



Rassegna Stampa 24 settembre 2024

Il Sole **24 ORE**

LA **GAZZETTA**
DEL **MEZZOGIORNO**

1Attacco.it



Pressing sul Governo per la caserma dei pompieri

Aeroporto di Foggia: la Regione finanzierà l'opera



FOGGIA
L'aeroporto civile Gino Lisa di Foggia punta a riavere la caserma dei pompieri operativa per oltre 20 anni prima della chiusura negli anni Ottanta

● Non si ferma l'azione dell'associazione Mondo Gino Lisa nata per sostenere le potenzialità dell'aeroporto di Foggia. L'associazione ha avviato adesso una raccolta di firme per sbloccare l'iter al ministero dell'Interno per la realizzazione del distacco dei vigili del fuoco.

L'Aeroporto di Foggia è un'importantissima infrastruttura a servizio di una così detta "Area Vasta", che si estende al di fuori dei confini della provincia di Foggia, essendo lo scalo più vicino e di riferimento per aree che sconfinano nel Molise, in Irpinia ed in Basilicata. Rappresenta il volano di sviluppo di tutta l'economia di tale territorio. Durante il 2024 ha registrato numero eccezionali, in termini di riempimento degli aeromobili, nonostante vi operi ancora una sola compagnia con un solo aeromobile, risvegliando l'interesse turistico per aree di grande valore e dimostrando l'esistenza di un traffico tutto da sviluppare e

che, fino ad oggi, non ne ha avuto la possibilità. L'impedimento principale per tale sviluppo dello scalo è rappresentato da limitazioni ivi presenti, che riducono il ventaglio di compagnie e di aeromobili che vi possono operare, di fatto escludendo Foggia dalle più note aerolinee operanti in Italia e in Europa.

«Dopo l'appello fatto ai parlamentari di Capitanata - interviene il Presidente Sergio Venturino -, come Mondo Gino Lisa lanciamo una petizione online rivolta al Ministro dell'Interno On. Matteo Piantedosi, con la quale chiediamo il suo ok alla realizzazione della caserma dei Vigili del Fuoco all'interno dell'Aeroporto di Foggia. È una condicio sine qua non per il concreto sviluppo dello scalo foggiano. Serve ad elevare la categoria antincendio, grazie alla quale si permette alle compagnie 'a mercato' di poter operare presso lo scalo foggiano».

Risulta, infatti, allo stato dei fatti

che lo studio di fattibilità sia stato già realizzato da Aeroporti di Puglia e che la Regione Puglia si sia già dichiarata disponibile a finanziare completamente la costruzione della stessa caserma, non imponendo oneri a carico dello Stato.

Mancherebbe solamente l'autorizzazione finale del Ministero dell'Interno al progetto. Ne consegue che l'autorizzazione del Ministero sarebbe a costo zero. La petizione ha lo scopo di chiedere al Ministro Piantedosi di intervenire al più presto per autorizzare e sbloccare questo iter di realizzazione della caserma dei Vigili del Fuoco all'interno dell'Aeroporto di Foggia.

Va ricordato che prima della chiusura ai voli commerciali negli anni Ottanta, l'aeroporto Gino Lisa di Foggia era dotato del distacco dei vigili del fuoco. Si tratta insomma di favorire un ritorno e di risolvere una questione che ostacola lo sviluppo dello scalo foggiano.

Camera di Commercio, presentato il Pid Lab di Academy Digital Apulia Della Vista: "Uniti i nostri sforzi"

"Abbiamo offerto l'opportunità di toccare con mano tutte le realizzazioni che possono essere effettuate con questi tipi di dispositivi, che ormai determinano ogni nostra scelta"



Un momento dell'evento

di Domenico Suriano

Meat Pid Lab Foggia. Questo il nome dell'evento promosso dalla Camera di Commercio di Foggia per presentare ufficialmente il Pid Lab di Foggia. L'iniziativa è stata organizzata in collaborazione con l'Istituto Tecnico Superiore Academy Apulia Digital, che ha ospitato l'incontro ieri mattina nella sua sede di Foggia, in Via San Severo. L'appuntamento si è rivelato un'interessante occasione per conoscere i servizi offerti dal Pid Lab di Foggia, rientrante nella rete nazionale dei Punti Impresa Digitale delle Camere di Commercio, nati per supportare le imprese nella transizione digitale e nell'innovazione dei processi produttivi, offrendo servizi di consulenza e percorsi esperienziali sulle tecnologie avanzate.

Si tratta, dunque, di una rete di strutture laboratoriali gestite in collaborazione con enti e poli di ricerca tecnologica e scientifica. Infatti, il Pid Lab foggiano, incentrato sulle tecnologie legate a realtà virtuale, aumentata e mista, e sulle soluzioni integrate per virtual production, ha attivato un visit center nella sede dell'Academy pugliese, ovvero un Centro di Trasferimento Tecnologico che propone corsi professionalizzanti post-diploma in ambito informatico e dell'audiovisivo avanzato. "Nuove tecnologie per lo sviluppo del business. Opportunità, prospettive ed esperienze" è stato il titolo dell'evento

Protagoniste, in particolare, tre aziende del territorio, che operano a livello nazionale e internazionale: la foggiana Mediafarm Ict, New Media e Comunicazione, che si occupa di sviluppo VR, AR, Metaverso e AI, Hgv Italia, azienda con sede a San Severo, tra i pionieri dell'immersive experience per il Digital Cultural Heritage, e Comtainer, giovane start-up foggiana di diplomati in digital video designer che si occupano di virtual production: soluzioni in motion capture xsens e virtual set. L'evento si è concluso con un aperit-tech, un momento conviviale per favorire il networking tra gli stakeholder e i partecipanti. "In pratica, abbiamo unito gli sforzi di Apulia Digital con quelli della Camera di Commercio di Foggia, mettendo a

disposizione un po' tutti quelli che sono gli asset più importanti della nostra fondazione sul territorio foggiano, che oltre alla programmazione software pura e quindi alla collaborazione con le più grandi aziende del settore insegna anche ai nostri ragazzi tecniche per la moderazione 2D, 3D e per la realizzazione di dispositivi in realtà aumentata, virtuale e in mix reality", racconta all'Attacco Euclide Della Vista.

