



E AGOSTINI AL DEMANIO

Ruffini alle Entrate, Minenna alle Dogane

Bartelli a pag. 23

ROTTAMAZIONE TER

Crediti previdenziali, prescrizione in 5 anni (non 10)

Alberici a pag. 24

AGENZIA DELLE ENTRATE

Acconto annuale Iva, la decisione spetta alla controllante

Provino a pag. 26

SU WWW.ITALIAOGLI.IT

Crediti previdenziali - L'ordinanza della Cassazione sulla prescrizione

Iva di gruppo - La risposta delle Entrate su liquidazione e acconto

Influenza aviaria - Il testo del decreto sugli aiuti



**La Id.3 della Vw è una batteria che viaggia su 4 ruote
Si ricarica ogni 550 chilometri. È una vera rivoluzione**

Stefano Lorenzetto a pag. 10

www.italiaoggi.it
Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA



CON

Gdf, ecco la mappa dell'evasione

Sotto osservazione speciale le cooperative e i loro consorzi, oltre agli interventi di recupero del patrimonio edilizio. Le maggiori frodi Iva in Lombardia e Lazio

Osservati speciali le cooperative di produzione e lavoro e loro consorzi, gli interventi di recupero del patrimonio edilizio e di riqualificazione energetica e, per quanto riguarda le aree più a rischio, l'Italia Nordoccidentale e l'Italia Centrale. Mentre per quanto riguarda le frodi Iva la maggiore propensione si registra in Lombardia e a seguire nel Lazio, Campania e Veneto. Sono i risultati della guida operativa redatta dal Nucleo speciale entrate della Gdf.

Bongi a pag. 23

RADO FONDA (SWC)

È stato un risultato storico della Lega nella roccaforte rossa

Ricciardi a pag. 5

Gli sconfitti definitivi nelle elezioni regionali sono stati i pentastellati



di **PIERLUIGI MAGNASCHI**

Se si vogliono analizzare le due elezioni regionali della scorsa domenica (in Emilia-Romagna e in Calabria) senza occhiali ideologici o di parte, bisogna partire mettendo sul tavolo dati comparabili. A chiunque inizi lo studio, anche elementare, della statistica, viene subito insegnato che i confronti si possono (e debbono) fare solo fra dati omogenei. Il confronto fra dati eterogenei infatti fa parte, non della analisi statistica, ma della manipolazione dei dati statistici. Che è tutta un'altra cosa.

Ora se si vuol seriamente valutare continua a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO

L'Unione europea si batte spesso, e paradossalmente, contro gli interessi della Ue. L'ultima decisione della signora Vestager (che è la commissaria alla concorrenza) è stata quella di bocciare la fusione fra l'italiana Fincantieri e la francese Cantieri navali dell'Atlantico che era stata promossa dai due governi fin dal 2007. La ragione addotta dalla Vestager è che se avvenisse questa fusione non ci sarebbe più concorrenza nella grossa cantieristica navale in Europa perché, oltre alle due società in corso di fusione, resterebbe solo la società tedesca Meyer Werft. Ma il ragionamento non sta in piedi. Il perimetro da tenere presente, nell'epoca della globalizzazione imperante, non è quello europeo ma quello mondiale. Con lo stesso sghangherato criterio è stata bloccata la fusione di Alstom e Siemens nell'armamento ferroviario che avrebbe potuto creare «un Airbus delle rotaie» capace di competere con il megaconglomerato cinese Crcc. Ma la Vestager preferisce i nani. Che saranno schiacciati. Altro che libera concorrenza.

UNA NOTA INL

Appalti illeciti, le pubbliche amministrazioni evitano sanzioni

Cirioli a pag. 29

ISTITUTO CATTANEO

I pentastellati hanno fatto vincere il Pd in Emilia-Romagna

Valentini a pag. 8

ROTTE CLANDESTINE

Ecco il listino turco per chi vuole emigrare in Europa

Scarone a pag. 12

TECNOLOGIA

Intel spinge sulla nuova generazione di pc

Secchi a pag. 14

MERCATO DIGITALE

Siti di News, chi è che guadagna e chi no

Plazzotta a pag. 16

PARLA ANDREA CABRINI

Class Cnbc compie 20 anni con una diretta di 12 ore

Capisani a pag. 17

**SEI UN GIOVANE COMMERCIALISTA?
CERCHI VISIBILITÀ MEDIATICA?
VUOI INCREMENTARE IL GIRO D'AFFARI?**

Noverim risponde con
Young Factor to Compete:
entra a far parte del nostro Network!



