chi non aveva mai avuto un mezzo marino se ne procurò una, la mise sul tettuccio della sua utilitaria e cominciò ad andare per mare, una cosa del tutto positiva

impegnato nel progetto IXV dell'ESA (Agenzia Spaziale Europea), dalla realizzazione del velivolo fino allo svolgimento della missione. Il CIRA ha svolto un ruolo significativo: oltre agli studi in materia di aerodinamica e aerotermodinamica, alle attività di qualifica del sistema di protezione termica, il nostro Centro ha progettato ed eseguito il drop test da elicottero di un prototipo in scala reale del velivolo IXV per la sperimentazione del sistema di discesa e di recupero. Ed anche nella fase di esecuzione della missione finale, il CIRA ha fornito assistenza tecnica all'ESA attraverso la partecipazione di propri ricercatori al Team di Progetto impegnato nelle operazioni di lancio presso la Base di Kourou. Il riconoscimento dell'importante ruolo svolto dall'Italia e dal CIRA è provato dal fatto che proprio nella nostra struttura si è svolta la prima riunione dei partner europei per decidere l'ulteriore sviluppo di questo progetto che ora si chiama «Pride», orgoglio. E davvero dobbiamo essere orgogliosi di quello che facciamo. Vorrei anche aggiungere che la navicella IXV, recuperata dopo l'ammaraggio nell'Oceano Pacifico è ora esposta in uno stand realizzato dal CIRA presso la Reggia di Caserta e vi rimarrà per tutto il mese di luglio.

D. Veniamo ai droni. Un fenomeno che piace al punto da diventare una moda.

R. È vero, si corre il rischio che i droni e la corsa ad accaparrarsene uno diventi una vera e propria moda, e per tale ragione gli enti preposti alla sicurezza si stanno affrettando a emanare norme per cercare di regolamentarne l'uso, perché in alcuni casi questi droni possono realizzare condizioni di rischio e anche di pericolo. Preferisco chiamare il drone «velivolo non pilotato» o a pilotaggio remoto, in quanto «drone» dà più l'idea di un giocattolo, mentre esso costituisce una straordinaria conquista della tecnologia sia per quanto riguarda i molteplici usi che può avere, sia perché avvicina l'uomo comune all'utilizzo di strumenti aeronautici. Mi ricorda un po' quello che accadde quando si cominciò a fare le barchette in vetro-resina: anche chi non aveva mai avuto un mezzo marino se ne procurò una, la mise sul tettuccio della sua utilitaria e cominciò ad andare per mare, una cosa del tutto positiva.

D. Quali effetti avrà secondo lei?

R. Effetti positivi innanzitutto perché può avvicinare chiunque al mondo dell'aeronautica, ma anche per gli usi che può avere. Quando parliamo di droni, parliamo di una famiglia molto vasta di oggetti per scopi e per dimensioni. Abbiamo i grandi velivoli non pilotati o a pilotaggio remoto che nei casi di uso militare possono essere di qualche tonnellata, fino a circa dieci, e possono volare a molti chilometri di altezza. Si passa poi per droni di dimensioni via via più piccole, fino ad arrivare ai micro droni, dei calabroni insomma: molto piccoli, possono essere utilissimi in agricoltura. Per adesso questi ultimi sono più un dimostratore tecnologico, ma un drone di qualche decina di centimetri, che può portare una telecamera e dei sensori ambientali, aiuta gli agricoltori a gestire in maniera più efficace le coltivazioni.

D. Il CIRA impiega droni? Per quali fini?

R. Noi al CIRA usiamo i droni per queste e per altre ragioni. Essendo responsabili dell'integrazione delle tecnologie spaziali e aeronautiche, abbiamo sviluppato sistemi che mettono insieme informazioni che deduciamo dalle

Nella foto in alto l'Area CIRA (160 ettari) e sotto il veicolo IXV esposto alla Reggia di Caserta

mappe che i satelliti ci mandano, come è il caso dell'osservazione che avviene più vicino alla Terra ma comunque ancora in alto, e che realizziamo attraverso i dirigibili ad alimentazione con pannelli solari i quali, senza avere un impatto sull'ambiente, possono permanere in certe posizioni per giorni e giorni. Quindi, operiamo con i droni. Le integrazioni tra queste informazioni consentono ai responsabili, politici o della tutela dell'ambiente o della sicurezza, di lavorare in maniera efficace sia per prevenire alcune situazioni di rischio idrogeologico o ambientale sia per contrastare le ecomafie. Oggi siamo in grado di intercettare abbastanza velocemente situazioni che stanno avvenendo per poter poi indirizzare eventuali azioni di repressione. Il solo impiego dei droni per l'ambiente mi sembra straordinario, ma non è l'unico. Non parlo di quello militare, già noto all'opinione pubblica e nemmeno molto recente: sono già almeno dieci anni che se ne parla; penso più all'utilizzo dei droni in campo medico. Per il soccorso, si parla sempre di più di poter utilizzare i droni per raggiungere molto prima e molto più efficacemente situazioni di allarme che possono richiedere l'uso di un defibrillatore.

D. L'idea che si possano acquistare nei negozi tanto facilmente non la preoccupa?

R. Consideratone l'ampio impiego, dall'ambiente all'agricoltura al campo medico, anche al giornalismo di inchiesta purché usato correttamente, mi sembra che quest'ampiezza esprima l'utilità e l'importanza della cosa. Certo, è da gestire. Ma non bisogna aver paura delle novità. Sono da regolamentare e controllare, ma non mi sognerei mai di dire «blocchiamo il progresso». Facciamo invece in modo che l'uso sia corretto. ■

L'ECO DELLA STAMPA®

LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE

IL N° 1 NELLA RASSEGNA DA **STAMPA** E **SITI WEB**

ECO STAMPA by L'ECO DELLA STAMPA®

RASSEGNE **RADIO E TV**, CON UN CLICK

ECO VIDEO by L'ECO DELLA STAMPA®

IL **SOCIAL MEDIA MONITORING** SU MISURA

ECO SMM SOCIAL MEDIA MONITORING by L'ECO DELLA STAMPA®

MEDIA ANALYSIS, PER CAPIRE E PER FARE

ECO ANALYSIS by L'ECO DELLA STAMPA®

L'ECO DELLA STAMPA S.p.A. è il leader italiano nell'industria del *media monitoring* ed è tra i più importanti operatori europei.

Da oltre 100 anni il nostro Gruppo è il partner naturale per chi opera nella comunicazione e nel marketing, in qualsiasi struttura pubblica o privata, e abbia l'esigenza di monitorare l'immagine della propria organizzazione e dei competitor sui media tradizionali e digitali.

L'ECO DELLA STAMPA S.p.A. www.ecostampa.it
Tel 02 748113.1 Fax 02 748113.444 info@ecostampa.it

FINMECCANICA, PILOTA REMOTO UNA REALTÀ EUROPEA E GLOBALE

Dal Falco di Finmeccanica-Selex ES fino alla partecipazione nel più recente programma per un drone europeo, Male 2025, il gruppo italiano è in prima linea anche con gli Apr

Più comunemente definiti velivoli senza pilota, gli Uas rappresentano la nuova frontiera del business delle industrie attive nel settore dell'aerospazio e difesa. Le stime parlano di una crescita del giro d'affari che, entro il 2025, dovrebbe arrivare a circa 7 miliardi di euro. In tale settore, dove giocano un ruolo da protagonisti certamente gli Usa e Israele, Finmeccanica ha sviluppato tecnologie ed applicazioni in tutti i propri settori di attività, con significativi investimenti in piattaforme, sensori e logiche di controllo.

Finmeccanica investe in ricerca e sviluppo circa l'11 per cento dei ricavi e oggi, grazie a questi investimenti, è tra le poche aziende nel mondo a possedere una vasta gamma di tecnologie nel settore degli Uas, che vanno dal Falco di Finmeccanica-Selex ES fino alla partecipazione nel più recente programma per un drone europeo, «Male 2025», programma a cui partecipano i grandi dell'industria aeronautica del Vecchio Continente: Airbus, Dassault e Finmeccanica. Il Falco, scelto anche dall'Onu per operazioni di peacekeeping, è un sistema tattico senza pilota in grado di volare ad altitudini medie, caratterizzato da una grande autonomia; utile per applicazioni di sorveglianza nel campo della sicurezza e della difesa, e impiegato da numerosi clienti internazionali in condizioni geografiche e climatiche estreme, è un sistema ampiamente collaudato che può essere facilmente integrato in infrastrutture per la gestione di diverse missioni aeree.

Il Progetto «Male 2025» sviluppa un sistema aereo non pilotato per missioni di lunga durata e in grado di volare a medie quote e mira a promuovere lo sviluppo di alte tecnologie e a contribuire a sostenere competenze, capacità e posti di lavoro di importanza capitale in ambito europeo. Sviluppato per usi duali, sarà certificato per operare anche all'interno degli spazi aerei civili e garantire piena sovranità e indipendenza in termini di dominio sulla tecnologia, gestione delle operazioni e dell'informazione, aderenza ai requisiti definiti dalle Forze Armate in termini di capacità avanzate di sorveglianza, sopravvivenza, architetture aperte, autonomia e cyber-security.

I sistemi Finmeccanica sono anche parte integrante del nuovo P.1HH HammerHead della Piaggio Aerospace, il cui mission management system si basa sull'innovativo SkyISTAR di Selex ES, ideale per svolgere missioni di pattugliamento e rispondere alle minacce, dagli attacchi terroristici all'immigrazione illegale, alla protezione delle zone economiche esclusive. La componente sensoristica payload della Selex ES, che equipaggia gli Uas, rappresenta il vero valore aggiunto di queste macchine.

Sempre con riferimento ai velivoli, Finmeccanica-Alenia Aermacchi ha sviluppato un dimostratore di tecnologie innovativo di classe Male (Medium Altitude Long Endurance) destinati a svolgere missioni di sorveglianza e ricognizione. Lo Sky-Y, che ha volato per la prima volta nel giugno 2007, detiene il primato continentale di otto ore consecutive di volo per velivoli non pilotati, della classe di peso al di sotto dei mille chilogrammi. La piattaforma Sky-Y è stata anche scelta dal consorzio Midcas (Mid Air Collision Avoidance System), per un progetto di ricerca internazionale che vede la partecipazione di cinque nazioni: Svezia, Germania, Francia, Italia e Spagna e dell'European Defence Agency (Eda), ed ha l'obiettivo di fornire soluzioni di base per permettere di evitare collisioni tra gli Apr e i tradizionali velivoli pilotati, che operano in spazi aerei non segregati. In una recente campagna di sperimentazione che

Finmeccanica partecipa al programma europeo nEUROn, attraverso Aermacchi e Selex ES

si è svolta in Italia è stato raggiunto un record mondiale perchè è stato svolto il primo esperimento in volo di «collision avoidance» tra un velivolo a pilotaggio remoto contro un velivolo pilotato. Finmeccanica partecipa, nel settore Ucas (Unmanned Combat Aerial System) attraverso Alenia Aermacchi e Selex ES, al programma di cooperazione europea nEUROn, nato con l'intento di progettare, costruire e sperimentare il primo dimostratore europeo con caratteristiche «stealth» (bassa osservabilità); e partecipa nel nuovo progetto Ucav Future Combat Air System (Fcas), cui lavorano Francia e Regno Unito, con il coinvolgimento di Selex ES.

Attraverso AgustaWestland, inotre, Finmeccanica ha messo a punto il suo primo elicottero a controllo remoto, denominato SW-4 Solo RUAS/OPH, un elicottero leggero monoturbina da 1,8 tonnellate, modello sviluppato sulla base dell'SW-4 già presente sul mercato tra clienti civili e militari. La designazione RUAS/OPH - Rotorcraft Unmanned Aerial System/Optionally Piloted Helicopter - indica che tale piattaforma può essere impiegata sia in modalità a controllo remoto che con pilota a bordo, aumentando significativamente la flessibilità del modello e la gamma di missioni che può svolgere, ad esempio quella del trasporto passeggeri o personale e di addestramento.

Le tecnologie satellitari giocano un ruolo chiave nel rendere possibile comunicazioni ad elevata velocità per i payload di bordo, le funzioni di comando e controllo e per i servizi di traffico aereo, come dimostra il progetto europeo «Desire II» guidato da Telespazio. L'Europa sta mettendo a punto un sistema globale di navigazione satellitare che fornirà un servizio di posizionamento accurato e garantito per tutte le applicazioni civili, fra cui i sistemi aerei ivi inclusi quelli a pilotaggio remoto. La moderna infrastruttura satellitare Galileo rafforzerà l'indipendenza tecnologica europea, mantenendo l'Europa al centro di una rivoluzione che vede Finmeccanica in prima linea attraverso Telespazio, joint venture con i francesi di Thales. In un momento storico in cui l'Europa sta decidendo come affrontare il tema della sovranità ed autonomia tecnologica dei sistemi Uas di nuova generazione e, in prospettiva, Ucas è chiaro che l'Italia, grazie alle tecnologie sviluppate da Finmeccanica, è pronta a giocare un ruolo da protagonista.

Finmeccanica, in particolare, intende mantenere il proprio ruolo quale key player italiano nei sistemi unmanned per applicazioni di sorveglianza e combattimento, preservando know-how e occupazione qualificata a livello territoriale. ■

LA PIAGGIO AEROSPACE PRODUCE IL P.1HH, PRIMO VELIVOLO A PILOTAGGIO REMOTO IN ITALIA PRONTO AL VOLO

Lo ha sviluppato partendo dalla piattaforma del P180 Avanti II, uno tra i velivoli turboprop più veloci al mondo, seconda generazione del P180; questo ha dato all'azienda un enorme vantaggio in termini di tempi, costi di progettazione e sviluppo, consentendole di avere già in volo il primo sistema a pilotaggio remoto italiano parecchi anni prima rispetto ad ogni altro progetto simile in studio

Piaggio Aerospace è un'azienda italiana dalle antichissime tradizioni (il primo velivolo fu progettato nel 1922), conosciuta in tutto il mondo soprattutto grazie a un aereo a turboelica dalle performance uniche ed imbattibili - il P180 - declinato oggi nella sua terza generazione: l'Avanti Evo. L'azienda è recentemente entrata con successo anche nel settore della Difesa e Sicurezza con due nuovi prodotti: l'MPA - un velivolo per la sorveglianza ed il pattugliamento terrestre e marittimo - e con un velivolo senza pilota, il P.1HH HammerHead.

Si tratta di un UAS (Unmanned Aerial System), progettato per missioni di intelligenza, sorveglianza e ricognizione. Piaggio Aerospace lo ha sviluppato partendo dalla stessa piattaforma del P180 Avanti II, seconda generazione del P180; circostanza, questa, che ha dato all'azienda un enorme vantaggio in termini di tempi e costi di progettazione e sviluppo, consentendole di avere già in volo il primo (ed unico) sistema a pilotaggio remoto italiano, parecchi anni prima rispetto ad ogni altro progetto simile ancora in studio nel nostro Paese.

Il P.1HH è stato presentato per la prima volta nel giugno del 2013 e nel dicembre dello stesso anno ha effettuato il primo volo di prova (con esito totalmente positivo nel rispetto di tutti i parametri attesi) presso l'aeroporto militare di Trapani-Birgi che da allora ne ospita i flight test, ma che a breve verrà sostituito dalla Base dell'Aeronautica Militare di Grazzanise (CE), come di recente annunciato dall'azienda.

L'intuizione della Piaggio Aerospace, grazie alla quale l'azienda italiana ha, oggi, un vantaggio di molti anni rispetto ai numerosi progetti di UAS ancora in fase di progettazione in Italia ed Europa, è stata quella di partire dalla piattaforma del velivolo civile (Piaggio Avanti II), «svuotarlo» di parti e sistemi necessari al volo passeggeri con equipaggio, e «riempirlo» di sistemi e impianti necessari al volo a pilotaggio remoto. Ciò è avvenuto a partire dal novembre del 2012, quando si iniziò a trasformare un Avanti II in velivolo «dimostratore», ed una volta constatato il successo dell'operazione - dopo un suo primo volo - se ne trasportò la tecnologia sul primo effettivo prototipo di P.1HH.

L'HammerHead («testa a martello» per la sua forma dovuta alla presenza di un'ala frontale, tratto distintivo che rende unici e riconoscibili tutti i velivoli Piaggio) ha caratteristiche uniche: una combinazione vincente di velocità/carico/distanza percorribile, elevati livelli negli standard di sicurezza, strumenti per volare in aree non segregate, le migliori performance in termini di utilizzo della macchina anche con condizioni meteorologiche avverse (e che risultano ostative per velivoli appartenenti alla stessa categoria), massima affidabilità, una significativa flessibilità di impiego per svolgere differenti ruoli e missioni.

Il P.1HH costituisce il primo prodotto di Piaggio Aerospace nel mercato UAS; si tratta di un «MALE» (cioè un velivolo appartenente alla categoria con performance di Medium Altitude/Long Endurance). Il cliente di lancio di questo sofisticato velivolo è l'Aeronautica Militare Italiana che, come di recente annunciato dall'azienda nell'ambito del salone internazionale dell'aerospazio di Le Bourget - Parigi - lo assegnerà in uso al 28esimo Gruppo Apr, parte del 32esimo Stormo avente la propria base nell'aeroporto militare di Amendola, in provincia di Foggia. La scelta fatta dall'Aeronautica, che è stata la prima forza armata europea ad acquisire velivoli senza pilota (i Predator dell'americana General Atomics, anch'essi stanziati ad Amendola), conferma con forza l'idea che l'Europa sia un mercato importante per questi sofisticati tipi di velivoli.

È, infatti, fortemente sentita la necessità dell'Italia in primis, e degli altri Paesi europei, di disporre di sistemi che consentano il «controllo» dei propri confini e delle proprie acque territoriali in un momento in cui minacce di tipo asimmetrico e massicci flussi migratori pongono all'ordine del giorno i temi della sorveglianza e della cosidetta «Homeland Security».

Altri mercati per il P.1HH della Piaggio Aerospace sono sicuramente il Medio Oriente ed il Sud-Est asiatico, ma per adesso l'azienda concentra le proprie attività per assicurare la prima consegna all'Aeronautica Militare Italiana, che avverrà entro la fine del 2015. Questo tempo sarà necessario a completare l'intensa campagna di test propedeutici alla certificazione del velivolo.

La sede della Piaggio Aerospace e, sotto, lo stand presente al 51esimo Paris Air Show di Le Bourget

Il Piaggio P.1HH HammerHead

L'HammerHead («testa a martello» per la sua forma dovuta alla presenza di un'ala frontale, tratto distintivo che rende unici e riconoscibili i velivoli Piaggio) ha caratteristiche uniche: l'ottimale combinazione di velocità, carico e distanza percorribile, elevati livelli negli standard di sicurezza, strumenti per volare in aree non segregate, le migliori prestazioni in termini di utilizzo della macchina anche con condizioni meteorologiche avverse (e che risultano ostative per velivoli appartenenti alla stessa categoria), con la massima affidabilità e una significativa flessibilità di impiego per svolgere differenti ruoli e missioni. Il cliente di lancio è, infatti, l'Aeronautica Militare Italiana, che lo assegnerà in uso al 28esimo Gruppo Apr, parte del 32esimo Stormo avente base ad Amendola (Foggia), nell'aeroporto militare

Il P.1HH è prodotto con la collaborazione della Selex ES (Finmeccanica) che ne sviluppa la parte software. Proprio il Gruppo Finmeccanica è attivo in un altro importante progetto di UAS, il MALE 2025 in sharing tra tre Paesi: Italia, Francia (con Airbus) e Germania (con Dassault Aviation). Pur se appartenente alla stessa classe (MALE, appunto) questo progetto, che è ancora in fase molto iniziale, e prevede uno «studio» e una messa in opera, non minaccia di togliere mercato alla Piaggio Aerospace. Anzi, in considerazione dell'enorme vantaggio temporale di cui l'azienda ligure dispone, il P.1HH potrebbe costituire il «test bed» ideale e il «gap filler» in attesa della futura generazione di MALE. ■

Apertura alare: 15.533 mt
Lunghezza: 14.400 mt
Altezza: 3.980 mt
Peso massimo al decollo: 6.146 Kg
Velocità massima: 730 Km/h
Autonomia di distanza: 8000 Km
Autonomia di durata: più di 16 ore

1884. Una storia tra i secoli. La storia di Piaggio comincia a Genova in quell'anno. Da allora il nome Piaggio ha attraversato, crescendo, il tempo e lo spazio

CENTRO STUDI DEMETRA: DRONI, PARTE DA GROTTAGLIE LA GRANDE VIRATA ITALIANA VERSO L'EUROPA

di PIERLUIGI DI PALMA
presidente Centro Studi Demetra

È importante impegnarsi per un riassetto istituzionale che, superando le difficoltà del presente, indirizzi l'attenzione al futuro, cogliendo le nuove opportunità legate allo sviluppo dei sistemi aerei a pilotaggio remoto, che l'Europa intende valorizzare secondo un programma di interventi di cui alla recente Comunicazione della Commissione

Da alcuni anni è sempre più avvertita l'esigenza di un riassetto istituzionale del trasporto aereo, in una visione strategica di carattere duale. Troppi sono gli interlocutori ed eccessivamente frammentate le loro competenze, di talché gli operatori del settore si trovano a dover fronteggiare un'indubbia difficoltà di relazioni, con un freno ai processi decisionali dannoso per lo sviluppo del settore che, data la continua innovazione tecnologica, necessita di un sistema di regolazione univoco, ciò anche in ragione del ruolo di rilievo che il nostro sistema Paese rivendica nel settore degli aeromobili a pilotaggio remoto (Rpas o Apr).

Il Centro Studi Demetra ha avanzato, da tempo, la proposta di un nuovo modello di Governance dell'intero settore aerospaziale, con l'istituzione, nel rispetto delle prerogative della Difesa, di uno specifico Dipartimento presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri. Il progetto è quello di un'amministrazione snella e, nello stesso tempo, autorevole che, con l'ausilio di un board pubblico-privato, sia in grado di elaborare un piano strategico decennale, articolato in piani triennali, che impegni il Governo nella sua globalità tramite una direttiva annuale del presidente del Consiglio dei Ministri. In questa visione strategica del comparto aerospaziale, il trasporto aereo deve comunque mantenere una forte autonomia e specificità, indirizzata, in particolare, alla regolamentazione tecnica. Nel contempo, è necessario delimitare con certezza l'ambito di competenza Enac e quello dell'Art, l'Autorità di regolazione dei trasporti.

Di particolare importanza è l'impegno per un riassetto istituzionale che, superando le difficoltà del presente, possa consentire di indirizzare l'attenzione al futuro, cogliendo, in particolare, le nuove opportunità legate allo sviluppo dei sistemi aerei a pilotaggio remoto, una realtà che l'Europa intende valorizzare secondo un programma di interventi di cui alla recente Comunicazione della Commissione (2014) 207, dal titolo «Una nuova era per il trasporto aereo - Aprire il mercato del trasporto aereo all'uso civile dei sistemi aerei a pilotaggio remoto in modo sicuro e sostenibile». Con tale Comunicazione, adottata nell'aprile 2014, la Commissione europea, prendendo le mosse dalla precedente determinazione del Consiglio europeo del 19 dicembre 2013 finalizzata a promuovere azioni per consentire la graduale integrazione dei sistemi Rpas nello spazio aereo civile dal 2016 in poi, ha individuato 6 specifiche azioni da porre in essere, rispondendo all'appello lanciato dall'industria manifatturiera europea per accelerare l'apertura del mercato europeo ai sistemi aerei a pilotaggio remoto e all'uso civile dei droni.

Secondo la Comunicazione, in tutto il mondo esistono oltre 1.700 diversi sistemi di Rpas documentati di cui quasi 600 in Europa, costruiti da 471 produttori nel mondo, di cui 176 in Europa. L'incremento delle attività Rpas che, nel mercato globale, è destinata a passare dagli attuali 5,2 a circa 11,6 miliardi di dollari nel 2036, si tradurrà, in Europa, nella creazione di oltre 150 mila posti di lavoro entro il 2050, escludendo l'occupazione generata dai servizi.

Pierluigi Di Palma, presidente del Centro Studi Demetra

In ogni caso, in assenza di norme europee che dovrebbero essere elaborate dall'Easa, e senza lo sviluppo di tecnologie abilitanti (Kets), la nascita di un vero mercato europeo non è possibile. Naturalmente, il quadro normativo di riferimento deve risultare compatibile con la regolamentazione Icao e basarsi su un consenso internazionale. Inoltre, è evidente, le operazioni dei sistemi Rpas non devono portare alla violazione di diritti fondamentali quali il diritto alla vita privata e familiare e la tutela dei dati personali. Particolare attenzione deve essere, altresì, prestata ai problemi della sicurezza, pensando alla possibilità di azioni terroristiche informatiche tendenti ad acquisire il controllo in volo dell'Apr.

La mancanza di norme armonizzate a livello europeo e tecnologie convalidate costituisce quindi il principale ostacolo all'apertura del mercato dei sistemi Rpas e alla loro integrazione nello spazio aereo europeo non segregato. Il settore sollecita rapidi passi in avanti verso la creazione di un quadro normativo di sostegno ai sistemi Rpas. In tale contesto, lo sviluppo di infrastrutture di prova sviluppo, ricerca, test e certificazione («test ranges») può favorire il raggiungimento dei seguenti obiettivi: 1) definire uno spazio aereo sicuro per lo svolgimento di operazioni di volo integrate tra aerei pilotati e a pilotaggio remoto nello spazio aereo; 2) sviluppare standard di certificazione e requisiti del traffico aereo per le operazioni di volo senza pilota nei test ranges; 3) coordinare e sfruttare al meglio in una logica di integrazione europea

Il Progetto Grottaglie Airport Test Bed vede già coinvolte istituzioni nazionali, università, industria nazionale e strutture di ricerca pubbliche e private. L'obiettivo è quello di rendere l'aeroporto di Grottaglie un'infrastruttura internazionale capace di integrare il mondo del trasporto aereo con le imprese aerospaziali, il sistema della ricerca e dell'aerospazio, per generare opportunità di business

le risorse previste dai programmi europei (Horizon 2020); 4) garantire la sicurezza dei sistemi aerei senza pilota e le correlate procedure di navigazione prima che vengano integrati nello spazio aereo nazionale; 5) elaborare un quadro giuridico e procedurale basato su dati di esperienza concreta.

L'Enac, anche con il fattivo contributo del Centro Studi Demetra, ha individuato l'aeroporto di Grottaglie quale infrastruttura dedicata allo sviluppo dei sistemi Rpas, concretizzando nel nostro Paese l'esistenza di un laboratorio che, oltre ad avere capacità di attrattiva internazionale, permette all'Italia di essere protagonista nell'elaborazione della regolamentazione tecnica, offrendo un importante vantaggio competitivo al nostro sistema produttivo. Il Progetto «Grottaglie Airport Test Bed», nato e sviluppato su impulso del Distretto tecnologico aerospaziale pugliese (Dta) e della Società Aeroporti di Puglia (AdP), sotto l'egida della Regione Puglia, dell'Enac e con il sostegno dell'Enav e dell'amministrazione della Difesa, vede già coinvolte istituzioni nazionali, università, industria nazionale e strutture di ricerca pubbliche e private.

L'obiettivo è quello di rendere l'aeroporto di Grottaglie un'infrastruttura internazionale capace di integrare il mondo del trasporto aereo con le imprese aerospaziali, il sistema della ricerca e dell'aerospazio, per generare nuove opportunità di business.

A tal fine la Regione Puglia, d'intesa con il Miur, ha incluso nella programmazione 2014-2020 la realizzazione di un'infrastruttura nazionale per attività di ricerca, sperimentazione, formazione ed integrazione di sistemi aerei e terrestri, «manned» e «unmanned», operativi in un cielo unico, integrata nel «Test Bed» di Grottaglie quale base operativa area di prova terrestre e sul mare, utilizzabile in condizioni di sicurezza e con continuità, a supporto del mondo industriale e degli organismi di certificazione nazionali ed internazionali.

