

I deputati siciliani non pagano le tasse

Ben 77 dei 90 parlamentari dell'isola indebitati con il fisco anche per centinaia di migliaia di euro. Non sono da meno i presidenti della Regione, da quello in carica ai predecessori. E invece di saldare, minacciano di licenziare l'esattore

AI MARGINI DELLA UE

FINE DEI SOGNI RENZI È TORNATO CENERENTOLE

di MAURIZIO BELPIETRO



■ Alla fine si torna sempre lì, al Bomba. Cioè al soprannome che i compagni di liceo e università affibbiarono al futuro presidente del Consiglio. Negli anni di studio Matteo Renzi era infatti noto per sparare un po' troppo grosse e adesso che ricopre il ruolo di capo di governo le cose non appaiono cambiate. Per rendersene conto basta sfogliare le pagine dei giornali di ieri e confrontarle con quelle di un mese fa. Sabato mattina la maggior parte dei quotidiani dava notizia dell'esclusione dell'Italia dal vertice di Berlino in cui mercoledì prossimo Angela Merkel, Francois Hollande e Jean Claude Juncker discuteranno di agenda digitale con il gotha dell'industria europea. Il nostro premier non è stato invitato e ciò ha scatenato la sua ira, al punto da indurlo a rilasciare dichiarazioni stizzite in cui si collegava l'esclusione alle critiche mosse a Bratislava il 16 settembre. La notizia della mancata convocazione, per altro, si è avuta proprio nel giorno in cui l'Istat ha comunicato che il Pil del 2015 era in realtà più basso di quanto stimato: + 0,7 invece di più 0,8. Indice che, aggiungendosi allo sgambetto europeo, ha reso il quadro generale della situazione italiana ancor più deprimente.

Ora voltiamo pagina e dai giornali di ieri andiamo a quelli del 23 agosto, cioè il giorno dopo il vertice con Angela Merkel e Francois Hollande sulla portaerei Garibaldi, al largo di Ventotene. Le cronache riferiscono di un premier raggianti, talmente contento da fare spallucce a chi gli chiedeva un'opinione sulla Brexit. «L'Europa non è finita con l'uscita della Gran Bretagna». Sott'inteso: ci siamo noi, che insieme con Francia e Germania tiriamo la volata. Messaggio subliminale, ma neanche tanto: abbiamo preso il posto della Perfida Albione. Concetto per altro anticipato il giorno prima alla Versiliana, durante un'intervista pubblica con Paolo Del Debbio. «Vi ricordate l'immagine di Sarkozy e Merkel che sorridono quando era presidente Berlusconi? Ecco, oggi la situazione è cambiata, l'Italia è nel gruppo di testa, l'Italia sta tra i Paesi che decidono».

Gruppo di testa? Guida dell'Europa? Sono bastate tre settimane per rendersi conto di ciò che risultava evidente a chiunque volesse andare oltre le dichiarazioni trionfalistiche del capo di governo. L'Italia non è affatto nel gruppo di testa ma in quello di coda. Del resto quella della volata che stacca il gruppo dei ciclisti è un'immagine che piace molto al premier, visto che la usa spesso a sostegno della tesi che con lui al comando si vince la corsa. Nel settembre di un anno fa ad esempio dichiarò: «Voglio che l'Italia torni alla guida dell'Europa, punto di riferimento dell'economia europea e mondiale. I dati sul lavoro e sulla crescita dimostrano che non siamo maglia rosa e non cresciamo più di tutti ma siamo tornati nel gruppo dei Paesi di testa della Ue grazie alle riforme che abbiamo fatto e stiamo facendo». Le entusiastiche annunciazioni erano conseguenza di un presunto accordo per la redistribuzione dei migranti, che Renzi sosteneva di aver strappato battendo i pugni sul tavolo proprio con Merkel, Hollande e Juncker. Peccato, che - come chiunque è in grado di verificare con mano nelle proprie città - l'intesa che doveva spalpare (...)

segue a pagina 7

di MARIO GIORDANO

■ I deputati siciliani nazionali e regionali iscritti nella black list di Riscossione spa, la società controllata dalla Regione che si occupa di recuperare i tributi non pagati in Sicilia, non ne vogliono sapere di saldare i loro conti con il fisco. Da quando gli italiani all'improvviso scoprirono che nell'isola «era prassi» non chiedere il pagamento delle car-

telle esattoriali ai deputati eletti, il numero dei privilegiati è addirittura aumentato. I dati che *La Verità* è in grado di dare in esclusiva vedono avere ancora in debito con il fisco 20 senatori siciliani, 39 deputati nazionali, 155 deputati regionali delle precedenti legislature e ben 77 su 90 deputati regionali attualmente in carica.