Per maggiori informazioni:
tel +39 02 49 75 85 71 | ttc@noverim.it | noverim.it



Con il patrocinio di
Unione Nazionale Giovani Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili*

Massimo Nordio, amministratore delegato di Volkswagen group Italia, e la svolta green

Il motore elettrico ci dà la scossa

Arriva la Id.3, entro il 2040 solo Vw a energia pulita

DI STEFANO LORENZETTO

Ci fu un tempo in cui le più grandi aziende veronesi erano considerate l'ospedale, le Officine grafiche Arnoldo Mondadori e l'Autogerma. A parte la prima, che clienti purtroppo ne avrà sempre, oggi la seconda è ridotta al lumicino. Sul podio resta ben salda la terza, che dal 2007 si chiama Volkswagen group Italia. Si estende su 20 ettari nella zona del Quadrante Europa e vende tutte le auto Volkswagen, Audi, Seat, Skoda e i veicoli commerciali Volkswagen distribuiti nel nostro Paese. Un colosso che nella

classifica stilata da Mediobanca figura al 23° posto in Italia per fatturato e che nel 2019 ha totalizzato ricavi per oltre 6 miliardi di euro (+10% rispetto al 2018) e un utile netto di 47 milioni, piazzando ben 304.100 veicoli e assicurandosi una quota di mercato, nel ramo auto, del 15,4%. Alla galassia italo-tedesca appartengono per la verità anche Lamborghini e Ducati e altri quattro marchi del gruppo di Wolfsburg: Porsche (con sede a Padova), Man e Scania (veicoli industriali distribuiti rispettivamente a Verona e Trento), Italdesign (azienda fondata a Torino da **Giorgio Giugiaro**).

Dal 2012 l'amministratore delegato di Volkswagen group Italia è **Massimo Nordio**, 61 anni, arrivato in riva all'Adige come capo del brand Volkswagen. Proveniva da Bruxelles, dove era stato vicepresidente di Toyota Motor Europe. In precedenza aveva ricoperto per un decennio gli incarichi di direttore commerciale, vicepresidente e amministratore delegato di Toyota Motor Italia. Sposato, tre figli di 32, 27 e 18 anni, laureato in Economia e commercio alla Luiss di Roma, **Nordio** venne a contatto con il mondo dell'auto quando lavorava nella pubblicità, alla Saatchi & Saatchi. Lì, oltre a essergli assegnate le funzioni di account per marchi famosi, quali British Airways, Italcable, Saiwa e Nabisco, erano stati affidati alle sue cure anche American Motors corporation, British Leyland e Renault Italia. Nel 1990 il passaggio in Ford come direttore relazioni esterne e marketing e nel 1997 il trasferimento ad Atene come presidente e amministratore delegato di Ford Grecia.

Nordio abita a Verona da 10 anni. Per lui s'è trattato quasi di un ritorno a casa,

visto che i genitori Mario e Maria erano originari di Venezia. Il padre, ingegnere nucleare, contribuì a realizzare il programma per l'energia atomica in Italia, a cominciare dalla centrale di Caorso fino a quella di Montalto di Castro. Ciò spiega

Nella classifica di Mediobanca figura al 23° posto in Italia per fatturato. Nel 2019 ha totalizzato ricavi per oltre 6 miliardi di euro (+10% rispetto al 2018) e un utile netto di 47 milioni, piazzando ben 304.100 veicoli fra Volkswagen, Audi, Seat, Skoda e mezzi commerciali, assicurandosi una quota di mercato del 15,4% nel ramo auto

perché suo figlio sia venuto al mondo nel 1958 a Chivasso, nell'hinterland torinese, e la famiglia **Nordio** abbia poi peregrinato fra Milano, Busto Arsizio e Roma.