Attraverso un continuo processo di attrazione e polarizzazione di iniziative industriali, tenuto conto che l'Enac si è impegnato a garantire un continuo presidio per l'elaborazione della regolamentazione tecnica sulla base dei dati di esperienza, si potrà generare un circuito virtuoso teso a rendere l'aeroporto di Grottaglie un sito dedicato alla logistica e all'industria, interconnesso in una rete di aree e «test range» nazionali ed europei. A supporto di tale visione strategica, tra i vari attori pubblici e privati di questa iniziativa è stata istituita una «Cabina di regia per l'automazione nel settore aerospaziale» ed è stato costituito un gruppo di lavoro per l'analisi della sperimentazione nazionale dei velivoli «unmanned», insediatosi lo scorso 14 maggio nell'aeroporto tarantino. In tale incontro è stato avviato anche il processo di autorizzazione per il primo volo sperimentale Apr dall'aeroporto di Grottaglie: un elicottero dell'Agusta.

L'auspicio è che la politica sappia cogliere l'esigenza del descritto riassetto istituzionale del settore, così da permettere alle nostre imprese di intercettare positivamente le opportunità, anche di carattere occupazionale, legate allo sviluppo dei sistemi aerei a pilotaggio remoto (Apr), una realtà, come detto, che l'Europa intende fortemente valorizzare e dove il nostro Paese può svolgere un ruolo guida, considerato quanto, sino ad oggi, ha concretamente realizzato. ■

Secondo la Comunicazione della Commissione europea n. 207 del 2014, dal titolo «Una nuova era per il trasporto aereo - Aprire il mercato del trasporto aereo all'uso civile dei sistemi aerei a pilotaggio remoto in modo sicuro e sostenibile», in tutto il mondo esistono oltre 1.700 diversi sistemi di Rpas documentati di cui quasi 600 in Europa, costruiti da 471 produttori nel mondo (176 europei). L'incremento delle attività Rpas che, nel mercato globale, è destinata a passare dagli attuali 5,2 a circa 11,6 miliardi di dollari nel 2036, si tradurrà, in Europa, nella creazione di oltre 150 mila posti di lavoro entro il 2050, escludendo l'occupazione generata dai servizi. Ma in assenza di norme europee che l'Easa dovrebbe elaborare, e senza lo sviluppo di tecnologie abilitanti (Kets), la nascita di un vero mercato europeo non è possibile

BENITO PAGNANELLI: DRONI, LA RESPONSABILITÀ CIVILE VERSO TERZI HA UN COSTO REALE

di BENITO PAGNANELLI
presidente della Pagnanelli Risk Solutions Ltd

L'Enac sia rigoroso, ma anche più veloce, nella valutazione dell'affidabilità e della sicurezza dei velivoli: l'operatore può essere diligente ed in piena regola, ma se il mezzo fallisce, ci possono essere comunque seri danni e motivi di litigiosità. E ci sia un costante controllo su chi opera fuori dalle regole

Prima della diramazione del Regolamento Enac del 2013, le assicurazioni relative alla responsabilità civile dei terzi di chi operava un drone erano lasciate alla libera fantasia degli assicurati e degli assicuratori. È noto che coperture come quelle del capofamiglia venivano estese, ingenuamente e impropriamente, ai rischi dell'uso dei droni o Apr.

Il Regolamento ha stabilito che l'assicurazione di responsabilità civile verso terzi è obbligatoria e dev'essere disciplinata secondo quelle che sono le regole tipiche praticate per il trasporto aereo più in generale (quindi in regime Codice della navigazione). Il mercato assicurativo italiano si è trovato, inizialmente, dubbioso e impreparato ma, attraverso alcune delle più importanti compagnie, ha cercato di trovare soluzioni per adeguare i testi di polizza ed anche per ipotizzare costi assicurativi adeguati ma purtroppo basati su pure e mere supposizioni per la totale assenza di statistiche precedenti.

Attualmente, il mercato offre coperture della Rct per un massimale di 1 e 1,5 milioni di euro, con una franchigia per solo danni a cose di 500 fino a mille euro ma ci sono casi anche senza franchigia. Il premio medio si aggira sui 450 euro, il che, su una stima grossolana di circa 350 assicurati, finora produce, in un anno, un totale premi complessivo per il mercato di circa 180 mila euro. Questo significherebbe che, a parità di premio anche per gli anni successivi, se accadesse oggi un deprecato sinistro da 1 milione di euro, questo solo assorbirebbe tutti i premi dei 5 anni successivi. È un elemento di fragilità del mercato che va tenuto ben presente.

La stessa Commissione europea, come risulta dallo studio del 2014 di Steer Davies Gleave «Study on the Third-Party Liability and Insurance Requirements of Remotely Piloted Aircraft Systems (Rpas)», ha tenuto a sottolineare che tra gli stakeholders impegnati per lo sviluppo dell'attività di questo settore, l'assicuratore è tra quelli fondamentali o addirittura il più fondamentale perché la sua astensione bloccherebbe l'attività, in regime di assicurazione obbligatoria. Va chiarito altresì che l'assicuratore non è obbligato a prestare questa copertura e che il suo interesse è ovviamente determinato dallo sviluppo del settore ma anche dalla sua attesa profittabilità.

Un commento sulle coperture assicurative e la loro adeguatezza va certamente fatto. La tipica polizza per i tradizionali vettori o esercenti aeronautici non può essere per sé perfettamente adeguata alle caratteristiche di questo velivolo. Ci sarà bisogno, in futuro, di avvicinarsi il più possibile alla specificità di certi rischi che questo mezzo comporta e anche alle sue vulnerabilità. Faccio solo un esempio, è noto che i Sapr sono particolarmente sensibili a interferenze elettromagnetiche e cyber le quali possono generare situazioni di gravi sinistri. Le polizze in essere, nella loro generalizzazione, non coprono questi rischi. Questa esclusione, del resto, è tipica anche

Benito Pagnanelli, presidente della Prs, società di Risk Management e soluzioni assicurative

per le coperture di operatori di aviazione generale o di aerolinee, ma è chiaro che queste interferenze hanno una minima probabilità di creare problemi su mezzi e tecnologie di tutt'altro livello. Tanto per citare altro rischio escluso è quello dell'intrusione nella privacy che in questo settore ha una particolare rilevanza.

La domanda del mercato dei costruttori è di ottenere, a condizioni accettabili, la copertura di responsabilità civile verso terzi del produttore. Gli assicuratori sono, in genere, contrari o riluttanti a concederla in quanto si tratta di prodotti che, nella quasi totalità, non hanno ottenuto la certificazione.

Anche per le assicurazioni «Kasko», il mercato è piuttosto rigido, disponibile soltanto a premi e franchigie molto elevati. Altre esigenze emergono come la copertura di responsabilità civile dei piloti, la cui portata non è ancora del tutto chiara in base ai regolamenti, la copertura RC Professionale, sempre dei piloti, la RC delle scuole di pilotaggio e tante altre.

Nel complesso e in breve, devo dire che il mercato assicurativo italiano non dimostra di essere molto attratto dalla potenzialità del settore - anche se ci sono iniziative che vorrebbero portare alla vendita di queste polizze nelle edicole e nei supermercati - e lascia la porta aperta alla presenza di operatori stranieri che dimostrano più aggressività e fantasia. Anche questo è un aspetto importante da considerare per la capacità del mercato in generale di offrire, anche in futuro, le coperture necessarie.

Ci si chiede se il massimale di un milione di euro equivalente al limite stabilito dall'articolo 7 del Regolamento CE n. 785/2004 sia sufficiente o meno. Alcuni ri-

«Un assicurato mi ha raccontato che, nel corso del suo lavoro, inavvertitamente, la borsa che conteneva il drone gli è caduta in mare. Si è, subito, gettato in acqua vestito, a due metri di profondità, per recuperare la macchina e il certificato assicurativo! C'è da capirlo: doveva già sapere della sanzione fino a 30 mila euro per la mancata disponibilità del certificato assicurativo»

spondono sì, perché è lo stesso che vale anche per i ben più pesanti aeromobili di lavoro aereo o di trasporto in genere. A conforto di questa tesi c'è anche l'atteggiamento degli assicuratori italiani, poco disposti a concedere limiti superiori. Io ho i miei dubbi, perché gli operatori del trasporto e del lavoro aereo si assicurano liberamente anche fino a 2-3 miliardi di euro, data la loro capacità finanziaria, mentre qui si tratta quasi sempre di operatori individuali che, se il sinistro eccedesse la copertura assicurativa, devono rispondere in proprio.

Nella RC Auto, settore in qualche modo equiparabile per la possibile entità di un sinistro, il massimale minimo imposto è di 5 milioni di euro come previsto dall'articolo 128 del Codice delle assicurazioni private. Interessante è lo schema tratto da «Study on the Third-Party Liability and Insurance Requirements of Remotely Piloted Aircraft Systems» (Steer Davies Gleave, 2014), che fa un confronto sui massimali di diverse attività.

Solo alcuni punti su cui vorrei richiamare l'attenzione perché gli assicuratori possano acquistare più fiducia nel settore. Innanzitutto, le tante stime fatte da agenzie e istituti nazionali ed internazionali sullo sviluppo del settore, così divergenti, si rendano più realistiche per meglio orientare gli investimenti di tutti, compresi quelli degli assicuratori. Quindi, la tecnologia deve continuare a perfezionarsi così da mitigare le criticità dei Sapr dalle quali possano generarsi sinistri, magari esclusi dalle coperture assicurative (migliorare la sicurezza del volo).

L'Enac sia rigorosa, ma anche più veloce, nella valutazione dell'affidabilità e della sicurezza di questi nuovi velivoli: l'operatore può essere diligente ed in piena regola, ma se il mezzo fallisce, ci possono essere comunque seri danni e motivi di litigiosità.

E ci sia un costante controllo su chi opera fuori dalle regole: risulta ancora che ci sono droni che vengono utilizzati piratescamente e certo non assicurati. Ho due piccoli esempi recenti: è recentissima la pubblicazione del Ministero dell'Interno sul Prontuario delle infrazioni. Comportamenti illeciti precisamente sanzionabili danno maggior fiducia all'assicuratore perché la loro dissuasione riduce il rischio. Però, è mia personale opinione che equiparare in toto le sanzioni del Codice della navigazione, previste per una così diversa dimensione del trasporto aereo, alle infrazioni commesse da operatori e piloti di Sapr, sia alquanto vessatorio, in particolare per quanto riguarda i casi di arresto.

A questo proposito, una digressione: un assicurato mi ha raccontato che, nel corso del suo lavoro, inavvertitamente, la borsa che conteneva il drone gli è caduta in mare. Si è, subito, gettato in acqua vestito, a due metri di profondità, per recuperare la macchina e il certificato assicurativo! C'è da capirlo. Doveva già sapere della sanzione fino a 30 mila di euro prevista per la mancata disponibilità del certificato assicurativo.

A questo punto, prima di chiudere questo mio breve intervento, vorrei ricordare che, in futuro, tra i maggiori utilizzatori e operatori di Sapr ci saranno gli stessi assicuratori. È noto che la Faa americana ha recentemente concesso alla Usaa il permesso per l'utilizzo di droni dove avvengano sinistri catastrofici. Questa tecnologia avrà una notevole influenza nello sviluppo dell'industria assicurativa e c'è così da sperare che almeno gli assicuratori siano diligenti nell'assicurarsi. ■

Attualmente il mercato offre coperture della Rct per un massimale di 1 e 1,5 milioni di euro, con una franchigia per solo danni a cose di 500 fino a mille euro ma ci sono casi anche senza franchigia. Il premio medio si aggira sui 450 euro, il che, su una stima grossolana di circa 350 assicurati, finora produce, in un anno, un totale premi complessivo per il mercato di circa 180 mila euro. A parità di premio anche per gli anni successivi, se accadesse oggi un deprecato sinistro da 1 milione di euro, questo solo assorbirebbe tutti i premi dei 5 anni successivi. È un elemento di fragilità del mercato che va tenuto ben presente

VITROCISET: LO SVILUPPO DELLE TECNOLOGIE PER I DRONI È UN'OPPORTUNITÀ PER L'ITALIA

Lo «sciame di droni» è un filone di ricerca dell'azienda legato a droni di dimensioni e peso ridotti utili al rilevamento e alla comprensione di eventi che evolvono in modo rapido e imprevedibile, tipici degli scenari civili e militari: gestione delle emergenze e recupero dai disastri, operazioni di supporto alla pace, assistenza umanitaria, ecc.

Altamente tecnologica, orientata all'innovazione, con proiezione internazionale. Questo è il profilo di Vitrociset, azienda high-tech italiana di alto rilievo nella realizzazione, integrazione e gestione di sistemi elettronici e informatici nei settori della Difesa, Sicurezza, Spazio, Trasporto e Smart Cities, per amministrazioni pubbliche, agenzie governative, organizzazioni internazionali, e grandi gruppi privati nazionali ed esteri.

«In un contesto già avviato di focalizzazione dell'azienda su prodotti innovativi e in uno scenario di concorrenza sempre più agguerrita, avevamo necessità di intraprendere nuovi investimenti in ricerca industriale e sviluppo tecnologico per conquistare nuovi mercati di nicchia e con potenziali ricadute duali. Tra questi ce n'è uno in particolare, lo sciame di droni, che considero il fiore all'occhiello del nostro centro di R&S», afferma l'ingegnere Walter Matta, direttore della R&S di Vitrociset.

Lo «sciame di droni» è un filone di ricerca dell'azienda che si lega alla tematica, emergente a livello internazionale, dei droni di dimensioni e peso ridotti per il rilevamento e la comprensione di eventi che evolvono in modo rapido e imprevedibile, tipici degli scenari civili e militari: gestione delle emergenze e recupero dai disastri, operazioni di supporto alla pace, assistenza umanitaria, ecc. Nei suddetti scenari, l'obiettivo è dimostrare come un sistema di piattaforme aeree, organizzate in sciami e governati da un sistema di intelligenza distribuita, sia in grado di contribuire alla gestione di situazioni di pericolo e di emergenza nelle quali è essenziale, al fine di raggiungere lo scopo finale, avere un forte coordinamento tra gli attori coinvolti sul campo.

I droni dello sciame sono strutturalmente semplici (a livello di dotazione sensoristica) ed economici per far sì che la perdita di uno o più di essi abbia un impatto trascurabile o comunque minimo sia in termini operativi che economici. Ciascun drone dello sciame è equipaggiato con un tipo di sensore differente-ottico, infrarosso, acustico, ecc.-, che acquisisce i dati dall'ambiente circostante e li condivide con un sistema comune di fusione delle informazioni ricevute dagli altri sensori. Il sistema è riconfigurabile dinamicamente e altamente scalabile in termini di capacità operative. Attraverso una stazione di controllo a terra, il pilota dello sciame è in grado di avere una chiara rappresentazione della situazione operativa, che gli permette di definire gli obiettivi, le priorità, le regole e gli schemi strategici dello sciame in rapporto alla situazione che è chiamato a gestire. Attraverso un sistema di supporto alle decisioni, i dati provenienti dai droni vengono processati in modo tale da suggerire all'operatore le migliori strategie da adottare nell'ambito delle operazioni in corso.

«Un tipico scenario operativo militare è quello in cui il pilota presso la stazione di controllo a terra dispiega lo sciame per investigare circa la possibilità che un mezzo minaccioso, non meglio identificato, si stia dirigendo verso un check point. Grazie al drone dotato di sensore infrarosso, il sistema riconosce che la firma termica del mezzo (target) è assimilabile a quella di un mezzo armato, quindi invia questa informazione agli altri droni dello sciame, unita alla posizione del target. Il drone dotato di sensore acustico si porta sul target e il sistema riconosce che la firma acustica è assimilabile a quella di un mezzo armato e quindi valida la prima ipotesi. Infine, il drone dotato di camera elettro-ottica si porta sul target e riconosce che l'immagine del target è riconducibile al mezzo armato e quindi il sistema valida definitivamente le prime due ipotesi. Quindi il sistema riconosce che un mezzo armato si sta dirigendo minaccioso verso un check point», spiega Matta.

Walter Matta, direttore R&S della Vitrociset

Il sistema di comando e controllo dello sciame è inoltre pensato per adattarsi in modalità automatica («plug & play») alle diverse piattaforme aeree, conformi agli standard NATO, che compongono lo sciame. Costituisce un altro elemento innovativo la possibilità di generare la realtà aumentata, ovvero di integrare i dati reali provenienti dai diversi sensori dello sciame con dati sintetici utili per una ricostruzione virtuale 3D dello scenario, e di rappresentarla su dispositivi mobili standard come tablet e smartphone, nonché dispositivi indossabili di seconda generazione (occhiali intelligenti e head display).

«Vitrociset sta anche allestendo un proprio centro di test, certificazione e training di operatori (piloti) di droni, in configurazione singola o in sciami, attraverso l'adeguamento strumentale dell'aviosuperficie presso il suo stabilimento sardo di Capo San Lorenzo, adiacente al Poligono Interforze di Salto di Quirra (PISQ)», ag-

Per la posizione strategica nel Mediterraneo, per infrastrutture, spazi e corridoi aerei disponibili, il nostro Paese rappresenta il luogo ideale per la sperimentazione, certificazione e training di droni, unico in Europa. Se capitalizzata ottimalmente, questa capacità può rappresentare per l'Italia un volano di sviluppo tecnologico, industriale ed economico

La sala operativa di controllo «test range»

giunge Matta. L'aviosuperficie, collegata agli spazi aerei dedicati al PISQ per assicurare la completa sicurezza delle operazioni, è dotata di appositi sensori (in configurazione mobile) per il rilevamento in volo dei droni. I sensori, principalmente di tipo elettro-ottico e telemetrico, sono gestiti in tempo reale da una sala operativa di test che opera in massima sinergia con le stazione di controllo a terra dei droni. La sala operativa effettua anche l'analisi e la valutazione a posteriori del test o del training, riproducendo in modalità visiva i dati acquisiti attraverso una modellizzazione virtuale.

Un punto di forza dell'aviosuperficie è proprio la vicinanza al PISQ, che grazie alla sua strumentazione avanzata per il rilevamento delle traiettorie di velivoli di qualsiasi dimensione e forma può essere facilmente utilizzato per estendere ulteriormente lo strumento di test e training fino al livello più «evoluto», in coordinamento con le autorità militari del poligono stesso.

«Vitrociset ha nel dna la capacità di progettare, realizzare e gestire tecnicamente e operativamente poligoni e 'test range' per la sperimentazione e il training evoluto di velivoli pilotati, droni e sistemi d'arma molto sofisticati in scenari reali. Il PISQ e il Poligono di Karapinar in Turchia sono esempi chiave in tal senso», afferma Matta.

Lo scorso aprile, Vitrociset ha promosso, presso la cabina di regia per l'automazione del settore aerospaziale istituita dalla Presidenza del Consiglio, un progetto per lo sviluppo di una capacità di sperimentazione, certificazione e training di droni di valenza europea. Partendo dal modello americano dell'ICATS (International Consortium for Aeronautical Test Range), nato come network dei centri di test aeronautici che coadiuvano l'industria nella certificazione di droni per l'uso in spazi aerei aperti (non segregati), Vitrociset ha proposto la «messa a sistema», sfruttando complementarietà e sinergie, delle infrastrutture di sperimentazione italiane (in primis il PISQ e l'aeroporto di Grottaglie) e degli spazi e corridoi aerei necessari, per offrire servizi di test, certificazione e training, dal livello «basico» a quello «evoluto», di droni di qualunque tipologia. Il corridoio aereo (via mare) già esistente tra la Puglia e la Sardegna consente di effettuare i test per l'integrazione dei droni nel traffico aereo civile.

«È possibile creare dei servizi di assoluta priorità per l'Europa, basti pensare alla sorveglianza del Mediterraneo attraverso i droni, per evitare le frequenti tragedie legate ai flussi di immigrazione clandestina», aggiunge Matta. Il collegamento con corridoi segregati, già operativi o in via di definizione da parte dell'Enac, permetterà di avere a disposizione una rete di percorsi che allargheranno la rete di potenziali «test range» dei droni disponibili in tutta Italia. Un ulteriore sviluppo potrà essere assicurato attraverso l'ampliamento progressivo delle aree iniziali di prova con altre aree del Mar Ionio, comprese tra Calabria e Sicilia, e quindi di altre nazioni quali Grecia, Malta e Tunisia.

Il discorso potrà essere esteso anche al Mediterraneo occidentale, ampliando le aree di prova soprattutto a mare, interessando Francia e Spagna. In particolare, la definizione di appositi corridoi di collegamento tra la Sardegna (PISQ, Decimomannu, Fenosu e Tortolì) e gli altri test range dell'ICATS in Spagna e Francia favorirebbe l'applicazione del principio europeo di «pooling & sharing» di capacità di sperimentazione, certificazione e addestramento di droni in Europa.

«Per infrastrutture, spazi e corridoi aerei disponibili, e per la sua posizione strategica nel Mediterraneo, il nostro Paese rappresenta il luogo ideale per la sperimentazione, certificazione e training di droni, unico in Europa e nel Mediterraneo. Se ben capitalizzata, questa capacità può rappresentare per l'Italia un volano di sviluppo tecnologico, industriale ed economico. Le premesse ci sono tutte», conclude Matta. ■

GIUSEPPE ACIERNO: AEROPORTI DI PUGLIA, UN'OCCASIONE PER IL VOLO, UN'OCCASIONE PER TUTTI

La destinazione dell'aeroporto di Grottaglie a supporto delle attività cargo e industriali è certamente un elemento di forza per la rete aeroportuale pugliese; ma avere un aeroporto idoneo ed efficace come infrastruttura per attività di ricerca, sviluppo test e prove rappresenta un asset importante per l'industria aerospaziale italiana

Giuseppe Acierno è l'amministratore unico di Aeroporti di Puglia, società che gestisce in regime di concessione totale quarantennale la rete aeroportuale pugliese, costituita dagli scali di Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie e che ha dato grande impulso allo sviluppo delle infrastrutture, alla crescita dei collegamenti e del traffico e al costante miglioramento degli standard di qualità dei servizi. Nel 2014 a Bari e Brindisi sono stati più di 5,8 milioni i passeggeri in arrivo e partenza, mentre nei primi sei mesi del 2015 sono stati 2.881.619, l'8 per cento in più rispetto al primo semestre 2014, con percentuali che salgono a un più 23 per cento circa per quelli internazionali.

Il segmento internazionale, quindi, rappresenta l'elemento trainante del traffico aeroportuale pugliese. La capillarità dei collegamenti con quasi tutte le più importanti destinazioni continentali, associata alla costante crescita in termini di attrattività della nostra regione, è un fattore fondamentale alla base di questo risultato. Un dato, peraltro, che non considera la quota parte del traffico di linea nazionale, il 10 per cento circa del totale, riconducibile a passeggeri che utilizzano altri aeroporti italiani - principalmente Roma Fiumicino e Milano Linate - per transitare verso altre destinazioni oltre confine. Un altro aspetto da rimarcare è quello della migliorata accessibilità aerea garantita da collegamenti stabili con hub strategici (Monaco, Zurigo, Istanbul, Londra) operati da primari vettori i cui network consentono ai pugliesi, e a quanti raggiungono la Puglia, di connettersi a un numero altissimo di destinazioni mondiali.

Per una corretta valutazione dell'andamento del traffico va altresì tenuto conto delle 84 cancellazioni (50 per Bari e 34 per Brindisi) operate nel mese di maggio da Alitalia e Ryanair sui voli da/per la capitale - a causa dell'incendio al Terminal 3 di Fiumicino -, che hanno, di fatto, determinato una contrazione del traffico stimata in circa 12 mila passeggeri, pari a circa il 3 per cento della linea nazionale del solo mese di maggio.

Domanda. Quali sono le peculiarità che rendono l'aeroporto di Grottaglie una struttura nazionale ed europea strategica?

Risposta. È l'infrastruttura con la pista più lunga, 3 chilometri e 200 metri, nel cuore del Mediterraneo, in condizioni climatiche che permettono attività di prova per 365 giorni l'anno, in un'area aeroportuale salvaguardata dagli interventi dell'Amministrazione regionale e dei Comuni limitrofi rispetto alle possibilità di espansione, senza impedimento o vincoli urbanistici, in un contesto territoriale in cui grandi gruppi industriali hanno deciso di portare grandi programmi aeronautici internazionali concorrendo a creare un sistema aerospaziale regionale, in una regione che ha fatto dell'innovazione, della ricerca e dell'alta tecnologia la sua direttrice di marcia principale. Oggi l'aerospazio in Puglia, grazie al forte indirizzo dato dall'Amministrazione Regionale in questi anni, si muove in una logica di sistema supportato da politiche che ragionano attraverso strumenti e azioni integrate che coinvolgono ricerca, sviluppo, formazione continua, alta formazione, infrastrutture, sostegno agli investimenti produttivi, internazionalizzazione. Le peculiarità dell'aeroporto ben s'innestano in una logica di ulteriore sviluppo regionale e rappresentano il punto più alto dello sforzo fatto per raccordare aerospazio ed infrastrutture aeroportuali. Entrambi negli anni hanno saputo generare valore per la Puglia; adesso lavoriamo per renderli interconnessi, immaginando che ciò che possiamo così ottenere sia più della somma del valore singolarmente da essi generato. Abbiamo superato la prima fase di consolidamento della «squadra», iniziamo ad avere risposte concrete e misurabili, puntiamo, seppur con gradualità, a sviluppare ulteriormente l'infrastruttura, a generare nuovo business e attrarre nuove realtà industriali. Ci siamo mossi anticipando i tempi e crediamo che ciò ci abbia giovato, senza dimenticare che innovare significa anche avere coraggio nell'assumersi rischi.

Giuseppe Acierno, amministratore unico di Aeroporti di Puglia

D. Quali sono le particolarità dello scalo di Amendola, a Foggia?

R. Il polo di Amendola ospita il centro di comando e controllo operativo di tutti i droni in dotazione alle Forze Armate: anch'esso uno dei motivi, insieme allo scalo di Galatina, che danno senso alla collocazione di questa iniziativa su Grottaglie. Oggi la Difesa punta sempre

La nuova ala Aeropax a Bari

I futuri sviluppi della specializzazione aeroportuale si muoveranno lungo tre principali direttrici: manifatturiera, logistica e sperimentazione di soluzioni aeronautiche con e senza pilota. Grazie all'ampiezza, alla collocazione geografica, alla flessibilità operativa e all'inserimento nel corridoio di volo per velivoli non pilotati, l'aeroporto di Grottaglie è un asset nazionale ed europeo unico

più a sostenere lo sviluppo dell'industria nazionale e in tale scenario, al di là della dualità delle soluzioni, la collaborazione tra il militare ed il civile non può che aiutare l'industria nazionale ad avere in Europa una leadership tecnologica. Essere tra la scuola internazionale di formazione, che recentemente ha visto aprire le sue attività ad altre Forze Armate europee, e la base dell'Aeronautica Militare per i Predator significa rafforzare un'area in termini di competenze, spazi aerei dedicati e infrastrutture. Questa localizzazione è un ulteriore elemento di forza oltre alla vicinanza con il mar Ionio, spazio idoneo per sviluppare queste tecnologie. Sia ben chiaro, non offriamo infrastrutture alla comunità aerospaziale nazionale, ma puntiamo a favorire lo sviluppo di questa area con il protagonismo della comunità aerospaziale nazionale. Solo con uno sforzo comune e congiunto possiamo pensare di sostenere l'accelerazione verso una crescita tecnologica e industriale nazionale.