"Quindi c'è stata l'opportunità di poter toccare con mano tutte le realizzazioni che possono essere effettuate con questi tipi di dispositivi, che ormai sono alla portata di tutti e che determinano l'andamento di determinate scelte", spiega. La Fondazione Academy Apulia Digital opera in Puglia dal

2016 e propone corsi professionalizzanti post-diploma, gratuiti e a ciclo breve, per specializzare tecnici con competenze digitali e informatiche avanzate, da proiettare nel comparto produttivo Ict, in grande espansione a livello sia regionale che nazionale. Promossi dal Ministero dell'Istruzione e del Merito, in collaborazione con la Regione Puglia, e finanziati attraverso Fondi Comunitari Pnrr, i percorsi formano quadri intermedi ad elevata specializzazione tecnico-scientifica a sostegno della competitività delle imprese che hanno bisogno di risorse professionali capaci di orientarsi nello scenario dell'innovazione tecnologica. "I nostri corsi, infatti, sono basati sul modello del Learning by doing, che trasforma

FOCUS

Pid Lab, il nuovo servizio attivato dai Punti Impresa Digitale: uno spazio d'incontro con le varie tecnologie

Pid Lab è il nuovo servizio attivato dai Punti Impresa Digitale - in collaborazione con enti di ricerca, poli tecnologici, università locali - per offrire alle imprese uno spazio dove toccare con

mano, con i Pid Lab, demo-center dove le imprese possono fare esperienza di tecnologia. Nei Pid Lab è possibile testare le principali tecnologie 4.0, come

realtà virtuale, tecnologie per la doppia transizione: digitale e green. Oltre a sperimentare le tecnologie, le imprese riceveranno assistenza one-to-one e assessment, per valutare il proprio livello

Meet Pid Lab Foggia. Questo il nome dell'evento promosso dalla Camera di Commercio di Foggia per presentare ufficialmente il Pid Lab di Foggia. L'iniziativa è stata organizzata in collaborazione con l'Istituto Tecnico Superiore Academy Apulia Digital, che ha ospitato l'incontro ieri mattina nella sua sede di Foggia, in Via San Severo. L'appuntamento si è rivelato un'interessante occasione per conoscere i servizi offerti dal Pid Lab di Foggia, rientrando nella rete nazionale dei Punti Impresa Digitale delle Camere di Commercio, nati per supportare le imprese nella transizione digitale e nell'innovazione dei processi produttivi, offrendo servizi di consulenza e percorsi esperienziali sulle tecnologie avanzate.

Si tratta, dunque, di una rete di strutture laboratoriali gestite in collaborazione con enti e poli di ricerca tecnologica e scientifica. Infatti, il Pid Lab foggiano, incentrato sulle tecnologie legate a realtà virtuale, aumentata e mista, e sulle soluzioni integrate per virtual production, ha attivato un visit center nella sede dell'Academy pugliese, ovvero un Centro di Trasferimento Tecnologico che propone corsi professionalizzanti post-diploma in ambito informatico e dell'audiovisivo avanzato. "Nuove tecnologie per lo sviluppo del business. Opportunità, prospettive ed esperienze" è stato il titolo dell'evento che si è tenuto ieri mattina, moderato dal giornalista Rai **Massimo Cerofolini**, autore e conduttore del programma sull'innovazione Eta Beta di Rai Radio1, e noto divulgatore di temi legati alla cultura digitale. Strutturato come un dinamico susseguirsi di interventi di esperti di rilevanza nazionale, l'incontro ha visto gli interventi di **Antonio Romeo**, coordinatore nazionale della rete dei Pid, di **Fabio Lalli**, imprenditore, esperto di Innovation Digital Transformation, di **Giuseppe Di Carlo**, presidente della Camera di Commercio di Foggia e di **Euclide Della Vista**, presidente della Fondazione Academy Apulia Digital. A seguire sono stati presentati vari progetti ed esperienze che hanno concluso la sessione offrendo l'opportunità ai presenti di toccare con mano le potenzialità delle tecnologie immersive per potenziare le attività imprenditoriali.

Protagoniste, in particolare, tre aziende del territorio, che operano a livello nazionale e internazionale: la foggiana Mediafarm Ict, New Media e Comunicazione, che si occupa di sviluppo VR, AR, Metaverso e AI, Hgv Italia, azienda con sede a San Severo, tra i pionieri dell'immersive experience per il Digital Cultural Heritage, e Container, giovane start-up foggiana di diplomati in digital video designer che si occupano di virtual production: soluzioni in motion capture xsens e virtual set. L'evento si è concluso con un aperitivo-tech, un momento conviviale per favorire il networking tra gli stakeholder e i partecipanti. "In pratica, abbiamo unito gli sforzi di Apulia Digital con quelli della Camera di Commercio di Foggia, mettendo a

disposizione un po' tutti quelli che sono gli asset più importanti della nostra fondazione sul territorio foggiano, che oltre alla programmazione software pura e quindi alla collaborazione con le più grandi aziende del settore insegna anche ai nostri ragazzi tecniche per la moderazione 2D, 3D e per la realizzazione di dispositivi in realtà aumentata, virtuale e in mix reality", racconta all'Attacco Euclide Della Vista.

"Quindi c'è stata l'opportunità di poter toccare con mano tutte le realizzazioni che possono essere effettuate con questi tipi di dispositivi, che ormai sono alla portata di tutti e che determinano l'andamento di determinate scelte", spiega. La Fondazione Academy Apulia Digital opera in Puglia dal

2016 e propone corsi professionalizzanti post-diploma, gratuiti e a ciclo breve, per specializzare tecnici con competenze digitali e informatiche avanzate, da proiettare nel comparto produttivo Ict, in grande espansione a livello sia regionale che nazionale. Promossi dal Ministero dell'Istruzione e del Merito, in collaborazione con la Regione Puglia, e finanziati attraverso Fondi Comunitari Pnrr, i percorsi formano quadri intermedi ad elevata specializzazione tecnico-scientifica a sostegno della competitività delle imprese che hanno bisogno di risorse professionali capaci di orientarsi nello scenario dell'innovazione tecnologica. "I nostri corsi, infatti, sono basati sul modello del Learning by doing, che trasforma

FOCUS

Pid Lab, il nuovo servizio attivato dai Punti Impresa Digitale: uno spazio d'incontro con le varie tecnologie