Anche l'Autogerma non è nata a Verona. Fu fondata a Bologna nel 1954 da **Gerhard Richard Gumpert**, al quale oggi è intitolata la via dove ha sede il quartier generale di Volkswagen group Italia. Giunto a Roma nel 1940, a 30 anni, come segretario di legazione dell'ambasciata tedesca, s'innamorò dell'Italia. Nel 1943 spedì una lettera a Berlino, al ministro degli Affari esteri, per convincere **Adolf Hitler** a fermare i rastrellamenti degli ebrei organizzati da **Herbert Kappler**, il tenente colonnello delle SS che comandava la Gestapo nella Capitale, responsabile dell'eccidio delle Fosse Ardeatine. Nel 1944 fece da mediatore tra il feldmaresciallo **Albert Kesselring** e l'8ª Armata alleata per impedire che la Repubblica di San Marino venisse distrutta dai bombardamenti. Fu anche testimone al processo di Norimberga contro l'ex ambasciatore tedesco presso la Santa Sede, **Ernst von Weizsäcker**.

Un giusto, **Gumpert**. Tant'è che per fargli ottenere il contratto di distribuzione di Volkswagen, Audi, Porsche e Nsu in Italia, dove si era stabilito dopo la Seconda guerra mondiale, intervenne il cancelliere **Konrad Adenauer**. Di questo spirito egli diede un'ulteriore prova nel 1974, quando il Comune di Bologna decise d'intitolare via Marzabotto la strada dove c'era la sede di Autogerma. Gli parve una provocazione

sacilega che la località di uno dei più orrendi massacri nazisti diventasse l'indirizzo dell'azienda del Maggolino, l'«auto del popolo» voluta da **Hitler** nel 1937. Così si risolse a traslocare a Verona.

Ha conosciuto Gumpert?

No, perché morì nel 1987. Due anni prima aveva ceduto l'Autogerma alla nostra casa madre di Wolfsburg, che è proprietaria unica di Volkswagen group Italia.

Che idea s'è fatto di Verona in questi dieci anni?

Di una città modello, in cui la qualità della vita è eccelsa. Quando lavoravo a Roma, ero stato costretto a pianificare le telefonate lungo il percorso casa-ufficio sul Grande raccordo anulare, un'ora ad andare e un'ora a tornare. Oggi, se qualcuno mi cerca mentre vengo in sede, finisco la conversazione stando fermo nel parcheggio di via Gumpert.

Siamo alla vigilia della più grande rivoluzione industriale da quando esiste l'automobile. La tecnologia ci consente di produrre veicoli fino a ieri inimmaginabili. La digitalizzazione cambia la società, con effetti dirompenti sul modo in cui le auto si scelgono e si vendono. Dobbiamo essere pronti a non perdere colpi, per usare un termine motoristico

Volkswagen group è la principale azienda privata cittadina. Lo è anche nella considerazione dei veronesi?

Sì. Lo noto dalla facilità di interlocazione con le autorità locali, impensabile a Roma o a Milano. Non dimentico che nel 2015, durante la crisi del diesel, l'allora sindaco **Flavio Tosi** ci fu molto vicino. A punzecchiarmi era solo la stampa.

Qual è il tema maggiormente impegnativo che deve affrontare?

L'elettrico. Siamo alla vigilia della più grande rivoluzione industriale da quando esiste l'automobile. La tecnologia ci consente di produrre veicoli fino a ieri inimmaginabili. La digitalizzazione cambia la società, con effetti dirompenti sul modo in cui le auto si scelgono e si vendono. Dobbiamo essere pronti a non perdere colpi, per usare un termine motoristico.

A me non verrebbe mai in mente di acquistare un'auto su Internet. Preferisco andare da un concessionario che me la descrive e me la fa provare.

Ma non può negare che informazioni, configurazioni e preventivi va anche lei a cercarli in Rete. Per renderla appetibile noi dobbiamo utilizzare Google, Youtube e Facebook. Ogni mese in Italia si vendono 200.000 automobili. Se sapessi in anticipo chi sono i possibili acquirenti, eviterei di rivolgermi a milioni di persone che manco ci pensano a cambiare vettura. Il mezzo digitale consente questa relazione individuale con il cliente.

Volkswagen ha annunciato l'intenzione di diventare il primo costruttore mondiale di veicoli elettrici entro il 2025. Obiettivo ambizioso, non crede?

Ambiziosissimo. Contiamo di raggiungerlo piazzando, entro il 2025, circa 3 milioni di esemplari della Id.3 e degli altri modelli elettrici. Entro il 2040 vogliamo vendere solo auto di questo tipo, che rappresenteranno, secondo le nostre stime, il 40% dell'intero mercato mondiale. Entro il 2050 puntiamo a ridurre a zero le emissioni di anidride carbonica anche nella produzione dei veicoli.

Sembra il libro dei sogni.