D. Cos'è il Distretto tecnologico aerospaziale (Dta) che Lei presiede?

R. È una società consortile senza fini di lucro cui aderiscono imprese, università e centri di ricerca pubblici e privati; un'iniziativa che parte dal basso e unisce grandi attori che operano in Puglia nel settore aerospaziale. È nato nel momento in cui, raggiunta la consapevolezza del salto tecnologico di prodotti, progetti e organizzazione che l'Aeronautica faceva anni addietro, si poneva il tema della crescita del livello d'innovazione aerospaziale pugliese: perciò nasce il distretto, portando con sé l'idea del territorio al centro dello sviluppo. Oggi il sistema dell'aerospazio pugliese, non solo nell'ambito della produzione, ma anche del capitale umano, infrastrutture, laboratori, internazionalizzazione, università e con il riconoscimento da parte della Regione Puglia e nel 2013 del Ministero dell'Università e della Ricerca, sancisce questo percorso che si associa al ruolo di advisor per le politiche regionali dell'aerospazio definita con legge regionale. Il supporto dell'Amministrazione Regionale è stato determinante: senza il sostegno dell'istituzione regionale tutto ciò non sarebbe stato possibile. Attualmente il Distretto partecipa a 13 progetti di ricerca regionali, nazionali ed europei per un valore superiore ai 100 milioni di euro; partecipa a 3 comparti di programma di natura industriale, ma con una funzione di supporto perché non coinvolto nelle attività di produzione; ha in piedi 11 corsi di alta formazione per laureati; sviluppa attività di formazione continua, non solo sulla componente aeronautica ma anche sulla spaziale grazie anche alla definizione del piano quinquennale di sviluppo di quest'ultima componente che è alla base dell'accordo ASI-Regione Puglia.

D. Uno degli obiettivi di industriali, centri di ricerca, Forze Armate e Regione sono i finanziamenti del programma UE «Horizon 2020» per la ricerca e l'innovazione?

R. Recentemente il Regional Innovation Monitor, strumento europeo nato per monitorare i livelli d'innovazione nelle regioni europee per la DG industry and enterprise, ha redatto un case study sul distretto aerospaziale quale best practice da usare come modello di ispirazione. Già nel 2013 Confindustria e Unioncamere ci avevano inquadrato come uno dei cinque distretti, l'unico nel Mezzogiorno, a svolgere una funzione anticiclica in periodi di crisi diffusa. Ovviamente non bastano le credenziali per operare bene sui programmi europei, serve un continuo rilancio di idee innovative e progetti. L'utilizzo del test bed di Grottaglie dovrebbe darci un plus.

l'infrastruttura con la pista più lunga del Mezzogiorno, 3 chilometri e 200 metri nel cuore del Mediterraneo, in condizioni climatiche che permettono attività di prova per 365 giorni l'anno in un'area aeroportuale salvaguardata. Negli ultimi anni la Regione ha dimostrato la maggiore vivacità e dinamiche di crescita nel settore aerospaziale, in un'attività partecipata dalle più grandi aziende aeronautiche del Paese e in un contesto che ha saputo realizzare nel tempo gli strumenti di finanziamento, e una politica di sistema che punta a valorizzazione urbana, ricerca, alta formazione, infrastrutture, sostegno agli investimenti produttivi, internazionalizzazione. Le peculiarità dell'aeroporto hanno facilitato questo percorso, che non è più un progetto ma un piano industriale che si sta sviluppando

D. Cos'altro vi contraddistingue nel settore?

R. Una peculiarità, e oggi lo diciamo a percorso avviato, è la Its Aerospazio Puglia, una fondazione pubblico-privata creata su iniziativa del Dta per assicurare, con continuità, l'offerta di tecnici che rispondano alla domanda proveniente dal mondo aerospaziale. L'integrazione tra sistemi di istruzione, formazione e lavoro, le misure per l'innovazione e il trasferimento tecnologico alle Pmi, trovano nell'Its un idoneo strumento. Da sempre abbiamo creduto che diffondere la cultura tecnica e scientifica, promuovere l'orientamento dei giovani verso le professioni tecniche sia determinante. Quest'anno abbiamo poi investito cospicue risorse del nostro bilancio per un'azione di orientamento che ha coinvolto migliaia di studenti delle scuole elementari e medie, oltre che i loro docenti. Lì c'è il futuro dell'aerospazio e della Puglia, così come risiede nelle decine di migliaia di giovani che in questi anni hanno trovato nel programma «Naturalmente scuola» di Boeing, di cui siamo partner, motivo di crescita ed orientamento. A breve faremo partire il quinto corso dell'Its che sarà dedicato agli aerei senza pilota e a breve si avvierà il corso d'ingegneria aerospaziale del Politecnico di Bari.

D. L'aeroporto di Grottaglie è in massima parte utilizzato a fini militari o anche civili?

R. È un aeroporto civile, come lo sono gli altri aeroporti pugliesi, ma vicino a un insediamento della Marina Militare dotato di una pista e questo può essere un ulteriore elemento di propulsione allo sviluppo della nostra iniziativa.

D. Nello scorso febbraio è stato inaugurato l'ampliamento dell'aeroporto di Bari. Com'è la nuova area?

R. Bella ed efficiente. Si tratta dell'aerostazione passeggeri, estesa per ulteriori 13 mila metri quadrati, dove trovano collocazione 6 gates, due dei quali già predisposti per l'installazione di finger per l'imbarco. Anche grazie a ciò, l'aeroporto è stato inserito nel Piano Nazionale degli Aeroporti quale scalo strategico per il bacino del Mediterraneo, un esplicito riconoscimento dei livelli di eccellenza raggiunti dalla struttura sul piano della dotazione infrastrutturale, della qualità dei servizi, dell'intermodalità e del network dei collegamenti. Nella costruzione della nuova ala si è guardato a risparmio energetico e a sostenibilità ambientale mediante l'utilizzo di fonti rinnovabili e la riduzione di dispersioni energetiche e sprechi. A tal fine si sono usati impianti elettrici eco-efficienti e pannelli fotovoltaici integrati nelle facciate e sulle coperture. Tutto questo si aggiunge ai numerosi interventi in materia di approvvigionamento energetico, mitigazione dell'impatto ambientale e abbattimento del rumore.

D. Un importante punto di arrivo per Grottaglie è stato il recente insediamento di un tavolo tecnico che definisca le regole per l'integrazione delle macchine a pilotaggio remoto nello spazio aereo civile. Può parlarcene?

R. Capisco che la parola drone attrae, ma gli sviluppi dell'aeroporto di Grottaglie si muoveranno lungo tre principali direttrici: manifatturiera, logistica e anche la sperimentazione di soluzioni aeronautiche con e senza pilota. Grazie all'ampiezza, alla flessibilità operativa, alla collocazione geografica e all'inserimento nel corridoio di volo per velivoli non pilotati, l'aeroporto di Grottaglie è un asset nazionale ed europeo unico. A un anno dall'avvio del progetto diverse nuove iniziative industriali sono state intraprese e si è giunti a una prima definizione di utilizzo dello spazio aereo e delle infrastrutture fisiche e tecnologiche. Con la recente istituzione della Cabina di Regia per l'automazione nel settore aerospaziale presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, si consacra ancor di più la strategicità dell'infrastruttura. La base industriale su cui poggiare strategie di sviluppo future e nuovi investimenti è ancora più solida e duratura. Il Test Bed di Grottaglie diviene strategico per il sostegno alle sfide industriali di imprese ad alta tecnologia, oltre che una grande opportunità di crescita per la Puglia in termini di investimenti, lavoro e competitività.

Vista dall'alto del piazzale di Brindisi

D. Nel 2017 Grottaglie accoglierà anche i primi esemplari del cacciabombardiere di ultima generazione F-35B?

R. Così ci risulta. La Puglia è storicamente una regione che ha dato e continua a dare tanto al Paese, penso ai diversi insediamenti di Aeronautica e Marina Militare. In questa evoluzione delle Forze Armate nel nostro Paese avere infrastrutture civili che sostengono l'industria nazionale e che valorizzano tecnologie di natura duale non può che essere un ulteriore elemento di crescita. In tale direzione va il già citato tavolo dello sviluppo delle tecnologie per l'automazione, diretto dal Gen. Carlo Magrassi, consigliere militare del Primo Ministro. Detto tavolo si avvale anche delle attività portate avanti dal board istituito dal Ministero dei Trasporti del quale fanno parte Enav e Enac.

D. In che modo Enac ed Enav partecipano alle attività dell'aeroporto pugliese?

R. È giusto e doveroso sottolineare la prontezza con la quale, già due anni fa all'inizio del mio incarico, nei primi incontri e confronti aderirono a questo nostro progetto; e da allora direi che il loro sostegno è stato e tutt'ora è notevole ed ovviamente indispensabile. Enac, grazie all'infrastruttura, potrà accelerare il percorso di definizione della regolamentazione per l'introduzione degli RPAS aeromobili nello spazio civile, compito che in ultimo spetta all'ESA, ma che vede il contributo anche delle singole realtà nazionali. Non dimentichiamo il contributo di Enav che credo veda in questa iniziativa non solo un aiuto al Paese, ma anche un'opportunità per poter avere un'ulteriore offerta di servizi nel mercato grazie allo sviluppo di queste tecnologie e di queste infrastrutture.

D. Quali altri partner partecipano al progetto dell'aeroporto di Grottaglie?

R. In questi mesi, oltre a definire e sottoscrivere i primi contratti ed accordi, siamo stati in maniera soddisfacente coinvolti da diversi altri partner nazionali europei ed internazionali interessati all'iniziativa ed al possibile utilizzo dell'infrastruttura. ■

MICHELE FEROLI: SKYROBOTIC, ANCHE SOTTO I 25 CHILI I DRONI AIUTANO MOLTO I PROFESSIONISTI

di
ANNA MARIA BRANCA

Skyrobotic, costituita un anno e mezzo fa da Italeaf, primo company builder italiano quotato sul Nasdaq First North, e da Siralab Robotics, si è imposta come riferimento industriale del settore civile e commerciale. In pochi mesi ha valorizzato il brand e fidelizzato clienti di primo piano. E ora guarda all'estero per crescere ancora

Costituita nel dicembre 2013 e parte del gruppo Italeaf, Skyrobotic è attiva nella produzione industriale di sistemi a pilotaggio remoto sotto i 25 kg. Progetta, sviluppa e produce tutte le componenti del velivolo inclusa l'elettronica di volo, la stazione di terra, il firmware e il software di missione. Michele Feroli, co-founder e responsabile dell'area sales e marketing di Skyrobotic, ce ne parla.

Domanda. Di cosa si occupa la Skyrobotic?

Risposta. Skyrobotic è nata da un processo di «company building» grazie all'incontro tra Italeaf, operante nei settori del cleantech e dell'industria innovativa, e Siralab Robotics. La missione del gruppo Italeaf è quello di sviluppare nuove società innovative, valorizzando le proprie competenze finanziarie, industriali e di apertura al mercato dei capitali, anche grazie alla quotazione sul mercato Nasdaq First North di Stoccolma, la capitale più attiva d'Europa nel settore startup. Siralab Robotics, invece, nata nel 2006 come centro di eccellenza nelle tecnologie Unmanned, ha contribuito con un'esperienza decennale nel settore dei droni, cominciata come spin off dell'Università di Perugia, partecipando a primari programmi UAS nel campo della difesa, e numerose attività di ricerca in campo civile, con il proprio know how tecnologico e con la sua attività di engineering. Da questa unione virtuosa è nato il primo operatore industriale italiano indipendente del settore dei sistemi aerei a pilotaggio remoto per le applicazioni civili e commerciali, che ha come obiettivo quello di imporsi come un player di riferimento di dimensione europea. Oggi Skyrobotic è controllata al 66% da Italeaf ed è partecipata Siralab Robotics (24%) e da un gruppo di imprenditori e soci privati (10%) entrati nella compagine azionaria in occasione dell'ultimo aumento di capitale. Questo processo ha già generato una consistente creazione di valore: l'azienda ha un capitale sociale di 2 milioni e mezzo di euro, le sue azioni sono scambiate a un valore doppio di quello iniziale, ha chiuso il suo primo bilancio con un piccolo utile. Il 2014 è stato l'anno dello sviluppo e dell'industrializzazione: abbiamo messo in commercio una piattaforma multiruolo nella categoria «under 25 kg», che si adatta a varie applicazioni e a numerosi scenari, dalla geomatica, alla homeland security, dall'agricoltura di precisione al controllo di infrastrutture e impianti di energia e oil&gas. Dopo aver qualificato clienti di elevato standing che hanno lavorato accanto a noi come «beta tester» d'eccellenza, stiamo potenziando la parte commerciale e stiamo iniziando a fare operazioni all'estero, quindi a strutturare in modo più consistente il core business dell'azienda che ha una vocazione orientata alla parte alta della catena del valore. Skyrobotic infatti produce apparati per varie applicazioni proponendosi come soluzione ottimale per i professionisti del lavoro aereo a livello internazionale.

D. In cosa si distinguono i vostri prodotti da quelli delle altre società?

R. Per rispondere bisogna premettere che oggi il segmento della produzione di droni si divide in due grandi aree: una è quella dei prodotti derivati dal settore consumer o amatoriale dei quali c'è stata un'enorme diffusione a livello mondiale. Sono innumerevoli le società che producono droni assemblati, tipicamente formate da poche persone che può darsi abbiano anche altre attività e che sostanzialmente acquisiscono componentistica «consumer» sui siti internet che poi assemblano creando un drone che noi definiamo un derivato di kit. Poche, invece, sono le aziende con massa critica superiore, che hanno controllo di design e un'engineering interna e che sviluppano la parte avionica o il software, quindi più propriamente prodotti dove si ha il controllo di tutto il presidio tecnologico e si fornisce un servizio di assistenza tecnica con personale altamente competente. Le differenze macroscopiche sono legate al controllo di design: da un lato c'è una famiglia di prodotti «entry level» con funzioni focalizzate sulle riprese di videoclip, diffuse nel mercato hobbistico, che dispongono di componentistica di cui l'operatore non controlla l'evoluzione e che può essere tolta di produzione in modo repentino, e che, infine, vengono commercializzati senza alcuna assistenza o customer care post-vendita. Questo tipo di apparati fanno inoltre uso di software «open source», risorse pur valide, ma che richiedono un approccio molto complesso, quasi da «smanettoni»: immaginate per esempio il topografo che usa un drone per fare rilevamenti sul territorio e deve affrontare un problema consultando sui forum come la community lo ha risolto. Sono quindi dei segmenti completamenti diversi, uno a metà tra il settore hobbistico e delle attività semplificate di lavoro aereo; l'altro è dedicato alle operazioni specializzate, con aspettative proprie di un prodotto industriale di gamma elevata e che ha una continuità nel tempo. Il nostro cliente ha esigenze elevate e professionali: vuole poter acquisire questa strumentazione e queste tecnologie da società che sono strutturate per seguire l'intero ciclo di vita del prodotto, l'assistenza, la manutenzione, quindi quello che ci si aspetta tipicamente quando ci si compra un prodotto industriale. Inoltre, ad esempio nel settore security, i nostri clienti hanno dei

Michele Feroli, sales and marketing manager di Skyrobotic

Il nostro segmento è quello degli apparati in classe mini-micro, quindi un target di mercato che si posiziona sotto i 50 mila euro come prezzo base. Un nostro kit per l'areofotogrammetria si aggira intorno ai 20 mila euro, una fascia di mercato pienamente in linea con gli investimenti medi che i professionisti sono abituati a sostenere per beni strumentali e sensori

Nella foto, il team di SkyRobotic

plus come il controllo di design che impediscono l'accesso ai dati o altri rischi a terze parti.

D. Quale elemento innovativo avete introdotto in uno dei campi più sviluppati, l'aerofotogrammetria?

R. Il nostro drone multiruolo dispone di un allestimento specifico per l'aerofotogrammetria, con funzioni e payload dedicato. Abbiamo poi implementato delle tecnologie uniche che riteniamo abilitanti per alcune delle applicazioni che ci stanno dando ampia soddisfazione, quelle per la geomatica e la protezione civile. Ad esempio, proprio in merito alla precisione e velocità del rilievo abbiamo sviluppato fra i primi al mondo la RTK, Real Time Kinematic, che consentono di creare un data set di foto la cui georeferenziazione diretta è centimetrica. Si tratta di una soluzione altamente innovativa perché finora per creare una mappa topografica bisognava eseguire una serie di foto e prendere dei punti a terra di controllo a terra, un'attività molto più lunga e complessa rispetto al volo del drone, quindi si perdeva il vantaggio delle tempestività e velocità del rilievo.

D. Solo voi fate questo?

R. Siamo stati fra i primi nel mondo ad implementare questa tecnologia e in Europa siamo gli unici sul multicopter. L'abbiamo sviluppata con la collaborazione di Topcon, una delle prime società mondiali nella strumentazione per la geomatica. Questo tipo di soluzione permette di migliorare anche i servizi per l'agricoltura di precisione: il drone può diventare un mezzo di supporto per le decisioni dell'agronomo in merito a trattamenti e raccolta con l'ausilio di una «suite software» che acquisice i dati e li incrocia generando un quadro d'insieme che guida gli agronomi nella creazione delle mappe di prescrizione. In Umbria questo l'abbiamo tradotto nel progetto «Geocare», primo cluster italiano di «precision farming». I droni eseguono un flusso di lavoro, identificato nel periodo della coltivazione: vengono acquisite immagini aeree mediante sensori che analizzano lo stato di salute della vegetazione facendone un check up, infine queste informazioni vengono incrociate con altri dati raccolti a terra per essere convogliate nella suite software generando un quadro complessivo da cui si trae una mappa di prescrizione che identifica in modo molto mirato come e in quali aree intervenire. Ciò consente di risparmiare notevolmente sull'uso di acqua, fertilizzanti e pesticidi con un'ottimizzazione complessiva della gestione di quella coltura. Si spende meno per un prodotto che sarà più buono perché la qualità aumenta ed è più ecosostenibile.

D. Un drone può essere anche affittato? Può essere gestito autonomamente o si ha bisogno di un tecnico o di un corso per imparare?

R. Può essere affittato ma è sempre un aeromobile, quindi chiunque decida di dotarsi autonomamente di questi apparati deve sapere che va usato all'interno di una determinata regolamentazione che prevede, tra le altre cose, l'identificazione come operatore da parte dell'Enac, un'assicurazione per responsabilità civili e un percorso di addestramento senza il quale l'utilizzo avviene nell'illegalità. Oggi dire che si fa lavoro aereo con i droni significa anche attenersi al quadro normativo di riferimento.

D. Come volete posizionarvi e qual è il valore aggiunto che fornite?

R. Dal punto di vista del posizionamento, produciamo un sistema sotto i 25 chili, quindi non un aeromobile di grandi dimensioni, e per una fascia di prodotto orientata al lavoro aereo di professionisti quali grandi aziende, enti governativi e clienti retail: passiamo dal professionista al cliente istituzionale. Il segmento è quello di un apparato classe mini-micro, quindi un target di mercato che si posiziona sotto i 50 mila euro come prezzo base, poi dipende molto dalla sensoristica. Per esempio, un nostro kit per l'areofotogrammetria si aggira intorno ai 20 mila euro, una fascia di mercato che non è tanto lontana da quella che i professionisti già in qualche modo identificano per uno strumento professionale; una stazione totale per la topografia - ad esempio - è posizionata più o meno in quella fascia di prezzo. Le applicazioni e quindi i mercati di riferimento sono proprio quelle verticali di geomatica, agricoltura, cinema broadcasting, protezione civile. Il nostro prodotto, che si posiziona in una fascia di medio-alta gamma dal punto di vista delle prestazione delle funzionalità automatiche e delle tecnologie uniche, come l'RTK. Dal punto di vista aziendale i valori che offriamo sono supporto e assistenza nell'intero ciclo di vita del prodotto.

D. Che autonomia hanno i vostri droni, sia di volo che di chilometri?

R. In genere un sistema a decollo verticale ha un'autonomia di 40 minuti. Abbiamo inoltre implementato una serie di accorgimenti che consentono il volo in piena sicurezza per essere «compliant» con le normative di settore: un sistema di ritorno sicuro alla base e, in caso di rischio elevato, un sistema di terminazione

In Umbria nell'ambito del progetto «Geocare», primo cluster italiano di «precision farming», i droni eseguono un flusso di lavoro, identificato nel periodo della coltivazione, e generano un quadro complessivo da cui si trae una mappa di prescrizione che identifica in modo molto mirato come e in quali aree intervenire. Ciò consente di risparmiare notevolmente sull'uso di acqua, fertilizzanti e pesticidi con un'ottimizzazione complessiva della gestione di quella coltura

Skyrobotic, operativa come società dal 2013, è oggi formata dal gruppo Italeaf per il 66 per cento, da Siralab Robotics per il 24 per cento, e da un 10 per cento di imprenditori entrati nell'ultimo aumento di capitale

del volo. Caratteristiche che hanno permesso ai nostri clienti di essere abilitati anche per scenari operativi critici misti.

D. Fino a che altezza può alzarsi?

R. Tecnicamente possono superare anche i 3 mila metri. Come raggio operativo il nostro sistema, ad esempio nella configurazione per la protezione civile, arriva quasi fino a 10 chilometri. È ovvio che entrano in gioco limitazioni normative: oggi il limite operativo è più legato a una normativa che identifica delle zone ben precise in cui effettuare il rilievo rispetto al punto in cui si decolla, piuttosto che ai limiti fisici del velivolo. L'altezza minima che può raggiungere, invece, dipende dalla tipologia di sensoristica installata. Oggi ci sono anche dei sistemi di surface following che rilevano la presenza del suolo e consentono di rimanere a una distanza prefissata.

D. Per evitare gli urti?

R. In questo caso si parla di sistemi di «collision avoidance», elusione delle collisioni, che oltre a rilevare il suolo rilevano anche possibili ostacoli. Queste tecnologie però non si sostituiscono ad una buona pianificazione del volo: sensoristica e tecnologia sono d'aiuto ma non sostituiscono la cognizione del territorio da parte di un operatore, che permette di identificare possibili criticità come il cavo dell'alta tensione o la vegetazione, ed effettuare delle pianificazioni per una valutazione che mitighi il rischio in tutte le sue componenti.

D. Tra qualche anno ci sarà bisogno di autostrade dei cieli. Come si pensa di risolvere questo problema, anche perché prima o poi i droni diventeranno di uso comune e accessibili a tutti?

R. Come avviene spesso nell'aviazione, cui afferisce il settore dei droni, le cose avvengono per gradi. Non è un caso che oggi abbiano avuto diffusione così forte sistemi di tali dimensioni sotto i 25 chili, che normalmente esprimono il loro vantaggio operativo condizioni di prossimità in termini di quote e raggi operativi. Come non è un caso che ad oggi l'Enac abbia stabilito che questi apparati debbano essere utilizzati in condizioni in cui rimangono a vista dell'operatore che può intervenire in qualsiasi momento. Questo perché è la condizione più mitigata dal punto di vista del rischio: il drone rimane in una certa area per essere facilmente controllabile, si applicano delle limitazioni nell'utilizzo dell'apparato e si fa esperienza. Man mano che si accumulano ore di volo si sbloccano altri scenari operativi anche grazie a nuove tecnologie ad hoc.

D. Come vede il futuro prossimo?

R. Già adesso ci sono gruppi di studio che si pongono il problema di quando si dovrà operare con un drone a 30 chilometri, e anche noi cerchiamo di dare il nostro contributo. Ciò avverrà sicuramente, ma per gradi: arriveremo ad un punto in cui questi sistemi avranno dei corridoi specifici e ci saranno delle tecnologie che consentiranno di fare quello che si fa attualmente su un aereo di aviazione civile, saranno dotati di sensoristica o di microtrasponder che consentiranno di sapere qual è la posizione di un altro drone che si trova nella stessa zona o che andrà ad intercettare quella rotta, e saranno implementate tutte quelle tecnologie oggi oggetto di studio sia nel mondo della ricerca che da parte dei produttori di Apr.

D. Quante assicurazioni ci sono?

R. Le grandi compagnie italiane non si sono ancora adeguatamente attrezzate per supportare la crescita impetuosa di questo settore. Complice l'incertezza normativa e l'assenza di una serie storica sui livelli di incidentalità, non hanno ancora predisposto prodotti dedicati a misura di operatori industriali. Abbondano invece le offerte di broker dirette agli operatori e ai clienti che vogliono assicurare l'utilizzo con una formula di responsabilità civile, attingendo dall'estero. In quanto società che produce Apr con impostazione e processi aeronautico e industriali, abbiamo delle esigenze legate più all'assicurazione del prodotto e dei processi produttivi.

D. E quale assicurazione utilizzate?

R. Per ora ci siamo affidati con soddisfazione ad un broker italiano, con una importante storia nel settore navale e aeronautico da diporto che fa riferimento a grandi gruppi inglesi, che in ambito europeo hanno sviluppato prima di altri prodotti assicurativi in ambito aeronautico e chiaramente adesso si stanno concentrando sul settore dei Sapr, avendo già iniziato ad avere delle formule specifiche per i produttori. Oggi abbiamo molteplici clienti operatori ai quali forniamo, grazie all'accordo con questo broker, un'offerta «chiavi in mano» comprendente responsabilità civile verso terzi e Casko. Un vantaggio competitivo che deriva dallo standing produttivo che abbiamo raggiunto, dall'affidabilità dei nostri sistemi e dalla valorizzazione del brand.

D. Quali sono i Paesi esteri che vi interessano?

R. Sicuramente ci sono dei Paesi che hanno avuto prima di altri la visione di strutturare una normativa che consentisse l'uso di questi apparati, come il Canada, in parte gli Stati Uniti, aree del Sud America come il Cile o il Brasile. Abbiamo già venduto apparati in Svizzera, ci prepariamo alla prima fornitura in Sudafrica. Abbiamo ricevuto importanti manifestazioni d'interesse da Israele e da operatori del settore security che vogliono utilizzare i nostri droni in scenari di protezione di obiettivi sensibili. Ci interessa molto la Gran Bretagna, dove il gruppo Italeaf ha una sede operativa, oltre ai Paesi scandinavi che stanno crescendo moltissimo nell'applicazione dell'innovazione anche in settori di frontiera e dove Italeaf è quotata in Borsa.

D. L'Italia in che posizione si trova?

R. Anche in questo caso l'incertezza normativa non ha favorito lo sviluppo impetuoso del mercato che c'è stato in altri Paesi, come la Francia o la Germania. A questo si aggiunge il fatto che in Italia non è semplicissimo fare operazioni «capital intensive» su tecnologie ad alto valore aggiunto.

D. Per mancanza di soldi?

R. L' utilizzo tradizionale dello strumento del «venture capital» per iniziative industriali, come avviene negli Usa, in Israele o in altri Paesi d'Europa purtroppo non è ancora decollato in Italia nella stessa misura. Per questo il modello originale di company builder proposto da Italeaf è un unicum che può segnare una forte innovazione del settore degli investimenti industriali «greenfield» in comparti ad alto contenuto tecnologico. Oggi Skyrobotic, per come è configurata, è riuscita in breve tempo a generare una serie di asset che le consentono di essere fra le società di riferimento europee su questo settore, almeno per la classe di riferimento sotto i 25 chili. Non abbiamo raggiunto le dimensioni di colossi multinazionali del consume rcome DJI o Parrot, ma abbiamo tutte le carte in regola per diventare un player indipendente di livello europeo in una fascia di mercato - quella professionale e di alta gamma - che sa riconoscere il contributo tecnologico e i plus garantiti dalla copertura di un segmento più ampio della catena del valore dei droni. ■

GIUSEPPE ROMANO: I VIGILI DEL FUOCO CON I DRONI POSSONO SALVARE GLI ALTRI, E SE STESSI

L'uso dei droni potrebbe evitare o limitare l'impiego di personale per azioni in quota non direttamente connesse al soccorso, abbattendo in questi casi anche il rischio implicito nelle attività dei Vigili del Fuoco, che interverrebbero conoscendo lo stato dei luoghi e limitando il tempo di esposizione a un pericolo

IL 2014 è stato l'anno dei droni, lo ha detto l'Enac nel suo rapporto annuale. Il loro impiego è in rapidissimo sviluppo in tutto il mondo e in ogni settore, dall'industria, ai servizi, alle comunicazioni, alla difesa, fino alla gestione delle emergenze. Ma come si sta organizzando il corpo nazionale dei Vigili del Fuoco, la struttura pubblica a maggiore vocazione tecnica, ad utilizzare gli APR, aeromobili a pilotaggio remoto? Ne parliamo con l'ingegnere Giuseppe Romano, direttore centrale per l'emergenza dei Vigili del Fuoco.

