

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. - 19 ottobre 2014



SBLOCCA ITALIA

Sole 24 Ore	19/10/14	P. 2	Sblocca-Italia in Aula verso la fiducia. Torna il regolamento edilizio unico		1
-------------	----------	------	--	--	---

INFRASTRUTTURE

Sole 24 Ore	19/10/14	P. 2	Infrastrutture, sbloccati 1,7 miliardi	Giorgio Santini	2
Sole 24 Ore	19/10/14	P. 2	Investimenti ignorati dalla legge di stabilità	Giorgio Santilli	4
Corriere Della Sera	19/10/14	P. 26	Il miracolo dell'Autosole. Lezione per il paese bloccato	Giovanni Belardelli	5

BANDA ULTRA LARGA

Sole 24 Ore - Nova	19/10/14	P. 9	Banda ultra larga: l'Italia ha fretta	Alessandro Longo	6
--------------------	----------	------	---------------------------------------	------------------	---

CONSUMO DEL SUOLO

Corriere Della Sera	19/10/14	P. 37	Provvedimenti «anticamento»	Massimo De Rosa,	8
---------------------	----------	-------	-----------------------------	------------------	---

SISMA AQUILA

Corriere Della Sera	19/10/14	P. 22	L'Aquila e la richiesta di assoluzione per i sette scienziati	Anna Meldolesi	9
---------------------	----------	-------	---	----------------	---

Camera. La commissione Ambiente ha concluso l'esame alle 5 di ieri mattina

Sblocca-Italia in Aula verso la fiducia Torna il regolamento edilizio unico

ROMA

■ C'è voluta una nottata di votazioni, finita ieri mattina alle 5.30, per completare l'esame del decreto legge Sblocca-Italia in commissione Ambiente della Camera. Domani il provvedimento è atteso nell'Aula di Montecitorio dove è pressoché scontato che il governo metterà la fiducia per evitare l'ostruzionismo del Movimento 5 Stelle che già in commissione ha provato a bloccare l'esame. Forti critiche anche dalla Lega che a un certo punto ha abbandonato l'aula della commissione. «Sono stati presentati oltre 3 mila emendamenti nel corso dell'esame - dice il presidente della commissione, Ermete Realacci - e ne abbiamo votati circa 1.200, con quattro notti di lavoro. Mi pare che il confronto costruttivo non sia mancato e sono soddisfatto dell'esito perché c'è stato un miglioramento del testo in molti punti critici del provvedimento». Si tenga conto che Realacci ha anche dichiarato inammissibili quasi una decina di emendamenti presentati dal governo, cosa che non succede molto spesso. Tra questi

quello che estendeva l'attività delle società di ingegneria (contro cui si erano schierati gli ordini degli architetti e degli ingegneri), quello che consentiva assunzioni a tempo determinato per l'Expo e quello che pretendeva di dichiarare «di pubblico interesse» tutti gli impianti legati al trasporto, allo stoccaggio e alla raffinazione degli idrocarburi.

REALACCI

Il presidente della commissione Ambiente: testo migliorato, il confronto non è mancato con 1.200 emendamenti votati

Tra le misure approvate nell'ultimo tour de force con la regia della relatrice Chiara Braga (Pd) c'è la reintroduzione dello schema di regolamento edilizio unico valido per tutti i comuni, proposto originariamente dal Consiglio nazionale degli architetti che infatti hanno subito commentato positivamente. Una norma che dovrebbe aiutare a superare lo

spezzatino di norme e definizioni del settore edile. Correzione di rotta, invece, per l'articolo 5 sulle autostrade: i piani di fusione e le connesse proroghe dei termini di scadenza delle concessioni potranno essere approvati soltanto dopo il via libera preventivo dell'Unione europea.