Siamo i primi a renderci conto che non si tratta di obiettivi facili. Operiamo in 165 Paesi e dobbiamo riconvertire 122 stabilimenti. Abbiamo già stanziato investimenti per 25 miliardi di euro sulla piattaforma modulare che metteremo a disposizione anche della concorrenza per produrre auto elettriche. La

Operiamo in 165 Paesi e dobbiamo riconvertire 122 stabilimenti. Abbiamo già stanziato 25 miliardi di euro per la piattaforma modulare che metteremo a disposizione anche della concorrenza. La Ford, per esempio, la utilizzerà. Scarseggiano litio e cobalto per produrre le batterie? Fake news. Ce ne sono a sufficienza per costruire miliardi di auto elettriche

Ford, per esempio, la utilizzerà.

Che differenza c'è fra la E-Up! e la E-Golf, che vendete da anni, e la Id.3?

Abissale. Le prime due sono vetture pensate per un

motore a scoppio e adatte al motore elettrico. Dopo 200 o 220 chilometri devono effettuare la ricarica. La Id.3 si può considerare come una batteria che viaggia su quattro ruote, con un'autonomia di 330, 420 o 550 chilometri a seconda del taglio prescelto dal cliente.

Pare però che nelle viscere del pianeta non ci siano litio, cobalto e altri metalli nobili a sufficienza per produrre le batterie.

Una fake news. Ce ne sono a sufficienza per costruire miliardi di auto elettriche, si fidi.

E l'energia per ricaricarle dove la troveremo?

Il Politecnico di Milano ha calcolato che 1 milione di auto elettriche richiede lo 0,5% in più di energia. Quindi, per 10 milioni di vetture, appena il 5%.

Allora com'è che d'estate ci sono i distacchi programmati perché non c'è corrente a sufficienza per i climatizzatori di casa?

I condizionatori vengono accesi tutti nelle stesse ore e nello stesso luogo, mentre le auto si ricaricano in località e in momenti diversi. L'interconnessione delle reti fra diversi Paesi offrirà la possibilità di gestire i picchi di domanda elettrica a livello globale.

Ma di colonnine per la ricarica in giro se ne vedono ben poche.

In Italia sono già oltre 10.000. In Europa presto più di 180.000. Le compagnie petrolifere stanno entrando nel business dell'elettrico. E il 70% delle ricariche avviene a casa o nei luoghi di lavoro, non per strada.

Sì, ma resta il punto dolente dei tempi di ricarica.

Con quella veloce basterebbero 30 minuti. Chiaro che quella domestica richiederebbe alcune ore. Stiamo lavorando alacremente sulle batterie, che saranno sempre più efficienti e sempre meno costose. Infatti dal 2010 il loro prezzo è calato dell'80%.

Ma le elettriche non sono un po' scialbe in termini di prestazioni?

Al contrario. Sono brillantissime, perché il motore elettrico offre la coppia massima da subito, mentre il motore termico la raggiunge solo a un certo numero di giri. Questo significa un'accelerazione e una ripresa eccezionali. Anzi,

Il principale tg teutonico lamenta che le celebrazioni fossero sbilanciate a favore di Putin

Rissa in Germania su Auschwitz

Il 40% dei giovani tedeschi sa poco o niente della Shoah

da Berlino

ROBERTO GIARDINA

Si può definire un *Privatparty* la celebrazione a Yad Vashem, a Gerusalemme, giovedì scorso, della liberazione del campo di sterminio di Auschwitz, il 27 gennaio del 1945, a cui hanno partecipato 40 capi di Stato? In Germania ha fatto scandalo il commento dell'inviata Sabine Müller, che durante il *Tageschau*, il telegiornale dell'ArD,

al fatto che Israele e la Russia, di Netanyahu e Putin, hanno monopolizzato la cerimonia. Quell'edizione del *Tageschau* mi è sfuggita, l'ho ritrovata in rete, e Frau Sabine usa il termine *kapern*, cioè dirottare, l'azione compiuta dai terroristi quando si impadroniscono di un aereo, che tradurrei in accaparrare.

Gli israeliani hanno prestato più attenzione agli ospiti importanti, continua,

trascurando i sopravvissuti della Shoah, novantenni e alcuni quasi centenari, lasciandoli attendere a lungo. Ma anche per l'inviata passa in secondo piano il discorso di Frank-Walter Steinmeier, il primo presidente tedesco invitato a parlare a Yad Vashem. Si è perduta una chance, ritiene la giornalista, perché la giornata è stata oscurata «dall'egoistica esibizione di Israele e della Russia». «Mi vergogno per questo commento», si è indignato Ulf Poschardt, direttore della Welt.



