

## Rassegna del 16/03/2018

### **ECONOMIA E FINANZA**

MF	Int. a SPENCE MICHAEL: SPENCE: IL REDDITO VA REDISTRIBUITO	CASTAGNETO GIULIANO	1
----	--	---------------------	---

### **ATTIVITA' PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO**

L'ECONOMIA DEL CORRIERE DELLA SERA	LE MIGLIORI 500	POLATO RAFFAELLA	3
------------------------------------	-----------------	------------------	---

REPUBBLICA	IL PAESE DEI BALOCCHI È CADUTO NELLA RETE	FONTANAROSA ALDO	5
------------	---	------------------	---

MATTINO	AUTO ELETTRICA, L'OFFENSIVA DELLA GERMANIA	BERTA GIUSEPPE	7
---------	--	----------------	---

### **CULTURA, SCIENZA ED ISTRUZIONE**

SOLE 24 ORE	CINEMA, TV E OPERE WEB: ALLE AZIENDE 2,4 MILIONI	F.LA.	9
-------------	--	-------	---

### **AFFARI ESTERI**

GIORNALE CONTROSTORIE	LA CITTÀ DEL FUTURO È SAUDITA RIAD PUNTA 500 MILIARDI	VALLE MARCO	10
-----------------------	---	-------------	----

## Spence: il reddito va redistribuito

Secondo il premio Nobel per l'Economia la vera sfida per la politica è fermare, grazie alle nuove tecnologie, il processo di concentrazione della ricchezza, in modo da disinnescare il crescente pericolo di tensioni sociali.

Castagneto a pagina 4

LE RIFLESSIONI DEL PREMIO NOBEL SULLO STATO DI SALUTE DELL'ECONOMIA GLOBALE

# Spence: il reddito va redistribuito

*Per la politica la sfida è fermare, anche con le nuove tecnologie, la concentrazione della ricchezza per disinnescare le tensioni. La bassa inflazione? Resta un mistero. L'Italia? Migliora, ma...*

DI GIULIANO CASTAGNETO

**M**ichael Spence, premio Nobel per l'Economia nel 2001, ieri era a Milano per intervenire al Sep Scaleup Summit, convegno dedicato all'applicazione delle nuove tecnologie. *MF-Milano Finanza* non si è lasciata scappare l'occasione per chiedergli un parere sugli ultimi sviluppi nell'economia mondiale.

**Domanda. Mentre l'economia globale è in un discreto stato di salute, sembra che la politica stia facendo grande confusione. C'è un legame tra i due fenomeni?**

**Risposta.** Non è del tutto una coincidenza. In effetti è la prima volta da quando esiste il Fmi che 120 dei 180 Paesi membri, quindi quasi il 75% del pil mondiale, sono in crescita. Ma la distribuzione del reddito in molti Paesi sviluppati non è equilibrata.

**D. E che cosa comporta?**

**R.** Una crescente polarizzazione tra le classi sociali in termini di reddito. E quello cui stiamo assistendo è una reazione a questa polarizzazione, accentuata da quella ai flussi di immigrazione e alle istituzioni economiche che hanno sostenuto la globalizzazione. Tale cocktail né difficile da gestire per le classi politiche.

**D. Quali sono le prospettive dell'economia mondiale?**

**R.** Non bisogna illudersi che i problemi siano stati risolti perché la congiuntura è migliorata. Questa tendenza alla concentrazione del reddito nelle mani di pochi è iniziata alla fine degli

anni '70, con la comparsa della globalizzazione, avvenuta in concomitanza dell'ingresso della Cina sulla scena economica mondiale e accelerata dall'adesione di Pechino al Wto. Tale processo è solo all'inizio, perché innovazioni come l'intelligenza artificiale sono solo alle prime applicazioni.

**D. La politica che cosa deve fare?**

**R.** Riuscire a fermare questo processo di concentrazione. Per farlo ha tre strumenti: la redistribuzione del reddito, i sistemi di sicurezza sociale e l'investimento nei motori della crescita.

**D. Quali sarebbero?**

**R.** Soprattutto le tecnologie digitali, che implicano profondi cambiamenti nelle professioni e quindi forti investimenti anche sulla formazione. La sfida per la politica è riuscire ad applicare questo modello nelle varie economie.

**D. Non sarà semplice.**

**R.** Vero, ma qual è l'alternativa? Stagnazione del reddito, bassa produttività, scarsa competitività e disoccupazione.

