



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Decreto energia
Ravvedimento
degli scontrini:
effetto a catena
sull'imponibile



Deotto
e Lovecchio
— 4 pag. 31

Allarme Agrofarma
Con i vincoli Ue
sui fitofarmaci
a rischio il 70%
di vino e pomodori

Giorgio dell'Orefice
— 4 pag. 36



VALLEVERDE

Le fiscali are rità condivisa

to di stabilità

di un passivo ritorno alle prevegenti regole
tà non riguarda solo le implicazioni sulla
nanova finanziaria ma, più in generale, il
mento della Ue sullo scacchiere mondiale in
2. Quello lanciato dal presidente Mattarella e,
a premier Mario Draghi sull'«Economista», è
eto che la Ue non riesca a raggiungere gli
tico, sulla sicurezza e sulla preservazione
ita gli Stati membri — e la Germania in
zione di un diverso assetto istituzionale,
bilancio rigorose ma ispirate al paradigma
ue, dell'autonomia nella responsabilità,
e finita con il NextGenerationEu e che i
arebbero più tornati sbagliava. In primo
rity in antitesi con la sovranità popolare era
na fuorviante: un'immagine elettorale e
e per il Paese. In secondo luogo perché il
costituzionalismo economico, non sono
à popolare. Essi, al contrario, ne accrescono
one, promuovendo l'equilibrio tra sfera
re politico, ordine economico e ordine
re in agguato del Levitano, svolgendo una
petto al costituzionalismo democratico che
ello interno che sovranazionale.
rappresenta dunque un argine contro le
uralista, baluardo delle nostre libertà
dio della sovranità popolare che richiede
one delle politiche democratiche, a maggior
e monetaria. Le regole di bilancio sono
a economico-costituzionale che, come
qualitativamente diverso rispetto a quello
dinamiche democratiche. Seguendo questa
con la prospettiva dell'ortoliberalismo
ormato correggono alcuni errori del
le e meccanismi di funzionamento.
sione aveva il merito di ricalibrare le regole
un *framework* giuridico in grado di
membri su binari discorsivo-razionali,
indirizzo politico-economico in capo agli
adone però il perimetro entro il modello
recepito nei Trattati. Quella dello scorso
te della Germania, introduce invece alcuni
elle regole, riducendo così la discrezionalità
a avrebbe voluto che tali automatismi
i ma ciò ne snaturerebbe la funzione,
vittime di un'errata concezione
ri.
ò giungere al più presto a un compromesso
Paesi frugali senza però smentire la
di finanza pubblica. Del resto, come
economy, in continuità con
unione monetaria la salvaguarda della
iede necessariamente un approccio
que, relazioni politiche fondate sulla fiducia,
sabilità. La fiducia non può essere sostituita
etri quantitativi senza correre poi il rischio
speculative sui mercati, come già avvenuto.
una grande occasione per l'Italia se,
omico-costituzionale, deciderà di
to delle dinamiche istituzionali interne da
stato sociale e, dall'altro, sull'esigenza di
in grado di ottenere dalla Ue (secondo la
ni conformi al mercato) quelle risorse
iforme strutturali e gli investimenti me
nico e che, proprio a causa dei vincoli
o in grado di sostenere in assenza del
ssa, l'Europa intera, mai come in questo
ship capace di affiancare la Germania nella
a cui l'Italia può senz'altro ambire
assetto istituzionale della Ue secondo il
viva.

Università Uninettuno, Roma

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le infrastrutture intelligenti ci sono, vanno messe in pista