Domanda. I Vigili del Fuoco sono da sempre all'avanguardia nell'uso di tecnologie. Quanto sono vicini all'impiego dei droni nelle operazioni di soccorso?

Risposta. Abbiamo da tempo avviato la fase di sperimentazione, sia sugli APR ad ala fissa che ad ala mobile, acquisendo conoscenze e individuando le possibilità di impiego. Le competenze maturate nei nostri reparti volo ci hanno consentito di verificare questi dispositivi rispetto alle particolari necessità operative, incrementandone la sicurezza.

D. Quali sono le possibilità operative che intravedete?

R. Innanzitutto i droni ci consentono un grande vantaggio nella fase iniziale di ricognizione di uno scenario incidentale. È possibile monitorare in loco, come da qualsiasi luogo remoto, le operazioni di soccorso in tempo reale, rilevando parametri e caratteristiche ambientali e ispezionando spazi inaccessibili o difficilmente accessibili.

D. Che potenzialità potranno avere gli APR sull'operatività del corpo?

R. Sulla base di oltre 700 mila interventi effettuati in media ogni anno, si rileva la presenza di un 7 per cento di interventi per soccorso a persona, un 6 per cento per problemi di statica, tra cui rientrano i dissesti statici, sprofondamento sede stradale, sprofondamento terreno, valanghe e frane, un 5 per cento per danni d'acqua, tra i quali prosciugamenti, rifornimenti idrici, straripamenti, inondazioni e mareggiate, un 17 per cento per varie tipologie di richieste in cui sono inclusi anche fuoriuscite di sostanze pericolose, un 28 per cento per incendi e un 4 per cento per incidenti stradali. Bastano questi numeri per rendersi conto delle grandi possibilità d'impiego dei sistemi APR a supporto delle operazioni di soccorso tecnico, anche solo su una parte degli interventi che ho appena ricordato.

D. Quali sono i vantaggi che ne scaturiscono?

R. In primis minori costi e abbattimento del rischio degli operatori in determinate situazioni. Basti pensare alla possibilità di impiegare i droni in sostituzione di mezzi più costosi come autoscale per attività di monitoraggio e ricognizione o di prima valutazione post-incidente. Altro vantaggio certo potrà essere la riduzione delle ore di volo degli elicotteri. Occorre tenere in considerazione, peraltro, che molte operazioni possibili con i sistemi APR potrebbero non essere effettuabili con gli elicotteri, come l'avvicinamento a edifici o strutture labili fino a qualche metro dalla struttura da visionare e il volo notturno a bassissima quota. L'uso dei droni potrebbe evitare o limitare l'impiego di personale per azioni in quota non direttamente connesse al soccorso, abbattendo in questi casi il rischio per i Vigili del Fuoco, che interverrebbero conoscendo lo stato dei luoghi e limitando il tempo di esposizione a un pericolo. Durante la sperimentazione condotta da personale qualificato del reparto volo del Veneto, sono state monitorate, con riprese fotografiche e video, le parti lesionate di un campanile di Venezia. Con gli APR l'operazione si è svolta senza l'utilizzo di piattaforme aeree, limitando la presenza in quota dei nostri operatori SAF, specializzati in tecniche di derivazione speleo-alpino-fluviale, al tempo strettamente necessario per la rimozione delle parti pericolanti già individuate.

Giuseppe Romano, direttore centrale per l'emergenza e il soccorso tecnico dei Vigili del Fuoco

D. In quali altri casi avete già sperimentato l'impiego dei droni?

R. Durante l'eccezionale nevicata che ha colpito la provincia di Belluno nel febbraio 2014, una vasta area esposta a slavine in movimento è stata fotografata con dispositivi ad alta definizione e la situazione in atto è stata riprodotta con immagini in piano, tridimensionali e in ortofotogrammetria. Ciò ha consentito di organizzare soccorsi e attività di prevenzione e di messa in sicurezza. Ancora, il 25 aprile 2014 gran parte della città di Vicenza è stata evacuata per consentire il disinnesco di un ordigno bellico con circa due tonnellate di esplosivo. Tramite gli APR è stato possibile tenere sotto controllo e seguire direttamente dal centro di coordinamento le aree evacuate, la zona delle operazioni, la movimentazione dell'ordigno disinnescato ai fini della «security» e della «safety».

D. Per il terremoto in Abruzzo avete impiegato i droni?

I Vigili del Fuoco che - è bene ricordarlo - negli anni 50 sono stati il primo corpo civile ad impiegare l'elicottero e, con l'assegnazione dei Canadair antincendio, oggi sono la seconda flotta aerea di Stato dopo l'Aeronautica Militare, hanno piena consapevolezza dei rischi connessi all'uso degli APR. La conduzione di tali mezzi aerei sarà affidata solo a personale in possesso dei requisiti di professionalità essenziali

R. A L'Aquila utilizzammo un APR ad ala rotante per svolgere attività di monitoraggio delle opere di demolizione, con il fine di valutare l'evoluzione dello scenario e garantire una maggiore sicurezza degli operatori. In seguito furono fatte verifiche sullo stato di opere provvisionali in quota, per limitare l'esposizione dei Vigili del Fuoco al rischio di caduta dall'alto e, su specifica richiesta degli enti locali, venne effettuata una mappatura post-sisma per il controllo e la verifica catastale.

D. In quali settori avete avviato la sperimentazione?

R. Per il monitoraggio ripetuto di corsi d'acqua nella ricerca di dispersi, contemporaneamente e successivamente alle ricerche iniziali condotte con metodi tradizionali e con l'elicottero, o anche nella ricerca di persone scomparse utilizzando APR equipaggiati di termocamera all'infrarosso. Ancora, nel campionamento dell'aria in zone contaminate con APR equipaggiati con sensori e trasmissione dei dati georeferenziati in un luogo remoto e protetto, nell'individuazione di persone sotto valanghe attraverso il dispositivo Arva. Il trasporto di attrezzature di soccorso, pezzi di ricambio ed altri strumenti verso operatori impegnati in scenari difficilmente raggiungibili o a rischio elevato, per limitare il numero di operatori esposti, è un altro settore nel quale indirizzeremo la sperimentazione.

D. Dal 2013 la flotta dei Canadair per la lotta antincendio è stata trasferita ai Vigili del Fuoco. L'utilizzo dei droni potrà essere d'aiuto per la pianificazione degli interventi nei grandi incendi boschivi?

R. L'impiego delle immagini e delle ortofoto acquisite nell'immediatezza di un evento andranno sicuramente a vantaggio dei COA, i centri operativi aerei, per la pianificazione delle operazioni. Pensiamo di monitorare con termocamere all'infrarosso gli incendi di bosco alla fine delle operazioni di spegnimento per confermare il successo delle stesse ed intervenire nuovamente con tempestività se necessario, di utilizzare gli APR durante la notte, quando i mezzi aerei di spegnimento non possono operare ed ottimizzare le operazioni antincendio subito dopo l'alba. L'impiego degli APR da parte dei Vigili del Fuoco va visto nell'ottica di servizio e integrazione con i vari settori del corpo, dai nuclei NBCR (nucleare-biologico-chimico-radiologico), ai TAS (topografia applicata al soccorso), agli USAR (Urban Search and Rescue), abbracciando dunque molti scenari, compreso quello antincendio boschivo.

D. Non possono essere sottovalutati i rischi connessi all'impiego dei droni e per questo assumono particolare importanza la professionalità, la formazione e l'addestramento dei piloti. Come vi state organizzando?

R. I Vigili del Fuoco che, forse è bene ricordarlo, negli anni 50 sono stati il primo corpo civile ad impiegare l'elicottero e con l'assegnazione dei Canadair antincendio oggi sono la seconda flotta aerea di Stato dopo l'Aeronautica Militare, hanno piena consapevolezza dei rischi connessi all'uso degli APR. La conduzione di tali mezzi aerei sarà affidata soltanto a personale in possesso dei requisiti di professionalità essenziali, a conclusione di formazione specifica e dell'esito positivo delle relative verifiche. I requisiti professionali ed i percorsi formativi sono definiti da provvedimenti in corso di elaborazione e che saranno emanati a breve.

D. A quando il debutto ufficiale?

R. Manca poco, stiamo ultimando il regolamento. I Vigili del Fuoco sono autorità aeronautica riconosciuta dalla legge e devono regolamentare direttamente le proprie attività di volo nell'ambito delle leggi generali dell'aria. Anche il settore degli APR deve essere disciplinato, le norme sono state definite, sono in fase di messa a punto e verifica e a breve saranno emanate. Subito dopo gli APR dei Vigili del Fuoco saranno pienamente operativi. ■

CARLO BRAVI: TUTTA L'ENASARCO DI IERI, OGGI E DOMANI

All'inizio la Fondazione era proprietaria cielo-terra di 240 grandi complessi immobiliari ad uso abitativo, per un totale di circa 17 mila appartamenti, mentre ora i complessi immobiliari in proprietà esclusiva sono solo 36, per un totale di circa 2.800 appartamenti ancora da avviare alla vendita

L'opera di risanamento della Fondazione Enasarco è iniziata già nell'anno 2011 con la riforma del sistema previdenziale ed è proseguita con la costituzione, all'inizio del 2012, di una struttura dedicata al Controllo del rischio soprattutto finanziario. A partire da questi interventi il Consiglio di amministrazione ha elaborato una linea d'azione che ha posto al centro dell'attenzione la riforma dell'intero sistema di governo della Fondazione e questo è stato il compito principale assegnato agli uffici, con risultati tangibili a due anni di distanza.

Domanda. Enasarco è impegnata in una difficile opera di risanamento: a che punto i bilanci sono in ordine?

Risposta. Il bilancio consuntivo 2014 approvato il 27 maggio scorso mostra risultati positivi sotto ogni profilo e l'utile complessivo è stato di 92 milioni di euro. Sarebbe stato di 195 milioni di euro se non si fosse deciso, per prudenza contabile, di accantonare in un apposito fondo 103 milioni di plusvalenza prodotta dagli apporti ai fondi immobiliari. Il solo risultato di esercizio però non basta per evidenziare i grandi progressi realizzati. Occorre considerare che il bilancio istituzionale, ossia il totale dei contributi percepiti meno le prestazioni erogate, ha dato un risultato positivo di 53 milioni (con un aumento superiore al 50 per cento rispetto allo scorso anno); che i proventi finanziari sono stati di 54 milioni (con un aumento del 49 per cento); che le dismissioni immobiliari hanno prodotto una plusvalenza di 213 milioni, di cui i 103 accantonati; e, infine, che le spese di funzionamento sono diminuite del 2 per cento. È stato anche predisposto e approvato il primo Bilancio Sociale, che consente agli iscritti di valutare la quantità e la qualità dei servizi prestati e le attività svolte complessivamente, in un'ottica di piena trasparenza della gestione della Fondazione.

Carlo Bravi, direttore generale della Fondazione Enasarco

D. In tema di dismissione del patrimonio immobiliare, che cosa si è fatto finora e quali sono i problemi?

R. La vendita del patrimonio immobiliare è iniziata alla fine del 2011 e sta andando avanti in linea con i risultati economici attesi. In Italia tutti parlano di dismissioni immobiliari ma la sola grande operazione di vendita realizzata in questi ultimi anni è quella di Enasarco. All'inizio la Fondazione era proprietaria cielo-terra di 240 grandi complessi immobiliari ad uso abitativo, per un totale di circa 17 mila appartamenti. Ora i complessi immobiliari in proprietà esclusiva sono solo 36, per un totale di circa 2.800 appartamenti ancora da avviare alla vendita; quelli ceduti sono stati circa 11 mila (di cui due terzi venduti agli inquilini e un terzo ai fondi immobiliari) e quelli in corso di cessione sono altri 3.200 circa. Alla fine del 2016 la Fondazione non sarà più proprietaria esclusiva di complessi immobiliari ad uso abitativo. Le ultime cessioni sono previste non oltre la fine del 2017, considerato che occorre un anno per completare i passaggi per il trasferimento della proprietà all'inquilino o al fondo immobiliare.

D. Quali le principali difficoltà?

R. Sono state tante, anche di tipo tecnico, ma quelle più gravi sono state causate dalla crisi economica che ha ritardato, talvolta impedito, l'accesso ai mutui da parte degli inquilini. Ma anche in questo caso la Fondazione si è distinta per capacità innovativa. Per favorire, infatti, le famiglie colpite dalla crisi ha concordato con le organizzazioni sindacali degli inquilini una forma originale di «rent to buy», ovvero la possibilità di proseguire la locazione ma con facoltà di riscatto, in questo caso imputando i canoni di locazione quale acconto sull'acquisto futuro da esercitare in un periodo complessivo molto ampio (fino a 9 anni) e con possibilità anche di cedere a terzi la facoltà di riscatto. La discesa dei prezzi del mercato immobiliare non ha prodotto particolari difficoltà, perché le stime sommarie erano volutamente prudenziali e non sono state, perciò, smentite dall'andamento di mercato né dall'estimatore indipendente. I risultati positivi sono sotto gli occhi di tutti: la Fondazione è riuscita a tutelare il legittimo interesse degli agenti a vedere valorizzato nel modo migliore il patrimonio posto a tutela delle loro pensioni, ma anche a soddisfare l'interesse degli inquilini ad acquistare l'abitazione in tempi rapidi e a un prezzo equo.

D. A più riprese sono emerse polemiche sugli investimenti della Fondazione. Qual'è la situazione reale?

R. L'Enasarco negli anni 2001/2006 ha investito oltre 1,4 miliardi di euro in prodotti finanziari strutturati, ossia in titoli di vario genere, scelti dal gestore, assistiti dalla presenza di una garanzia di restituzione del capitale investito alla scadenza, normalmente rilasciata da grandissime banche o compagnie di assicurazioni. All'epoca, la presenza di queste garan-

CI SI DEVE INTERROGARE SE IN UN SISTEMA PREVIDENZIALE A RIPARTIZIONE ABBIA DAVVERO SENSO PARLARE DI «DIRITTI ACQUISITI» E NON, PIUTTOSTO E COM'ERA IN ORIGINE, DI «SOLIDARIETÀ», ACQUISITA E DA ACQUISIRE: LA SOLIDARIETÀ DEI LAVORATORI ATTIVI VERSO GLI ANZIANI MA ANCHE DEGLI ANZIANI VERSO I GIOVANI, IN TUTTI I CASI DEI PIÙ FORTUNATI VERSO GLI SVANTAGGIATI. SI TRATTA DI UN TEMA CHE SUPERA L'AMBITO DELLA PREVIDENZA DEGLI AGENTI E COINVOLGE DIRETTAMENTE IL LEGISLATORE

zie convinse tutti gli investitori istituzionali ad affidare parte del patrimonio ai gestori di questi prodotti, ma la storia ha poi mostrato i grandi limiti: spesso la garanzia risultava talmente costosa da annullare i guadagni dei titoli e l'investitore non era sufficientemente tutelato nel caso di fallimento del garante, come è avvenuto nel 2008 con il clamoroso default della banca Lehman Brothers. Tale fallimento ha generato dei costi per l'Enasarco ma proprio in questi giorni Lehman Brothers è stata condannata a risarcire circa 61 milioni di dollari. Oggi possiamo dire che il capitale investito negli ex titoli strutturati continua ad essere interamente protetto alla scadenza ma con un meccanismo che non ha costi, a differenza delle garanzie bancarie e assicurative. Infatti la garanzia del capitale investito è costituita da BTP acquistati con la liquidità proveniente da parte dei vecchi titoli strutturati e i relativi interessi, ad un tasso superiore al 6 per cento annuo, restano all'interno del fondo e producono a loro volta interessi, così crescendo fino a pareggiare l'intero valore del fondo alla scadenza. Vi sono anche nuovi investimenti realizzati dal gestore esterno trasformando la parte residua dei vecchi titoli strutturati, che stanno dando risultati positivi cosicché vi sono fondate possibilità di ottenere nel tempo una plusvalenza rispetto all'investimento originario, certamente alla scadenza ma forse anche molto prima. Per il futuro la corretta ponderazione degli investimenti è assicurata dal nuovo e più complesso sistema di governance adottato a partire dal 2013, che vede operare una pluralità di attori con responsabilità ben definite e fra loro bilanciate, come gli uffici Finanza e di Controllo del rischio, i consulenti finanziari e legali, il Comitato Investimenti e, al vertice, il Consiglio di amministrazione. La bontà della nuova organizzazione è dimostrata proprio dall'aumento dei proventi finanziari, che nell'anno 2014 sono cresciuti del 49 per cento.

D. I dati macroeconomici degli ultimi anni indicano una diminuzione del numero degli agenti e del loro volume di affari, il che non può non avere conseguenze, anche negative, sul livello di contribuzione della Fondazione. Qual'è la situazione attuale e quali conseguenze avrà in termini di sostenibilità futura?

R. La crisi ha avuto riflessi negativi in termini di diminuzione del numero degli agenti e del loro volume d'affari, fenomeno che non riguarda solo l'Enasarco ma tutto il sistema della previdenza sociale: se i lavoratori guadagnano tutti di meno o perdono il lavoro, diminuisce anche l'ammontare dei contributi spettanti agli enti previdenziali. C'è però un tema che si tende a sottovalutare e cioè il tentativo di molte imprese di cercare forme sempre più complesse per mascherare sotto altre denominazioni o addirittura nascondere l'uso degli agenti, al solo scopo di sottrarsi al pagamento dei contributi previdenziali. Governo e Parlamento, dovrebbero contrastare con forza questi fenomeni, mentre sul campo degli accertamenti dell'evasione la Fondazione già s'impegna al massimo secondo la legislazione vigente, con un servizio di vigilanza che da anni è al vertice dell'efficienza nazionale.

IN ITALIA TUTTI PARLANO DI DISMISSIONI IMMOBILIARI MA LA SOLA GRANDE OPERAZIONE DI VENDITA REALIZZATA IN QUESTI ULTIMI ANNI È IN EFFETTI QUELLA CONDOTTA DALLA FONDAZIONE ENASARCO

D. Gli attuali percettori di pensione temono per i futuri pagamenti, e molti di coloro che versano i contributi sono persuasi che la pensione non arriverà mai. Cosa farà l'Enasarco?

R. La riforma della previdenza Enasarco, approvata da ultimo nel 2012 e in fase di attuazione, ha dato buoni risultati per assicurare la pensione sia agli agenti già pensionati sia a quelli ancora in attività. Tuttavia non si può dimenticare che ogni singola pensione viene pagata con i contributi versati da circa 2,4 agenti attivi e se non si vuole danneggiare i lavoratori in attività, che mantengono i pensionati, occorre assicurare tempo per tempo l'equilibrio fra quanto si spende per pensioni e quanto si versa per contributi. In altre parole, ci si deve interrogare se in un sistema previdenziale a ripartizione abbia davvero senso parlare di «diritti acquisiti» e non, piuttosto e com'era in origine, di «solidarietà», acquisita e da acquisire: la solidarietà dei lavoratori attivi verso gli anziani ma anche degli anziani verso i giovani e, in tutti i casi, dei più fortunati verso gli svantaggiati. Si tratta di un tema che supera l'ambito della previdenza degli agenti e coinvolge direttamente il legislatore, ordinario e costituzionale se necessario, perché se non si recupera il valore etico e giuridico della «solidarietà fra generazioni» non viene messa in crisi la previdenza Enasarco ma tutto il sistema previdenziale a ripartizione, primo fra tutti quello gestito dall'Inps. Le forme previdenziali di categoria, come quella degli agenti, hanno però un piccolo vantaggio: le categorie, ovvero gli agenti nel nostro caso, possono gestire direttamente i loro enti previdenziali e verificare quanto è possibile fare o doveroso non fare, sotto ogni aspetto.

D. Come si può rimediare ai tempi eccessivi di evasione delle pratiche?

R. Il tempo massimo di liquidazione del FIRR previsto dal nostro Disciplinare dei termini di conclusione dei procedimenti è di 90 giorni, mentre il tempo medio di liquidazione è di circa 45 giorni. A prima vista sembrerebbero tempi lunghi ma in realtà così non è, se si pensa alle verifiche che la Fondazione è tenuta ad effettuare in sede di liquidazione FIRR per evitare errori o prevenire comportamenti illeciti. Anche in questo caso, però, vi sono margini di miglioramento e gli uffici stanno già lavorando.

D. Quali interventi sono più indicati ed urgenti per l'Enasarco?

R. Il lungo percorso di rinnovamento intrapreso dal 2011-2012 ha già prodotto miglioramenti in termini di efficienza dei servizi, con conseguente beneficio anche per immagine e reputazione della Fondazione. Da circa un anno è iniziato un ampio progetto di revisione organizzativa che ha lo scopo di favorire il coinvolgimento di tutti gli uffici per migliorare la qualità dei servizi e minimizzare gli sprechi, in primo luogo allo scopo di ampliare il numero delle prestazioni che sarà possibile richiedere on line; in secondo luogo per implementare un sistema di qualità dei processi di lavoro che garantisca una maggiore efficienza e riduca i tempi di erogazione delle prestazioni e, infine, per introdurre nuove forme di assistenza in favore degli iscritti, rinnovando ulteriormente il sistema già ampio oggi esistente. Di questo lavoro sarà data ampia e documentata informazione alla categoria tramite i bilanci sociali, adattati la prima volta.

D. Fra poco e per la prima volta nella storia Enasarco si terranno le elezioni del Cda. Cosa prevede?

R. Si è deciso di adottare un sistema per costituire gli organi di tipo elettorale: si tratta di una scelta molto impegnativa, perché chiamerà al voto circa 300 mila agenti e 70 mila imprese, equivalenti di una media provincia, ma la novità è più vasta, potremmo dire politico-culturale, in ragione della diversa, maggiore e diretta partecipazione degli agenti alle decisioni del loro ente previdenziale. Se è vero che il futuro dell'intera previdenza italiana dipende da scelte da perseguire con decisione, confido che il sistema elettorale per costituire gli organi possa dare ulteriore forza in tale direzione.

www.riomabrasil.com

RIOMA — IL BRASILE A PORTATA DI RIOMANO

tutto sul brasile
info@riomabrasil.com

CIRCUITO DIVULGATIVO DI CULTURA BRASILIANA A CURA DI ROMINA CIUFFA

DOMENICO DE MASI: IL BRASILE NON È IL MIGLIORE DEI MONDI POSSIBILI, MA È IL MIGLIORE DEI MONDI ESISTENTI

a cura di Romina Ciuffa

Per la crisi dell'Occidente l'antidoto è il modello brasiliano: «Dopo aver copiato il modello europeo per 450 anni e il modello americano per 50, adesso che entrambi i sistemi sono in crisi e ancora non ne esiste uno nuovo per sostituirli, è arrivata l'ora del Brasile di proporre un modello per il mondo». Il sociologo di Rotello Domenico De Masi affronta la questione, nel libro «Mappamundi. Modelli di vita per una società senza orientamento», ipotizzando che non sia la realtà a essere in crisi, bensì i modelli esplicativi e interpretativi a disposizione: le categorie mentali ereditate dall'epoca industriale non sono più capaci di spiegare il presente e portano a diffidare del futuro, tra disorientamento e paura, e strenua è la ricerca di un nuovo modello. Per De Masi è proprio il Brasile a presentare il modello che, meglio di altri, risponde alle esigenze contemporanee, poiché gli antagonismi sincretici nella brasilianità, che è il risultato della storia antica e tragica di un grande Paese che ha saputo metabolizzare il processo di equilibrio di molti conflitti intestinali: tra cultura indigena, europea e africana, tra pastorizia, economia agricola ed estrattiva, tra schiavitù e libertà, tra eresia e cattolicesimo. La soluzione è nella mescolanza delle diversità, che ha predisposto il brasiliano all'incontro immediato con gli altri.

Le contraddizioni sono anche nei seguenti assunti: il Brasile è grande quasi quanto la Cina ma è una democrazia. Il Brasile è quasi tre volte più grande dell'India ed ha quasi lo stesso numero di etnie e religioni ma vive in pace sia al suo interno sia con i Paesi limitrofi. Il Brasile è quattro volte più grande della zona Euro ma ha un unico Governo e parla la stessa lingua. Il Brasile è il Paese con il maggior numero di cattolici ma dove la popolazione vive in maniera pagana. Il Brasile è l'unico Paese nel mondo dove la cultura mantiene ancora oggi caratteristiche di solidarietà, sensualità, allegria e accoglienza. Lo dichiara De Masi sul quotidiano «Folha de S. Paulo».

Domenico De Masi

Il «Brazilian dream» sostituisce l'«American dream» italiano perché il Brasile è più vicino a noi rispetto agli Usa, si parla una lingua neolatina che ci somiglia più dell'inglese, ha condizioni climatiche favorevoli, ed è sempre stato più accogliente. Ciò rende la migrazione meno dolorosa rispetto a quella orientata al Nord America

Ha elaborato la teoria dell'ozio creativo, necessitato nella società post-industriale di cui ha formulato il paradigma. Cita Artur Rubinstein, che spinto a riposare rispondeva: «Riposarsi? Riposarsi di che? Io, quando voglio riposarmi, viaggio e suono il piano». L'ozio è brasiliano molto più che occidentale, l'ozio creativo è un concetto più amplio ancora. Ciò avvicina De Masi alla stessa genetica brasiliana: l'armonia, la tranquillità, anche quella «baianità» che fa scorrere il tempo più cauto (e proprio alla Bahia del Nord Est fa riferimento nel suo libro, regione lenta ma produttiva delle più grandi levate artistiche, religiose, culturali). Cita Joseph Conrad: «Come faccio a spiegare a mia moglie che, quando guardo dalla finestra, io sto lavorando?».

«Riomano» anche De Masi. Nato in Molise, cresciuto in Campania e in Umbria, ha insegnato ininterrottamente dal 1961 ad oltre 5 mila studenti; ha fondato la S3.Studium, scuola di specializzazione post-lauream in scienze organizzative, per supplire alla mancanza di master universitari e senza scopi di lucro, oggi società di consulenza; ha organizzato presso la facoltà di Scienze della comunicazione, di cui era preside, il Master in Comunicazione ed Organizzazione; è stato assessore alla cultura e al turismo del Comune di Ravello (1994-1995) rilanciando il Ravello Festival e, presidente della Fondazione Ravello, ha condotto una tenace battaglia per la realizzazione dell'Auditorium dell'amico brasiliano Oscar Niemeyer, che gliene aveva regalato il progetto. Ha tenuto conferenze e svolto ricerche in Brasile, dove molti suoi libri sono tradotti e il suo pensiero è diffuso. Nel 2010 la città di Rio de Janeiro gli ha conferito la cittadinanza onoraria. In Brasile ha stretto amicizia, tra gli altri, con Roberto d'Avila, Cristovam Buarque, Ellen Gracie, Jaime Lerner, Roberto Irineu Marinho, Luis Henrique da Silveira, Ivo Pitanguy.

Anita e Giuseppe Garibaldi, gli eroi dei due mondi: si conobbero in Brasile nel 1839. Lui la vide dal cannocchiale e disse: «Sarà mia»

Due dei libri di De Masi: «Ozio creativo» è rimasto in top ten brasiliana per 56 settimane; «Mappa Mundi» consiglia il modello brasiliano

Domanda. Lo Studio De Masi lavora molto con il Brasile?

Risposta. Parecchio. Ora stiamo pubblicando una ricerca su come evolverà la cultura brasiliana da qui al 2030 e ci stiamo occupando di pianificazione territoriale nello Stato di Santa Catarina.

D. Come mai ha la cittadinanza di Rio de Janeiro, è commendatore dello Stato di Rio Branco ed è stato insignito della medaglia Anita Garibaldi, la brasiliana eroina dei due mondi?