Pid Lab è il nuovo servizio attivato dai Punti Impresa Digitale - in collaborazione con enti di ricerca, poli tecnologici, università locali - per offrire alle imprese uno spazio dove toccare con mano le tecnologie, sperimentarle, simulare applicazioni operative. Un vero e proprio visit center dove le imprese hanno la possibilità di testare le tecnologie prima di acquisirle, per ottenere informazioni più specifiche ed effettuare, eventualmente, un investimento o un'adozione consapevole. In linea con ciò che l'Unione europea definisce test before invest. Le Camere di Commercio sono dunque sempre di più punti di innovazione qualificati, e i Pid integrano i servizi di formazione e assistenza già offerti alle micro, piccole e medie impre-

se, con i Pid Lab, demo-center dove le imprese possono fare esperienza di tecnologia. Nei Pid Lab è possibile testare le principali tecnologie 4.0, come



La presentazione di Grani Digitali

blockchain, manifattura additiva, intelligenza artificiale, navigazione immersiva interattiva, internet delle cose e delle macchine, stampa 3D, realtà vir-

tuale, tecnologie per la doppia transizione: digitale e green. Oltre a sperimentare le tecnologie, le imprese riceveranno assistenza one-to-one e assessment, per valutare il proprio livello di maturità digitale. Sarà possibile inoltre essere supportati nello scouting di finanziamenti e nel trasferimento tecnologico. Con i Pid Lab i Punti Impresa Digitale delle Camere di commercio passano da una formazione teorica a una esperienziale, nell'ottica di offrire un accompagnamento sempre più evoluto e customizzato alla transizione digitale delle Pmi. I destinatari dei servizi dei Pid Lab, inoltre, non sono esclusivamente le imprese, ma anche studenti, ricercatori universitari, PA, liberi professionisti, impiegati e personale tecnico d'azienda, enti di formazione, associazioni di categoria, aspiranti imprenditori. I Pid Lab sono distribuiti su tutto il territorio italiano e saranno progressivamente attivati su altre province nel corso dei prossimi mesi.

subito le conoscenze acquisite in competenze professionali grazie all'esperienza on the job, in diversi ambiti specifici", dice Della Vista. "L'Academy Apulia Digital è anche Centro di Trasferimento Tecnologico in ambito Industria 4.0, e riveste un ruolo strategico di presidio per la promozione della cultura tecnologica e digitale, riconosciuto come modello di eccellenza nazionale. Infatti, la Fondazione ha avviato negli anni una serie di partnership istituzionali con enti e organismi scientifici e promosso numerose iniziative e progettualità dedicate, in particolare, alle opportunità dell'innovazione digitale per le imprese e alla sensibilizzazione sul gap gender in ambito steam e ics", conclude.

Il Presidente di **Confindustria Puglia**, dottor **Sergio Fontana**

“Fitto in Europa? Fatto positivo per il Paese, ma temo per il cambio in corsa interno”

“Fitto in Europa? Fatto positivo per il Paese, ma temo per il cambio in corsa interno”: lo dice in questa intervista al nostro giornale il Presidente di **Confindustria Puglia** dottor **Sergio Fontana** che di recente ha partecipato a Roma all'Assemblea Nazionale di Confindustria con Giorgia Meloni ospite di onore.

Presidente Fontana, come valuta la nomina europea del ministro Raffaele Fitto al Pnrr?

“Senza dubbio in modo molto favorevole. La vedo bene da uomo del sud, da imprenditore, da Presidente di Confindustria e naturalmente da italiano, perchè questa designazione conferisce lustro e prestigio al Paese. Del resto, non è la prima volta che gli italiani raggiungono vette europee così prestigiose e penso a Draghi o Tajani e Sassoli”.

Di che cosa abbiamo bisogno a livello europeo?

“Di persone competenti, che sappiano leggere le carte, che conoscano alla perfezione la non facile burocrazia europea e Fitto è persona autorevole e capace, sa come affrontare queste questioni. La sua nomina ci fa comprendere che le problematiche europee sembrano lontane, ma in realtà sono vicine, ci appartengono oggi più che mai, non solo per il Pnrr che pur è fondamentale. Abbiamo bisogno di una politica energetica comune, fiscale, militare, imprenditoriale se vogliamo resistere a livello europeo ad altre economie forti e strutturate”.

Fitto ci inorgoglisce come Italiani...

“Indubbiamente, mettendo da parte l'aspetto partitico, la sua nomina non è un fatto di destra o sinistra e invece va salutata con favore da tutti,

perchè egli rappresenta l'Italia e dobbiamo dire che oggi, ma vale dai tempi di Draghi, siamo considerati un Paese autorevole con un suo prestigio a livello internazionale e appunto Fitto lo dimostra”.

Vede dei rischi interni?

“Fitto come ministro, sia pur senza portafoglio, era il più importante del governo perchè gestiva il Pnrr e tante risorse decisive. E lo faceva ottimamente, con rigore, competenza ed impegno e i risultati li abbiamo visti, sono evidenti. Come sostenevo prima, egli è in grado di capire le carte e i documenti europei come faceva Gentiloni e lo stesso Tajani o Draghi. Dunque, a livello interno, questa è una perdita non da poco”.

Che fare?

“Abbiamo bisogno di continuità perchè la scadenza degli impegni del Pnrr è dietro l'angolo. Non possiamo permetterci soste o battute a vuoto. Lo dico da italiano e soprattutto da imprenditore. Ritengo che proprio da un punto di vista squisitamente tecnico, sarà problematico sostituirlo perchè uno nuovo deve impraticarsi ed entrare in meccanismi complessi che Fitto aveva fatto suoi. E' come se avessimo fatto scendere il macchinista da un treno lanciato a tutta velocità facendo un cambio in corsa. La vedo dura”.

Un identikit del nuovo...

“Ovvio che nomi non ne faccio e non sono in grado di farne. Sicuramente deve essere una persona competente e capace, che conosca la materia e sia allo stesso tempo politico e tecnico. Né un politico puro, né un tecnico a tutto tondo, ma una via di mezzo”.

Un imprenditore?

“No, sono contrario. L'imprenditore per forza di cose deve badare alla sua impresa e non avrebbe tutto il tempo necessario. Fare quello che faceva Fitto richiede una concentrazione ed un impegno a 360 gradi cosa che un imprenditore non può dare”.

Draghi?

“Il migliore del mondo. Ma dopo aver fatto il primo ministro sarebbe una diminutio e non accetterebbe mai. Penso al bene del Paese e che si scelga subito una persona di spessore e competente, il tempo è poco”.