**D. Lei ha studiato l'effetto della leadership politica sulle economie. La politica di Trump è dichiaratamente tesa a ristabilire il primato americano nel mondo. Ma è giustificato un simile obiettivo? Oggi aziende che dominano i comportamenti individuali in tanti Paesi, come Apple, Google, Amazon, Facebook, sono tutte americane.**

**R.** La leadership degli Stati Uniti sta declinando perché altri big player, come la Cina e l'In-

dia, crescono in fretta. E oggi i mercati emergenti rappresentano più del 50% del pil mondiale. Tra l'altro le politiche di Trump tendono ad accrescere la frammentazione dell'economia mondiale, il che non avvantaggia gli Stati Uniti.

**D. Alla fine che impatto avrà la Trumpnomics sulla crescita economica mondiale?**

**R.** Se guardiamo agli sgravi fiscali e al programma di investimenti nelle infrastrutture, l'impatto sarà certamente positivo, anche se bisogna poi vedere che cosa succederà al debito pubblico nel lungo termine. Ma una guerra commerciale non fa certo bene a nessuno. Forse con Trump il problema principale è l'imprevedibilità, che per definizione è un rischio.

**D. Quale sarà l'effetto sui mercati finanziari?**

**R.** I mercati stanno cominciando a tenerne conto, ma in larga misura finora questo rischio è stato rimosso, al pari della Brexit o di altre fonti di instabilità geopolitica.

**D. Quindi gli investitori si stanno sbagliando? Stanno accettando livelli troppo elevati di rischio?**

**R.** In realtà non hanno scelta. Quando i mercati sono guidati



dagli investitori istituzionali, che gestiscono risorse altrui, se le quotazioni crescono diventa molto difficile giustificare un'uscita, che implica la rinuncia a ulteriori profitti se poi un crollo non si verifica. In altri termini, è più rischioso vendere che mantenere le posizioni.

**D. Riguardo la situazione in Europa, come vede il confronto tra gli Stati periferici dell'Eurozona e le istituzioni centrali, inclusa la Bce?**

**R.** La risposta alla crisi è stata molto frammentata. A livello centrale questa è stata affidata in pratica alla sola Bce, cioè alla politica monetaria. Invece ci sarebbe stato bisogno di un maggior ruolo delle istituzioni multilaterali in modo da definire una politica economica comune. Credo che la Ue debba essere riformata verso una maggiore multilateralità.

**D. Federal Reserve e Bce hanno problemi a far crescere il tasso di inflazione. Come lo spiega?**

**R.** È un po' un mistero, anche perché in molti Paesi si è vicini alla piena occupazione, i classici indici di produttività sono in calo e l'impatto delle nuove tecnologie ancora non si vede a livello aggregato. Non ci sono ancora risposte convincenti a questo enigma.

**D. L'economia italiana è sulla strada giusta per uscire definitivamente dalla crisi?**

**R.** L'Italia sta migliorando e ha un grande potenziale di flessibilità, talento, creatività, ma gran parte di esso è ancora inespresso. Quindi c'è bisogno che le riforme non si arrestino. (riproduzione riservata)

# LE MIGLIORI

## 500

I fuoriclasse del made in Italy non hanno sofferto la Grande Crisi. Anzi, nel periodo buio hanno rilanciato. Nomi noti come Colmar, Lurisia, Venchi e altri finora sfuggiti ai radar. Attivi in settori tradizionali come la meccanica o l'alimentare e la moda, o già protagonisti nell'era digitale. E con un'impronta comune: fatturato tra 20 e 120 milioni, crescita dal 2010 di almeno il 7% l'anno, ricchi profitti. E nessuna voglia di fermarsi

di **Raffaella Polato**

**Il 40% ha sede nel Nordovest, segue il Nordest (38%). Al Centro e al Sud solo il 20%. La Lombardia è la Regione con più presenze**

**Reinvestono gli utili nell'attività, sono liquide, diffidano delle banche. E sono distanti dalla politica e dalle logiche associative**