R. Credo perché molti miei libri sono tradotti in portoghese, ho fatto numerose interviste ed ho sempre avuto con il Brasile un rapporto rispettoso, a differenza dei molti che instaurano rapporti quasi «colonialisti». Per me è sempre stato una grande potenza: della natura, della bellezza, della cultura, della politica, dell'economia. Non ho mai pensato al Brasile come a un Paese del terzo mondo, tra l'altro il suo prodotto interno lordo è al settimo posto mentre il nostro al decimo: ha superato Italia, Inghilterra e Germania. Ne ho sempre stimato i valori. Ho pubblicato almeno una decina di libri in Brasile, in particolare «Ozio creativo» è piaciuto molto e si continua a vendere, quando uscì restò nella top ten brasiliana dei libri più venduti per 56 settimane e furono seguite anche le molte trasmissioni televisive ad esso collegate. Credo proprio che sia questo aspetto di reciproca stima la causa della mia cittadinanza carioca. Per 26 anni in Italia, a Ravello, ho organizzato un seminario che ha ospitato i più grandi brasiliani, dall'ex presidente Fernando Henrique Cardoso all'imprenditore Roberto Irineu Marinho, all'economista Pérsio Arida, all'ex ministro della Salute José Serra, formando un ponte tra i due Paesi. E sono stato molto amico del grande architetto Oscar Niemeyer, che mi ha regalato il progetto dell'Auditorium di Ravello.

D. Henry Ford scrive: «Quando lavoriamo dobbiamo lavorare, quando giochiamo dobbiamo giocare. Quando il lavoro è finito, allora può venire il gioco, ma non prima». Lei ribalta questo ragionamento nella società postindustriale.

R. Oggi che la maggior parte della fatica manuale è eseguita dalle macchine, ci è richiesto di essere più fantasiosi e innovativi. Si marcia verso un futuro in cui, grazie alla tecnologia, potremo gestire nella maniera più efficace lo spazio e il tempo. L'ozio creativo non è pigrizia o disimpegno, ma quello stato di grazia comune a molte attività intellettuali, che si determina quando le dimensioni fondamentali della nostra vita attiva - lavoro, studio e gioco - si confondono consentendo l'atto e il prodotto creativo.

D. Non è più un concetto brasiliano?

R. Si avvicina molto alla capacità brasiliana di tradurre in fatto ludico anche il lavoro. Per per me ozio creativo non è fare nulla per pigrizia, bensì fare un lavoro divertendosi e imparando. È l'insieme di apprendimento, lavoro e benessere, e questa è l'aspirazione dei brasiliani: fare le cose senza pesantezza, in modo leggero. Il popolo brasiliano possiede una grande saggezza e costituisce una delle due grandi riserve umanistiche del mondo, accanto all'India. In Brasile essa è molto corporale, in India è spirituale. Sono i due grandi polmoni umanistici rimasti nel mondo.

De Masi con l'architetto Oscar Niemeyer. Sotto, davanti l'Auditorium di Ravello insieme all'attore John Malkovich

D. Brasile ed ozio creativo: dove?

R. Nel libro mi domando in quale parte del mondo mi piacerebbe realizzarmi attraverso l'ozio creativo. Penso allo Zaire, l'Africa, la Cina, poi concludo che mi piacerebbe realizzarmi a Bahia. Il libro finisce con un'opzione nei confronti della Bahia descritta da Jorge Amado.

D. E perché Bahia?

R. Il Brasile ha cambiato storia ogni 100 anni, basandola ogni volta su produzioni diverse: caucciù, cacao, caffè. Salvador è stata una grande capitale in cui si è realizzato al massimo il meticciato tra portoghesi, indios e africani, e la regione baiana è il luogo deputato del meticciato mulatto, parte notevole della storia brasiliana, che ho studiato a fondo fin dall'inizio tramite i mentori del Brasile. Se noi abbiamo avuto mentori come Gioberti e Cattaneo, che si sono inventati l'Italia, solo fino all'800, i mentori brasiliani sono vissuti dagli anni 30 fino a oggi.

D. Non ha mai visto il Brasile in un'ottica colonialista. In che senso?

R. Gli italiani pensavano, e pensano, di trovare il terzo mondo, ma il Brasile è più «primo mondo» di noi; San Paolo è una città modernissima con grattacieli e originalità; i brasiliani hanno idee straordinarie, per esempio stanno mettendo in sistema tutta la Via Paulista per farne una grande esposizione sul meglio del Brasile. Nel campo dell'educazione, attuano progetti come la «borsa famiglia», lavorano con le scuole e l'alfabetizzazione delle favelas, un'operazione grandiosa che in Italia ci sogniamo.

D. L'alfabetizzazione è ancora molto bassa in Brasile. Come può dire che è un Paese di «primo mondo»?

R. Il mondo attuale è un mondo diseguale, in cui 85 persone hanno la ricchezza di 3 miliardi e mezzo di persone. L'ineguaglianza non è un fatto brasiliano bensì mondiale: nel Brasile è molto forte la disparità ma lì, come in Cina, la disparità si è accorciata, mentre in tutto il resto del mondo si è ampliata. In Italia i primi 10 ricchi nel 2008, anno in cui è scoppiata la crisi, avevano la ricchezza di 3 milioni e mezzo di italiani; oggi, dopo 6 anni, hanno la ricchezza di 6 milioni di italiani, una ricchezza raddoppiata, ma sono raddoppiati anche i poveri. Nel frattempo invece, in Brasile c'è stato il passaggio di 18 milioni di persone dal sottoproletariato al proletariato, 12 milioni dal proletariato alla piccola borghesia, 9 milioni di persone dalla piccola alla media borghesia. Le distanze ancora ci sono, ma almeno 50 milioni di brasiliani l'hanno ridotta, mentre in Italia i poveri sono cresciuti.

D. Infatti adesso molti italiani vivono il Brasile in un'ottica da «nuova America», una sorta di «Brazilian dream».

R. Certo, anche perché è più vicino a noi rispetto agli Stati Uniti, si parla una lingua neolatina che ci somiglia molto più dell'inglese, ed ha condizioni climatiche favorevoli. Ciò rende la migrazione meno dolorosa rispetto a quella del Nord America. Tra l'altro il Brasile è stato sempre più accogliente, ne fanno parte 47 etnie diverse, c'è stato sempre il meticciato ed è stata proprio questa la capacità che i primi mentori brasiliani hanno intravisto: essere meticci non è, come pensava Hitler, una debolezza, ma una grande forza. Significa confluenza di culture, una mescolanza prodigiosa; ciò ha dato loro una minore forza d'urto, il brasiliano non è mai aggressivo, la violenza deriva da altri fattori, come quelli presenti nelle favelas, non è una violenza di tipo occidentale originata da una cultura basata sulla competitività.

D. Ha scritto «La negazione urbana. Trasformazioni sociali e comportamento deviato a Napoli». Vede collegamenti con il Brasile?

R. No, sono due tipi diversi di devianza. La criminalità organizzata che c'è nel Sud d'Italia è un unicum, che abbiamo anche esportato ma senza riuscirvi in Sud America. Chissà perché.

D. Il Brasile è un insieme di religioni e vita pagana; come possono convivere?

www.riomabrasil.com

RIOMA — IL BRASILE A PORTATA DI RIOMANO

tutto sul brasile
info@riomabrasil.com

CIRCUITO DIVULGATIVO DI CULTURA BRASILIANA A CURA DI ROMINA CIUFFA

R. Non si può avere mescolanza senza tolleranza.

D. Anche in America del Nord è così?

R. No, in America vi sono chiese per bianchi e chiese per neri, in Brasile una cosa del genere non esiste, c'è un abisso tra il Nord e il Sud dell'America: il primo resta fortemente razzista. Non voglio dire che il Brasile non sia razzista, ma lo è molto meno. Il rapporto tra classi sociali è estremamente più cordiale: provengono dalle favelas le domestiche delle case dei ricchi, e il rapporto tra una cameriera e la sua padrona non ha niente a che vedere con il suo correlato italiano. Ma è un paragone difficile, perché l'Italia non ha favelas.

D. La cameriera che va a fare i lavori in città - e «in città» può voler dire nella casa a fianco - va solo per tale ragione e non esce dalla favela se non per questo.

R. La vita varia molto da favela a favela. In una favela di Salvador abita anche Carlinhos Brown, uno dei cantanti brasiliani più famosi, che vi ha creato una casa discografica e una band e sta riscattando la favela attraverso la musica; nella favela c'è una forte solidarietà e la sua vita è difficile da abbandonare. È inoltre una povertà diversa da quella che c'è a New York: in Brasile fa caldo, non c'è pericolo di morire assiderati o di fame, un frutto lo si trova sempre.

D. La mitizzazione di certi personaggi, più facilmente musicali, come Chico Buarque, Caetano Veloso, Gilberto Gil, intoccabili dèi: cosa ne pensa?

R. Aggiungerei alla lista Oscar Niemeyer: il giorno del suo centesimo compleanno, nella favela della Rocinha è comparso uno striscione immenso: «Auguri al nostro fratello Oscar», e i tassisti indicano al passeggero dov'era il suo studio. Sulla mitizzazione musicale ci sono da dire due cose: una è che le canzoni di questi artisti non sono normali, ma straordinarie. Parlo delle canzoni che sono passate a livello di massa, le parole sono spesso di grande poesia e le si ritrova nei libri scolastici. Poi, la musica in Brasile ha avuto una funzione formidabile nell'opposizione alla dittatura, tanto è vero che alcuni artisti sono stati detenuti in carcere ed esiliati. Una funzione simile a quella avuta in Italia da Giuseppe Verdi, il cui cognome venne anche letto come: «Vittorio Emanuele Re D'Italia». Si tratta, nei due casi, di colonne sonore del patriottismo. La storia del tropicalismo è strepitosa: dopo la modernizzazione e i grandi movimenti degli anni 20 e 30, la canzone brasiliana ha assunto un ruolo nazionale ed eroico accompagnando la liberazione dalla dittatura.

Essere meticci non è, come pensava Hitler, una debolezza ma una grande forza, lo hanno capito anche i primi mentori brasiliani: vi sono 47 etnie diverse, il meticciato costituisce un vero valore aggiunto che ha arricchito il Paese, ne ha spalancato le porte, lo ha reso accogliente e «sincretico»

Il programma «Bolsa Família» integra il piano «Brasile senza miseria» e consiste nel trasferimento diretto di fondi ai poveri

D. Ha scritto che l'Italia, dopo aver elaborato, praticato e offerto per duemila anni un modello classico, è stanca e non riesce a proiettare il futuro, pregnata di una decadenza autodistruttiva. E ha parlato di un nostro tentato suicidio con Mussolini, quindi di un suicidio comico con Berlusconi e Grillo. Cosa aggiunge?

R. Distinguo Berlusconi da Grillo. Berlusconi lo considero un caso mondiale, il primo in cui chi è diventato capo dello Stato lo è diventato non perché è un grande proprietario terriero, come avveniva un tempo, o perché è un grande proprietario di fabbriche: è l'unico caso nella storia del mondo in cui un capo di Stato è anche proprietario dei mezzi di comunicazione. Ne parlo in un intero capitolo del mio ultimo libro, «Tag».

D. «Only in Italy» verrebbe da dire.

R. Senza dubbio è una nostra particolarità, abbiamo sperimentato una cosa che altri non hanno sperimentato ancora, ma vediamola in senso positivo: diciamo che è «merito nostro».

D. L'Italia può essere da esempio?

R. Già lo è. Tanti italiani in Brasile hanno fatto grandi cose, hanno portato la cultura del vino, la spinta verso il design, la moda, il made in Italy. L'Italia è stata molto utile per il Brasile come punto di riferimento latino non conflittuale: noi non siamo il Portogallo che li ha dominati, siamo neutrali.

D. C'è stata (ci sarà?) molta violenza relativa ai megaeventi, anche perpetrata dalle stesse autorità, argomento del quale Rioma ha parlato in alcuni reportage pubblicati sui numeri di Specchio Economico da settembre 2014. Cosa ne pensa?

R. Il Brasile è ora palcoscenico di manifestazioni tutt'altro che violente, anzi, straordinarie perché stanno a significare che il Paese sta prendendo atto del fatto che vuole ridurre le distanze tra ricchi e poveri, che occorre risolvere i problemi dell'analfabetismo, della violenza, della corruzione, e tutti i problemi dei quali per la prima volta si sono fatti carico le masse, soprattutto studentesche, che hanno guidato questi grandi movimenti dal giugno del 2013, e che hanno anche ottenuto parecchio. È un aspetto della maturazione del Brasile.

D. Pensa che questi investimenti per i megaeventi siano giustificati?

R. Moltissimi dei soldi impiegati per le Olimpiadi vengono da fuori, non sono risorse dirette e tolte alla scuola o alla sanità. Nella scuola il Brasile spende molto ed è uno dei Paesi in cui l'evasione scolastica è molto bassa. Dalla presidenza Cardoso in poi, l'istituzione della «borsa famiglia» è stato un punto d'attacco forte sia di questo che dei precedenti Governi. C'è una consapevolezza crescente da parte delle masse che questi problemi sono fondamentali e che si risolvono con l'impegno attivo di tutta la popolazione.

D. E tutti quegli sgomberi coatti delle Autorità a scapito delle comunità delle favelas, e non solo?

R. Di recente a Curitiba hanno sparato e ferito su 120 professori durante una manifestazione. Purtroppo ci sono reazioni eccessive. Eppure ricordano i fatti italiani della scuola Diaz avvenuti durante lo svolgimento del G8 di Genova nel 2001 con decine di contusi. ■

Scontri durante una protesta degli insegnanti contro una riforma delle pensioni a Curitiba, nel sud del Brasile, con circa 190 feriti

Nasce Fiaip Donna per un'imprenditoria tutta al femminile

Si è costituito a Roma il comitato per la promozione dell'imprenditorialità femminile «FèD-Fiaip è Donna» per valorizzare le attività imprenditoriali delle donne che svolgono il lavoro di agente immobiliare. Scopo dell'iniziativa è quello di tutelare le donne disoccupate a intraprendere l'attività di agente immobiliare, incentivando nello stesso tempo l'imprenditoria femminile e assistendo le imprenditrici e le agenti immobiliari attraverso la predisposizione di progetti aziendali innovativi atti a riqualificare, innovare e internazionalizzare le loro imprese, incentivando la collaborazione tra associate e colleghe straniere. «FèD-Fiaip è Donna» opererà anche come laboratorio per la progettazione di nuove esperienze nelle attività di promozione dell'imprenditoria femminile e nell'occupazione per la presentazione di progetti per le imprese del comparto immobiliare, con la volontà di integrarsi anche con attività ed iniziative già realizzate da altri soggetti e collaborare come interlocutore propositivo con tutte le istituzioni competenti in ambito provinciale, regionale, nazionale, comunitario e internazionale, al fine di impiegare tutte le risorse disponibili per promuovere azioni per lo sviluppo dell'imprenditoria rosa. Nel corso del consiglio nazionale della Fiaip è stato approvato il regolamento di «FèD-Fiaip è Donna» e sono state confermate le nomine della coordinatrice nazionale Sabrina Cancellieri e della delegata nazionale Susanna Marusig. La struttura organizzativa si articolerà in comitati provinciali che a loro volta si riuniranno in comitati regionali ed entrambi saranno coordinati dal comitato nazionale, operando nel rispetto dello statuto Fiaip e del regolamento. «Il comitato intende promuovere

Paolo Righi

e consolidare lo spirito associativo tra donne e si propone di diventare un punto di riferimento per le imprenditrici e le aspiranti imprenditrici che operano nell'immobiliare, offrendo spazi di rappresentanza per esigenze e fabbisogni dell'imprenditoria femminile. Creeremo nuove opportunità di conoscenze e confronto anche con l'estero, per diventare un punto di riferimento per le donne che svolgono la professione di agente immobiliare e per le giovani donne che vogliono intraprendere questa professione», ha dichiarato Sabrina Cancellieri, vicepresidente nazionale Fiaip con delega alla cultura e alla formazione e coordinatrice nazionale di «Fiaip è Donna». «Promuovere azioni di sostegno per lo sviluppo dell'imprenditoria femminile oggi è fondamentale vista l'alta percentuale di presenza femminile nelle agenzie immobiliari. In un momento di crisi e riorganizzazione delle agenzie immobiliari la Federazione Italiana Agenti Immobiliari Professionali crea una nuova opportunità per chi vuole fare impresa. Intendiamo essere un punto di riferimento per tutte le donne che vogliono innovare e internazionalizzare le loro imprese o iniziare un nuovo iter imprenditoriale e professionale», ha sottolineato Paolo Righi, presidente nazionale della Fiaip.

Adamis Group Italia, una società adatta per tutti i «servizi»

Fondata a Roma nel 2008, Adamis Group Italia, guidata da Mario Conti e Alexandra Buccarella, rispettivamente amministratore unico e direttore generale, è una società operante nel settore dei servizi, organizzazione eventi e attività «in store promotion» per aziende del lusso, cosmetica, profumi, makeup, moda, gioielleria e altro. Fin dall'inizio l'ambito di specializzazione dell'azienda è il settore della formazione e della cosmetica, delle fragranze, del make up e del lusso, integrando l'esperienza specifica del settore con la tecnologia (per procedure, data base, analisi dati). Nel corso degli ultimi anni la società ha affiancato, come consulenti e partner, le più importanti aziende internazionali del settore, contribuendo allo sviluppo di brand e prodotti di successo nel mercato. Dal 2008 ad oggi, pur mantenendo il proprio core business, Adamis Group ha diversificato e ampliato le proprie attività, offrendo ai propri clienti un servizio globale: dalla selezione alla formazione del personale, dall'e-learning all'organizzazione di eventi, dal marketing alla comunicazione, dall'accademia all'editoria. Con circa 30 dipendenti dislocati nelle due sedi di Roma e Milano, nel corso degli ultimi tre anni Adamis Group ha contribuito allo sviluppo del mercato cosmetico con la vendita, attraverso i propri 10 mila consulenti di bellezza, di oltre 500 mila prodotti di makeup e fragranze, per un valore di mercato di circa 22 milioni di euro. «Oggi cer-

Alexandra Buccarella

Mario Conti

chiamo di far vivere un'esperienza positiva al nostro cliente chiedendo di fare lo stesso a tutte le nostre consulenti che devono rappresentare nel modo migliore i valori Adamis. Proponiamo esperienzialità di acquisto, proponiamo ai nostri clienti di sognare per soddisfare pienamente le loro aspettative. Quando ci dicono se siamo partiti da zero, rispondiamo, sorridendo, che orgogliosamente non siamo partiti da zero ma da meno 25 mila, ovvero i 25 mila euro chiesti in banca per partire e alimentare il nostro sogno», hanno dichiarato Buccarella e Conti.

La Fastweb rende la Grande Guerra in formato digitale

L'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito renderà disponibile alla libera consultazione degli studiosi l'opera monumentale «L'Esercito Italiano nella Grande Guerra (1915-1918)» in versione digitale, grazie alla collaborazione della Fastweb, che si avvarrà della propria piattaforma di servizi avanzati FastCloud e della propria infrastruttura di Data Center certificato TierIV unica in Italia. «L'Esercito Italiano nella Grande Guerra (1915-1918)» è un'opera edita dall'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito a partire dal 1927 e la cui pubblicazione si è conclusa nel 1988. Si tratta di un'opera molto preziosa per gli storici della Grande Guerra per la completezza delle informazioni e la ricchezza del materiale iconografico. L'opera è monumentale, articolata in 7 volumi, ognuno composto da diversi tomi a loro volta composti da diversi testi. In totale i testi sono 37, con la narrazione degli eventi, i documenti e le mappe topografiche. La consistenza dell'opera e le dimensioni variabili delle mappe topografiche, che raggiungono anche formati molto grandi, ne rendono la ristampa praticamente non realizzabile. La scelta del formato digitale rende accessibili i fatti, le date, i luoghi e le immagini della Grande Guerra; infatti nell'ambito delle celebrazioni per il centenario della Prima Guerra Mondiale, l'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito ha deciso di rendere fruibile la consultazione via internet dell'opera. Sarà la Fastweb a occuparsi della digitalizzazione di testi, immagini e mappe e a rendere disponibile l'opera in formato digitale per la consultazione da parte di studiosi e appassionati. A partire dallo scorso 24 maggio l'opera è consultabile sul sito internet www.esercito.difesa.it/storia/Ufficio-Storico-SME.

Foto di una trincea

Bofrost, aperta una nuova sede a Vicenza

La Bofrost, azienda italiana operante nella vendita diretta a domicilio di specialità alimentari surgelate guidata dal presidente Edoardo Roncadin, ha inaugurato la nuova sede a Grisignano di Zocco, che con 60 dipendenti e 34 mezzi refrigerati servirà 15 mila clienti nelle zone di Vicenza e dell'alto Padovano. «La nostra è una scelta strategica che rientra in un piano di ampliamento dell'azienda. Con questo investimento intendiamo arrivare, entro fine anno, a 17 mila clienti serviti. Per questo abbiamo un piano di assunzioni con cui sono state inserite 10 persone negli ultimi 2 mesi e prevediamo di inserirne altre entro i prossimi 6 mesi», ha dichiarato Roncadin. La nuova sede, oltre a essere più grande e funzionale, sarà anche ecologica: è allo studio l'installazione di un impianto fotovoltaico in grado di soddisfare il fabbisogno energetico delle celle frigorifere. Per inviare la propria candidatura visitare il sito dell'azienda e accedere all'area «lavora con noi».

Klopman, i tessuti made in Italy più venduti in Europa

La Klopman, azienda operante dal 1968 nella produzione di tessuti dedicati al settore dell'abbigliamento da lavoro, si riconferma la società manifatturiera di riferimento per il settore; l'azienda italiana, con sede produttiva a Frosinone, a fine marzo ha infatti chiuso il 2014 con un fatturato di circa 120 milioni di euro, in aumento rispetto all'anno precedente; la società è stata ulteriormente rafforzata con l'ingresso del nuovo direttore marketing Rossella De Angelis. Con filiali in Germania, Francia, Russia, Svezia, Dubai e una vasta rete di distributori europei ed extraeuropei, la Klopman ha da poco aperto un ufficio commerciale a Bangkok per servire direttamente il mercato asiatico. A questo ha aggiunto la creazione di uno stabilimento in Indonesia, a Giacarta, che ha chiuso il primo anno di esercizio già in utile con 1 milione di metri di tessuto prodotti. L'internazionalità dell'azienda è ribadita da una quota export che continua a crescere con il raggiungimento di quasi il 94 per cento del fatturato totale. «Lo stabilimento di Frosinone, grande oltre 70 mila metri quadrati, conta quasi 400 dipendenti ed è un vero fiore all'occhiello nella produzione industriale di tessuti: dalle tinture e trattamenti fino ai procedimenti produttivi all'avanguardia, tutto è studiato per garantire qualità e resistenza del prodotto. Invece lo stabilimento in Indonesia serve esclusivamente i mercati asiatici per migliorare i costi di tutti quei produttori di abiti da lavoro che hanno spostato le loro produzioni in Asia», ha dichiarato Alfonso Marra, amministratore delegato della Klopman.

Alfonso Marra

Rossella De Angelis

Fiorucci, sponsor della mostra sul cibo al MAXXI

Fino all'8 novembre 2015 la Fiorucci, azienda che dal 1850 porta in tavola i migliori prodotti della salumeria italiana, sarà sponsor della mostra «Food. Dal cucchiaio al mondo» al MAXXI, Museo nazionale delle arti del XXI secolo di Roma. L'evento è dedicato al racconto di come il cibo attraversa, cambia e influenza il corpo, la casa, le strade, le città, il paesaggio di tutto il mondo. Nell'anno in cui il tema del cibo è al centro dell'attenzione mondiale, la mostra approfondisce i temi architettonici legati all'immagazzinamento, alla distribuzione, al consumo e allo smaltimento del cibo e delle materie prime, stimolando il confronto con le questioni primarie dello spazio e del tempo che abitiamo. Oltre 50 opere di diversi artisti e architetti che, in un percorso che si espande dalla dimensione del corpo umano fino a quella globale, affronta gli effetti che il cibo ha sulle comunità e i nei territori.

Imesa, ancora un'altra commessa nel Nord Europa

L'Imesa, azienda del gruppo Schiavoni operante nella produzione di sistemi elettromeccanici, ha acquisito una commessa dell'importo di 3,5 milioni di euro dalla Kongsberg Maritime Engineering, divisione del gruppo norvegese Kongsberg dedicata al settore marittimo. Sono affidate all'Imesa la progettazione e la costruzione del quadro elettrico di media tensione e degli otto quadri di bassa tensione per la nave Hilli, che da nave cisterna per il trasporto di gas naturale liquefatto verrà trasformata in una Flng - floating liquefied natural gas- ovvero una piattaforma galleggiante impiegata per portare il gas allo stato liquido e trasportarlo via mare; un progetto imponente, anche perché si tratta del primo caso nel mondo di conversione di una nave gasiera in una Flng. «Questa è una commessa che consolida la nostra collaborazione con la Kongsberg, avviata lo scorso anno nell'ambito di un progetto per la costruzione di una nave posatubi; è per noi motivo di grande soddisfazione continuare a lavorare con una società ai vertici mondiali dell'elettronica e dalle altissime competenze nelle applicazioni marine. Gli alti standard qualitativi uniti ai tempi di consegna molto stretti che riusciamo a garantire ci hanno consentito di ottenere questa significativa commessa, risultando molto competitivi anche nel campo della bassa tensione dove operano numerose società consolidate e dove la concorrenza è agguerrita», ha dichiarato Giampiero Schiavoni, presidente e amministratore delegato dell'Imesa. L'azienda vanta una solida esperienza nella fornitura di quadri elettrici per navi da lavoro impiegate nel settore oil & gas; questo progetto rafforza la presenza dell'Imesa in particolare nella fornitura per imbarcazioni impiegate nel trattamento del gas e si aggiunge ad altre significative realizzazioni.

Giampiero Schiavoni

Viasat Group, fatturato estero triplicato in un anno

L'anno del 40esimo anniversario della fondazione di Viasat Group si è concluso con la conferma di una crescita significativa in Italia e all'estero. Oggi il Gruppo può contare su una presenza diretta nei tre Paesi europei di maggiore interesse per la diffusione delle tecnologie satellitari - Italia, Regno Unito e Spagna - e una copertura indiretta di oltre 25 Paesi in Europa, Africa e Medioriente attraverso rapporti di distribuzione con operatori locali; una propensione sempre più internazionale dimostrata anche dalla crescita del fatturato estero che è triplicato nell'arco di un anno e che ormai rappresenta un 10 per cento del volume d'affari complessivo del Gruppo. «Il 2014 è stato un anno ricco di soddisfazioni e i risultati raggiunti ci incoraggiano a proseguire il nostro impegno per il futuro, come dimostrano gli oltre 2 milioni di euro che investiamo ogni anno in innovazione, nonostante il gravoso contesto economico», ha dichiarato Domenico Petrone, presidente di Viasat Group.

Ansaldo Energia, contratti in Egitto per oltre 240 milioni

L'Ansaldo Energia, società partecipata per il 44,8 per cento dal Fondo Strategico Italiano, si è aggiudicata tre significativi contratti in Egitto per un valore di oltre 240 milioni di euro. I primi due, ad Al Shabab e West Damietta, riguardano la conversione a ciclo combinato delle due centrali, appartenenti all'Egyptian Electricity Holding, l'ente elettrico governativo egiziano che gestisce oltre il 90 per cento della produzione energetica del Paese. Questi prevedono la fornitura e la messa in servizio di tre turbine a vapore da 265 megawatt ciascuna, compresi i relativi generatori a idrogeno, condensatori ad aria, trasformatori e sistemi ausiliari. Il terzo contratto riguarda invece la fornitura di due turbine a gas AE94.2 che erogano una potenza di circa 170 megawatt ciascuna e relativi generatori oltre ai servizi di ingegneria, montaggio e avviamento per la centrale in ciclo aperto di Al Mahmoudia da parte del cliente Elsewedy Power System Projects International operante nelle regioni mediorientali e africane per la produzione di prodotti nel settore della «power generation». Il successo di queste tre significative iniziative riflette il grado di soddisfazione e la stima che l'Ansaldo Energia si è meritata presso i clienti egiziani, grazie alla qualità e affidabilità delle recenti forniture di turbogeneratori. L'Ansaldo Energia supera così i 4 mila megawatt di potenza complessiva installata nel Paese e si conferma come uno dei più notevoli «produttori di apparecchiature originali» in Egitto.