Lei è stato alla Assemblea Nazionale di Confindustria con la Meloni, che idea si è fatto?

“La mia non è naturalmente una valutazione politica o partitica sia ben chiaro. Umamente affabile, ha parlato bene a braccio e si vede che ha carattere e capacità. Oggi, anche per la stabilità e le capacità di un ministro sobrio e di valore come Tajani, ma lo stesso valeva per Draghi, l'Italia ha prestigio, conta a livello internazionale. Siamo la quarta nazione esportatrice, abbiamo realizzato brillantemente qui, in Puglia, il G7 e la designazione italiana e pugliese è segno di stima. Insomma, siamo diventati un Paese autorevole e credibile, all'altezza delle nostre tradizioni. Lo dico fieramente senza alcun tifo politico, da italiano e imprenditore”.

Bruno Volpe



Neutralità tecnologica, punto chiave per rilanciare l'automotive

Competitività europea. Nel Rapporto Draghi una complessa ricetta per la tenuta futura dei costruttori continentali e un forte richiamo alle soluzioni economicamente sostenibili

Mario Cianflone

Marzo 2022, conferenza stampa internazionale ultra-esclusiva di un costruttore giapponese che informa i media, in via confidenziale, su strategie e prodotti futuri. Inevitabilmente si parla di elettrico, di transizione, di ibrido e di e-fuel. ma anche di idrogeno visto che siamo a ridosso della storica, discussa e discutibile, decisione del parlamento europeo di mettere al bando le termiche. Il presidente della casa automobilistica fa una confidenza: «Tutte le volte che siamo andati in commissione Ue a chiedere neutralità e pluralità tecnologica per ridurre le emissioni climateranti, non ci stavano a sentire, come se parlassimo ai muri. Avevamo già deciso: l'auto sostenibile del futuro doveva essere una sola: elettrica a batteria (Bev, battery

scarico». La neutralità tecnologica, quella vera e non di facciata, torna dunque al centro del dibattito revisionista sull'auto europea e sul bando al 2035 per i motori termici, che mette fuori gioco soluzioni diverse dal Bev, come l'ibrido di nuova generazione.

Il motivo, anzi i motivi sempre più evidenti, che numeri alla mano, l'auto elettrica a batteria non ha conquistato il portafoglio dei consumatori europei. E forse neppure il cuore. Vendite in picchiata con un solo attore in pole position, Tesla, i leader tedeschi in affanno (con modelli che non sfondano e/o sono in ritardo), costi troppo alti (la favola dei 100 dollari/kWh per le batterie è rimasta tale) e, poi, un aspetto non da poco: si sono aperte le porte ai costruttori cinesi, abili, in possesso di tecnologie più avanzate e che hanno messo al centro delle loro strategie la qualità del prodotto (anche ibrido e non) con i margini elevati grazie a vantaggi statali o il valore del titolo. Giocano una partita diversa, e rischiano di vincerla.

Il rapporto Draghi è una (forse tardiva) sirena d'allarme ed è paese che i tempi sono stretti per rimettere l'auto europea in carreggiata prima che faccia la fine di Nokia quando arrivò la rivoluzione smartphone di iPhone e di Android.

Ed è proprio sulla tecnologia che il Rapporto Draghi pone l'accento. L'automobile non è uno smartphone, ma in certi punti ci assomiglia, non guida da sola nonostante lo storytelling sui robotaxi. Ma è digitale e piena di sistemi Adas per la sicurezza.

Anzi, è diventata un Software defined vehicle, una macchina la cui funzione sono stabilite (e modificate) da algoritmi e programmi. Ed è questa la frontiera dello sviluppo tecnico e dove si gioca gran parte del secondo tempo della partita con le case cinesi che già ora hanno appreso quanto il paradigma Sdv, software defined vehicle permette loro di creare vetture migliori e in grado di rispondere alle esigenze dei consumatori, localizzando funzionalità e prestazioni a seconda delle necessità di ciascun mercato. E in questa evoluzione l'intelligenza artificiale, al di là che del powertrain, gioca un ruolo chiave nel rilancio difficile dell'industria automobilistica europea. Che dopo aver affrontato una pandemia, il chip shortage e la transizione energetica, ora è davanti al passaggio epocale e disruptive tra meccanica e microchip.

La sfida, evidenziata nel rapporto, che in molti punti ricorda la lettera alla Ue mandata da Luca de Meo in qualità di presidente Acea, è dunque tecnologica: circa 350 gradi di meteo nudo e storici debolezze dei paesi dell'unione nel comparto del software e dei semiconduttori, dove i cinesi sono i nuovi maestri e grazie all'estro dei designer europei reclutati a man bassa sono in grado di vestire le loro auto come marketing command e in questo campo entra la creazione di aree territoriali europee (Net-Zero Acceleration Valley) per stimolare l'innovazione nell'ecosistema automotive.

Tuttavia, secondo del Viscovo «invocare la neutralità tecnologica è un nonsenso. La norma è già neutra: zero emissioni allo scarico. Non indica come, con quale tecnologia. Chi grida alla neutralità tecnologica lo fa perché non ha il coraggio di contestare l'obiettivo, ossia zero emissioni allo

L'analisi del Rapporto

APPROCCIO PRAGMATICO

Revisione del piano Fit for 55
Approccio neutrale, proposte compatibili con il mercato e informazioni precise su cosa accadrà in futuro a partire dai nuovi standard richiesti nel 2025. Una delle proposte più importanti del piano Draghi è quella legata all'approccio tecnologico neutrale nella revisione del piano Fit for 55. Data la rapida evoluzione del settore automobilistico e della legislazione correlata, è importante garantire la trasparenza dei programmi politici, incluso il calendario delle prossime proposte legislative e

consultazioni. La revisione dovrebbe anche contenere una valutazione di impatto aggiornata, degli obiettivi di riduzione delle emissioni a lungo termine dell'Ue, e della situazione reale. Si prevede che i veicoli in circolazione in Europa nel 2040 vedranno circa il 45% di auto termiche e ibride. Importante fare chiarezza sulla metodologia per i carburanti alternativi, ancora mancante, e su nuovi parametri di analisi. Entro il 2025, infatti, la Commissione presenterà una metodologia per la valutazione del ciclo di vita delle emissioni di gas serra per i veicoli leggeri.