Trasporti

Francesco Grillo e Paola Bonomo

Buona parte degli storici fanno risalire la nascita della
società industriale all'1886, l'anno in cui uno squattrinato
ingegnere tedesco, Karl Benz, depositò il brevetto per il
primo veicolo capace di muoversi senza il supporto dei
cavalli grazie ad un motore a scoppio alimentato con
benzina. In realtà, però, a rendere possibile quella
rivoluzione fu necessaria un'innovazione molto più estesa: fu
necessario, nei decenni successivi, costruire strade, piazze, ponti per
poter ospitare la tecnologia che stava sostituendo le carrozze trainate dai
cavalli. Dopo 150 anni, il senso della rivoluzione è, di nuovo, quello: per
poter trasferirci da un mondo fondato sul motore a combustione interna
a quello fatto di veicoli senza conducente, elettrici o volanti, avremo
bisogno di un enorme investimento infrastrutturale che muterà
radicalmente l'ambiente nel quale viviamo. E di regole per disciplinarne
la circolazione, il paradosso è che, rispetto a 150 anni fa, siamo più veloci
nel concepire prodotti nuovi, ma più lenti nel re-immaginare le
infrastrutture che li potranno ospitare.
Di digitalizzazione delle infrastrutture di trasporto si parla da decenni.
Ed è un'area nella quale l'Italia ha vantaggi competitivi poco conosciuti:
fu, ad esempio, Autostrade per l'Italia a introdurre per prima nel mondo
il Telepass nel 1989. È ancora su un'autostrada italiana (quella del
Brennero) che si stanno sperimentando le innovazioni — gli autotreni che
si muovono in colonna senza conducente — che avvicinerà l'idea del
trasporto su rotaia e quello su gomma. E, tuttavia, è l'imperativo morale
di salvare l'umanità dalle scorie che la
stessa industrializzazione ha
prodotto che sta per scatenare il salto.
La trasformazione delle strade in
piattaforme digitali (parallela a
quella che si è seguita in Tesla per
proiettare computer su quattro
ruote) avviene su tre grandi direttrici
oggetto di una delle plenarie della
grande conferenza delle Dolomiti sul
cambiamento climatico che si terrà a
Trento e a Bolzano dal 5 ottobre.
Innanzitutto, c'è l'idea di dotare le
infrastrutture dei sensori che guidano
i veicoli, e sono stati gli aeroporti i
primi a compiere tale transizione:
tecnicamente gli aerei sono già a guida autonoma. In secondo luogo, le
strade non solo si popolano di nuovi sistemi di ricarica, ma diventano
capaci di accumulare l'energia — statica e dinamica — delle automobili per
restituirgliela attraverso un meccanismo di induzione (soprattutto
quando sono parcheggiate). C'è, poi, un terzo meno impegnativo livello
dove si digitalizza il rapporto tra amministrazione e utente del trasporto:
segnalatica stradale, strisce pedonali diventate digitali; mentre i
parcheggi e gli ingressi in città sono prenotati e il controllo delle
violazioni diventa non più eludibile: tutto enormemente meno costoso e
infinitamente flessibile.
Quello delle infrastrutture intelligenti è però un traguardo che richiede
un ingrediente che abbiamo in quantità inferiore rispetto agli Stati che
all'inizio del secolo scorso trovarono nella propria capacità di pianificare
infrastrutture la propria funzione storica. Oggi manca all'Occidente
proprio questa capacità di riprogettare il proprio ambiente fisico,
paralizzato da mille veti. Come forse è naturale per delle democrazie
mature. Popolare di auto e moto elettriche le strade di una città potrebbe
richiedere corsie speciali, anche solo per evitare l'attraversamento da
parte di pedoni abituati a riconoscere dal rumore l'avvicinamento di un
motore a scoppio. Lo hanno capito in Cina e in India, dove il governo
trova meno resistenze ad apprezzare il sogno delle automobili a guida
autonoma partendo dalle strade.
Quindici anni dopo l'invenzione della prima automobile, la fabbrica
dell'ingegnere Benz (prima di fondersi con la Mercedes) vendeva circa
4 mila automobili. Oggi, quindici anni dopo la prima sperimentazione di
successo — in una competizione finanziata dall'agenzia americana per i
progetti speciali di ricerca (Darpa) — di un'automobile totalmente senza
automobilista, i veicoli a guida totalmente autonoma non sono ancora in
circolazione. Il paradosso è che la società tecnologicamente più evoluta
della storia è meno politicamente pronta all'innovazione di quella che si
preparava ad entrare in un'era che stiamo per abbandonare. Le tecnologie
ci sono; abbiamo bisogno di chi ci riorganizza attorno società intere.