Una turbina a vapore dell'Ansaldo Energia

Ethos Profumerie continua a crescere e batte la crisi

Nata nel 1995 da un gruppo di 15 profumieri tra i più prestigiosi del Veneto, Ethos Profumerie ha trovato la ricetta perfetta per la crescita anche in questo periodo di crisi economica. Società consortile per azioni dal febbraio 2014, ha consolidato l'anno con un aumento del 9 per cento chiudendo a 120 milioni di euro. «È un onore per me essere stato nuovamente rieletto per rappresentare questo grande gruppo. Già durante la mia precedente presidenza, dal febbraio 2009 al febbraio 2012, avevamo ottenuto ottimi risultati ma l'obiettivo rimane quello di crescere, soprattutto qualitativamente. Ethos Profumerie infatti è oggi uno dei pochi consorzi indipendenti che non fa parte di un gruppo internazionale; essere composto da profumerie storiche è l'elemento che garantisce al gruppo affidabilità, fiducia e credibilità», ha dichiarato il presidente Maurizio Sabbioni.

Eurosystem, aperta una nuova sede in Emilia Romagna

Eurosystem, azienda di consulenza informatica che offre soluzioni applicative, progetti di ottimizzazione delle infrastrutture IT e servizi di assistenza, ha aperto una nuova sede a Bologna. Le prime indicazioni per il 2015 segnalano un rafforzamento delle tendenze congiunturali positive per l'economia dell'Emilia Romagna; un segno positivo che vede Eurosystem contribuire con i propri progetti nel territorio romagnolo. La nuova filiale bolognese, pur partendo da una logica di presidio quasi esclusivamente commerciale e di assistenza alla vendita, svilupperà un nucleo operativo per rispondere direttamente alle esigenze e alle richieste dei clienti con uno staff tecnico strutturato per tutto il Centro Italia. «L'obiettivo è quello di arrivare a investire in loco, soprattutto in risorse umane che possano divenire punto di forza dell'azienda grazie alla cultura e all'esperienza che portano con sé. Abbiamo grandi progetti da portare avanti a livello di ricerca e innovazione anche perché vogliamo far crescere il tessuto locale portando il nostro personale contributo in termini di esperienza nel campo dell'Information Technology e di valori imprenditoriali», ha dichiarato il presidente Gian Nello Piccoli. Con 35 anni di attività, 3 sedi aziendali in Italia -Treviso, Bergamo, Bologna -, 11 milioni di euro di fatturato annuo, collaborazioni con diverse università come Padova, Venezia, Udine, Bologna, Modena e Ferrara, la società si rivolge a tutto quel mondo di piccole e medie imprese che per struttura hanno bisogno di un prodotto tecnologico su misura, creato in base alle loro esigenze e dimensioni.

Gian Nello Piccoli

Intesa Sanpaolo e BEI unite per il settore alimentare

L'Intesa Sanpaolo e la Banca Europea per gli Investimenti hanno definito un accordo per una linea di credito da 150 milioni di euro dedicata al settore agroalimentare italiano. La presentazione dell'accordo si è tenuta alla presenza di Maurizio Martina, ministro delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali, Carlo Messina, amministratore delegato di Intesa Sanpaolo, Dario Scannapieco, vicepresidente della BEI ed Ezio Castiglione, presidente dell'Istituto di Servizi per il Mercato Agricolo Alimentare nello spazio espositivo del gruppo bancario all'interno di Expo Milano 2015. Attraverso questo accordo, l'Intesa Sanpaolo punta a sostenere concretamente il settore protagonista di Expo Milano 2015, di cui il gruppo bancario è «official global partner». I beneficiari dei finanziamenti della BEI saranno le imprese attive in tutte le filiere del sistema: dalle produzioni a monte agricole, forestali e della pesca alla produzione di prodotti alimentari.

Torna a splendere la cappella di San Lorenzo a Roma

A Roma, nel Pontificio Santuario della Scala Santa, è stato presentato il restauro della cappella di San Lorenzo; infatti, dal 1999, la congregazione dei padri passionisti promuove un progetto generale di recupero conservativo degli ambienti del santuario. Oggetto dei lavori, tutti gli affreschi e le decorazioni che Sisto V edificò fra il 1588 e il 1590 a coronamento dell'antica cappella papale sancta sanctorum, dove si venera l'immagine del Santissimo Salvatore. Un evento significativo perché il santuario pontificio della scala santa è uno dei luoghi più noti del mondo cattolico, visitato ogni giorno da numerosi pellegrini che accorrono nel luogo anche per percorrere la Scala Santa: 28 gradini che conducono alla cappella e che si salgono in ginocchio. Un luogo di forte impatto emotivo dove l'arte ha un'importanza fondamentale: secondo un preciso programma iconografico le decorazioni guidano ed accompagnano il fedele nel suo pellegrinaggio. Gli affreschi sono opera di un grande gruppo di pittori guidati da Cesare Nebbia e Giovanni Guerra che, dopo gli interventi di restauro, tornano di nuovo a splendere avendo riacquistato il loro cromatismo originale. In particolare, per l'impegno del direttore dei Musei Vaticani Antonio Paolucci, il progetto è iniziato nel 2000 con la realizzazione di un piano completo di indagini preliminari da eseguirsi su tutte le superfici dipinte degli ambienti sistini per monitorare lo stato di degrado e progettare un intervento di restauro mirato.

Foto © Musei Vaticani

Cappella di San Lorenzo. Il Pontificio Santuario della Scala Santa

Datalogic, nuovo sistema per la posta del Regno Unito

La Datalogic, azienda operante nel settore dell'acquisizione automatica dei dati e dell'automazione industriale e produttrice di lettori di codici a barre, dispositivi per la raccolta dati, sensori, sistemi di visione e marcatura laser, ha annunciato di aver concluso un accordo con la Royal Mail per la realizzazione di un nuovo sistema automatico di smistamento in circa 20 centri postali nel Regno Unito. La Royal Mail è la più significativa azienda postale britannica in grado di consegnare buste, lettere e pacchi a più di 29 milioni di indirizzi. I nuovi sistemi di smistamento automatico incrementeranno velocità ed efficienza del processo garantendo la tracciabilità dei pacchi all'interno dell'intero network aziendale. La Datalogic fornirà una soluzione chiavi in mano dall'importo totale di circa 29 milioni di euro. *(Alf. Pao.)*

Le vacanze volano dall'aeroporto di Torino Caselle

L'Aeroporto di Torino propone per la stagione estiva una ricca offerta di voli tra cui scegliere la destinazione preferita per le proprie vacanze. Si inizia con il ritorno del collegamento estivo per Olbia della Volotea, che si aggiunge a quello già operato dalla Meridiana. Lo scorso 30 maggio la Vueling ha avviato il collegamento con Alicante, destinazione servita per la prima volta con volo diretto da Torino, che verrà eseguito ogni martedì e sabato fino a fine settembre. La Blue Air invece ha inaugurato il nuovo volo per Ibiza che verrà poi operato ogni giovedì e domenica fino a fine settembre. Anche la Neos servirà l'isola del divertimento con un volo domenicale a partire dal 14 giugno. Sempre nelle Baleari, è possibile volare a Minorca ogni mercoledì e domenica dal 14 giugno grazie alla Vueling; anche la Neos opererà sulla stessa rotta con un volo domenicale. Dal 28 giugno la Volotea vola a Palma di Maiorca ogni domenica, ed anche il mercoledì nel mese di agosto, destinazione raggiungibile dal 14 giugno anche con la Vueling con una frequenza domenicale. L'isola di Kos in Grecia sarà invece raggiungibile grazie a Meridiana dal 16 giugno ogni venerdì fino al 4 settembre. Dal 1° luglio ritorna il collegamento con Alghero di Ryanair, servito con due voli alla settimana fino alla fine di agosto, mese in cui opererà con tre frequenze. Dal 2 luglio la Vueling servirà Spalato, in Croazia, ogni lunedì e giovedì fino al 7 settembre. Le nuove rotte si aggiungono a quelle annuali e stagionali già avviate per le mete italiane di Bari, Brindisi, Napoli, Cagliari, Palermo, Catania, Trapani, Lamezia Terme e Reggio Calabria, oltre alle rotte internazionali come Barcellona e Malta e ai frequenti collegamenti con gli hub che permettono di raggiungere le destinazioni preferite per il turismo. *(Alf. Pao.)*

L'aeroporto di Torino Caselle gestito dalla Sagat

Marina Militare, antipirateria nel bacino somalo

La fregata Libeccio della Marina Militare ha mollato gli ormeggi dalla stazione navale Mar Grande di Taranto per dirigersi verso il bacino somalo dove darà il cambio alla fregata Grecale impegnata nell'operazione antipirateria Atalanta. Nave Libeccio, partita da La Spezia lo scorso 4 maggio per raggiungere Taranto, ha concluso il ciclo addestrativo indirizzato al potenziamento delle capacità operative sia per l'attività di antipirateria che di difesa. Per la Marina Militare è la 20esima missione nell'operazione Atalanta, istituita dall'Unione europea nel 2008 con lo scopo di fronteggiare la pirateria, e Nave Libeccio entra per la seconda volta, negli ultimi due anni, a far parte della Task Force 465. La nave, al comando del capitano di fregata Daniele Paolo Maria Martinuzzi, con un equipaggio di 240 persone sarà impegnata ancora una volta nelle attività di pattugliamento, vigilanza e difesa del libero commercio marittimo e per la tutela degli interessi nazionali.

Chef Express, aperto il quinto JuiceBar a Milano

La Chef Express, società che gestisce tutte le attività di ristorazione del Gruppo Cremonini, ha inaugurato il nuovo locale «JuiceBar» all'interno della stazione di Milano Cadorna di FerrovieNord, società del Gruppo FNM, significativo snodo di traffico pendolare e studentesco di tutta la Lombardia. Il nuovo locale ha una superficie di 80 metri quadrati, impiega 12 dipendenti ed è il quinto della catena JuiceBar, dopo quelli aperti negli aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Malpensa e i due punti vendita all'interno della stazione di Milano Centrale. Si tratta di un punto di ristoro veloce e moderno, giovane e dinamico, contraddistinto dal concetto di freschezza pronta da consumarsi presso il punto vendita. Una particolare attenzione è dedicata al design: i materiali usati, semplici e naturali come legno, metallo, resina, ardesia e pietra, seguono le tendenze giovanili più d'avanguardia e una cura per i dettagli prettamente italiana. Il JuiceBar usa i classici ingredienti della cucina mediterranea, rivisitata secondo lo stile e l'ispirazione di matrice moderna e cosmopolita; i prodotti, che si contraddistinguono per la freschezza e la semplicità degli ingredienti, vengono conditi e abbinati tra loro secondo il gusto personale dei clienti. Nel 2014 la Chef Express ha realizzato ricavi per 493,6 milioni di euro; nel settore della ristorazione in Italia ha oltre 326 punti vendita con la presenza in 47 scali ferroviari, è attiva nella ristorazione autostradale con 43 aree di servizio ed è presente in 9 aeroporti.

Il JuiceBar della Chef Express nella stazione di Milano Cadorna

Cameo, il bilancio 2014 è stato chiuso con «dolcezza»

La Cameo, azienda italiana operante nel settore alimentare, ha presentato il bilancio relativo all'anno 2014 che ha segnato un fatturato di 256 milioni di euro con un aumento del 7 per cento rispetto all'esercizio precedente: dati significativi che trasmettono l'immagine di un'azienda dinamica, nonostante la crisi economica. Inoltre l'azienda ha potenziato l'organico che si è assestato su un dato medio di 366 dipendenti, contro i 363 dell'anno 2013. «Siamo convinti che investire in ricerca, sviluppo e innovazione possa fare la differenza. Prodotti di qualità che rispondono alle esigenze dei consumatori e che regalano il piacere di prepararli oltre che di gustarli: sono questi gli ingredienti che fanno sì che da 80 anni oltre 200 prodotti siano presenti nelle case degli italiani», hanno dichiarato Alberto de Stasio e Peter Irle, direttori generali della Cameo.

E.ON, sempre più vicina ai clienti con i nuovi sportelli

L'E.ON, società operante nella produzione di energia elettrica e gas, rafforza la propria presenza nel territorio veneto con l'apertura dello sportello di Cittadella, in Via Riva del Grappa 55, uno spazio moderno e funzionale dove i clienti possono svolgere, assistiti da personale qualificato, tutte le operazioni commerciali relative al loro contratto. Presso il nuovo sportello tutti i visitatori possono trovare assistenza per una consulenza qualificata e personalizzata che soddisfi ogni esigenza, dall'informazione sulle bollette fino all'attivazione di un nuovo servizio. Inoltre, i clienti possono effettuare le consuete attività di servizio commerciale e assistenza contrattuale e ricevere informazioni sulle ultime offerte «E.ON RisparmioCerto Luce» ed «E.ON RisparmioCerto Gas»; i due nuovi prodotti forniscono energia elettrica e gas a prezzo competitivo e bloccato per 24 mesi insieme a un kit gratuito di 3 lampadine a led che consentono, a parità d'illuminazione, una riduzione dei consumi che si traduce in un risparmio in bolletta di circa 75 euro. Con questa apertura l'E.ON consolida il proprio posizionamento quale partner di fiducia per i clienti, in linea con la visione aziendale volta a sviluppare una relazione basata sul dialogo e l'ascolto per individuare i servizi e le soluzioni innovative più idonee alle esigenze degli utenti. A questo scopo l'E.ON ha infatti ampliato i canali e le modalità di contatto con i consumatori che oggi possono comunicare con l'azienda sia attraverso i canali tradizionali (sportelli territoriali e call center), sia attraverso i nuovi canali digitali come il sito web da cui è possibile accedere alla sezione «Live Chat», il nuovo servizio di assistenza in tempo reale, oppure con i servizi per dispositivi mobili come l'applicazione E.ON EnergiaMobile.

Cittadella. Il nuovo sportello dell'E.ON

Il nuovo consumo degli italiani è «digital hybrid»

Come si trasformano i consumi degli italiani e come impattano i nuovi modelli digitali in questo cambiamento? Questo è stato il tema centrale del convegno #DigitalHybrid, voluto da SisalPay, la divisione per i servizi di pagamento di Sisal Group a cui hanno preso parte aziende quali MasterCard, PayPal, Roland Berger, UniCredit e Trenitalia. I partecipanti sono stati concordi nello stabilire che, se si dovesse cercare una sintesi sul comportamento dei consumatori, si dovrebbe parlare di un percorso «ibrido»: i canali e gli strumenti digitali accelerano la competizione dell'offerta di servizi e prodotti da parte delle aziende mentre i negozi ne migliorano l'esperienza di consumo. Il processo di acquisto del consumatore è più diversificato: ci si informa online, e si acquista offline ma anche online. Al tempo stesso ci si abitua a cercare informazioni mentre siamo nel punto vendita, toccando con mano il prodotto, per poi acquistare online al prezzo migliore.

IBM e Selex ES insieme per la cyber security

La Selex ES e l'IBM danno vita a un «Centro di competenza virtuale» per la cyber security, un progetto che prevede l'offerta integrata delle migliori capacità dei due gruppi nella lotta alla criminalità informatica. Il Centro proporrà a organizzazioni pubbliche e private soluzioni per la difesa delle infrastrutture informatiche e dell'«intellectual property», due fattori fondamentali per la competitività del sistema-Paese, assicurando la qualità e la continuità dei servizi destinati a cittadini e imprese. Considerando che l'80 per cento dei cyber-attacchi proviene da una criminalità informatica organizzata e professionale e che la consapevolezza dei rischi legati alla vulnerabilità non è ancora pienamente diffusa, proteggere il patrimonio delle informazioni costituisce una priorità per Paesi e singole organizzazioni, specie se impegnate in un processo di trasformazione digitale come nel caso dell'Italia. L'IBM apporterà al Centro l'esperienza del gruppo di ricerca internazionale X-Force, che fornisce le conoscenze e le raccomandazioni per prevenire, rilevare e rispondere alle minacce emergenti. Il Centro potrà inoltre far leva su X-Force Exchange, la piattaforma aperta IBM, la quale mette a disposizione delle aziende pubbliche e private le informazioni relative alle minacce, con l'obiettivo di promuovere la collaborazione per la protezione dai rischi informatici. La Selex ES, a sua volta, metterà a disposizione le competenze sviluppate su scala internazionale per clienti quali la Nato e alcuni Ministeri sia italiani sia del Regno Unito, nonché l'esperienza nella prevenzione e gestione operativa della cyber security.

Mauro Moretti, a.d. e direttore di Finmeccanica

Nicola Ciniero, presidente e a.d. di IBM Italia

Olidata, una società «rosa» che valorizza il talento femminile

La Fondazione Marisa Bellisario, da sempre impegnata per la promozione dei talenti femminili, ha istituito da quest'anno il premio «Mela Rosa», un attestato di riconoscimento per le grandi società italiane quotate in borsa che valorizzano il talento femminile ai vertici aziendali. Olidata, azienda operante nel settore informatico, è tra le 266 società premiate. Olidata conta all'interno del proprio cda tre rappresentanti donne: Marinella Rossi, consigliere e responsabile amministrazione; Tecla Succi, membro del collegio sindacale e Daniela Ciccardi, consigliere. «Nella nostra azienda la componente femminile ha da sempre un ruolo significativo. Siamo felici di avere ricevuto questo premio che dimostra la nostra propensione a valorizzare le quote rosa; infatti un board misto, in cui convivono idee diverse, produce risultati positivi e innovativi», ha dichiarato il presidente Riccardi Tassi.

Le Professioni per l'Italia
Movimento per l'Evoluzione e lo Sviluppo del Paese

MAURIZIO DE TILLA E ANNA MARIA CIUFFA, FONDATORI DI «LE PROFESSIONI PER L'ITALIA»

AZIENDE E PROFESSIONISTI SCHIACCIATI DAL FISCO

Si parla sempre di evasori e di corrotti, mai di contribuenti onesti; ora si propone un «plauso» a questa benemerita categoria. Avevamo già avanzato un'analoga richiesta: un bollino blu premiale

Molte aziende sono in deficit in quanto oberate di imposte. Per ogni 10 euro guadagnati, 6,5 euro vanno allo Stato. Il total tax rate per l'anno 2014 si è attestato al 65 per cento. Ben più basso è il prelievo fiscale in Germania (48,8) e Regno Unito (33,7). Senza considerare ordinamenti di particolare favore verso le imprese come quello della Croazia (18,8) e dell'Irlanda (25,9). Il tax rate gravante sulle imprese viene calcolato in percentuale sugli utili totali e comprende le imposte sul reddito, i contributi sociali e previdenziali, le tasse sui dividendi e sul capital gain, nonché le tasse su rifiuti, veicoli che bisogna superare per essere in regola con l'Erario. Le aziende italiane impiegano in media 269 ore all'anno.

Imprenditori e professionisti sono, quindi, tartassati dal Fisco con astronomiche percentuali di imposizione fiscale che non hanno uguali nel mondo. Qualcuno ha denunciato anche una pressione fiscale superiore all'80 per cento. Lo sviluppo e la crescita sono inversamente proporzionali alla pressione fiscale. E in Italia si continua a non capire ciò. Tra Iva, 770 e modello unico vi sono oltre 400 scadenze da rispettare. Per gli anticipi subito un acconto superiore al 100 per cento per l'Ires e l'Irpef. La pressione fiscale non è più tollerabile. Gli onesti finiscono per pagare anche per i disonesti. Con l'assurdo che gli onesti vengono soggetti ad accertamento e perseguitati. Mentre i disonesti se la passano franca. Per costoro gli episodi di accertamento e sanzionamento sono isolati e riguardano una minima percentuale, con esclusione dei corrotti.

Intanto la delega fiscale ritarda i propri tempi e forse ha bisogno di una proroga. Fino ad oggi pochi sono i decreti giunti al traguardo della pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale. Tra gli altri, operativo è il decreto sulle semplificazioni e la dichiarazione precompilata, con tutti i connessi evidenziati inconvenienti. Pronte sono, altresì, le nuove misure sulla modifica della composizione e sulle funzioni delle Commissioni censuarie (nell'ambito dell'ampia riforma del Catasto). Intanto alcuni temi importanti non sono stati ancora affrontati. Come si è detto, le tasse esagerate finiscono per danneggiare la ripresa e vessare i cittadini. Ma ancor più grave è la burocrazia che è stata segnalata come la «tassa peggiore». Bisogna affrontare con immediatezza il tema della riforma della pubblica amministrazione. Più rapido e più lineare deve diventare l'avvio di un'impresa, il lancio di una nuova attività. La burocrazia con le sue stratificazioni lo impedisce.

In Italia occorrono mesi e mesi per aprire una nuova azienda. Nel Regno Unito bastano quattro giorni. E non va bene nemmeno il versante del contenzioso, vessato sotto l'aspetto contributivo. Per contenere il numero dei processi il Fisco ha elevato a livelli esagerati ed esosi il contributo unificato del giudizio amministrativo. Per un appalto del valore di un milione, servono 6 mila euro per il ricorso al Tar e 9 mila per il Consiglio di Stato. Fondata è, quindi, la protesta dell'Unione Nazionale avvocati amministrativisti che ha osservato che «visto che il margine di guadagno dell'impresa non supera il 5-6 per cento, cioè 50-60 mila euro, i costi rappresentano il 2-3 per cento del valore dell'appalto». In Francia, Svezia, Finlandia non è previsto alcun contributo. In Spagna è previsto un contributo fisso (di 300 euro per il primo grado, 800 per il secondo). È stata da tempo denunciata l'incostituzionalità della normativa che impone esosi e illegittimi contributi.

Si parla sempre di evasori e di corrotti, mai di contribuenti onesti; ora si propone un «plauso» a questa benemerita categoria: avevamo già da tempo avanzato un'analoga richiesta. Oggi è diventata attuale la proposta di introduzione di un bollino blu del contribuente con tanto di «certificazione di onestà fiscale» per cittadini, imprese e professionisti che consenta loro di accedere ad un regime premiale. Il veicolo da usare potrebbe essere proprio la delega fiscale.

La parte premiale potrebbe consistere, da un lato, nell'abbattimento delle imposte per un periodo di tre anni e, dall'altro, nella compensazione, anche parziale, dei crediti vantati nei confronti della P.A. con le somme dovute a titolo di imposte. Questi riconoscimenti sarebbero importanti. Ma quel che è ben più rilevante è l'attestazione che acquisirebbero moltissimi cittadini, professionisti ed imprenditori onesti.

L'imposizione Iva per i professionisti è, poi, illegittima. Si è fatto rilevare che l'Ordine degli avvocati di Parigi ha presentato ricorso al Consiglio di Stato francese, formulando una richiesta di rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia europea al fine di verificare la compatibilità della Direttiva 2006/12, CE sul sistema unico di imposizione Iva con la Carta dei diritti fondamentali. Il caso è relativo al riconoscimento del diritto di ogni cittadino, anche non soggetto ad Iva, di dedurre l'imposta sui servizi legali ed altri servizi connessi, alle stesse condizioni di coloro che, invece, sono soggetti a tale imposta.

SALONE DELLA GIUSTIZIA

NON È VERO CHE IL GIUDICE SCEGLIE LA SOLUZIONE CHE TUTELA I PIÙ DEBOLI; LO DIMOSTRA OGGI IL CASO BULGARI A ROMA

di LUCIO GHIA

L'ADR, risposta del legislatore in questi anni alla crisi della giustizia, pare funzionale a soluzioni stragiudiziali e a facilitare la tutela del contraente più debole. Ma non è affatto così. Certe decisioni alternative mostrano invece la ricerca e l'ossequio del giudice verso la parte più forte, pù influente e più ricca; occorre modificare la cultura del processo

Alcuni lettori mi hanno chiesto di tornare sull'argomento del Salone della Giustizia trattato nello scorso numero e di esaminare più approfonditamente ulteriori temi che riguardano la disaffezione e il generale malcontento che connotano i rapporti tra il cittadino e la giurisdizione. Lo faccio volentieri perché la possibilità di soffermarmi su argomenti di quotidiano impegno per la «gente della giustizia» è occasione che merita di non essere tralasciata. Nel precedente numero ho dato conto della necessità sottolineata da tutti i relatori del Salone, di coniugare le esigenze giudiziarie delle imprese con una giustizia in grado di dare risposte in tempi brevi, meno «creative» ed incerte di quanto non avvenga oggi. Qualsiasi investitore vuole sapere prima e molto chiaramente che fine faccia il proprio investimento nel caso in cui il debitore vada in default.

La lunghezza dei procedimenti, oltre alla difficoltà di individuare criteri predeterminabili sulla base delle decisioni precedenti (cosiddetta predictability) è scoraggiante. Le distanze da colmare non sono da poco, se constatiamo che, ai nostri tremila giorni di durata media di un giudizio, il Giappone oppone i suoi 210 giorni. Questo grande gap, come ci ha ricordato l'ambasciatore U.S.A in Italia avv. John Phillips, dipende soprattutto dal modo di lavorare dei giudici; e una buona organizzazione dei Tribunali può incidere positivamente, come è avvenuto a Torino.

Dall'intervento del giudice Catallozzi del Tribunale delle Imprese di Roma, è emerso sul tema centrale del convegno «Impresa e Giustizia, che anche nell'area affidata a questo Tribunale delle Imprese, ovvero nel contenzioso che riguarda il corretto svolgimento degli affari, che devono essere sorretti da lealtà commerciale, correttezza, buona fede, la velocità delle decisioni è essenziale per poter rispondere alle necessità delle imprese.

La lentezza della giustizia, ha detto il relatore, dipende sia dalla spiccata litigiosità agevolata dalla facilità di tutela dei diritti dei cittadini, il che è senz'altro una grande conquista democratica, sia dal notevole incremento del numero degli interessi giudicati meritevoli di tutela, e dei nuovi diritti che il progresso economico e legislativo hanno via via riconosciuto. La tutela dei diritti ambientali, o relativi alla salute, all'immagine, alla privacy, alla previdenza, al lavoro, al web, costituiscono nuove aree contenziose appena dieci anni fa sconosciute o di scarsa rilevanza numerica.

Tale incremento delle domande giudiziarie spinge gli addetti ai lavori a riflettere sulla necessità dei tre gradi di giudizio, sulle attuali regole processuali che non appaiono snelle, flessibili, né di veloce attuazione e, non da ultimo, sull'incessante produzione legislativa che evidenzia una vera crisi della regolazione. Tutto ciò messo in correlazione con lo sviluppo transnazionale dei traffici costituisce, per la nostra giustizia, un quadro estremamente preoccupante dal quale è difficile uscire. La stessa funzione della Cassazione, la sua garanzia nomofilattica, cioè di interpretazione al massimo livello della legge, viene messa in discussione dai tempi del processo.

Dopo 7 anni - durata media dei tre gradi di giudizio - le imprese spesso non sanno che farsene della decisione seppure pregevole sotto il profilo giuridico ma superata dai fatti e dal fluire della vita. La controparte soccombente spesso non è più economicamente aggredibile, o addirittura è estinta. Infatti vanno considerate alcune caratteristiche fisiologiche del fare impresa, oggi in Italia. Basta pensare alla sottocapitalizzazione endemica delle nostre imprese ed alla crisi generazionale. Sovente le imprese muoiono perché i successori dell'imprenditore non hanno nessuna intenzione di continuare l'attività del loro dante causa; la mutevolezza dei prodotti e dei mercati, fanno il resto.

Una prima, moderna risposta data dal nostro legislatore è stata l'istituzione di un Tribunale specializzato, «il Tribunale delle Imprese» con i propri giudici, qualificati da una preparazione più profonda nel settore societario e commerciale, chiamato a fornire risposte più veloci e, giuridicamente, più esaustive. I grandi studi legali infatti, presentano nei vari settori del diritto professionalità specifiche, spesso formatesi anche su esperienze internazionali. Ben venga quindi il giudice non più generalista, ma esperto in materie complesse e peraltro in continua evoluzione, come quelle finanziarie e commerciali. La specializzazione dei magistrati è un bene da conquistare e da difendere, specie nell'area strategica per l'economia che tutela il corretto svolgimento di affari, vita e impresa.