SOFTWARE E GUIDA AUTONOMA

Progetti comuni
Tra le proposte Draghi spiccano i progetti europei comuni nelle aree innovative: sviluppo software e tecnologia legate alla guida autonoma. I progetti di comune interesse europeo (IPCEI) sono uno strumento di aiuti di Stato, incentrato su attività di ricerca, sviluppo e innovazione (RD&I) transfrontaliere ambiziose e sulle prime attività di distribuzione industriale (FID). Gli Stati membri mettono in comune le risorse in settori strategici e tecnologie di comune interesse europeo, in cui il

mercato da solo non fornisce risultati efficienti e molto spesso non risulta economicamente sostenibile nelle fasi iniziali. L'UE potrebbe prendere in considerazione il supporto degli IPCEI nel settore automobilistico, in cui scala, standardizzazione e collaborazione faranno la differenza. Tre possibili esempi sono: veicoli definiti dal software e soluzioni di guida autonoma; uno sviluppo condiviso sulle tecnologie di mobilità elettrica, dove la cooperazione può consentire riduzioni dei costi ed economie di scala.



Made in Germany. In alto la linea di produzione del SUV elettrico Q6 e-tron nel rinnovato stabilimento Audi (gruppo Vag) di Ingolstadt che opera in carbon neutrality

Proposte e tempistiche per il recupero della competitività dell'industria automobilistica europea

I dieci punti del piano

1 Assicurare al sistema europeo costi di trasformazione che siano competitivi, a cominciare da quelli relativi alle fonti di energia e a quelli riguardanti l'automazione del lavoro. (breve-medio termine)

2 Sviluppare un piano di azione industriale dell'Unione

Europea per il settore dell'automotive, aumentando il coordinamento sia verticale che orizzontale nell'intera catena del valore. (breve-medio termine)

3 Assicurare nella regolazione del settore coerenza, prevedibilità e una scansione temporale appropriata, nonché una altrettanto appropriata possibilità di consultazione della imminente nuova regolazione. Adottare un

approccio tecnologico neutrale nella revisione del pacchetto normativo Fit for 55. (breve-medio termine)

4 Incoraggiare forme di standardizzazione. (breve termine)

5 Mettere a punto un sistema di Net Zero acceleration Valleys (rete di insediamenti per l'accelerazione

zero) dedicato all'ecosistema dell'automotive. (medio termine).

6 Supportare lo sviluppo di infrastrutture dedicate alla ricarica delle batterie elettriche e al rifornimento (medio termine).

7 Assicurarsi che sia messa in opera una coerente politica digitale per il settore dell'automotive, comprensiva di un ecosistema

Frena la domanda, le case corrono ai ripari

Il mercato

In Europa le vendite di Ev non riescono a decollare In Cina +30% a fine 2024

Alberto Annicchiarico

La frenata della domanda di auto elettriche è un problema soprattutto europeo. Nella prima metà del 2024 sono stati venduti a livello globale poco meno di sette milioni di veicoli, con una crescita del 20%. Il punto è che solo in Cina, secondo Rho Motion, ne sono stati venduti 4,1 milioni (+30%). Nell'area Ue-Efta-Regno Unito appena 1,5 milioni (+1%). Negli Stati Uniti e Canada 0,8 milioni (ma +10%). Nel resto del mondo 0,6 milioni (+26%). Da inizio d'anno le vendite di auto a batteria e ibride plug-in in Europa segnano -4% e a fine 2024 non si andrà oltre un pareggio con il 2023, a 3,1 milioni. Cina: 10,5 milioni e +30%. Questi numeri, insieme a stime di nuove immatricolazioni Bev entro fine decennio abbattute al 30-40% del totale contro il precedente 50%,

avranno effetti significativi sulle strategie di pagare sanzioni astronomiche, oppure continuare a produrre e vendere con margini negativi. Da qui la necessità di intraprendere iniziative radicali per tagliare i costi, una strategia apparentemente inevitabile per sopravvivere a questo scenario di transizione obbligata».

Nelle ultime settimane, non soltanto in Europa, è stata avviata una profonda revisione degli obiettivi. Gruppo Vw, che sta aprendo una stagione di licenziamenti per la prima volta nella sua storia, pur mantenendo un target del 70% delle vendite di Ev in Europa entro il 2030, ha più volte segnalato che potrà cambiare in base alle condizioni del mercato.

«Il vero problema - commenta Gianluca Di Loreto, partner di Bain & Company - non è cosa produrre, ma a quale costo. Non basta avere una piattaforma flessibile se i costi di produzione dei veicoli elettrici restano non competitivi rispetto ai concorrenti globali. Le vendite rischiano comunque di non decollare, a causa dei prezzi, aggravando la situazione».

Tutto questo mentre Bruxelles sta giocando la partita dei dazi per mettere un freno alla temuta invasione cinese. «Le case -

aggiunge Di Loreto - devono accettare di pagare sanzioni astronomiche, oppure continuare a produrre e vendere con margini negativi. Da qui la necessità di intraprendere iniziative radicali per tagliare i costi, una strategia apparentemente inevitabile per sopravvivere a questo scenario di transizione obbligata».

Nelle ultime settimane, non soltanto in Europa, è stata avviata una profonda revisione degli obiettivi. Gruppo Vw, che sta aprendo una stagione di licenziamenti per la prima volta nella sua storia, pur mantenendo un target del 70% delle vendite di Ev in Europa entro il 2030, ha più volte segnalato che potrà cambiare in base alle condizioni del mercato.

«Il vero problema - commenta Gianluca Di Loreto, partner di Bain & Company - non è cosa produrre, ma a quale costo. Non basta avere una piattaforma flessibile se i costi di produzione dei veicoli elettrici restano non competitivi rispetto ai concorrenti globali. Le vendite rischiano comunque di non decollare, a causa dei prezzi, aggravando la situazione».

Tutto questo mentre Bruxelles sta giocando la partita dei dazi per mettere un freno alla temuta invasione cinese. «Le case -

Stellantis non ha modificato gli obiettivi generali del piano Dare Forward 2030, ma ha sospeso la produzione della Fiat 500e ed ha rinviato la realizzazione delle gigafactory per batterie a Termoli in Germania. Renault nel 2022 aveva previsto che tutte le vendite del marchio principale sarebbero state full electric entro il 2030, ma qualche mese fa ha virato su una strategia duale con Ev e vetture a combustione per i prossimi 10 anni, quindi oltre il 2030.