a pagina 3

IL BESTIARIO

Non andrò mai più a Roma Mi fa orrore e anche paura

di GIAMPAOLO PANSA



■ Qualche giorno fa ho deciso di non andare più a Roma. Un amico mi ha chiesto il motivo di un proposito tanto insolito. Gli ho risposto: «Perché la Roma di oggi mi fa ribrezzo e anche paura». Lui mi ha domandato: «Davvero ribrezzo?». «Sì, Roma è ormai il cadavere di se stessa, un mummia che mi suscita orrore. E impedisce ai miei ricordi di presentarsi con la nitidezza elegante (...)

segue a pagina 4

LA DENUNCIA DEL REGISTA DI «VIDEOCRACY»



Il disastro Svezia mortorio d'Europa

di MARCO GUERRA

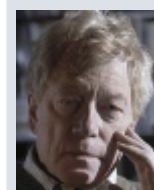
■ La metà dei cittadini vive da sola (il tasso più elevato del pianeta). Circa un quarto delle donne concepisce un figlio senza partner, rivolgendosi alla più grande banca seminale esistente dal mondo (170 litri di sperma congelato). Il 25 per cento della popolazione muore in completa solitudine, spesso senza che i parenti richiedano le salme. È il disastro della Svezia provocato dal piano per la famiglia del futuro, varato nel 1972 dal Partito socialdemocratico. Lo racconta in un documentario il regista Erik Gandini (foto), autore di *Videoocracy*, che vive nel Paese scandinavo.

a pagina 11

SFIDATE LA GOGNA

Perché è giusto essere conservatori

di ROGER SCRUTON



■ Non è cosa insolita essere un conservatore, ma è insolito essere un intellettuale conservatore. In Gran Bretagna, come in America, circa il settanta per cento degli accademici (...)

segue a pagina 8

CONTRO LA CINA

Il trattato Usa-Ue risorgerà nel 2018

di CARLO PELANDA



■ Alla fine del 2015 era concreta la possibilità che si formasse un patto di libero scambio nel Pacifico e nell'Atlantico generate rispettivamente dai trattati (...)

segue a pagina 15

Hanno messo in cattedra 50.000 insegnanti bocciati

IMMIGRATI

I trucchi dei legali pro clandestini

di E. PECAN a pagina 14

PAGELLE

Ecco gli Oscar della settimana

di L. COSTAMAGNA a pagina 4

di ALESSIA PEDRIELLI

■ Il ministero valuta non idoneo il 55% dei professori partecipanti ai test, ma poi è costretto a richiamarli in servizio.

a pagina 5

I 50 ANNI DI BMW ITALIA

Solero: «L'auto che vola arriverà»

di STEFANO LORENZETTO



■ Bmw Italia compie 50 anni. Con un fatturato di 2,53 miliardi, rappresenta il sesto mercato mondiale per la casa tedesca. Sergio Solero, presidente e amministratore delegato, racconta alla *Verità* di quando arrivava in Bmw con l'autostop. «L'auto che vola? Da bambino la disegnavo. Quindi arriverà».

a pagina 13

IL FENOMENO

È il cibo l'ultima frontiera della pornografia

di FRANCESCO BORGONOVO a pagina 20

IL PERSONAGGIO

Netzer, da vittima del Kaiser a padrone del calcio mondiale

di FABIO CORTI a pagina 22

PROSCIUTTO
TOSCANO
DOP

il sapore della Tradizione
www.prosciuttotoscano.com

► I 50 ANNI DI BMW ITALIA

di STEFANO LORENZETTO



■ Bmw group compie 100 anni, Bmw Italia 50 e Sergio Solero (accento acuto sulla prima «o», Sólero), che della filiale tricolore è presidente e amministratore delegato dal 2014, ne ha fatti 45 a marzo. È come se la casa automobilistica bavarese avesse trovato il modo d'invecchiare ringiovanendo.