Anche l'articolo 17 sulle semplificazioni edilizie e urbanistiche ha subito numerosi modifiche. Centrali in questo capitolo gli emendamenti presentati dal pd Roberto Morassut: «Introduzione del contributo straordinario per le varianti urbanistiche e deroghe edilizie che consentiranno ai comuni una seria tassazione della rendita urbana per la prima volta nella storia urbanistica italiana; eliminazione dell'iniziale intenzione di lasciare in carico ai privati le opere pubbliche di convenzione; eliminazione del permesso di costruire in deroga per gli interventi di ristrutturazione urbanistica; obbligo di voto per i consigli comunali e di pubblicazione per i "permessi di costruire convenzionati"».

G. Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

GLI EMENDAMENTI APPROVATI

Regolamento edilizio unico

■ È stato approvato dalla commissione Ambiente l'emendamento che introduce nel decreto legge Sblocca-Italia la previsione di uno schema nazionale di regolamento edilizio unico. Inizialmente proposta dal Consiglio nazionale degli architetti, la norma era rimasta nelle bozze del provvedimento urgente in agosto ma poi era stata eliminata nel testo finale per le osservazioni del Quirinale. La nuova versione supera quelle obiezioni. È una innovazione forte che supera lo «spezzatino» di norme tecniche e definizioni di 8 mila comuni

Autostrade: serve l'ok della Ue

■ Correzione di rotta sostanziale per l'articolo 5 del decreto legge sulle concessionarie autostradali: i piani di fusione fra società concessionarie e di razionalizzazione della rete e le connesse proroghe dei termini di scadenza delle concessioni potranno essere approvati soltanto dopo il via libera preventivo dell'Unione europea. I piani autostradali dovranno ricevere anche il parere del Nars e quello dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Salta di fatto la procedura straordinaria e accelerata che aveva voluto il ministro Lupi per velocizzare gli investimenti programmati

Semplificazioni urbanistiche

■ Accolto un emendamento Morassut che prevede l'introduzione del contributo straordinario per le varianti urbanistiche e per le deroghe edilizie che consentiranno ai comuni una seria tassazione della rendita urbana, l'eliminazione dell'iniziale intenzione di lasciare in carico ai privati le opere pubbliche di convenzione, l'eliminazione del permesso di costruire in deroga per gli interventi di ristrutturazione urbanistica, l'obbligo di voto per i consigli comunali e di pubblicazione per i «permessi di costruire convenzionati»



La lunga crisi
LE GRANDI OPERE

I tempi
La ripartizione delle risorse varata nei tempi rapidi previsti, ora manca la firma di Padoan

La spesa nel tempo
Il cadenzamento delle somme prevede 515 milioni entro il 2015 e i restanti 1.079 milioni nel 2016-2018

Infrastrutture, sbloccati 1,7 miliardi

Decreto Lupi per finanziare 15 opere - Concetto elastico di «cantierabilità» per evitare la revoca dei fondi

Giorgio Santilli
ROMA

■ Maurizio Lupi approva con tempestività la prima tranche di quindici opere finanziate dallo Sblocca-Italia, per un valore totale di 1.664 milioni (sui 3,9 miliardi totali del decreto legge) che dovranno essere "cantierati" per 335 milioni entro il 31 dicembre 2014 e per 1.329 milioni entro il 30 giugno 2015. Il ministro delle Infrastrutture ha firmato il decreto interministeriale per la ripartizione delle risorse e lo ha inviato per la controfirma al ministro dell'Economia, Pier Carlo Padoan, che non dovrebbe tardare a chiudere il cerchio. Come già successo con il «decreto del fare» nel 2013, Lupi è stato rapidissimo nella messa a punto del provvedimento di sblocco delle risorse, rispettando il termine di 30 giorni - che lui stesso aveva chiesto di inserire nel Dl - per completare l'iter previsto dal decreto legge.