**C'**è l'Italia che corre, oggi. E c'è un'Italia che non ha mai smesso di farlo. Non l'ha fermata la Grande Crisi ieri, non l'hanno paralizzata i venti violenti della prima globalizzazione l'altro ieri. Per quanto piccola (ma solo per le singole dimensioni) ha continuato a investire. Sebbene «provinciale» (certo non culturalmente) i suoi capitali li ha puntati tutti sull'innovazione: e in tempi in cui l'ondata convergnistica sui must dell'Industria 4.0 non era ancora cominciata né (tantomeno) si parlava di incentivi. Ora che ci sono, ovviamente anche questa «altra» Italia ne approfitta, e ringrazia chi ha tradotto le parole in fatti. Però non ha aspettato la politica (e il voto del 4 marzo qualcosa, pure a chi ha vinto, dovrebbe insegnare). A Gattico, Novara, la Paolo Astori Spa ha per esempio continuato a produrre quel che produce dal 1942: dadi e rondelle speciali per l'industria aeronautica. Può non sembrare un granché. E possono non impressionare i suoi 40 milioni di fatturato (nel 2016). Ma erano poco più di 14 appena sei anni prima. Se li ha quasi triplicati, e proprio nel mezzo della recessione globale, è perché ha capito che per diventare necessaria alle varie Boeing, Airbus, Bombardier, Gulfstream & Co., di quei dadi e quelle rondelle doveva fare un concentrato di eccellenza, qualcosa di unico che i concorrenti non potessero offrire. Per riuscirci, ha intensificato gli investimenti. E se a qualcuno sembrano pochi, i 20 milioni messi sul tavolo dal 2012 (ricordiamolo: il picco della crisi), faccia il confronto

con i ricavi. Poi dia un'occhiata all'Ebitda e agli utili. Scoprirà che i profitti lordi industriali sono stati in media, tra il 2013 e il 2016, oltre il 50% del giro d'affari. E che i profitti finali, al netto delle tasse pagate, superano il 31%.

In fondo, è una lezione anche per tanti big. I quali hanno certamente problemi molto più grossi, proporzionali alla taglia e moltiplicati su scala globale. Però forse non è un caso se l'Italia che è riuscita a crescere persino nei peggiori anni delle nostre economie — gli stessi che hanno fatto strage di aziende di qualunque dimensione — appartiene proprio al segmento per definizione più fragile: le piccole e medie imprese. Quando «L'Economia» e ItalyPost hanno iniziato il viaggio tra i loro bilanci (quasi 15 mila), qualche «sospetto» sulla forza nascosta di molti imprenditori sconosciuti c'era, naturalmente. Niente però che si avvicinasse alle realtà che abbiamo scoperto, e che abbiamo incominciato a raccontare un mese fa.

I volti dei 500 Champions che da quella selezione sono usciti sono, a conti fatti, la fotografia dell'«altra Italia» di cui sopra. «Altra» non



solo perché non ha mai interrotto la crescita e, oggi che c'è la ripresa, magari occorrerebbe riconoscere che un po' di benzina per far ripartire il motore arriva da lì. Il punto chiave è che storie come quella di Astori, e delle altre piccole e medie imprese di cui abbiamo parlato in queste settimane (e continueremo a farlo), rompono parecchi schemi e quasi tutti i luoghi comuni. Costringono a ripensare (la politica, magari) modelli e ricette.

## Nuovi spiriti animali

Esempio. Resta vero che «piccolo» non è più, e da un sacco di tempo, sinonimo di bello: anche la formula della «multinazionale tascabile», vincente oggi, prima o dopo metterà tutti di fronte al bivio tra il salto di dimensioni e il mega-assegno di qualche fondo, o private equity, o venture capitalist.

Non è invece più necessariamente vero che, quando a quel bivio arriveranno, i protagonisti non saranno attrezzati ad affrontarlo.

È una nuova razza di industriali, questa dei piccoli-medi post crisi, che spesso neppure le associazioni imprenditoriali hanno saputo intercettare e, dunque, rappresentare.

Perché? Perché l'Italia che corre e cresce oggi è diversa da quella che correva venti, trent'anni fa, o anche solo prima della Grande Depressione. Ma noi, un po' tutti, abbiamo cristallizzato l'idea del piccolo imprenditore di successo in un'immagine abbondantemente ingiallita: la valigia piena di prodotti, i tanti aerei per tante capitali del mondo, i tanti affari chiusi senza (spesso) parlare neppure una parola di una qualsiasi lingua straniera. Genialità pura. Il keynesiano «spirito animale» nella migliore delle sue versioni.