Più in generale il ricorso sempre più diffuso per la risoluzione delle controversie, (in acronimo ADR) che costituisce un'ulteriore risposta del legislatore in questi ultimi due anni alla crisi della giustizia, appare funzionale alle soluzioni stragiudiziali ed è volto a facilitare la tutela del contraente più debole. Nel tempo le ADR dovrebbero riuscire a modificare la stessa cultura del processo, affidato oggi alla decisione da parte del giudice che sceglie, tra le prospettazioni delle parti, quella che gli appare più fondata.

L'area delle ADR, offre ai contendenti la possibilità di pervenire ad un risultato che non sia deciso esclusivamente dal giudice, che non sia quindi «bianco o nero»: ovvero viene accolta una tesi e si respinge l'altra; ma possa essere il frutto di un incontro di volontà, che presenti attraverso un percorso la soluzione più gradita ad

ambedue le parti. In sostanza il contenzioso non si concluderà più con un vincente ed un perdente, come avviene oggi nei «giudizi ordinari», ma si fermerà ad una «vittoria comune», frutto della volontà di entrambi i contendenti, realizzata in una prospettiva conciliativa e costruttiva, atta a superare la pregressa ostilità tra controparti che non si considerano più reciprocamente nemici eterni.

Per ottenere questi risultati, l'autorevolezza dei mediatori, dei conciliatori e la capacità di far riflettere le parti sulla convenienza anche economica dalla soluzione offerta dalla conciliazione o dalla mediazione, costituiscono un presupposto notevole. Dal punto di vista legislativo, bisognerebbe non rendere facoltativa l'adesione alla mediazione o alla conciliazione, ma sanzionare il comportamento della parte che si sottrae, come avviene oggi nella maggior parte dei casi, a questo procedimento dichiarando la propria indisponibilità e non accettando neppure che il mediatore formuli la sua proposta per la definizione della lite, per poi pronunciarsi a ragion veduta, sulla sua accettabilità.

Spesso infatti una delle parti, quella che sa di essere in torto, si oppone alla prosecuzione della conciliazione o della mediazione, nel tentativo di guadagnare tempo. Si mostra intransigente sulla stessa possibilità di aprire una trattiva, in quanto ritiene che «per pagare e morire ci sia sempre tempo!». Un ulteriore interessante contributo sotto il profilo pratico, nella relazione del dottor Catallozzi va colto anche nell'accenno fatto alle soluzioni giurisdizionali affidate ai provvedimenti cautelari o d'urgenza

Sono infatti previste nel nostro Codice procedure più snelle e veloci che nei casi in cui la domanda sia basata su un «fumus», ovvero più elementi di fondatezza e presenti evidenti profili di pericolo nel caso di ritardo della decisione, possono essere richieste al giudice e comportano una rapida istruttoria affidata a documenti e/o a sommarie informazioni.

Spesso questi provvedimenti in qualche mese bloccano le somme di danaro in contestazione o sequestrano beni a garanzia della decisione finale. E si sa che, in Italia, il «provvisorio» spesso diviene «definitivo». La buona notizia è che nel nostro sistema giuridico, già oggi, abbiamo strumenti operativi che possono portare alla definizione delle liti, in tempi più rapidi ed attraverso un metodo meno costoso rispetto al giudizio ordinario. Ma anche i provvedimenti cautelari e d'urgenza possono assicurare un risultato giudiziario più immediato ed efficace. ■

Cosimo Ferri a Firenze: ecco come tutelare i giovani dalla televisione e dai pericoli del sistema digitale

Il sottosegretario al Ministero della Giustizia Cosimo Maria Ferri ha partecipato al seminario «Tutela dei minori on line ed in TV: sfide e pericoli del sistema digitale» organizzato nel Festival d'Europa 2015 svoltosi a Firenze, evidenziando come l'obiettivo dell'incontro fosse quello di approfondire la riflessione tra istituzioni, operatori del diritto e associazioni sull'espansione nella nostra società di internet e dei pericoli che ciò può comportare nella tutela del minore.

«Occorre predisporre filtri alla massa di informazioni che si riversano e che impattano sul minore – ha dichiarato Ferri – e agire attraverso strumenti di prevenzione valorizzando il ruolo della famiglia, della scuola e dei controllori sociali. La rete non va però demonizzata, è un semplice strumento che va disciplinato in relazione alla maturità e capacità critica del singolo utente. È però necessario intervenire sul minore informandolo e cioè aiutandolo a comprendere e a percepire il disvalore del fatto».

Ferri ha ricordato come «l'avvento dei nuovi media abbia concorso all'emergere di una dimensione virtuale della pedofilia, basata sullo scambio di materiale pedopornografico, sulla creazione di comunità virtuali a sfondo pedofilo e sui tentativi di adescamento online di minore: la produzione e diffusione di materiale pedopornografico che, da fenomeno di dimensioni contenute, si è oggi

trasformato in una realtà che conosce sviluppi globali. I dati e le statistiche raccontano un fenomeno in preoccupante crescita» ha proseguito il sottosegretario Ferri. Secondo uno studio condotto su 2.419 adolescenti dall'Osservatorio Open Eyes, il 29 per cento circa di ragazzi ne è vittima, mentre uno studio americano ha evidenziato come il 78 per cento dei ragazzi tra i 13 e i 18 anni che hanno commesso suicidio sono stati vittime di bullismo sia a scuola che su Internet, mentre il 17 per cento è stato esclusivamente vittima di cyberbullismo.

Ferri ha sottolineato quindi l'impegno del Ministero della Giustizia nella recente iniziativa della creazione di una guida per comprendere i reati o anche soltanto i comportamenti a rischio iGloss @ 1.0 - l'ABC dei comportamenti devianti on line–secondo Ferri–consentirà, infatti, di prevenire il compimento di reati ma anche di quei comportamenti che, sebbene non penalmente rilevant, siano in grado di minare la salute psichica dei più deboli e indifesi».

DIRITTO ALLA PRIVACY E SICUREZZA NELLA LOTTA AL TERRORISMO

di ANTONIO MARINI

Della lotta al terrorismo e nella prevenzione degli attentati gioca un ruolo molto importante il controllo delle comunicazioni, soprattutto quelle sul web, diventato sempre più un mezzo potente di propaganda e proselitismo, oltre che di organizzazione degli attacchi terroristici. La capacità diffusiva della rete, anche se non è un fatto nuovo, costringe così a fare i conti con la dimensione pervasiva e di massa che ha assunto il fenomeno della cooptazione e del reclutamento, nella quale il contatto con gli aspiranti jihadisti avviene all'ombra di internet. Si tratta per lo più di giovani, con scarse conoscenze sul piano dottrinale, ma ben informati sulla pubblicistica d'area e con buone competenze informatiche.

Sempre più forte si avverte la tendenza dei terroristi a privilegiare i social network, attraverso i quali, tra l'altro, i foreign fighters europei alimentano un'informazione parallela ai comunicati ufficiali dei gruppi armati - ultimamente sempre più spesso sottotitolati o tradotti in italiano - diffondendo immagini di guerra, elogi dedicati ai martiri e testimonianze della loro esperienza accanto ai fratelli provenienti da tutto il mondo. La figura emergente è il «lone wolf» (lupo solitario), che agisce autonomamente e compie un percorso di autoradicalizzazione frequentando i siti web jihadisti.

In questa situazione appare di massima importanza l'attività di controllo di tali siti sempre più penetrante ed incisiva al fine di prevenire azioni terroristiche. Nella relazione annuale sullo stato di attuazione della normativa della privacy, presentata il 23 giugno scorso al Parlamento, il Presidente dell'Autorità Garante per la protezione dei dati personali, Antonello Soro, ha affrontato, tra l'altro, i problemi posti dal terrorismo anche informatico nella società digitale con specifico riguardo al doveroso bilanciamento tra libertà e sicurezza, rilevando la insostenibilità democratica del datagate e la sostanziale inefficacia della legislazione dell'emergenza fondata sulla raccolta generalizzata e indiscriminata delle comunicazioni, attraverso un'inaccettabile quanto inutile compressione del diritto alla privacy.

In particolare il Garante della privacy ha posto l'accento sul fatto che mentre quell'esperienza ha indotto gli Usa a orientarsi verso il modello europeo di bilanciamento tra libertà e sicurezza nella lotta al terrorismo e alla prevenzione degli attentati, l'Europa nella percezione della propria fragilità rischia di rinnegare se stessa, come se fosse smarrita davanti alla crescente asimmetria che il diritto presenta rispetto ad una tecnologia in continua evoluzione e, insieme, alle pulsioni sicuritarie dell'opinione pubblica.

Oggi anche gli Stati Uniti sono orientati verso il modello europeo di bilanciamento tra libertà e sicurezza nella lotta al terrorismo e alla prevenzione degli attentati mentre l'Europa nella percezione della propria fragilità rischia di rinnegare se stessa

Dobbiamo contrastare la ricorrente tentazione di considerare le libertà civili come un lusso che non ci possiamo permettere di fronte alla minaccia terroristica, ha tuonato Soro, aggiungendo che è dalla centralità dell'Habeas Data nelle nostre democrazie che deve ripartire l'Europa per combattere il terrorismo e ogni fondamentalismo senza rinnegare se stessa e la propria identità.

E ciò anche rivedendo il rapporto tra privacy e sicurezza sotto il profilo della reale efficacia della sorveglianza di massa, rivelatasi assai meno utile, anche in termini investigativi, rispetto a quella tradizionale, mirata e selettiva, come ha dimostrato la Commissione di esperti istituita negli Stati Uniti dal presidente Barack Obama.

Il principio della proporzionalità tra libertà e sicurezza ha trovato la sua massima espressione nella sentenza della Corte Costituzionale tedesca che, di fronte alla massiva schedatura realizzata in Germania ha affermato senza mezzi termini che «la Costituzione esclude il perseguimento dello scopo della sicurezza assoluta al prezzo dell'annullamento della libertà». Una sentenza che fa il paio con quella emessa dalla Corte di giustizia europea che, l'8 aprile scorso, ha annullato la direttiva sulla data retention, sancendo la centralità del diritto alla privacy nel suo rapporto con la sicurezza.

Centralità riaffermata poi con la sentenza sull'oblio (Costeja e Goo-

Il viceministro dell'Interno Filippo Bubbico

gle) rispetto agli interessi economici dei motori di ricerca. Sentenze, sottolinea il Garante, coeve a quella della Corte Suprema americana che, estendendo alle perquisizioni dei cellulari le garanzie previste per le limitazioni della libertà personale, ha delineato un parallelismo tra corpo fisico e corpo elettronico.

Apprezzabile, pertanto lo stralcio della norma introdotta con un emendamento nel decreto antiterrorismo 7/2015 in sede di Commissione alla Camera, che permetteva, in materia di intercettazioni di comunicazioni informatiche e telematiche, di utilizzare programmi informatici per acquisire «da remoto» le comunicazioni e i dati presenti in un sistema informatico.

Uno stralcio, a quanto pare, voluto dallo stesso presidente del Consiglio Matteo Renzi, che il Garante ha definito «un atto di saggezza», con il quale è stata rinviata la trattazione della delicata materia che, come ha spiegato il viceministro dell'Interno Filippo Bubbico, verrà affrontata in maniera più appropriata nell'ambito del provvedimento sulle intercettazioni già in esame in Commissione, ferma restando la volontà del Governo di un rafforzamento delle misure di prevenzione e di contrasto del terrorismo, oggi più che mai necessarie, contemperando le esigenze di sicurezza con quelle di tutela della privacy.

Parimenti apprezzabili, da parte del Garante, le modifiche apportate alle previsioni che da un lato ammettevano le intercettazioni preventive per qualsiasi reato commesso on line e che, dall'altro, estendevano a regime in misura rilevante e non selettiva il tempo di conservazione dei dati di traffico. E ciò in palese contrasto con le indicazioni fornite dalla Corte di giustizia europea sulla data retention, su richiamata, in ragione della natura indiscriminata della misura applicabile a ciascun cittadino, senza distinzione fra i vari reati e le varie tipologie di comunicazioni tracciate.

Con quella sentenza la Corte ha anche ribadito la necessità della proporzionalità tra privacy e sicurezza, proporzionalità che esige un'adeguata differenziazione in base al tipo di reato, alle esigenze investigative, al tipo di dato e di mezzo di comunicazione utilizzato. La sentenza, spiega il Garante, ha in comune con le altre la qualificazione della protezione dati come principio presupposto di libertà nell'era digitale.

Perciò, il modo migliore per difendere la nostra sicurezza è proteggere i nostri dati e con essi le infrastrutture e i sistemi a cui li affidiamo, evitando raccolte massive e limitando la «superficie d'attacco» per un terrorismo che sempre più si alimenta della rete per passare dallo spionaggio informatico alla tragica violenza delle stragi.

Antonello Soro, presidente dell'Autorità Garante per la protezione dei dati personali

Un'efficace prevenzione del terrorismo dovrebbe dunque selezionare gli obiettivi sensibili, in funzione del loro grado di rischio e fare della protezione-dati una condizione strutturale di difesa dalla minaccia cibernetica. Ciò vale soprattutto rispetto alla attività di intelligence che ha un raggio di azione assai più ampio e meno «puntuale» di quella tradizionale, suscettibili, quindi, di degenerare se non limitato ad obiettivi realmente «sensibili» in sorveglianza massiva.

Al riguardo nella relazione si rileva l'importanza di instaurare procedure informative specifiche con il Dipartimento delle informazioni per la sicurezza (DIS), al fine di assicurare la piena conformità al codice della privacy, dei trattamenti svolti dalle agenzie di intelligence. Ma rischi di «sovra-acquisizione di dati» possono derivare anche dall'uso di mezzi di ricerca della prova particolarmente invasivi ad esempio acquisizione di tabulati ed intercettazioni non corredati da misure di sicurezza idonee ad impedire abusi o non adeguatamente circoscritti sulla base dei presupposti individualizzanti previsti dal Codice di Procedura penale, con il rischio di trasformarsi così da individuali a massivi.

Peraltro, i dati personali acquisiti con questi mezzi investigativi (si pensi al prelievo del Dna, i cui profili confluiranno nella banca dati nazionale) dovranno essere protetti anche successivamente alla raccolta, per impedire ogni tipo di abuso. È perciò urgente l'attuazione delle misure prescritte da parte sia del Ministero dell'Interno sia delle Procure della Repubblica, per garantire la sicurezza dei dati trattati nell'ambito delle rispettive funzioni.

Di questa complessiva «messa in sicurezza» dei centri privati e pubblici fa parte anche l'iniziativa del Garante alla privacy di indicare, all'esito delle «attività ispettive», specifiche misure ai gestori dei principali Nodi di interscambio internet (IXP), per evitare che la fase di instradamento del traffico di dati verso i provider costituisca una zona «franca» e come tale vulnerabile rispetto ad ogni tipo di abuso; l'esperienza anche recente di altri Paesi europei dimostra che questi abusi sono possibili anche in ordinamenti democratici, come si rileva dalle intercettazioni compiute in Germania presso il Neutral Exchange Point di Francoforte. ■

Occorre contrastare, secondo il Garante della privacy, la ricorrente tentazione di considerare le libertà civili come un lusso che non ci possiamo permettere di fronte alla minaccia terroristica

testo e foto di Federico Geremei

OPALE, IL MITO BRILLA ANCORA

L'opale è una delle gemme più elusive del panorama di pietre, preziosi e dintorni. Si beffa da sempre di ogni tecnica di prospezione, alternando delusioni cocenti a colpacci milionari, campeggia nei listini di tutti i gioiellieri ma segue quotazioni a sé, fluttuanti e imprevedibili. Vive ed alimenta, ricambiandola, una mitologia di frontiera, in chiaroscuro ma con l'iride completo nel mezzo. Ha una storia tutta sua e vale la pena raccontarla oggi. È passato infatti un secolo esatto - così riportano le cronache, tra il faceto (ma non troppo), il serio e l'epico - da quando William Hutchison trovò qualche esemplare di opale nell'outback dell'Australia Meridionale.

Era un adolescente al seguito di una squadra di cercatori d'oro, niente pepite o pagliuzze quel giorno del 1915 ma un

frammento di roccia dai colori cangianti. La voce si sparse in un attimo, più rapida di uno sciame di tweet. Zero click però, solo un manipolo di minatori improvvisati e animati a dar vita ad un villaggio minerario.

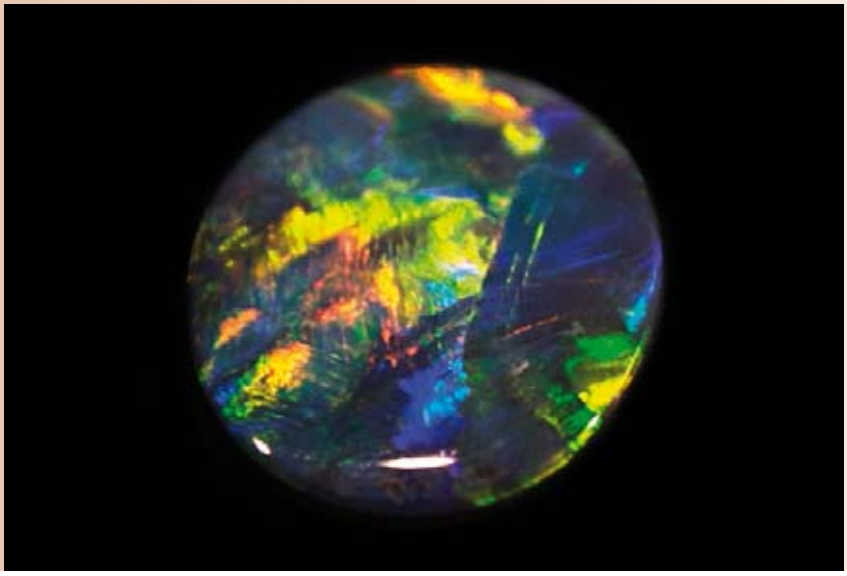
Quel posto esiste ancora, si chiama Coober Pedy e ci siamo andati. Il suo centesimo anniversario funge da incipit ed emblema per questo viaggio nel mondo dell'opale. «Nel primo anno arrivarono oltre trecento pionieri, una media di uno al giorno», sottolinea a Specchio Economico Stephen Staines, il sindaco. «Fu così per un po' ma con i due conflitti mondiali e la depressione in mezzo il vero boom c'è stato solo negli anni Cinquanta, è esploso all'arrivo dei cosiddetti new Australians dall'Europa». La cittadina ha parecchi titoli per considerarsi la capitale mondiale dell'opale. Una coccarda, in verità, difficile da appuntare (o da togliere), proprio per la natura incerta dei giacimenti nel resto del pianeta.

È però riconosciuto che la maggior parte degli opali pregiati al mondo viene da quella zona e che Coober Pedy ne costituisce l'epicentro. L'Etiopia incalza, insieme alla Slovacchia e al Messico. «Sono tre paesi con giacimenti ricchi e promettenti», conferma Flavio Butini dell'Istituto Gemmologico Nazionale,

che aggiunge: «il primato storico australiano non è per ora in discussione ma con l'opale non si sa mai». Torniamo dunque down under, ad una decina di ore di strada da Adelaide. Oggi Hutchison street, la strada principale di Coober Pedy, porta il nome del suo fondatore involontario e taglia in due questa località sui generis in cui vivono circa tremila persone: metà risiede in case «ordinarie» e l'altra metà dimora nei «dugout», abitazioni scavate nella roccia e con una temperatura costante di ventidue gradi (a volte fuori la colonnina di mercurio ne segna il doppio). Tutt'intorno ci sono centinaia di migliaia (sic) di pozzi, una costellazione di buchi larghi un metro e profondi una ventina. «Quindici anni fa si è calcolato che fossero oltre un milione. Tenendo conto che il numero non fa che aumentare, visto che quelli dismessi non vengono riempiti, oggi sono senz'altro molti di più», taglia corto Peter Lane, ispettore del Dipartimento di Risorse Minerarie. «Nessuno però è in grado di fornire una cifra».

Cosa si cerca là sotto? Un minerale amorfo, una sorta di quarzo ma con una percentuale d'acqua al suo interno. L'opale è irregolare ma ha un'anima fatta di pacchetti compattissimi di minuscole sfere di silice, allineate, che interagiscono con la luce in maniera sorprendente. Peso e grandezza, forma e taglio, lampi cromatici: sul valore di un opale incidono gli stessi fattori che valgono per quasi tutte le gemme. Il colore però fa la differenza (e complica le cose) perché sono la ricchezza ed il gioco complesso di tonalità ad essere maggiormente ricercati. Screziature articolate che sembrano tavolozze o galassie in miniatura sono l'eccellenza.

Più colori hanno più valgono. «Esatto», conferma Paolo Cesari, presidente di Assogemme. «Di altre pietre si apprezza in genere la prevalenza di un'unica tonalità, con l'opale è il contrario». Non tanto in Italia. «Da noi si preferisce combinare colori, in genere neutri o comunque definiti, di pietre diverse invece che avere a che fare con un pezzo unico in cui la natura ha già fatto tutto. A latitudini più nordiche e nel mondo anglosassone non è così, questione di gusti». E di superstizione. Renata Marcon, gemmologa di Federpreziosi, ha una teoria in merito: «La cattiva nomea dell'opale nel Belpaese è radicata, ha a che fare con la delicatezza estrema che si deve prestare nel maneggiare certi esemplari. Il loro contenuto di molecole d'acqua ne può alterare le caratteristiche, rendendo difficile lavorare una gemma che, anche in condizioni stabili, non è alla portata di un qualsiasi gioielliere. Molti nel tempo hanno preferito non rischiare di perdere un affare, magari dopo aver danneggiato un esemplare di valore». La gamma di tipologie di opali, estesissima, è il risultato delle infinite combinazioni di diversi parametri ed un rapido vademecum può



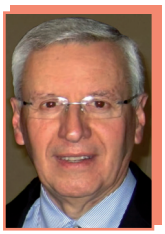
servire ad orientarsi.

Limitandosi, si fa per dire, ai soli opali nobili più pregiati - escludendo quelli comuni, chiamati potch, e quelli bianchi - al vertice si trovano gli esemplari «di fuoco» (arancioni) e quelli con fondo nero, seguiti da quelli trasparenti. Gli opali solid (pezzi unici) sono naturalmente più ambiti delle doppiette (una sezione sottile di opale incollata ad una base nera) e delle triplette (una doppietta rivestita di materiale trasparente). C'è poi il fattore rarità, un capitolo a sé: «spiega molto, certo, ma non determina il valore in maniera automatica», chiarisce Marcon. «Ogni esemplare è davvero unico, si potrebbe parlare di rarità assoluta. Per l'opale certe tendenze e leggi di mercato vanno prese con riserva». Cesari chiosa: «questo ne accresce il fascino ma ne limita l'utilizzo industriale. Quale casa di gioielleria potrebbe lanciare una serie, anche limitatissima, se non ha idea di quante pietre simili riesce ad ottenere?».

Il carattere individuale si riverbera in tutti gli aspetti del «sistema-opale», a partire dai terreni di scavo. «Le aree di concessione che diamo a chi voglia tentare l'avventura estrattiva sono piccole, i tagli più comuni sono 50x50 metri e 50x100 metri». Peter Lane illustra le disposizione dell'Opal Mining Act in vigore da vent'anni. E prosegue: «le squadre sono composte di una o due persone, a volte tre». Niente grandi operatori, dunque, troppo aleatorio e poco efficiente l'impresa.

Le concessioni hanno del resto prezzi molto contenuti. «Qualche carta da firmare, un bollo e quattro pali da piantare per delimitare il proprio terreno. Tutto qui». John e Sophia Provatidis, commercianti di origine greca, conoscono bene Coober Pedy e il mercato mondiale dell'opale. «È una pietra particolare, forse incatalogabile e parecchio aleatoria ma uno standard si potrebbe trovare. Potremmo tracciare un orizzonte comune di qualità e prezzi. E fare cartello, a vantaggio di tutti», esordisce Sophia. «Ma non succede, alla fine ognuno fa e pensa per sé». Coober Pedy compendia questo mondo frammentato e competitivo, tenuto però insieme da un collante di comunità che tutti ricordano con nostalgia. Greci, italiani e slavi erano la maggioranza. Vincenzo Crisa, siciliano di settant'anni, è arrivato a Coober Pedy nel 1979. «Non c'era nulla, niente acqua o elettricità. Le condizioni erano durissime ma si stava bene. Ogni gruppo etnico era coeso al suo interno e si integrava con gli altri. È arduo da comprendere, forse, ma era davvero così. Le difficoltà degli altri venivano prima dei problemi propri, oggi direi che è il contrario».

Mario Pagnon è un altro italiano, stessa età ma radici in Veneto e un vanto personale. Ha ideato e costruito il blower, una sorta di mega-aspirapolvere per la lavorazione dei materiali estratti. Rudimentale e geniale, è ancora usato. «Potrebbe essere un logo», sorride, «ma la gloria che m'interessa son la riconoscenza degli amici e qualche bell'opale per me e per i miei cari». Tutto pare così accordarsi con la mitologia di sudore e inventiva, sogni e speranze. Alla ricerca di un arcobaleno di silicio sotto ad un terreno infuocato. Che in Italia non decolla: le quotazioni vanno da qualche decina di euro al carato a diverse centinaia o migliaia per gli opali neri - ma «possono raggiungere cifre stellari per pezzi particolari, più dei diamanti», sottolinea Marcon. John Provatidis torna sulla geografia degli acquirenti: «Da voi ne ho sempre venduti pochi, qualche affare solo alla fiera di Vicenza ma sempre scambi ridotti. I mercati asiatici sono invece interessanti, col testimone che è passato dai giapponesi ai cinesi». E nel vecchio continente? «In Europa solo i tedeschi hanno soldi e interesse all'acquisto». Detto da un greco sembra una riedizione del derby Tsipras-Merkel. A quindicimila chilometri dal Partenone e da Francoforte. ■



Giuseppe Rossi è il nuovo presidente di Accredia, unico ente riconosciuto in Italia ad attestare che gli organismi di certificazione abbiano le competenze per valutare la conformità dei prodotti in base agli standard qualitativi.

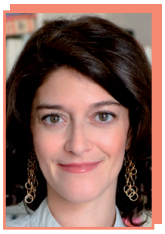
La Nissan, casa automobilistica giapponese che nel 2013 ha venduto 5 milioni di veicoli registrando un fatturato di 105 miliardi di dollari, ha nominato **Daniele Schillaci** nuovo direttore globale delle vendite e del marketing.

Sebastiano Marulli è stato nominato direttore operativo della Deutsche Bank in Italia, uno dei principali gruppi bancari mondiali con sedi in Europa, America, Asia e Pacifico; è considerata tra le multinazionali più influenti nel mondo.

Laura Bruno è stata nominata vicepresidente delle risorse umane «global operations» della Sanofi, gruppo farmaceutico francese fondato nel 2004 e operante nel settore della salute che ricerca, sviluppa e distribuisce soluzioni farmaceutiche.

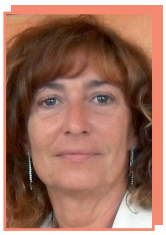
Michele Maggiorotti è il nuovo direttore operativo della Comdata, gruppo italiano operante nell'outsourcing di servizi di contact center, help desk, back office, credit management e gestione documentale per diversi settori industriali.

Massimo Bordi è stato nominato nuovo amministratore delegato del gruppo Maschio Gaspardo, multinazionale operante nella produzione di attrezzature agricole per la lavorazione del terreno, semina, trattamento delle colture, manutenzione del verde e fienagione.



Ilaria Zampori è stata nominata direttore generale per l'Italia della Quantcast, azienda tecnologica specializzata in real-time advertising e rilevazioni dell'audience digitali che monitora più di 100 milioni di dati e di destinazioni digitali.

Nicola Smeragliuolo è stato nominato direttore finanziario della filiale italiana della L'Oréal, gruppo industriale francese fondato nel 1907 specializzato nei prodotti e cosmetici di bellezza; nel 2014 ha fatturato circa 20 miliardi di euro.