A febbraio, Mercedes ha dichiarato che le vendite di Ev, inclusi gli ibridi, rappresenteranno fino al 50% del totale entro il 2030, cinque anni più tardi rispetto a quanto previsto nel 2021. Ed ha assicurato che la tecnologia dei motori a combustione interna del gruppo sarà aggiornata ancora a lungo. Bmw, invece, ha scelto una strategia flessibile, ibridi e combustione interna, in attesa della transizione verso l'elettrica di nuova generazione (Neue Klasse).

Anche la svedese (di proprietà cinese) Volvo ha abbandonato il suo obiettivo di diventare completamente elettrica entro il 2030, puntando con un maggiore mix con i modelli ibridi.

Chi ha più investito nelle piattaforme multi-energy può virare sulle ibride ma resta il problema dei costi

Componentisti e filiera, focus su innovazione

L'indotto

Tre i motori dello sviluppo: competenze, software e supply chain integrata

Filomena Greco

Sulla partita dell'auto, l'industria europea si gioca molte carte, alla luce della rilevanza economica del settore - 13,8 milioni di occupati e una quota pari all'8% del valore aggiunto manifatturiero - e della forte integrazione, in ottica di filiera, tra produttori di autoveicoli e imprese della componentistica. Nel capitolo dedicato al settore, il Dossier Draghi evidenzia un dato importante: «Circa il 22% del valore aggiunto della produzione di automobili "di fabbricazione francese" si basa su input generati in altri Stati membri dell'Ue, mentre in Germania questa cifra rappresenta il 14%». Percentuali che guardano dritto ai produttori italiani di componenti auto e che rappresentano un «buon esempio» dei vantaggi derivanti dal mercato unico dell'Ue, grazie alla «presenza

di catene di fornitura europee altamente integrate». La filiera automobilistica in Europa soffre di gap competitivi, sia in termini di costi che di tecnologia. Il punto chiave del rapporto è individuare i driver di sviluppo per le imprese della filiera, da un lato, e dall'altro trovare la formula capace di ridare competitività e proteggere gli asset industriali del vecchio continente. La cornice che il dossier disegna, però, è chiara: la transizione dai veicoli a motore, diesel o benzina, ai veicoli elettrici, ha implicazioni di vasta portata per la rete di fornitori di componenti auto, anzitutto per la maggiore "semplicità" dei sistemi di propulsione elettrici che spinge gli stessi fornitori a competere con gli stessi Oem, poi per il netto vantaggio competitivo dell'industria cinese. Il dossier evidenzia il trend di internalizzazione delle lavorazioni innescato anche dalla necessità, per i car maker, «di mantenere i livelli occupazionali, alla luce della riduzione di addetti impiegati nelle lavorazioni tradizionali». A questo si aggiunga la variabile cinese e la transizione, non solo elettrica, ma anche digitale, che sta

trasformando l'automobile. Tanto che - come già preannunciato da Clepa, l'Associazione delle industrie automotive europee - l'Europa potrebbe diventare importatore netto di componenti auto, per la prima volta in assoluto, nel 2024. «Le industrie dell'automotive devono diventare soggetti globali e avere nell'innovazione un principio guida» dice Roberto Vavassori, presidente di Anfia, sigla di riferimento per le imprese della filiera auto italiana. Innovazione continua, dunque, su materiali e software. E se nel breve periodo pesa e peserà lo svantaggio competitivo sulle tecnologie legate alla trazione elettrica, nel medio,

evidenzia Vavassori, «sarà fondamentale la ricerca e lo sviluppo nella chimica, torneranno importanti gli atomi e le particelle, non solo i bit».

Tre i driver di trasformazione industriale per il comparto tracciati nel dossier. Primo, la transizione verso i veicoli elettrici che implica di per sé un cambiamento di vasta portata nella tecnologia e nei processi di produzione con un imponente «riorientamento del settore» che passa attraverso la riqualificazione di lavoratori e reti di fornitori. Secondo, lo spostamento di valore aggiunto dall'hardware dell'autoveicolo al software. «Le stime suggeriscono che elettronica e software potrebbero rappresentare fino al 50% del valore di un'auto al 2030», grazie allo sviluppo crescente delle tecnologie per i veicoli connessi, dei controlli avanzati per il supporto alla guida e dei veicoli autonomi. Terzo driver, l'integrazione della catena del valore dell'automotive con quella della mobilità, con l'emergere di nuovi modelli di business come l'auto condivisa e nuovi sistemi di finanziamento e servizi energetici.



L'obiettivo del Rapporto Draghi è il mantenimento dei livelli occupazionali europei nel settore

RIPRODUZIONE RISERVATA

Leonardo, via libera del Governo a BlackRock azionista oltre il 3%

Difesa

Roberto Cingolani: «Felice per l'interesse di BlackRock Riconoscimento importante»

Gianni Dragoni

Leonardo nel mirino di BlackRock. La maggiore società di gestione di patrimoni del mondo, con circa 10 mila miliardi di dollari in gestione, ha ottenuto l'autorizzazione del governo a detenere una partecipazione superiore al 3% del capitale nel gruppo industriale della difesa e aerospazio.

Leonardo ha beneficiato della favorevole congiuntura in Borsa negli ultimi due anni e mezzo, come moltissime aziende internazionali che producono armi, in seguito alla guerra Russia-Ucraina e alla generalizzata corsa al riarmo, in particolare in Europa. Infatti sono le aziende europee che in Borsa hanno avuto i rialzi maggiori.

Ieri il titolo ha ripiegato dello 0,24% a 20,81 euro, mentre dall'inizio dell'anno il valore è cresciuto del 39%, crescita però rallentata negli ultimi mesi. Ai primi di giugno le azioni di Leonardo avevano superato i 24 euro.

Secondo l'agenzia Reuters, un documento inviato ieri al Parlamento dall'ufficio della presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, nell'ambito delle decisioni sul «golden power» detenuto dal governo nelle aziende strategiche, autorizza il fondo di New York a oltrepassare il 3% del capitale della società controllata dal ministero dell'Economia. Il governo ha concesso l'autorizzazione a BlackRock il 18 settembre, ponendo alcune condizioni



non specificate, stando a Reuters.

In base ai dati pubblicati sul sito della Consob l'unico azionista che supera la soglia di visibilità è il ministero dell'Economia, con il 30,2% del capitale.

«Sono felice per l'interesse di BlackRock. È un riconoscimento importante», ha detto a Reuters l'amministratore delegato di Leonardo, Roberto Cingolani.