Sabine Müller

Frau Müller, ricordano all'ArD, condanna da sempre l'antisemitismo. Criticare Israele è lecito. Dipende dalla critica, ovviamente. Il Tageschau, alle 20, è il telegiornale più seguito, con circa 10 milioni di spettatori, e uno share del 34%. Che danno ha fatto il suo commento, e che cosa avranno recepito gli utenti? Secondo i sondaggi, un tedesco su cinque ritiene che si dia troppo spazio alla Shoah. Il 40% dei giovani (fino a 34 anni) ne sa poco o niente. Il 54% ritiene che Israele abbia il diritto di esistere, ma un terzo è convinto che sfrutti la Shoah.

Superfluo commentare un commento e farsi trascinare fuori strada discettando sulla libertà di pensiero. In Israele si è ricordato che a liberare Auschwitz fu l'Armata Rossa, e non gli americani come molti credono, anche a causa di *La vita è bella*. Benigni fa giungere nel lager un carro armato con la bandiera a stelle e strisce, ma desiderava vincere l'Oscar. In fondo il suo film è una favola, non un documentario storico. Nella realtà, non c'erano bambini nel lager, perché venivano eliminati subito all'arrivo. In Germania qualcuno ha anche obiettato che sarebbe meglio non citare l'Armata Rossa per non dare troppa importanza a Putin. Anche la storia va corretta in nome del *politically correct*? Altrimenti si è comunisti o un fan di Putin?

nome d'arte di Paul Hartmut Würdig, che non avevo mai sentito nominare, esibendosi nel weekend a Kitzbühel, in Austria, in un locale per vip, non ha trovato di meglio che insultare gli spettatori «troppo eleganti», aggiungendo «che avremmo bisogno del buon rigore e precisione tedesca, come ci ha insegnato tempo fa un austriaco». I presenti non hanno gradito il riferimento

Nella realtà, non c'erano bambini nel lager, perché venivano eliminati subito all'arrivo. In Germania qualcuno ha anche obiettato che sarebbe meglio non citare l'Armata Rossa per non dare troppa importanza a Putin. Anche la storia va corretta in nome del *politically correct*? Altrimenti si è comunisti o un fan di Putin?

In Israele si è ricordato che a liberare Auschwitz fu l'Armata Rossa, e non gli americani come molti credono, anche a causa di *La vita è bella*. Benigni fa giungere nel lager un carro armato con la bandiera a stelle e strisce, ma desiderava vincere l'Oscar. In fondo il suo film è una favola, non un documentario storico

ha definito la cerimonia «una festa privata». I responsabili del primo canale pubblico hanno difeso la giornalista, in nome della libertà d'opinione. E denunciano a loro volta che, secondo loro, il commento viene manipolato. Con *Privatparty* la collega Müller si riferiva

al connazionale Adolf Hitler, e il giorno dopo Sido, 39 anni, nato a Berlino Est, è finito in prima pagina. Lo difende la moglie Charlotte: la gente non capisce l'ironia, si sdegna. Come sospettare che suo marito sia un neo-nazi: sua madre è una rom. Allora può dire quel che vuole.

Ogni anno viene celebrata la Giornata della Liberazione, e qualcuno ogni anno ne approfitta. Non solo Frau Sabine. Il rapper Sido,

come sospettare che suo marito sia un neo-nazi: sua madre è una rom. Allora può dire quel che vuole.

—© Riproduzione riservata—

SEGUE DA PAG. 10

elettrizzanti.

Quanti posti avrà la Id.3?

Cinque. Mancando il tunnel centrale della trasmissione, l'abitacolo è molto più spazioso. Non è paragonabile a nessuna auto in circolazione. Ha una plancia avveniristica, con un enorme touch screen.

Quando arriverà in Italia?

La produzione è cominciata lo scorso novembre. Per le consegne si va alla primavera di quest'anno. La cosa più stupefacente è che dal maggio 2019 in tutta Europa 37.000 persone l'hanno prenotata senza nemmeno sapere quanto costa.

Siamo a gennaio, il prezzo lo sa.

Non ancora. Quello del modello con 330 chilometri di autonomia dovrebbe essere di poco inferiore ai 30.000 euro.