Bene. Il genio italico è rimasto: è la parte buona del nostro Dna. Il coraggio, idem. La vecchia valigia è però diventata una custodia per iPad, a salire oggi sugli aerei è gente che si è preparata sul campo ma pure, magari, con qualche master all'estero, gli affari si portano a casa presentando in ottimo inglese il top di eccellenza, competenza, creatività, oggi sempre più (anche) attenzione all'ambiente. La Astori non avrebbe mai ottenuto, altrimenti, i certificati di qualità pretesi dall'esigentissima (com'è ovvio) industria aerospaziale global.

## Shampoo & mecatronica

Il principio vale per ognuno dei 500 Champions. Che esplorino le frontiere della mecatronica o quelle — più accessibili, ma non quanto a concorrenza — del cioccolato. Che inventino nuovi mondi per la cybersecurity, oppure vadano a conquistare il vecchio, di mondo, con apparentemente banali prodotti per capelli. Si possono tirar fuori tutti gli stereotipi possibili, sui parrucchieri. Poi si scoprono aziende che, puntando forte sulla ricerca qualità-ecosostenibilità, i grandi saloni italiani o americani — quelli in cui uno shampoo & taglio può costare quanto un volo Milano-New York — li hanno conquistati davvero. Davide Bollati, per fare il nome del «piccolo» più grande, in pochi anni ha ampiamente raddoppiato il fatturato: ai 112 milioni del 2016, la Davines è arrivata mettendo insieme una crescita media annua del 15% a partire dal 2010, con profitti industriali lordi vicini al 12% tra il 2013 e il 2016.

Ci sono performance anche molto, molto più elevate, nella 500 Champions Super League. Ma, qualunque sia il tasso di redditività, il bello di «questa» Italia — e una chiara spiegazione della crescita, degli investimenti, della capacità di autofinanziamento — è che gli utili li reinveste in azienda. Quasi sempre. Spesso per intero.

Dopodiché, è chiaro: non è tutto oro. I problemi ci sono. E ci sono i limiti. Il primo dei quali è una specie di allergia: così come diffidano delle banche e fanno l'impossibile per mantenere l'autonomia finanziaria (e qui dovrebbero essere i banchieri, a porsi qualche domanda), più il loro modello è di successo e più faticano, i piccoli, ad aprire le stanze del comando a manager esterni.

Sanno perfettamente che il «tutto da soli» a un certo punto può diventare, anzi, sicuramente è un freno alla crescita. Eppure niente, a fidarsi non ce la fanno. Dicono di non riuscire a trovare gli uomini giusti, solo persone stra-preparate, per carità, che però arrivano e pretendono sia l'azienda a mettersi in sintonia con loro. Non viceversa. Non in uno scambio reciproco. E sarà politicamente scorretto, chiederlo, ma: lo giureremmo, che non abbiano almeno un po' ragione?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## L'inchiesta

Addio Toys "R" Us, così cambia il mondo giocattolo

ALDO FONTANAROSA e VALERIO MAGRELLI, pagina 23

**Giocattoli** *La crisi dei negozi tradizionali*

# Il paese dei balocchi è caduto nella Rete

**Toys "R" Us ha chiuso i suoi 800 negozi ma ormai anche in Italia i giocattoli sempre più spesso arrivano online**

ALDO FONTANAROSA, ROMA

**L**a nuova vetrina dove i bambini possono lasciare gli occhi e accarezzare i desideri fino a Natale è a portata di schermo ogni giorno e ogni minuto, via Internet. Quella tradizionale, invece, finisce sempre più spesso dietro una saracinesca abbassata. Mentre il gigante invincibile Toys "R" Us chiude i battenti negli Stati Uniti, colpendo così 33 mila dipendenti, anche in Italia salta agli occhi la sparizione silenziosa di centinaia di rivendite di giocattoli. Specie nei centri storici, dove - dati 2017 di Confcommercio - mancano all'appello rispetto a un anno prima il 20,7% tra librerie e negozi di giochi. Poco da sorprendersi, se crescono gli affitti e calano gli affari. Amazon,