L'ex ministro dell'Energia del governo Draghi considera l'interesse del grande fondo d'investimento un riconoscimento per il piano industriale del gruppo, con il quale Cingolani punta ad aumentare la presenza nei settori cyber, digitale e spazio. Al momento comunque il cash flow e i profitti di Leonardo arrivano soprattutto dal settore militare.

Secondo la legislazione italiana, l'ufficio del presidente del Consiglio deve approvare con i «poteri speciali» la partecipazione azionaria in qualsiasi società strategica quotata quando supera le soglie del 3%, 5%, 10% e vari altri intervalli fino al 50 per cento.

Al momento non si conosce quale sia la partecipazione di BlackRock nell'ex Finmeccanica. Va precisato

BlackRock nel capitale.

In base ai dati pubblicati sul sito della Consob l'unico azionista che supera la soglia di visibilità è il ministero dell'Economia, da adesso anche BlackRock

che non è in corso una scalata dell'investitore americano, né potrebbe esserci. Perché secondo lo statuto di Leonardo nessun soggetto esterno allo Stato o agli enti pubblici italiani può detenere più del 3 per cento del capitale. Se si oltrepassa questa soglia le azioni oltre il 3% non hanno diritto di voto in assemblea.

Secondo una fonte vicina a Leonardo BlackRock potrebbe superare solo temporaneamente il 3%, in base agli acquisti fatti con le oscillazioni del mercato. Secondo questa fonte il fondo dovrebbe ridurre la partecipazione in breve tempo entro il 3 per cento.

BlackRock è presente anche nelle due maggiori banche italiane, possiede il 7% di Unicredit e il 5% di Intesa Sanpaolo.

La notizia fa seguito alle indiscrezioni di qualche colloquio tra l'a.d. di Sace, Alessandra Ricci, e Larry Fink, a.d. di BlackRock, senza informare né Palazzo Chigi né il Mef. In quel caso si riteneva che il dialogo riguardasse la gestione di un portafoglio del valore di tre miliardi di euro. Poi è spuntato l'interesse per Leonardo.

Concordato, più tempo anche con l'istanza di liquidazione

Crisi di impresa

Il termine di 60 giorni superabile per difficoltà nel predisporre il piano

Proroga ammessa purché il debitore non abbia perso tempo durante la prima fase

Fabio Cesare

Il decreto correttivo ter del Codice della crisi interviene anche sulla struttura della domanda prenotativa disciplinata dall'articolo 44 del Codice della crisi. Il termine per il deposito dello strumento era originariamente fissato in un lasso temporale compreso fra 30 e 60 giorni, prorogabile una sola volta e in assenza di istanza di liquidazione giudiziale. Tale lasso temporale è subito apparso troppo esiguo per consentire al debitore di predisporre una seria proposta definitiva e ciò sia per l'incrementata difficoltà tecnica degli strumenti di regolazione della crisi, sia per l'impossibilità di differire il termine in presenza di istanze di terzi.

Il Correttivo interviene sull'istituto, consentendo la proroga ogni volta che vi siano giustificati motivi comprovati dalla predisposizione del progetto di regolazione della crisi, dunque anche in presenza di istanze di liquidazione giudiziale e purché il debitore non abbia perso tempo durante la prima fase e siano intervenute difficoltà dimostrabili nella predisposizione del piano.

Termine differito

Inoltre, il debitore viene ulteriormente facilitato dalla decorrenza del termine fissato non più dal deposito del ricorso in bianco ma dalla pubblicazione nel Registro delle imprese, che deve essere richiesta entro il giorno successivo dalla cancelleria ma può avvenire anche dopo qualche giorno, permettendo al debitore di rosicchiare un po' di tempo prezioso.

Poteri del commissario

L'istituto attribuisce poi al commissario giudiziale il potere di consultare e acquisire l'elenco dei clienti e l'elenco dei fornitori contenuti nelle trasmissioni telematiche previste dal decreto legislativo 127 del 5 agosto 2015, ovvero l'elenco dei flussi delle fatturazioni elettroniche presso l'agenzia delle Entrate, in funzione di un controllo più immediato dei pagamenti del debitore in pendenza del ricorso in bianco, come disposto dal-

l'articolo 49, comma 3, lettera f), n 3 del Codice della crisi.

Viene poi chiarito che la domanda in bianco può atterrare non solo su un concordato pieno, ma anche con un accordo di ristrutturazione dei debiti o con un piano di ristrutturazione soggetto a omologazione (il Pro).

In coerenza con i possibili plurimi esiti di questa fase, gli effetti dello spossessamento attenuato sono ora disciplinati direttamente dall'articolo 44, comma 1 bis, e non dall'articolo 46 del Codice. Quest'ultima disposizione si riferiva al solo concordato e non a tutte le possibili opzioni regolatorie della crisi: alla data del deposito della domanda (forse più correttamente ora, dalla pubblicazione nel registro delle imprese di essa) e sino alla scadenza del termine sono sospesi gli obblighi di ricapitalizzazione.

Inoltre, non opera la causa di scioglimento della società per riduzione o perdita del capitale; tuttavia, per il periodo anteriore al deposito della domanda trova applicazione il disposto dell'articolo 2486 del Codice civile, ovvero sia la responsabilità dell'amministrazione per l'adozione di adeguati assetti necessari anche per la tempestiva emersione della crisi.

Atti urgenti inefficaci

Sono poi inefficaci gli atti urgenti di straordinaria amministrazione se non autorizzati dal collegio: senza il tribunale, gli atti comportano la revoca del termine. Con il ricorso, a decorrere dalla pubblicazione nel registro delle imprese della domanda, è possibile richiedere le misure protettive e cautelari secondo le disposizioni degli articoli 54 e seguenti del Codice della crisi.