Un'auto che non fa rumore rischia di falciare i pedoni.

Rovescerei la prospettiva: un'auto che non fa rumore renderà silenziose le città. Ci pensi: per la prima volta, dopo oltre un secolo, nelle strade non si udirà più il rombo dei motori. Finalmente potremo ascoltare solo le nostre voci. E non respireremo più lo smog. Nel Regno Unito, dove si guida a sinistra, le strisce pedonali sono accompagnate dalle scritte «Look left» e «Look right», guarda a sinistra e guarda a destra, e non mi risulta che la percentuale d'investimenti sia più alta. È la prova

che i pedoni per strada di solito tengono gli occhi aperti.

Il povero Sergio Marchionne definì l'auto elettrica «un'arma a doppio taglio». La Germania, per esempio, ricava il 45% dell'elettricità dal carbone e dalla lignite, fonte estremamente inquinante, e continuerà a farlo fino al 2040, quando a livello planetario l'energia fossile peserà ancora per il 77%.

Il parco dei veicoli circolanti in Italia è di circa 35-36 milioni. Se per

Il Politecnico di Milano ha calcolato che 1 milione di auto elettriche richiede lo 0,5% in più di energia. Quindi, per 10 milioni di vetture, appena il 5%. Le colonnine per la ricarica in Italia sono già oltre 10 mila, in Europa presto più di 130 mila. Il 70% delle ricariche avviene a casa o nei luoghi di lavoro, non per strada

magia li facessi diventare tutti elettrici in questo istante, mi servirebbe un 18% di energia in più. Nel 2030 in Italia essa sarà ottenuta al 55% da fonti rinnovabili: idroelettriche, solari, eoliche. Pochi lo sanno, ma già oggi queste coprono più di un

terzo del fabbisogno. Dovremmo poi considerare che l'eventuale inquinamento per produrre più elettricità verrebbe comunque largamente controbilanciato dalle emissioni zero di CO2 delle auto.

Greta Thunberg è una minaccia per voi?

Semmai uno stimolo a non mancare il traguardo finale.

Però la sua emula Janna Aljets, detta Tina Velo, ha tentato di bloccare il Salone di Francoforte e teorizza «azioni non legali ma legittime» e «disobbedienza civile» per fermare le auto che provocano il riscaldamento globale.

Stiamo parlando di un'industria che dà lavoro a milioni di persone. I dipendenti diretti della sola Volkswagen nel mondo sono 640.000. Va cercato un punto di equilibrio fra economia e ambientalismo.

Lei che cosa guida?

Una E-Golf a Verona. Un'Audi Q5 ibrida plug-in nel fine settimana a Roma, dove risiede la famiglia.

La prima auto della sua vita quale fu?

La Fiat 850 Special di mio padre. È servita per la scuola guida di tutti e tre i suoi figli. Poi ho avuto una Renault 5 in comproprietà con un fratello. La prima tutta mia è stata una Panda 30, pagata 4 milioni di lire sull'umiglia nel 1980.

Ai giovani l'auto non interes-

sa, preferiscono smartphone e tablet. Negli ultimi sei anni, secondo un rapporto Censis-Michelin, i neopentatenti sono diminuiti del 12,7% o del 15,5 a seconda delle fasce d'età.

È così. Del resto quelli della mia generazione sono nati in un'epoca in cui ci volevano sette ore per andare in treno da Milano a Roma e un volo costava mezzo stipendio. Per noi l'auto rappresentava la libertà di movimento, un biglietto da visita per entrare in società e persino un nido d'amore. Di quanto sia cambiato questo rapporto me ne accorgo dal fatto che i miei figli l'auto non la lavano mai.

Sul Corriere della Sera i lettori protestano perché il premier Giuseppe Conte viaggia in Volkswagen anziché su un'italiana.

Sarebbe una lamentela sensata se sapessero che cosa c'è dietro la scelta di Palazzo Chigi. Abbiamo vinto una gara d'appalto, fornendo una vettura che è stata blindata in linea di montaggio, quindi con vantaggi senza pari in fatto di minori costi e maggiore sicurezza.

Sono in arrivo i taxi con le ali. All'auto che vola lei ci crede?

Devo: si è vista questo mese al Consumer electronics show di Las Vegas. Ma si muove entro un orizzonte temporale che non fa parte della mia vita né professionale né terrena.

L'Arena

—© Riproduzione riservata—