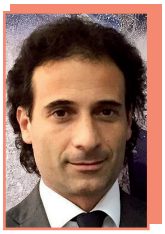


Monica Ceppi è il nuovo direttore marketing della Polti, azienda italiana fondata nel 1978 produttrice di piccoli elettrodomestici per la pulizia della casa come aspirapolveri e ferri da stiro; con 750 dipendenti ha fatturato circa 120 milioni di euro.

Eric Georges è il nuovo amministratore delegato della filiale italiana di Club Med, azienda francese che fornisce servizi per il turismo operante in varie parti del mondo; coordinerà i mercati di Italia, Turchia, Spagna e Portogallo.

Sergio Perego è il nuovo responsabile per l'Italia della SynerTrade, azienda operante nelle tecnologie per il «procurement», termine che indica l'attività aziendale per dotarsi dei prodotti, servizi e materiali necessari ai cicli di produzione o rivendita.

La BacktoWork24, una società del Gruppo 24Ore, il cui scopo è di assistere le piccole imprese nella ricerca di competenze qualificate e di risorse finanziarie necessarie per i progetti di sviluppo, ha nominato **Alberto Bassi** amministratore delegato.



Marco Buraglio è stato nominato direttore dei veicoli commerciali della Ford Italia, filiale della casa automobilistica americana nota per aver impiegato per la prima volta la catena di montaggio e il nastro trasportatore tuttora usato nelle industrie.

Paolo Cioni è il nuovo direttore Rischi della Euler Hermes, società operante nel settore dell'assicurazione crediti e nei servizi finanziari per assistere la gestione del portafoglio clienti; nel 2014 ha raggiunto un fatturato di 2,5 miliardi di euro.

Stefano Zanette è stato riconfermato presidente del Consorzio di tutela della doc Prosecco, istituzione preposta al coordinamento e alla verifica della denominazione di origine controllata che associa le diverse categorie di produttori e di viticoltori.

Monica Mondardini e **Laurent Hebenstreit** sono stati nominati rispettivamente presidente e amministratore delegato della Sogefi, gruppo italiano operante nel settore della componentistica per auto, nei sistemi motori e nei componenti per le sospensioni.

L'Assobiotec Award 2015 è stato assegnato alla scienziata e senatrice a vita **Elena Cattaneo**, per l'impegno che ha animato e continua ad animare la sua attività professionale e che la vede protagonista nella ricerca e nell'innovazione biotecnologica nell'area delle neuroscienze.

Franco Gallia e **Anna Carbonelli** sono stati nominati rispettivamente amministratore delegato e direttore generale di Intesa Sanpaolo Casa, la società di mediazione e intermediazione immobiliare del gruppo bancario contraddistinta da una rete propria di agenti qualificati.

GIALLO D'AUTORE

«Il male sulle scarpe» di Camillo Scoyni, Tullio Pironti Editore, 12 euro

Roma, gioielleria di via Marcantonio Colonna. I corpi senza vita di titolare e dipendenti vengono ritrovati dagli uomini dei Vigili del Fuoco. Emerge subito un particolare raccapricciante: l'assassino, prima di uccidere a sangue freddo il proprietario, gli ha versato in bocca dell'oro fuso, rifacendosi a un episodio della Bibbia. È già il secondo di una serie di efferati massacri che insanguineranno la capitale.

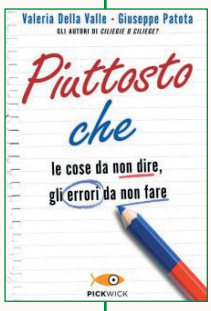
Molti indizi portano a credere che le uccisioni siano state compiute dalla stessa mano. Sulla scena del delitto compaiono infatti biglietti con oscure profezie sull'ira di Dio e sull'imminente catarsi del mondo, accanto a complicate formule fisiche. Verrà incaricato delle indagini il dirigente della Polizia di Stato Enrico Vaciago, che si troverà a collaborare con agenti della Digos e dei servizi militari: coinvolto personalmente, darà vita a una caccia all'uomo senza quartiere e senza regole per fermare la carneficina; gli fanno da compagni di avventura una architetto avvenente dalla personalità sfuggente, un esorcista illuminante e un capitano dei servizi pronto a spianare la strada all'azione nei momenti più critici.

Intanto, altrove, si sperimentano e perfezionano tecniche che prevedono l'uso di sangue umano per la messa a punto di un superconduttore di ultima generazione che, sfruttando le capacità del cervello, potrebbe cambiare le sorti del mondo…

Non manca davvero nulla in questo thriller d'esordio del giornalista e autore della trasmissione Rai Uno Mattina, Camillo Scoyni, e gli elementi per farne un classico del genere ci sono tutti: un professore di fisica da collocare nella categoria «scienziato pazzo», la mafia, i servizi segreti e per concludere le oscure profezie di un monaco russo che firma ogni volta la scena del reato. I delitti che si susseguono vengono archiviati come gli omicidi del «profeta», apparentemente privi di senso anche alla ricognizione delle più moderne tecnologie, ma non all'occhio attento di un poliziotto all'antica, di quelli che non rinuncia a vestirsi in maniera elegante anche se il suo lavoro lo porta a sporcarsi le scarpe ogni giorno con la vita. « È un racconto – spiega Scoyni – ambientato in una Roma messa in scena sia con le sue contraddizioni e suggestioni sia con i suoi misteri in un periodo segnato da una vena di follia che attraversa tutti noi. Una follia dovuta allo stress, ma anche all'incapacità di comprendere, con i normali mezzi che ci danno la scuola e la nostra cultura, come si stia sviluppando il mondo». ■

LA PAROLACCIA «PIUTTOSTO CHE»

«Piuttosto che» usato al posto di «o» è un'espressione che merita un posto di primo piano fra i tormentoni, con l'aggravante di essere un errore: il suo significato corretto è, infatti, «più che», «invece di», «anziché». Un tipico errore di moda che si è affermato grazie ai media. In questo libro gli autori hanno elencato altri 300 errori molto comuni. Li hanno trovati nei giornali, nelle chat, nei blog, nelle conversazioni televisive e nelle dichiarazioni di personaggi pubblici, a conferma di quanto sia facile cadere in certi trabocchetti anche in situazioni nelle quali il linguaggio dovrebbe essere più attento. Attraverso i cattivi esempi hanno messo a punto uno strumento utile e divertente da usare come test di autovalutazione o per un veloce ripasso. Se è vero che l'evoluzione della lingua ha semplificato le regole della comunicazione e cambiato il modo di giudicare gli errori, è pur sempre vero che bisogna seguire i colorati insegnamenti della matita rossa e blu. *«Piuttosto che» di Valeria Della Valle e Giuseppe Patota - Sperling&Kupfer Editore - 15,90 euro*



LA RICETTA DI SUKHDEV

L'attuale modello economico scricchiola ed è esposto al rischio di recessione e crea disoccupazione; sfrutta e degrada gli ecosistemi da cui dipende ed è il principale responsabile dei cambiamenti climatici. È chiaro che occorre cambiare con urgenza il modo in cui funziona. Ed è sempre più evidente che per farlo è indispensabile partire dai suoi attori principali, le aziende. Ricco di esempi e indicazioni pratiche, l'autore ci presenta una proposta dettagliata di un nuovo modo di fare impresa, elaborando un modello «scalabile» per le aziende, premessa indispensabile per arrivare a un sistema economico sostenibile ed equo. *«Corporation 2020» di Pavan Sukhdev - Edizioni Ambiente - 24 euro*

SCOPERTE PER CASO

UN libro scientifico sulla storia delle invenzioni dell'uomo che si legge come un romanzo d'avventura. Ricco di aneddoti sugli inventori e sulla casualità di molte scoperte, e con un capitolo finale sulle invenzioni in corso di sperimentazione, il racconto parte dall'invenzione dell'ascia, passando per quelle dell'agricoltura e dell'allevamento, per arrivare al treno, ai sommergibili, alla medicina e ai mezzi di comunicazione. La creatività, ricorda l'autore, non è solo appannaggio degli scienziati ma, dalla preistoria ai giorni nostri, ha visto come protagonisti tanti uomini e donne comuni: Logie Bird, inventore della televisione, vendeva lucido da scarpe; Samuel Morse, l'ideatore del celebre codice, dipingeva; Làszlò Birò era scultore e ipnotista... *«Breve storia delle invenzioni» di Trevor Norton- Vallardi Editore - 12 euro*

DI MASSIMILIANO DONA

SEGRETARIO GENERALE
DELL'UNIONE NAZIONALE
CONSUMATORI

CI SONO «COSE DA NON CREDERE», MA SI PUÒ CREDERE ANCHE IN ALTRE COSE

Partendo dalle domande che più spesso i consumatori rivolgono ai nostri sportelli, abbiamo realizzato quattro «survey»: le domande spaziavano dalla fiducia negli acquisti on-line alle principali problematiche con la bolletta per l'energia; dalla lettura dell'etichetta ai canali di vendita di farmaci, integratori e cosmetici più diffusi. I nostri sondaggi non hanno un valore scientifico, ma mirano a raccontare il sentimento dei consumatori rispetto al mercato per migliorare il rapporto tra imprese e consumatori

Sebbene si senta spesso esaltare il consumatore moderno, ciascuno paga ancora un considerevole grado di inconsapevolezza che riempie le esistenze di una «felicità paradossale» (Gilles Lipovetsky). Nasce così l'idea di Massimiliano Dona dell'omonimo evento in cui, muovendo dalle «cose da non credere» che popolano il mercato, produrre un'agenda da sottoporre alle istituzioni: in «Cose da non credere» ciascun partecipante è protagonista, dai tavoli di lavoro tematici fino alla sessione plenaria, con l'intento di sgombrare il campo da equivoci e luoghi comuni per costruire insieme, sulla strada del dialogo tra imprese, consumatori e istituzioni

Ci siamo lasciati alle spalle la terza edizione di «Cose da non credere», evento estivo organizzato dalla nostra Unione Nazionale Consumatori che ruota intorno al tema della consapevolezza. Chi ci segue già da qualche anno sa che «le cose da non credere» sono tutti quei luoghi comuni, i pregiudizi, gli equivoci, gli inganni, le asimmetrie informative del nostro tempo: ed oggi che vanno moltiplicandosi i canali informativi, vale la pena di interrogarsi nuovamente sul livello di questa informazione. «Credere», secondo una suggestiva etimologia medievale, deriva da «cor-dare» (dare il cuore), immagine del contributo (di cuore) che tutti i partecipanti danno all'evento: ogni anno l'affluenza è maggiore ed è motivo di orgoglio per l'Unc: questa è la forza di un format nato per fare networking e diventato un vero e proprio evento corale, come ci piace definirlo, ma soprattutto un appuntamento irrinunciabile per rappresentanti delle istituzioni, manager di azienda, addetti ai lavori, esperti di settore e consumatori.

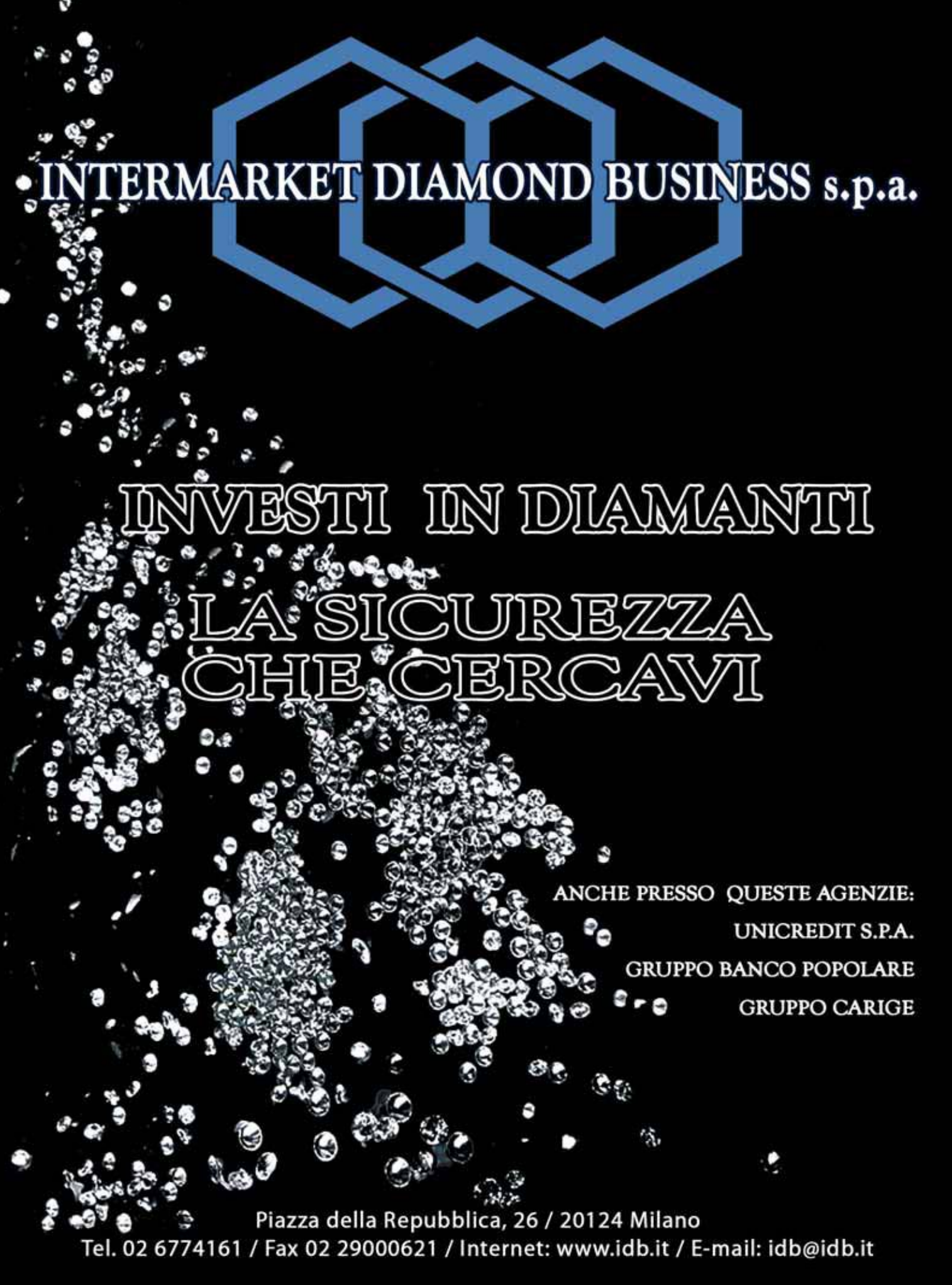
Quest'anno la presenza dei consumatori è stata ancora più forte: all'interno dei tavoli tematici che caratterizzano la prima parte del pomeriggio di lavori (dedicati rispettivamente al web, food, energy e health) era presente una sorta di giuria popolare composta dagli studenti del corso di «Gestione ed etica delle imprese» dell'Università degli studi Roma Tre, che hanno movimentato le discussioni con le loro domande e curiosità; non solo: ad accendere il dibattito hanno contribuito gli esiti di alcuni sondaggi diffusi nelle ultime settimane sui nostri canali.

Partendo dalle domande che più spesso i consumatori rivolgono ai nostri sportelli, abbiamo realizzato quattro «survey»: le domande spaziavano dalla fiducia negli acquisti on-line alle principali problematiche con la bolletta per l'energia; dalla lettura dell'etichetta ai canali di vendita di farmaci, integratori e cosmetici più diffusi. Mi preme chiarire che i nostri sondaggi non hanno un valore scientifico, ma mirano a raccontare il sentimento dei consumatori rispetto al mercato: l'intento era di porre sul tavolo dei nostri esperti quanto emerso per dialogare insieme su come migliorare il rapporto tra imprese e consumatori.

La parola chiave del dibattito è stata «innovazione»: c'è desiderio di «nuovo» in tutti i settori dell'economia, probabilmente anche perché si riconosce che solo attraverso il cambiamento sarà possibile uscire dalla crisi. In tutte e quattro i sondaggi, l'innovazione si lega alla sicurezza dei prodotti (dai farmaci al cibo), ma anche all'informazione: dai nostri dati, infatti, emerge gran sete di conoscenza da parte dei consumatori, non sempre però accompagnata dalla giusta consapevolezza. Non basta, infatti, avere tante informazioni sempre più accessibili se non si ha la necessaria cultura e la sicurezza che le fonti siano attendibili, è fondamentale che i grandi del settore lavorino in sinergia con le associazioni dei consumatori e con le istituzioni, affinché le scelte dei cittadini siano scientificamente orientate e non influenzate da luoghi comuni e falsità demagogiche.

L'innovazione è stata protagonista anche della seconda parte dell'evento, in una sessione plenaria in cui abbiamo discusso di nuova mobilità e leggi non sempre al passo con i tempi con il presidente della neonata Autorità dei Trasporti, Andrea Camanzi, e con i presidenti di Federalimentare, Luigi Scordamaglia e di Coldiretti, Roberto Moncalvo, abbiamo tenuto un «face to face» sui temi dell'Expò. Il tutto condito dalle incursioni, dedicate ai paradossi della burocrazia, di Alfonso Celotto, nei panni del protagonista del suo libro «Ciro Amendola, direttore della Gazzetta ufficiale» e, a conclusione, un estratto dello spettacolo «Tutto ciò che sto per dirvi è falso» di Tiziana di Masi.

Non so se anche quest'anno siamo riusciti a sgombrare ancora un po' il campo dalle «cose da non credere», ma non si può credere senza osservare, discutere, confrontarsi. ■


INTERMARKET DIAMOND BUSINESS s.p.a.
INVESTI IN DIAMANTI
LA SICUREZZA
CHE CERCAVI
ANCHE PRESSO QUESTE AGENZIE:
UNICREDIT S.P.A.
GRUPPO BANCO POPOLARE
GRUPPO CARIGE
Piazza della Repubblica, 26 / 20124 Milano
Tel. 02 6774161 / Fax 02 29000621 / Internet: www.idb.it / E-mail: idb@idb.it

DAL MONDO DEI MOTORI

A CURA DI ALFIO PAOLANGELI

ALLENZA «GREEN» RENAULT-NISSAN

L'Alleanza Renault-Nissan, partner ufficiale della conferenza delle Nazioni Unite COP21 che si terrà dal prossimo 30 novembre all'11 dicembre a Parigi, metterà a disposizione dell'evento una flotta di 200 veicoli 100 per cento elettrici. L'obiettivo del summit di Parigi è duplice: ottenere un nuovo accordo universale sul cambiamento climatico per accompagnare la transizione verso economie a tasso ridotto di carbonio e avviare il Fondo Verde istituito per aiutare i Paesi in via di sviluppo a ridurre le loro emissioni di CO2 e ad adattarsi ai cambiamenti climatici. I veicoli saranno a disposizione dei delegati per accompagnarli 24 ore su 24 e 7 giorni su 7 nei diversi siti della conferenza.

TRA GIOCO E REALTÀ

Il Motion Simulation TL1 è il primo simulatore di guida sferico che può contare su un enorme schermo a 180 gradi di copertura visiva. Una via di mezzo tra uno strumento per aspiranti piloti e tester e un gadget di lusso per videogiocatori, anche se il prezzo non è esattamente «ludico»: circa 11.500 sterline.

MERCEDES

La GLE Coupé della Mercedes

LA Mercedes-Benz fonde lo stile di due vetture profondamente diverse tra loro, dando vita alla GLE Coupé, dove i tratti sportivi tipici di un coupé prevalgono sulle caratteristiche distintive di un Suv. Disponibile con motori diesel e benzina con potenze comprese tra 258 e 367 cavalli, il cambio è il nuovissimo nove marce 9G-Tronic, con palette dietro al volante, con cinque modalità di guida disponibili. Sul muso e nei gruppi ottici anteriori e posteriori le forme replicano i tratti tipici della casa automobilistica tedesca mentre i cerchi in lega vengono offerti in tre differenti misure. Dentro l'abitacolo si trova uno schermo da 8 pollici a separare le due bocchette d'aerazione, mentre la parte superiore della consolle è rivestita in pelle con cuciture. Undici le vernici tra cui scegliere per gli esterni, di cui sette metallizzate e due con speciali pigmenti ad effetto brillante; per gli interni gli abbinamenti lasciano spazio per personalizzare l'ambiente secondo il proprio gusto.

MASERATI

La Maserati Levante

IL Salone di Detroit 2016 sarà l'evento scelto dalla Fiat Chrysler Automobiles per presentare la Maserati Levante, primo Suv della storia del marchio italiano il cui nome è stato ispirato, oltre che dal vento proveniente da oriente, dalla Via Emilia Levante a Bologna, dove i fratelli Maserati idearono l'azienda che porta il loro nome. La Levante sarà prodotta nello stabilimento torinese di Mirafiori che ne «sfornerà», con l'impianto a pieno regime, circa 25 mila unità all'anno: quantitativo che dovrebbe contribuire a fare lievitare la produzione della Maserati vicina alle 75 mila unità previste per il 2018. Oltre alla trazione integrale Q4, inizialmente ci saranno motori biturbo a iniezione diretta di benzina V6 di 3 litri da 330 e 425 cavalli, oltre a turbodiesel V6 di 3 litri con potenze che dovrebbero spaziare dai 250 ai 275 cavalli; in futuro dovrebbero aggiungersi anche versioni turbodiesel con 340 cavalli e turbo a iniezione diretta di benzina V8 da 3,8 litri con addirittura 560 cavalli.

QUICKSILVER

L'Activ 805 Sundek della multinazionale polacca Quicksilver

Lungo 7,88 metri e largo 2,55, il motoryacht Activ 805 Sundek è equipaggiato con una coppia di motori Mercury Verado F300 da 400 cavalli con i quali raggiunge una velocità di punta di 39 nodi. Progettato per gli sport acquatici e per la navigazione in brevi crociere, dispone di una configurazione versatile che offre uno spazio prendisole tra i più grandi della categoria e può ospitare comodamente 9 persone a bordo. La coperta è caratterizzata da un'ampia zona prendisole sia a poppa che a prua essendo numerose le sedute con i divanetti fissi, come quelli «apri e chiudi» che permettono di avere un pozzetto sgombro; invece sottocoperta, in una cabina spaziosa con oblò apribili per la ventilazione, bagno con lavandino e cucina con frigorifero, possono dormire comodamente fino a 4 persone. La barca ha ricevuto una doppia nomination: sia per l'European Powerboat of the Year 2015 nella categoria sotto i 35 piedi, sia per il premio Nautic Design 2014 nella categoria «day boat».

GILERA

Il Gilera Fuoco 500 i.e.

Il Gilera Fuoco 500 i.e. è l'unico tre ruote del segmento che riesce a combinare la sicurezza dell'innovativa sospensione anteriore a quadrilatero articolato brevettata dal gruppo Piaggio, le prestazioni di un motore monocilindrico da 40 cavalli e l'originalità di forme decisamente sportive; con il valore aggiunto della firma Gilera, il marchio motociclistico italiano tra i più blasonati e vittoriosi nel mondo. Il Gilera Fuoco si presenta in versione LT, acronimo di large tread, che si distingue per alcune caratteristiche come la frenata integrale azionabile tramite il pedale sulla pedana; particolarità che permette di guidare il tre ruote con la normale patente auto. Il propulsore Master 500 che equipaggia lo scooter è un monocilindrico di 492 c.c. a doppia accensione, con distribuzione a 4 valvole, alimentazione a iniezione elettronica e raffreddamento a liquido; un motore che permette al Fuoco 500 i.e. di raggiungere una velocità massima di 150 chilometri orari.

FORD, È ORA DELL'AGGIORNAMENTO

La Ford ha annunciato una serie di aggiornamenti per la Fiesta, la compatta più venduta in Europa, che include nuovi colori, rifiniture più eleganti e motorizzazioni ancora più efficienti. I nuovi colori disponibili sono il magnetic grey, un grigio scuro ma dai brillanti riflessi metallici, il candy red, un rosso dinamico, e il silver beige, una raffinata tinta metallica dall'effetto satinato. L'aggiornamento include anche una serie di rifiniture estetiche che rendono l'ambiente a bordo più elegante. Nel primo trimestre del 2015, la Ford ha venduto in Europa 88.155 Fiesta, confermando la leadership tra le auto compatte, risultando in cima alle classifiche di vendita nel 2012, nel 2013 e nel 2014. La Fiesta è stata venduta in più di 17 milioni di esemplari in tutto il mondo dal 1976. In Europa, dove è prodotta a Colonia, in Germania, è disponibile nelle versioni da 3 e 5 porte.

ARRIVA L'AUTO CHE SE LA «SUONA»

Rock se guidi scatenato, pop se guidi allegro, melodico se guidi piano; e se fosse l'automobile a decidere la colonna sonora del nostro viaggio in base allo stile di guida? È quanto promette la nuova app della casa automobilistica tedesca Volkswagen. Basta collegare lo smartphone al computer di bordo e grazie all'accelerometro e al giroscopio l'app raccoglierà informazioni sulla velocità e sui giri del motore. I dati saranno elaborati per «suonare» la colonna sonora che si adatterà allo stile di guida del conducente.

La dolce vita ...

CONTINUA IN LIBRERIA

Redatto in forma di cronaca e di reportage quotidiano attraverso la descrizione minuto per minuto, notte per notte, di una serie di avvenimenti cui l'autore ha partecipato e personaggi che ha conosciuto, questo racconto ha l'intento di spiegare i profondi motivi della nascita di un fenomeno, di una mentalità, di un costume

LIBRERIA ARION - VIA VENETO 42 - ROMA

SD-150 Hero

Hero è l'RPAS VTOL con peso massimo al decollo di 150 Kg; è costruito rispondendo a requisiti e criteri di design aeronautici grazie alla grande esperienza di Sistemi Dinamici, joint venture con AgustaWestland e IDS Ingegneria Dei Sistemi.

www.idscorporation.com

IA-12 Stark

Mini RPAS VTOL con peso massimo al decollo di 12 Kg. È un rotocraft completamente ripiegabile per essere alloggiato in un VAN con messa in operazione di volo in 2 minuti. Stark è in due versioni, con motorizzazioni a scoppio a due tempi ed elettrica. La missione tipica di Stark è la protezione ambientale.

IA–3 Colibrì

Mini RPAS VTOL multirotore con peso massimo al decollo di 5 Kg (Quadcopter) o 7 Kg (Octocopter). L'intrinseca versatilità del sistema Colibrì permette di soddisfare un'ampia varietà di applicazioni con un singolo velivolo, che risulta così la soluzione ideale per utenze professionali. Colibrì è a tenuta stagna per essere impiegato in missioni sul mare, con capacità di galleggiamento, di decollo e di atterraggio sull'acqua.

IA-17 Manta

Close-range Tactical RPAS con peso massimo al decollo di 20 Kg. Manta è una famiglia di aeromobili a pilotaggio remoto ad ala fissa; la sua configurazione tutt'ala è stata disegnata per ottenere le migliori prestazioni quando impiegato per azioni di pattugliamento, sorveglianza, osservazione aerea e missioni di avanscoperta, grazie alla sua autonomia di 20 ore.

QUALITY SYSTEM CERTIFICATION ISO 9001 DNV

IDS sviluppa prodotti e fornisce servizi che pongono il cliente finale nella condizione di esercitare la propria attività in un processo prevedibile, sicuro, efficace, con alto ritorno sull'investimento, sotto controllo di configurazione, rispondente ai requisiti normativi del settore applicativo.

IDS
INGEGNERIA DEI SISTEMI

FLY PASS GOLD
Mettetevi comodi e iniziate a volare.
Card Fly Pass Gold, tua con 500 €, oppure se sei già iscritto al Meridiana Club, puoi utilizzare i tuoi Avios per acquistarla, a partire da 10.000 Avios.
Chiama il customer care dedicato al numero 0789/52865.
Customer care dedicato.
Accessi riservati ai banchi accettazione e ai controlli di sicurezza.
Accesso alle vip lounge.
Facilitazioni sul peso del bagaglio.
Comfort seat.
Tutti i vantaggi sono estesi a un accompagnatore.
Servizio anticipo volo.
Entri a far parte del Meridiana Club, e guadagni Avios ogni volta che voli.
Meridiana
QUESTO SI CHIAMA VOLARE.
meridiana.com