eBay e le loro sorelle - che hanno già sulla coscienza la caduta di Toys "R" Us - vendono ormai il 15% del totale dei giochi in Italia, anche grazie a politiche di sconto inarrivabili. E con una crescita che pare inarrestabile: solo nell'ultimo anno l'e-commerce di giocattoli da noi è cresciuto del 24%; le formule che prevedono il click e poi il ritiro in un negozio fisico scendono invece del 3%: più comodo aspettare il fattorino che porterà le costruzioni o la nuova bambola a casa. Intanto le famiglie italiane tornano a comprare, a singhiozzo. L'anno scorso il valore delle vendite è stato in calo, anche se impercettibile: -0,2%. Se gli americani azzannano il vecchio giocattolaio, ecco i cinesi arrivarci in soccorso. Nel 2017 la sola Lombardia ha comprato giochi sul mercato asiatico per 77,1 milioni di euro. Sono prodotti di discreta fattura, spesso in linea con le severe norme Ue sulla sicurezza. Mamma e papà spendono meno e il negoziante guadagna. Chi è passato - via figli - per l'ultima mania dei "fidget spinner" sa di che cosa si parla. Ogni giocattolaio, d'altra parte, è il tassello di una rete distributiva che non può deprimersi oltre misura. Il negozio di quartiere è importante perché è parte di un

sistema industriale prestigioso, e ancora competitivo. L'industria del gioco è una cosa seria, qui in Italia. Tra fabbriche, ideatori di nuovi prodotti, rappresentanti, commercianti all'ingrosso e al dettaglio, editori di videogame, il settore mantiene oltre 18 mila persone. Anche per questo i negozianti si battono con ogni mezzo. Qualcuno trova rifugio nei centri commerciali. Altri si spostano in periferia per aumentare la superficie delle rivendite a costi ragionevoli. Poi c'è chi emula Amazon e vende via web. Anche sui prodotti le scelte cambiano: il prezzo medio di un giocattolo in Italia è sotto i 15 euro; ci sono dentro i regali da grandi occasioni, ma anche e soprattutto il vero fenomeno di questi ultimi anni, ossia i collezionabili - gioi seriali dei pargoli e simmetrico tormento dei genitori - che sono ancora una piccola fascia di mercato, solo il 3%, ma l'anno scorso hanno fatto boom con una crescita del 77%. L'Italia, anche con i suoi negozi e un miliardo e duecento milioni di vendite l'anno, resta il quarto mercato in Europa per i giocattoli e l'undicesimo al mondo. C'è ancora tempo per abbassare la saracinesca.


© RIPRODUZIONE RISERVATA





## L'Italia dei giocattoli


FORNITORE: NPD, DATI 2017

 **Vendite di giocattoli**

-0,2%

 **Valore delle vendite**

1,26 MLD DI €

 **Numero di acquirenti**

39,9 MLN

 **Pezzi venduti**


94,2 MLN

 **Vendite via Internet**


+24%

 **Vendite di collezionabili**

+77%

 **Spesa media per bambino (fino a 9 anni)**

178 €

 **Prezzo medio per giocattolo**

14,8 €

## Sedici fabbriche Volkswagen a pieno regime dal 2022. Con due incognite

# Auto elettrica, l'offensiva della Germania

**Giuseppe Berta**

**L**o stentoreo annuncio della Volkswagen (uno dei tre principali produttori che guidano la produzione mondiale di automobili, insieme con Renault-Nissan-Mitsubishi e Toyota) secondo cui entro il 2022 saranno 16 le fabbriche che produrranno veicoli elettrici, grazie a un investimento complessivo di circa 20 miliardi di euro, sembra fatto apposta per suscitare l'ammirazione per la potenza industriale della Germania. Quante imprese sono in grado di comunicare programmi di questo genere, specie dopo anni difficili come quelli del gruppo tedesco, che sembra essere uscito rafforzato dallo scandalo sui motori Diesel?

**E**ppure VW ce l'ha fatta, raggiungendo e superando livelli invidiabili di redditività, che testimoniano della forza della sua struttura.

L'economia della Germania di sicuro non sarebbe quella che è, se non avesse dalla sua un'industria dell'auto che rivendica per sé una posizione di primato globale: nel 2016 quattro vetture su cinque fabbricate col marchio «Made in Germany» sono state esportate, per un valore di 256 miliardi di euro. Il settore genera un'occupazione totale di 800 mila lavoratori e rappresenta il 13% della creazione di valore industriale della nazione. La spesa annua in Ricerca&Sviluppo per mantenere alta la qualità tecnologica è pari a 22 miliardi di euro. Queste cifre, allineate l'una dietro l'altra, parrebbero rendere ragione della pretesa dei tedeschi di essere ancora i migliori produttori d'auto al mondo, come ha detto qualche tempo fa il viceministro dell'Economia Matthias Machnig («The Economist», 3 marzo).