Laureato in ingegneria gestionale al Politecnico di Milano, Solero festeggerà nel 2017 i suoi primi vent'anni di attività in Bmw Italia, dove arrivò il 16 giugno 1997. Facendo l'autostop. La bizzarra circostanza merita una digressione a partire dalle origini. Solero è nato nel capoluogo lombardo, ma ha nelle vene sangue veneto. Il padre Carlo Lazzaro, per molti anni neurochirurgo all'Istituto neurologico Besta di Milano, è originario di Sappada, nel Bellunese. La madre Lucia, già insegnante di arte e poi di sostegno nelle scuole statali, è nativa di San Bonifacio, nel Veronese. Sappada è rimasta la Heimat della famiglia Solero, «la patria cui si sente di appartenere con il cuore, voi italiani non possedete questo concetto, non potete capirlo», mi spiegò un giorno Silvius Magnago, leader della Südtiroler Volkspartei, «il luogo dove ti senti a casa», aggiunge Solero, che infatti lì si ritrova con tutti i suoi cari almeno un paio di volte l'anno.

Il ventiseienne, fresco di laurea, mandò il suo curriculum alla Bmw Italia, che all'epoca aveva sede a Palazzolo di Sonza, tra Verona e il lago di Garda. Fu assunto come impiegato di quarto livello. Per essere più vicino al posto di lavoro, si trasferì provvisoriamente a San Bonifacio, nella casa della nonna materna. Nella. «Fu lei a prestarmi la sua auto, una Mini di seconda mano, per raggiungere Palazzolo di Sonza. Purtroppo, al primo giorno di lavoro, sulla A4 andai a infilarmi sotto un camion che trasportava mucche. Uscii illeso per miracolo dalla vettura sfasciata. E dal giorno dopo cominciai a farmi San Bonifacio-Verona in treno, dopodiché alla stazione di Porta Nuova ricorrevo all'autostop per raggiungere la sede della Bmw Italia».

Non potendosi permettere l'acquisto di un'auto, neppure usata, l'estenuante tran tran, che avrebbe abbattuto anche un toro, proseguì fino ad agosto del 1998, quando Bmw Italia traslocò a San Donato Milanese, nell'avveniristico palazzo di acciaio, cristallo e granito ceramico progettato dall'architetto giapponese Kenzo Tange, dove oggi Solero si ritrova assiso al settimo piano. Per ascendere dal quarto livello al settimo cielo, il manager, sposato e padre di tre figli di 13, 11 e 9 anni, ha dovuto percorrere un impegnativo cursus honorum che lo ha visto ricoprire vari ruoli in Bmw Italia e poi traslocare dapprima a Madrid, come direttore aftersales di Bmw España, quindi a Singapore, come managing director di Bmw group Asia, da cui dipendono 14 mercati, dalla Cambogia al Brunei.

Che cosa si prova a celebrare i 50 anni di vita di Bmw Italia proprio nel centenario della fondazione di Bmw group?

«Una bella sensazione, avendo dedicato a questa azienda quasi la metà della mia vita. E anche una notevole responsabilità, visto che l'Italia, con un fatturato di 2,53 miliardi di euro, rappresenta il sesto mercato di Bmw a livello mondiale. Nel 2015 abbiamo venduto 49.732 Bmw e 22.008 Mini, per un totale di 71.740 veicoli, con un incremento del 14,3 per cento sull'anno precedente.



SANGUE VENETO Sergio Solero, 45 anni, presidente e amministratore delegato di Bmw Italia. «L'azienda mi prestò la M5 per il mio matrimonio»

L'INTERVISTA **SERGIO SOLERO**

«L'auto che vola? Io ci credo La disegnavo già da bambino

Lusinghiero anche il dato di Bmw Motorrad: 10.267 motociclette, il 6,3 per cento di aumento rispetto al 2014. Da 250 dipendenti siamo saliti a 1.071, il 328 per cento in più. Ma non dimentico che tutto ebbe inizio nel 1966 dall'iniziativa di tre sole persone».

Chi erano?