Nessuna sorpresa nella scelta delle opere e nelle cifre assegnate che erano state già anticipate dal ministro delle Infrastrutture ed erano state poi allegate al decreto. Le quattro opere che dovranno partire entro fine anno sono autostrada Trieste-Venezia, passante ferroviario di Torino, piano dei passaggi a livello di Rfi e sistema idrico Basento-Bradano. Il cadenzamento delle somme prevede una spesa di 515 milioni entro il 2015 e dei restanti 1.079 milioni tra il 2016 e il 2018.

La novità più rilevante del provvedimento firmato da Lupi riguarda, però, il concetto di cantierabilità. Il ministero delle In-

frastrutture, per evitare la taglia della revoca dei fondi prevista dallo stesso Sblocca-Italia nel caso in cui i provvedimenti non siano cantierati entro i due termini previsti del 31 dicembre e del 30 giugno, ha articolato il concetto di "cantierabilità", prevedendo per ogni singola opera una specifica prestazione dovuta dalla stazione appaltante per evitare la revoca. Una flessibilità che era stata invocata a gran

LE URGENZE

Quattro opere da far partire subito: Trieste-Venezia, passante di Torino, piano dei passaggi a livello e sistema idrico Basento-Bradano



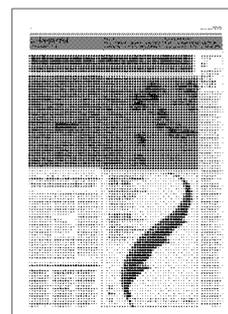
Cantierabilità

● La «cantierabilità» è una condizione propria dei progetti di lavori: indica che vi è un progetto esecutivo e tutti gli elementi autorizzativi necessari ad aprire il cantiere. Il termine è entrato nel linguaggio giuridico per indicare condizione necessaria per avere un finanziamento. Ora diviene concetto elastico, intendendosi l'ottenimento di un requisito specifico e non di tutti quelli necessari per l'apertura del cantiere.

voce *in primis* dall'Associazione nazionale dei comuni italiani (Anci) proprio per evitare false partenze. Resta il fatto che, al solito, la vera apertura dei cantieri slitterà in avanti di settimane o mesi, confermando la cronica patologia del sistema italiano delle opere pubbliche rispetto a seri cronoprogrammi, fin dalla fase iniziale del progetto.

Vediamo nel dettaglio l'elenco delle condizioni di cantierabilità, opera per opera. Per la terza corsia Trieste-Venezia sarà sufficiente al commissario inviare entro la scadenza al Mit «un ulteriore stralcio delle lavorazioni». Per la metro C di Roma basterà al Comune inviare il progetto definitivo aggiornato. Per il Passante di Torino bisognerà inviare il progetto definitivo, così come per la Regione Basilicata sul completamento del sistema idrico Basento-Bradano (settore G). Per i passaggi a livello, a Rfi addirittura basterà mandare al Mit il «programma complessivo degli interventi». Per l'Alta velocità Verona-Vicenza-Padova basterà trasmettere l'accordo ai sensi della convenzione vigente per la redazione del progetto definitivo, mentre per il Terzo Valico si dovrà inviare «l'aggiornamento della nuova articolazione dei lotti costruttivi coerentemente alle disponibilità finanziarie vigenti» alla data del 31 dicembre 2014. Per il Tunnel del Brennero è sufficiente che sia trasmesso al Mit «l'ulteriore lotto costruttivo e il conseguente piano lavori» e sia pubblicata «una manifestazione di interesse sulla Guce».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La mappa delle opere sbloccate

Costo delle opere espresso in milioni di euro

- Continuità interventi Nuovo Tunnel del Brennero → 270

- Asse autostradale Trieste - Venezia → 30

- Ulteriore lotto costruttivo Asse AV/AV Verona - Padova → 90

- Completamento e ottimizzazione della Torino - Milano con viabilità locale mediante l'interconnessione tra la SS32 e la SP299 - Tangenziale di Novara - lotto 0 e lotto 1 → 72