Se dunque un gruppo delle dimensioni e delle ambizioni di Volkswagen getta tutto il proprio peso sul piatto dell'auto elettrica deve avere dei buoni e solidi motivi per farlo. Significa che la rivoluzione tecnologica profetizzata in passato e non ancora compiutasi è ormai sul punto di tradursi in realtà. Entro il 2025,

VW conta di vendere

almeno tre milioni di veicoli completamente elettrici. Segno che dovremo presto fare l'abitudine non solo a un nuovo tipo d'automobile destinato a percorrere le nostre vie, ma un ambiente urbano sottoposto a una trasformazione cospicua.

Perché l'auto elettrica sembra sul punto di vincere la propria partita? Quali forze stanno spingendo in questa direzione? E quali saranno le conseguenze sul settore della mobilità e sui suoi risultati economici?

Cominciamo col dire che, nel determinare questo orientamento, sono essenziali due fattori: la tecnologia, com'è ovvio, che oggi concede molte più chances all'elettrico che nel passato, ma anche il mercato. Se non stessero cambiando le politiche e gli indirizzi dei mercati non parleremmo adesso delle nuove scelte strategiche di Volkswagen. Oggi la Cina è il primo mercato in assoluto per l'automobile e là si vende circa la metà delle vetture elettriche. Le altre nazioni, comprese gli Stati Uniti, hanno un peso alquanto inferiore.

Oppressa dai suoi problemi ambientali, la potenza asiatica si è assegnata il compito di pilotare la transizione all'elettrico. La sua strategia di espansione in Occidente, ora perseguita in forma esplicita, scommette moltissimo sul cambiamento tecnologico. I cinesi vogliono essere i primi nel business dell'elettrico e stanno investendo parecchio per consolidare la loro posizione, anche in Europa (basti pensare al fatto che recentemente hanno acquisito una quota prossima al 10% del gruppo Daimler). Il loro è certamente un disegno che mira a una posizione egemonica, forti di quel connubio tra Stato e industria che il loro leader Xi Jinping sta rafforzando.

Ma il resto del mondo non è inerte davanti all'offensiva cinese. Per esempio, da quando è iniziata la sua fabbricazione la Nissan Leaf ha già venduto 300 mila esemplari e questo modello costituisce l'avamposto del gruppo franco-asiatico nell'elettrico. Per il momento, esso è ora sicuramente davanti ai tedeschi ed è evidente che VW sente la pressione competitiva del suo concorrente.

Negli Stati Uniti, il gruppo che si è mosso di più sull'innovazione, oltre naturalmente alla avveniristica Tesla di Elon Musk, è General Motors, che dispone di una piattaforma in cui elettricità e guida autonoma sono coniugate efficacemente. Insomma, sono ormai infinite le iniziative che rivelano il mutamento di un settore che sta lasciando il proprio involucro novecentesco, per attrezzarsi alla nuova mobilità del nostro secolo, in cui l'elemento del servizio - cioè il trasporto di persone e merci - sta diventando più importante



della vendita stessa del veicolo.

Sullo sfondo restano le incognite produttive ed economiche legate al passaggio all'elettrico. Per assicurare un buon funzionamento delle auto elettriche sono indispensabili due condizioni: la prima è costituita dall'efficienza e dalla durata delle batterie e la seconda da una rete di servizio adeguatamente strutturata e diffusa territorialmente. Su questi due versanti sono attesi rapidi passi avanti.

Per quanto riguarda le batterie, esse saranno sempre più capaci di garantire lunghe percorrenze, mentre la questione delle reti di servizio dipende sia dai gestori delle infrastrutture sia dalle opportunità di mercato. Con la sua nuova Giga Factory in Nevada, Musk intende costruire

batterie sempre più potenti, ma un po' ovunque vi sono progetti per incrementare la produzione di nuovi propulsori.

Si tratta di un tema decisivo perché ancora nessuno sa bene quale sarà la reale redditività dell'auto elettrica. Sappiamo solo che a spaventare i produttori è la minaccia di un business assai meno profittabile dell'auto mossa dal motore a combustione. Anzitutto, perché l'auto elettrica ha un numero assai minore di componenti (e qui c'è più di una ragione di preoccupazione per le imprese della componentistica). E poi perché

essa richiede di rivedere da cima a fondo il concept progettuale dell'automobile, giacché le piattaforme elettriche saranno sempre più coniugate alla guida assistita e alla guida autonoma.