«L'importatore Luigi Sodi, che acquistava direttamente le Bmw a Monaco di Baviera e le commercializzava nel nostro Paese, subito affiancato da Vincenzo Malagò della Samocar di Roma, poi divenuta la più importante

“

Al primo giorno di lavoro, finii sotto un camion Per più di un anno andai in ufficio facendo l'autostop

Oggi siamo il sesto mercato mondiale della casa tedesca Nel 2015 vendite in aumento del 14,3 per cento

Questa domenica aspettiamo tutti all'autodromo di Monza. Molte parti Rolls-Royce sono made in Italy

concessionaria Bmw del pianeta, e da Lucio Sassone della Ambros Saro di Milano, la prima ad aver inalberato la nostra insegna biancoceleste nel Nord Italia».

Come festeggiate le nozze d'argento?

«Con il Next 100 festival. L'evento clou è questa domenica nella cattedrale motoristica del Belpaese, l'autodromo di Monza, e nel parco attiguo. In pista si potrà ammirare il presente e il futuro della mobilità interpretata da Bmw. E Ligabue terrà un concerto».

Era preferibile Vasco Rossi, un cantautore che va al massimo.

«C'è un'altra ricorrenza: per Ligabue sarà il venticinquesimo di *Urlando contro il cielo*, che "è una canzone di cent'anni almeno", recita una strofa, dunque perfettamente consona al secolo di vita di Bmw».

Hanno ancora un ruolo, i concessionari, nell'era del Web, che consente a ciascuno di noi di configurarsi online l'auto?

«Sì, e ce l'avranno anche in futuro, altrimenti dovremmo concludere che le relazioni interpersonali sono inutili, superate, e io mi rifiuterei di vivere in un mondo così. In materia ho maturato una sensibilità particolare. Rientrai in Italia come direttore delle vendite nel 2011, affrontando il triennio forse più terribile nella storia dell'auto. Vendere era diventato un verbo indeclinabile, in quel periodo. Bisognava però sostenere la rete e mantenere il servizio. Eravamo sempre stati i leader nei Suv di lusso. Il governo Monti introdusse il superbollo, che ebbe un impatto devastante su X5 e X6. Dalla sera alla mattina non riuscimmo più a venderne uno. Un giorno entrai in questo stesso ufficio e dissi al mio capo, Franz Jung: "Ho una proposta da farti. Dobbiamo ricomprarci 750 fra X5 e X6 ferme presso i nostri concessionari e già fatturate". Mi guardò sbigottito e replicò: "Noi le vendiamo, le automobili, non

le compriamo". Gli spiegai che la domanda s'era bloccata e che mantenere quelle vetture in Italia avrebbe danneggiato il brand e i concessionari. Capi e approvò. Naturalmente avevo già concordato il riacquisto con i dirigenti a Monaco di Baviera, i quali non ebbero difficoltà a piazzare i 750 Suv nella rete di vendita tedesca. Credo che da allora i concessionari siano diventati i nostri migliori amici».

Nel 2015 il Reputation institute ha classificato Bmw al secondo posto nella graduatoria mondiale, dopo Google e prima di Walt Disney company, Microsoft, Daimler, Lego, Apple, Intel, con Rolls-Royce, altro vostro brand, al nono posto davanti a Rolex. Qual è il segreto per mantenere un simile prestigio universale?

«Serve una strategia costruita nel tempo. E come se lavorassimo per i posteri, più che per noi, in modo da tramandare intatto il patrimonio ereditato. Bmw Italia è stata la seconda azienda per reputazione nel 2015 e nel 2016, dietro Ferrero, e la terza tra i super brand dopo Amazon e Apple, e ancora la terza tra i giovani in cerca di lavoro nell'automotive, alle spalle di Ferrari e Lamborghini. Per arrivare a questi risultati bisogna lavorare sui valori».

Mi parli di questi valori.

«Rispetto al 1995 abbiamo abbassato le emissioni di anidride carbonica della nostra flotta del 39,5 per cento a livello mondiale e quasi del 50 per cento a livello europeo. Dal 2006 abbiamo ridotto il consumo di risorse nei nostri stabilimenti in media del 48 per cento. È stata aumentata la quantità di energia elettrica ottenuta da fonti rinnovabili, portandola al 58 per cento nel 2015».

Siete sempre stati impegnati anche in attività di responsabilità sociale d'impresa, raggruppate sotto il logo Specialmente. Vi fanno vendere più automobili?

«Non lo so e non m'interessa nep-

pure troppo saperlo. Le sosteniamo perché è giusto farlo. Siamo molto fortunati, sia come persone sia come azienda, e qualcosa dobbiamo restituire alla comunità».