- Completamento della copertura del Passante ferroviario di Torino → 25

- Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo - Ventimiglia → 29

- Terzo Valico dei Giovi - AV Milano - Genova → 200

- Completamento asse viario Lecco - Bergamo → 15

- Quadrilatero Umbria - Marche → 120

- Tratta Colosseo - Piazza Venezia della Linea C di Roma → 155

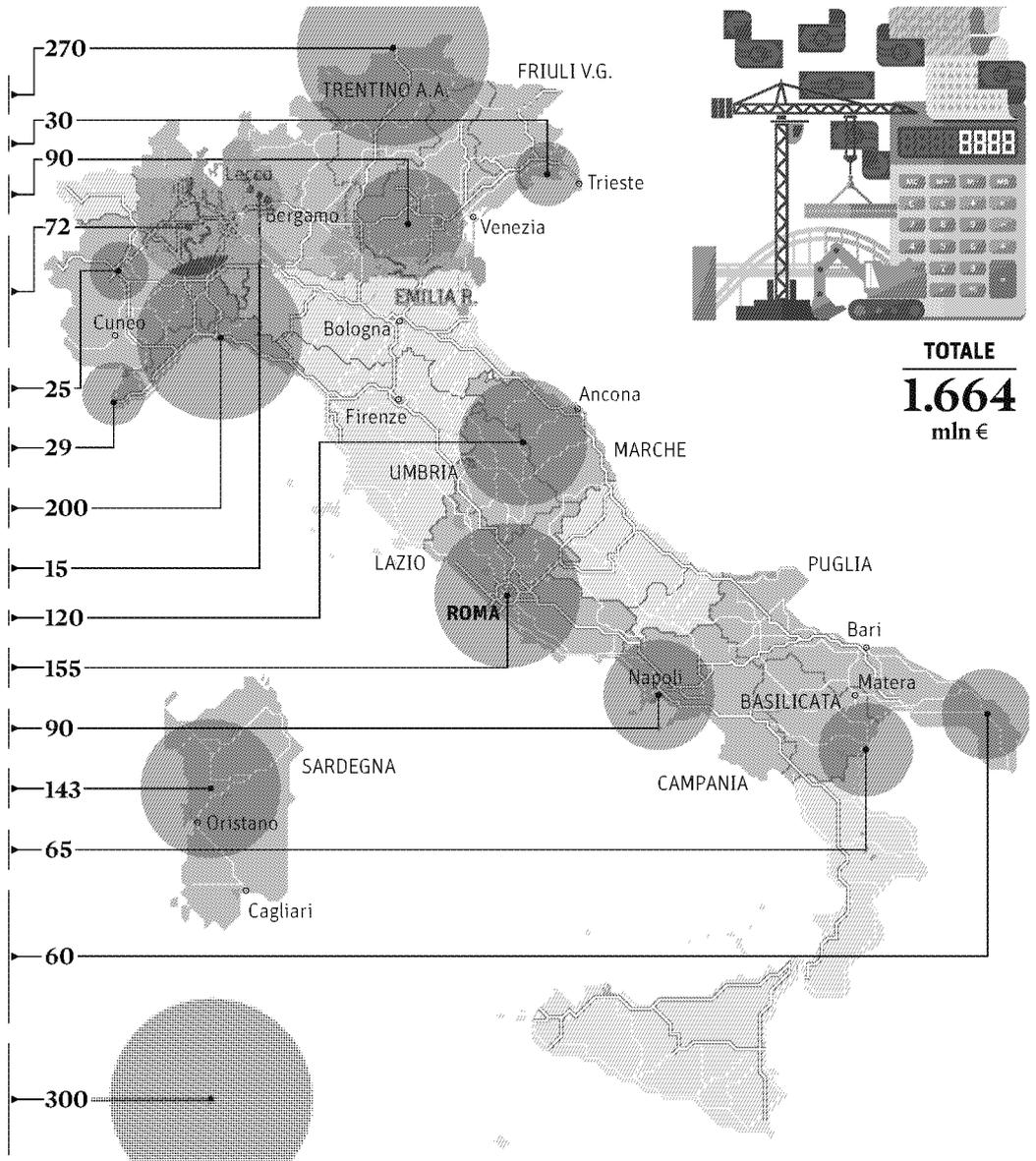
- Completamento Linea 1 metropolitana di Napoli → 90