Se l'universo automobilistico tedesco è così pronto a investire è perché intuisce che l'epoca dei grandi guadagni realizzati con le vetture del segmento premium stanno per finire e c'è il rischio concreto che i margini si assottiglino, insieme con le filiere produttive. Per scongiurare questo pericolo, non resta allora che muoversi con anticipo, giovandosi dei capitali accumulati negli anni d'oro.

Quanto all'Italia, per il momento non sappiamo quale futuro potrà avere presso di noi l'auto elettrica. Al momento, se ne parla ancora troppo poco. Per saperne di più, come si sente ripetere dal Lingotto in questi giorni, non rimane che attendere giugno, con la presentazione del nuovo piano industriale di Fiat Chrysler.

**Emilia Romagna.** Tre bandi

## Cinema, tv e opere web: alle aziende 2,4 milioni

■ Sono tre i bandi lanciati dalla Regione Emilia Romagna per le imprese dell'audiovisivo e per il rilancio del territorio come set o location delle produzioni cinematografiche. In tutto ci sono 2,4 milioni di euro circa, articolati in tre linee di azione.

Il primo bando stanZIA 1,5 milioni di euro ed è indirizzato alle imprese nazionali ed europee per la realizzazione di opere sul territorio regionale. I contributi sono destinati a lungometraggi, opere televisive e per il web, nonché documentari. Due le finestre per la presentazione delle domande, che dovranno essere inviate esclusivamente via Pec: 11 aprile e 4 luglio prossimi.

Il secondo avviso, che vale 800mila euro, è invece rivolto alle sole imprese con sede in Emilia Romagna. Verranno sostenuti lungometraggi, produzioni tv e web, documentari e in questo caso anche i corti. Doppia finestra per la presentazione delle istanze con scadenza 11 aprile e 4 settembre 2018.

Più modesto il terzo bando che erogherà 108mila euro ma questa volta destinate alle imprese della regione anche per la stesura di sceneggiature, oltre che per lo sviluppo di prodotti audiovisivi (stesse tipologie degli altri avvisi con l'esclusione dei corti). Il bando ha un'unica finestra temporale per presentare domanda con scadenza fissata al 30 aprile prossimo. Tutte le informazioni sono disponibili sul sito della Regione nella sezione «Emilia Romagna creativa».

**F.La.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



RIVOLUZIONE RIAD

La città del futuro  
esiste ed è saudita

Valle a pagina 20

**ARABIA**

IL PRINCIPE SALMAN STA TRASFORMANDO IL PAESE

# La città del futuro è saudita

## Riad punta 500 miliardi

*Sarà alimentata solo da fonti rinnovabili, avrà trasporti a guida autonoma e connessioni iper veloci*

**Marco Valle**

**M**ohammed bin Salman - o meglio MbS, l'acronimo preferito dai diplomatici - è senza dubbio un uomo di ampi orizzonti e d'immense ambizioni. In poco più di due anni il trentaduenne principe ereditario dell'Arabia Saudita ha scosso in profondità equilibri di potere e tradizioni consolidate. Ridimensionati i poteri della famigerata polizia religiosa, Mbs ha assicurato che alle donne sarà permesso guidare, accedere ai concerti, alle partite di calcio e presto anche ai cinema, in riapertura dopo 35 anni di proibizionismo. Un duro schiaffo ai cupi seguaci del wahabismo, la corrente più ortodossa dell'islam sino a ieri forza egemone del regno.

Ma il suo colpo più clamoroso MbS lo ha sferrato lo scorso 4 novembre rinchiudendo in una gabbia dorata - il Ritz Carlton di Riad - oltre duecento tra principi, ministri, ex ministri, generali e miliardari vari. Per tutti l'accusa di corruzione. Uno choc per i «paperoni» sauditi che, nel solco della tradizione beduina, per riacquistare la loro libertà hanno dovuto patteggiare (a caro prezzo) la loro libertà. E così, facendo buon viso a cattivo gioco, Walid bin Talal bin Abdulaziz (patrimonio stimato in 16,9 miliardi dollari), Mohammed al Amoudi (dieci miliardi), Salek Kamel (3,3 miliardi) e altri magnati tra cui Bakr bin Laden, un fratello di Osama, sono dovuti passare alla cassa e pagare.