CON IL QUOTIDIANO



IL FOCUS DI NORME E TRIBUTI IN EDICOLA GIOVEDÌ 26

Tutte le novità del Correttivo in materia di crisi d'impresa e le nuove regole sui crediti fiscali

Comunità energetiche a forma libera ma con divieto di distribuire utili

Rinnovabili

Spa e Srl sono precluse
Via libera ad associazioni
e società cooperative

La qualifica di impresa
sociale consente di detassare
gli utili reinvestiti

Ilaria Ioannone

Comunità energetiche rinnovabili (Cer): quale forma giuridica scegliere? Un interrogativo che deve muovere anzitutto dalla legislazione nazionale. L'articolo 31 del Dlgs 199/2021, nel tracciare i tratti distintivi di una Cer nulla prescrive in merito alla forma giuridica da adottare. La norma, infatti, richiede solo che si tratti di un «soggetto giuridico di diritto privato» contraddistinto da assenza di scopo di lucro, carattere aperto e volontario, apporto di benefici ambientali e sociali. Tale formulazione, quindi, consente di lasciare a chi intende costituire una Cer la scelta sulla forma più confacente alle proprie esigenze tenendo conto di alcuni aspetti tra cui la dimensione dell'impianto o dei soggetti da coinvolgere. Una possibilità che però non deve mai perdere di vista i tratti distintivi che contraddistinguono una Cer. È inevitabile, quindi, che la forma societaria risulti incompatibile con quella di una comunità energetica.

Divieto di distribuire utili

La Cer è tenuta a fornire benefici ambientali, economici o sociali e non ad essere vincolata alla distribuzione di utili ai soci. In tal senso il ricorso alle forme giuridiche della Spa o della Srl, nonché di altre forme societarie (salvo quello della cooperativa) rappresenta una preclusione ai fini del riconoscimento

assumere la qualifica di impresa sociale che consente di fruire di specifici benefici fiscali come la detassazione degli utili (articolo 18, Dlgs 112/2017). Infine, tra le forme organizzative utilizzabili per la costituzione di una Cer, potrebbe essere anche quella della fondazione di partecipazione.

Fondazione di partecipazione

Una soluzione che si presta anch'essa a venire incontro alle specifiche esigenze della Cer, essendo caratterizzata da una pluralità di fondatori o comunque di partecipanti all'iniziativa, dal principio di partecipazione attiva alla gestione dell'ente e formazione progressiva di un patrimonio, rispetto alla sua dotazione iniziale. Pur trattandosi di una forma giuridica meno comune nel panorama delle Cer, le fondazioni di partecipazione possono essere una scelta valida quando è necessario gestire patrimoni significativi destinati alla produzione energetica, garantendo allo stesso tempo la partecipazione attiva della comunità alla gestione della stessa. È evidente, quindi, che la possibilità di istituire Cer in diverse forme giuridiche nonché quella di assumere la qualifica di ente terzo settore - in virtù del riconoscimento tra le attività di interesse generale della produzione e condivisione di energia - accendono ed alimentano il dibattito relativo all'analisi di ciascun modello di comunità energetica, al confronto tra i possibili modelli e ai vantaggi nonché agli eventuali limiti a seconda delle esigenze che si vogliono soddisfare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In sintesi

COMUNITÀ ENERGETICHE

Requisiti Cer

L'ente deve essere di tipo "collettivo": dovrà trattarsi di un ente partecipato, con o senza personalità giuridica, ma con soggettività giuridica
Assenza di scopo di lucro quale scopo principale

Statuto Cer

Obiettivo principale: fornitura di benefici ambientali, economici o sociali a livello di comunità ai soci o membri o alle aree locali in cui opera la comunità
Oggetto sociale: secondo quanto prescritto dalle norme
Diritto di ingresso: per tutti coloro che possiedono i requisiti indicati dalle norme e sono localizzati nel perimetro rilevante
Condizione economiche di ingresso e partecipazione non particolarmente gravose
Mantenimento dei diritti di cliente finale e diritto di recesso in ogni momento
Individuazione di un soggetto delegato responsabile del riparto dell'energia condivisa

TARIFFA INCENTIVANTE

Chi ne beneficia

L'accesso è riservato a impianti (con potenza non superiore a 1MW) inseriti in configurazioni di autoconsumo per la condivisione dell'energia, nell'ambito di (i) comunità energetiche rinnovabili, (ii) sistemi di autoconsumo

collettivo da fonti rinnovabili, (iii) sistemi di autoconsumo individuali di energia rinnovabile a distanza che utilizzano la rete elettrica di distribuzione

Cosa prevede

La tariffa incentivante dura per 20 anni e si compone di una parte fissa e una variabile: la parte fissa varia in funzione della taglia dell'impianto e la parte variabile si lega al prezzo di mercato dell'energia.

CONTRIBUTO IN CONTO CAPITALE PNRR

Chi ne beneficia

L'accesso è riservato a impianti ubicati in Comuni con popolazione inferiore ai 5.000 abitanti. Gli impianti devono entrare in funzione entro 18 mesi dalla richiesta e comunque non oltre il 30 giugno 2026

Cosa prevede

Copre fino al 40% dei costi ammissibili dell'investimento
Rientrano tra le spese ammissibili al fondo, a titolo esemplificativo, quelle finalizzate alla realizzazione di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili, o quelle sostenute per l'acquisto di macchinari, attrezzature e collaudi tecnico-amministrativi, nonché le spese per le consulenze, gli studi di prefattibilità e le altre opere edili necessarie alla realizzazione del progetto.



L'INIZIATIVA
A partire da domani
Il Sole 24 Ore
racconterà in sei
puntate le principali
storie di comunità
energetiche in Italia

come comunità energetica. Discorso diverso, invece, per quanto concerne la forma dell'associazione o della società cooperativa. La prima si dimostra una struttura idonea a garantire il principio della

porta aperta e a perseguire le finalità proprie della Cer. Rappresentando, altresì, una soluzione appetibile con riferimento ai minori costi di costituzione, che possono ben rispondere a specifiche esigenze nel caso di ridotte dimensioni dell'impianto. La seconda forma, quella della società cooperativa, potrebbe invece risultare la forma più "duttile" per la costituzione di una comunità energetica di grandi dimensioni e il cui promotore sia un soggetto pubblico.

L'opzione «cooperativa»

La cooperativa è in grado di garantire una partecipazione attiva e democratica dei soci nel definire le strategie, gli impegni finanziari, la destinazione degli utili, mettendo a disposizione un capitale variabile in grado di soddisfare il principio della porta aperta, attraverso l'ingresso di nuovi soci che, con il loro apporto, contribuiscono al funzionamento. Peraltro, tale forma si presta ad essere quella più rappresentativa del territorio. E a conferma di ciò vi sono gli stessi dati a livello europeo che evidenziano come la forma della cooperativa sia utilizzata molto nei paesi in cui le Cer si sono sviluppate. Senza poi contare la possibilità, riconosciuta dalla riforma del Terzo settore, di