E l'Italia ha fatto qualcosa per voi? Vi aspettavate di più dai 44 governi che si sono succeduti dal 1966 a oggi?

«Non entro nei temi politici. Però sì, ha fatto tanto. L'Italia è molto presente in Bmw. Lei consideri che solo a livello di componentistica oggi siamo arrivati a 1 miliardo di euro in acquisti di tecnologia italiana da utilizzare sulle

“

Non voglio sapere se le iniziative di solidarietà fanno vendere più vetture: so soltanto che è giusto farle

Le auto elettriche percorreranno 500 chilometri Ma ci vorrebbero le 7.000 colonnine della Danimarca...

La nuova Serie 7 guida da sola e riceve i comandi che il conducente disegna nel vuoto muovendo le mani

vetture prodotte in Germania. Persino alcune parti di alta precisione montate sulle Rolls-Royce sono made in Italy».

Qual è la prima BMW che ha guidato?

«Una 318 Tds Touring. La presi a noleggio nel luglio del 1998 per andare in vacanza in Irlanda con Chiara, che poi sarebbe diventata mia moglie. Vennero con noi mia sorella e il suo fidanzato. Dovevamo pernottare nei bed and breakfast. Sbarcammo dal traghetto che erano quasi le 23 e non ne trovammo uno in tutta Dublino, per cui abbattemmo i sedili della 318 e dormimmo in auto. Fu lì che cominciai ad apprezzare la versatilità delle Bmw».

E quella che le ha dato più soddisfazioni?

«Sono tante. Però mi è rimasta nel cuore la M5 E39 colore Estoril blau, utilizzata nel giorno del mio matrimonio. La ebbi in prestito dall'azienda. È una tradizione che Bmw Italia mantiene tutt'oggi: i dipendenti che si sposano possono chiederci qualunque auto per la cerimonia, Serie 7 inclusa».

Quando pensa all'auto del futuro come se la prefigura?

«Elettrica, non più ibrida, connessa con il mondo, capace d'interpretare in tempo reale i dati relativi a percorsi, traffico, semafori, parcheggi. E in grado di guidare da sola».

Ma non smetteremo di divertirvi standocene seduti come baccalà nell'abitacolo, senza poter toccare il volante?

«A me piace guidare, quindi sono per il sistema misto: va bene un po' di relax sui rettilinei autostradali, ma sui tornanti di montagna voglio comandare io. Lasciare che l'auto ci conduca alla meta da sola sarà un optional. Al di là di ciò che viene scritto sulle *driverless car* di Google e Apple, la transizione si presenta molto difficile prima di poter arrivare alla completa sicurezza. Inoltre sono in ballo problemi legislativi e assicurativi non indifferenti».

Quanto manca per avere l'auto elettrica con un'autonomia che consenta di arrivare almeno da Milano a Napoli senza soste per la ricarica?

«Penso che nel giro di cinque anni si potrà raggiungere un'autonomia di 500 chilometri. Servono due salti tecnologici sulle batterie, che sono già in fase di test. Resta il problema delle colonnine di ricarica. Per risolverlo sono indispensabili incentivi governativi. Ma non pare un ostacolo insormontabile: la Danimarca è più piccola e meno ricca della Lombardia, eppure conta 7.000 stazioni di servizio elettriche».

Mi spiega lo slogan del vostro ultimo spot? «I prossimi 100 anni. Prossimamente su tutte le Bmw». Che significa?

«Basta salire sulla nuova Serie 7 per scoprirlo. Già adesso essa può portarmi a casa guidando da sola. Legge la segnaletica orizzontale; rallenta o accelera in base alle condizioni del traffico; interpreta le mappe di navigazione; affronta le curve e le svolte senza che io tocchi il volante. Se devo rispondere al telefono, alzare o abbassare il volume della radio o impartire qualsiasi comando, mi basta un semplice gesto disegnato nel vuoto con la mano, non ho più bisogno di premere un tasto o di usare il *voice control*. All'arrivo, scendo, schiaccio un pulsante sul telecomando e la Serie 7 si parcheggia da sola sfruttando lo spazio al millimetro, grazie alle quattro ruote sterzanti».

All'auto che vola ci crede?

«Da bambino la disegnavo sempre, era il mio sogno. Quindi ci arriveremo di sicuro».

lorenzetto@lavorita.info

© RIPRODUZIONE RISERVATA