Al momento sembra che MbS abbia recuperato oltre cento miliardi di

dollari ma la somma complessiva potrebbe arrivare a 300. Tanti soldi a cui si aggiungeranno quest'anno - grazie alla quotazione del 5% della Saudi Aramco, la compagnia petrolifera di Stato - altri cento miliardi. Un gruzzolo ragguardevole che servirà a finanziare la prima fase della Saudi Vision 2030, un piano da due trilioni di dollari che mira a diversificare l'economia, ancora incentrata sul petrolio, e trasformare l'Arabia Saudita in un Paese nuovo, dinamico e magari (almeno per gli schemi attuali) tollerante e liberale.

Simbolo di questa svolta epocale sarà Neom, la smart city del futuro, un progetto valutato attorno ai 500 miliardi. Come ogni «Città di fondazione» - le mussoliniane Littoria (oggi Latina), Pomezia e Sabaudia o la Brasilia di Niemeyer e la Chandigarh di Le Corbusier - il progetto rappresenta una volontà di potenza intrecciata all'ambizione di creare un nuovo modello abitativo, in questo caso ipertecnologico e sostenibile. La «città ideale» di MbS, incastonata tra il golfo di Tiran e la Giordania ed estesa su più di 26.500 km (un'area 33 volte più grande di New York), verrà alimentata interamente da fonti rinnovabili con impianti eolici e solari, tutti i trasporti saranno dotati di guida automatica mentre tra i grattacieli voleranno droni carichi di passeggeri e una connessione internet wi-fi ad altissima velocità gratuita sarà estesa su tutto il territorio.

Sotto la teutonica direzione di Klaus Kleinfeld, ex amministratore delegato di Alcoa e Arcinic, verranno

realizzati entro il 2030 (ma la prima tranche di lavori dovrebbe concludersi già nel 2025) un'area residenziale, un distretto finanziario, un settore destinato all'intrattenimento e al turismo - novità assoluta per i sauditi - e un reticolo di poli industriali dedicati: energie rinnovabili, settore idrico, biotecnologie, filiera alimentare, scienze tecnologiche e digitali. Secondo i piani «la popolazione crescerà organicamente in linea con gli sviluppi dell'automazione e della robotica, con l'obiettivo di ridurre le attività manuali ad alta intensità di manodopera. Ciò assicurerà la crescita di una forza lavoro altamente qualificata che riempirà le posizioni creative e strategiche». Per attrarre talenti e investimenti stranieri è prevista una zona franca con una propria dogana, una particolare tassazione, una legislazione speciale sul lavoro e un sistema giudiziario autonomo soggetto a regolamenti indipendenti che saranno redatti (altra novità) assieme agli imprenditori locali e no.

Le ambizioni sono enormi. Presentando il progetto a 3.500 uomini d'affari provenienti da 88 paesi convenuti a ottobre alla Future investment initiative di



Riad, Mohammed bin Salman ha assicurato che Neom «diverrà un hub globale che collegherà Asia, Europa e Africa e sarà il posto più sicuro, efficiente e più orientato al futuro del mondo, nonché il luogo migliore in assoluto per vivere e lavorare». Con qualche piccola eccezione. «Lo straniero che vorrà bere alcolici è libero di andare nei vicini Egitto o Giordania». A

Neom vigerà il proibizionismo. Fortunatamente la città sarà collegata a Sharm da un lunghissimo ponte, poggiato sulle isole di Tiran e Sanafir «donate» lo scorso 4 marzo dal presidente egiziano Al Sisi a MbS in occasione della sua visita al Cairo.

Nel frattempo le nostre aziende si stanno attrezzando per partecipare da protagoniste al programma del principe. Ricordiamo che l'Italia è uno dei principali partner commerciali del regno saudita e vi sono oltre 70 società impegnate in grandi pro-

getti infrastrutturali. Tra tutti Salini Impregilo; presente da oltre 50 anni ha appena completato la linea tre della metropolitana di Riad (un contratto di tre miliardi di dollari per 41 chilometri e 22 stazioni) e Italferr che ha in corso un contratto di 60 milioni per la realizzazione della linea ferroviaria tra Riad e Jubail. Poi Saipem, Tenaris, Nuovo Pignone, Ansaldo e, nel settore dell'energia solare, Epc e O&M. Non mancano, e come potrebbe, i grandi marchi della moda Made in Italy. Per tutti Neom è una finestra d'opportunità imperdibile.