- Messa in sicurezza dei principali svincoli della SS 131 in Sardegna → 143

- Completamento sistema idrico Basento - Bradano, settore G → 65

- Interventi di soppressione e automazione di passaggi a livello sulla rete ferroviaria, individuati, con priorità per la tratta terminale pugliese del corridoio ferroviario adriatico Bologna a Lecce → 60

- Rifinanziamento dell'art.1 comma 70 della legge 147/2014 relativo al superamento delle criticità sulle infrastrutture viarie concernenti ponti e gallerie → 300



L'ANALISI

Giorgio Santilli

Investimenti ignorati dalla legge di stabilità

Lil ministro dell'Economia, Pier Carlo Padoan, ha avuto l'onestà intellettuale - che certo non gli manca - per ammettere che il punto debole della manovra è l'assenza pressoché totale di risorse aggiuntive destinate al rilancio degli investimenti pubblici. Ha aggiunto che i provvedimenti per il rilancio dei cantieri erano stati comunque presi con il precedente decreto Sblocca-Italia, minimizzando i limiti e la portata assai contenuta di quel provvedimento. Da più parti si era detto, al momento del varo di quel decreto legge - a Palazzo Chigi e a Porta Pia -, che ci sarebbe stato un «secondo tempo» per rilanciare gli investimenti in infrastrutture con risorse aggiuntive nella Legge di stabilità. Anche qui bisogna dare atto a Matteo Renzi e Maurizio Lupi (e allo stesso Padoan) che c'è stato effettivamente il rifinanziamento promesso del bonus edilizio per le ristrutturazioni e dell'ecobonus ai massimi livelli rispettivamente del 50% e del 65%, ma per gli investimenti pubblici in senso stretto la manovra è del tutto deludente. Basta il miliardo di «spazio di patto» per i comuni? È il nuovo fondo infrastrutture? Avrebbe dovuto essere alimentato dello 0,3% del Pil, ma non ha neanche un centesimo: semplicemente non è passata l'idea di un finanziamento stabile nel tempo e congruo per i piani infrastrutturali.

Le cronache dei corridoi ministeriali dicono che nelle trattative tuttora in corso fra ministeri dell'Economia e delle Infrastrutture potrebbe spuntare qualcosa in più per i lavori pubblici: il finanziamento di alcuni «lotti costruttivi»

dell'Alta velocità o qualche fondo integrativo in più per le linee metropolitane. Poca roba che non cambia la sostanza ammessa da Padoan. Abbiamo passato l'estate - e anche la prima parte dell'autunno - a invocare il rilancio degli investimenti, ma ancora una volta è chiaro che il governo non ha una strategia concreta per farlo. Si vara una manovra da 36 miliardi e lì dentro non c'è spazio - se non residuale - per le infrastrutture.

Si tratta ora di capire quanto svilupperà effettivamente il decreto Sblocca-Italia che questa settimana arriva in Aula alla Camera dopo un burrascoso passaggio in commissione Ambiente. La partita vera che si gioca lì - e il decreto Lupi di cui parliamo in apertura di questa pagina lo conferma - è l'effettiva cantierabilità degli interventi previsti. Avevamo già visto che le risorse sarebbero state date negli anni con il contagocce, spostando la parte più consistente di risorse oltre il 2015. Ora abbiamo anche la conferma che i cantieri non apriranno nei termini stretti previsti dal decreto legge.