**DAL 5 OTTOBRE,
A TRENTO
E BOLZANO
SI PARLERÀ ANCHE
DI STRADE COME
PIATTAFORME
DIGITALI**

tecnicamente gli aerei sono già a guida autonoma. In secondo luogo, le
strade non solo si popolano di nuovi sistemi di ricarica, ma diventano
capaci di accumulare l'energia — statica e dinamica — delle automobili per
restituirgliela attraverso un meccanismo di induzione (soprattutto
quando sono parcheggiate). C'è, poi, un terzo meno impegnativo livello
dove si digitalizza il rapporto tra amministrazione e utente del trasporto:
segnalatica stradale, strisce pedonali diventate digitali; mentre i
parcheggi e gli ingressi in città sono prenotati e il controllo delle
violazioni diventa non più eludibile: tutto enormemente meno costoso e
infinitamente flessibile.
Quello delle infrastrutture intelligenti è però un traguardo che richiede
un ingrediente che abbiamo in quantità inferiore rispetto agli Stati che
all'inizio del secolo scorso trovarono nella propria capacità di pianificare
infrastrutture la propria funzione storica. Oggi manca all'Occidente
proprio questa capacità di riprogettare il proprio ambiente fisico,
paralizzato da mille veti. Come forse è naturale per delle democrazie
mature. Popolare di auto e moto elettriche le strade di una città potrebbe
richiedere corsie speciali, anche solo per evitare l'attraversamento da
parte di pedoni abituati a riconoscere dal rumore l'avvicinamento di un
motore a scoppio. Lo hanno capito in Cina e in India, dove il governo
trova meno resistenze ad apprezzare il sogno delle automobili a guida
autonoma partendo dalle strade.
Quindici anni dopo l'invenzione della prima automobile, la fabbrica
dell'ingegnere Benz (prima di fondersi con la Mercedes) vendeva circa
4 mila automobili. Oggi, quindici anni dopo la prima sperimentazione di
successo — in una competizione finanziata dall'agenzia americana per i
progetti speciali di ricerca (Darpa) — di un'automobile totalmente senza
automobilista, i veicoli a guida totalmente autonoma non sono ancora in
circolazione. Il paradosso è che la società tecnologicamente più evoluta
della storia è meno politicamente pronta all'innovazione di quella che si
preparava ad entrare in un'era che stiamo per abbandonare. Le tecnologie
ci sono; abbiamo bisogno di chi ci riorganizza attorno società intere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le guerre dell'è mettono sotto s la tenuta dell'E

Il libro

Andrea Greco e Giuseppe Odde

I gas naturale che ci è arrivato fin da
Siberia, attraverso i metanodotti di
largo l'Europa, è il combustibile mo
Valle padana, di cui l'Italia ha potuto
decisione dei governi dell'Unione
Russia a seguito della guerra in Uci
e ne apre una nuova dalle prospettive anco
I Paesi della Ue, che prima del conflitto imp
Norvegia ed extraeuropei quali Algeria, Az
Per contro la Russia s'è girata a Oriente per
Cina e in India una quota degli idrocarburi
e nello stesso tempo è stata più attiva sul m
il nostro Paese), dove ha beneficiato dell'aumen
scoppio delle ostilità, compensando così i
vendite al continente europeo.
Anche l'Italia ha abbattuto la dipendenza d
arrivano nel nostro Paese attraverso il met
da 32 miliardi di metri cubi a 2 miliardi nel
(ultimo dato disponibile) e dovrebbero azz
galleggianti di rigassificazione destinati a
fabbisogno potranno lavorare a pieno regi
Ma quanto è affidabile il nuovo sistema di
i vantaggi avranno i consumatori europei
costi dovranno affrontarli? E quali effetti g
dal vicino di casa ingombrante? Per rispo
abbiamo collocato le vicende scaturite da
relazioni storiche in campo energetico tra
consumatori di idrocarburi: le cui origini, p
risalgono ai primi anni sessanta del Novec
Il nostro racconto comincia dal primo acco
siberiano, sottoscritto alla fine del 1969, e r
rapporti fra Italia, Germania e Russia: dall
Sovietica all'elezione di Putin alla presiden
dalla rivoluzione di Maidan allo scontro fra
transito del gas; dalle manipolazioni di me
per far salire i prezzi del gas in Europa alla
Italia per riempire gli stoccaggi nell'estate;
il continente dalle forniture russe all'atten
condotta transatlantica fra Russia e German
controllo delle riserve metanifere del Medi
scontro con la Cina per il controllo delle ris
È un racconto che s'intreccia con le atrocit
proponiamo in assoluta libertà di pensiero
isolare i fatti e i dati dalla propaganda e dal
come ammonisce con la saggezza dei suoi
pensatore francese Edgar Morin, studiato
«odiare la Russia» e «ammirare incondiz
ucraino e occultare ogni contesto». La
nostra speranza è che si arrivi quanto p
fermare il massacro del popolo ucraino, se
scontro nucleare. E che gli interessi europ
eurasiatico, dove abbiamo intrecciato prof
siano tra le vittime collaterali del conflitto.

IL VOLUME



ANDREA GRECO
«L'ARMA DEL G
DELLE GUERRE
FELTRINELLE, P
il saggio-inchie
dal 3 ottobre. L
premissa del v



MS Swaminathan — lo scienziato
indiano che sei decenni fa diede il via
alla Green revolution, strappando alla
morte e alla malnutrizione un numero

trafsc
poten
morte
nel su