Sia chiaro: non è colpa del Governo, che l'impegno ce l'ha messo, anche provando a imporre termini rigidi entro cui aprire il cantiere. Ma un concetto di «cantierabilità» elastico (ed è un elastico che si allunga in avanti nel tempo) lo hanno chiesto comuni e stazioni appaltanti che non riescono a sbloccare proprio niente. Non solo non ci saranno i 43 miliardi di cui si è favoleggiato a luglio. Non ci saranno neanche i 3,9 miliardi presenti nel decreto Sblocca-Italia. È tutto il sistema dei lavori pubblici in Italia che finalmente deve riflettere per capire se non sia fuori del tempo e sia necessaria una rivoluzione di norme e di comportamenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IERI E OGGI

IL MIRACOLO DELL'AUTOSOLE LEZIONE PER IL PAESE BLOCCATO

di **Giovanni Belardelli**

Malattie Una cultura della forma giuridica ha preso il sopravvento sull'efficacia dei risultati

Può accadere che, come avviene per gli individui, anche le nazioni si ammalinino? E che dunque, come tutti gli ammalati, non riescano più a fare ciò che in precedenza sembravano in grado di realizzare con facilità e naturalezza? La *fiction* Rai dedicata alla costruzione dell'Autostrada del Sole, in onda lunedì e martedì sera (*La strada dritta*), sembra destinata a sollevare precisamente un interrogativo del genere.

In soli otto anni di lavori, tra il 1956 e il 1964, venne realizzato un tragitto di oltre 700 chilometri, da Milano a Napoli, con soluzioni tecnicamente all'avanguardia per l'epoca. Cinquant'anni dopo lo stesso Paese sembra essere diventato incapace di portare a termine qualunque grande opera in tempi decenti e senza che tutto l'incartamento dei lavori finisca nelle aule dei tribunali: dapprima per i ricorsi al Tar, poi per i quasi altrettanto inevitabili casi di corruzione.

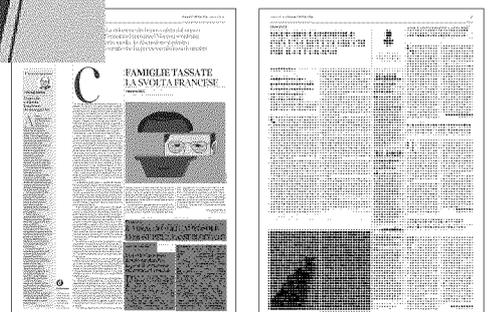
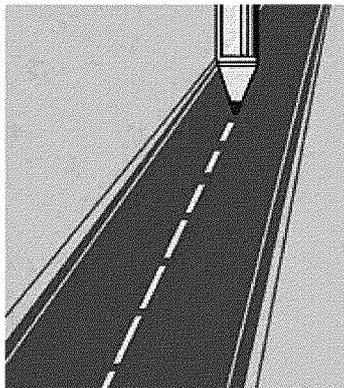
Per rimanere nel campo dei trasporti, appare davvero impietoso confrontare con la realizzazione dell'Autosole la vicenda della metro C di Roma: allungamento dei tempi, lievitazione delle varianti e dei costi, incertezze sul tragitto finale dell'opera (non si sa se riuscirà ad arrivare a San Pietro o dovrà interrompersi a Piazza Venezia); infine, indagini della magistratura e della Corte dei conti. In questo e in tanti altri casi, i ritardi nei lavori, l'aumento dei costi, gli episodi di corruzione hanno necessariamente dei responsabili con un nome e un cognome, che spetta alla magistratura accertare. Ma dietro i singoli episodi, sembra difficile che non torni un quesito come quello iniziale: cosa ci è successo, di cosa si sono ammalati l'Italia e gli italiani per avere dismesso, o almeno così sembra, quella voglia e capacità di fare caratteristica del Paese uscito dalla guerra, protagonista prima della ricostruzione e poi del cosiddetto

«miracolo economico»? Proprio il confronto tra l'Italia di oggi e quella di mezzo secolo fa rende infatti improponibile ogni spiegazione che tiri in ballo un presunto carattere nazionale e sollecita piuttosto a cercare, come per qualunque malattia, le condizioni che ne abbiano facilitato la comparsa. Tra esse, ai primi posti, va probabilmente collocato quel «dedalo infernale di norme» del quale ha parlato su queste colonne Sergio Rizzo in relazione alla mancata messa in sicurezza del Bisagno: una giungla di regole che, pensata per rendere più stringenti i controlli, ha finito spesso col favorire quanti guadagnano dai ritardi, dalle varianti, dai ricorsi.

L'Italia soffre insomma di una sorta di iper-giuridicizzazione, fondata sul «ruolo eccessivamente preponderante della formazione giuridica» nell'ambito della pubblica amministrazione (così M. Bianco e G. Napolitano in un recente volume della Banca d'Italia su *L'Italia e l'economia mondiale*), ma che attraverso l'azione pubblica si è estesa a tutta la società. Il Paese soffre di quella prevalenza della cultura della forma sulla cultura dell'efficacia (e dunque dei risultati) che tutti sperimentiamo quotidianamente attraverso i rapporti con le pubbliche istituzioni.

Non diversamente dalle *fiction* dedicate ad Adriano Olivetti e al maestro Manzi, alle sorelle Fontana e al fondatore dell'Ignis Giovanni Borghi, quella sulla realizzazione dell'Autosole ci sollecita dunque a riflettere su come eravamo qualche decennio fa, su ciò che allora sapevamo fare. Sta a tutti noi evitare che questo si risolva in una mera operazione nostalgia, dunque nello sguardo compiaciuto e malinconico insieme verso un passato finito per sempre, ma possa servire a interrogarci sulla condizione di crisi del Paese e delle sue capacità di fare, e su ciò che possiamo mettere in campo per uscirne.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Banda ultra larga: l'Italia ha fretta

Il piano nazionale prevede internet a 30 megabit a tutti e 100 megabit all'80% della popolazione. Ma resta il digital divide

di **Alessandro Longo**

Internet a 30 megabit a tutti e 100 megabit all'80% della popolazione, con 6 miliardi di euro in fondi pubblici. A quanto risulta a Nòva24, sono questi gli obiettivi del piano nazionale banda ultra larga che il Governo porterà alla Commissione europea entro fine mese. Obiettivi che sono persino migliorativi, rispetto a quelli dell'Agenda digitale europea (100 megabit alla metà della popolazione). E che ci permetterebbero di metterci alla pari con gli altri grandi del continente. Il tutto, grazie ai fondi della programmazione 2014-2020, europei, regionali e nazionali; ma anche grazie a un pacchetto di misure e agevolazioni contenute nello stesso piano banda ultra larga.

Se riuscisse, sarebbe un'impresa epocale per l'Italia, che è ultimo Paese in Europa per copertura banda ultra larga, adesso su circa il 20% della popolazione per i 30 megabit, contro una media Ue del 60% circa. Ufficialmente, gli operatori italiani non hanno piani di copertura 100 megabit, nel senso che non li hanno comunicati al ministero dello Sviluppo economico. Solo Telecom ha comunicato un piano banda ultra larga, a 30 megabit. Il ministero ha bisogno di queste informazioni perché il piano banda ultra larga usa fondi pubblici per completare i piani degli operatori. Telecom al momento copre quasi 100 città in Vdsl2 (fibra fino agli armadi), a 30 megabit, che diventeranno 600 nel 2016. Ha un'offerta 100 megabit (fibra nelle

case) solo a Milano. Il piano potrebbe continuare dopo il 2016; potrebbe includere nuove tecnologie per i 100 megabit e oltre (come lo standard GFast su fibra ottica che arriva fino all'ultimo nodo di distribuzione, cioè quasi fino alla casa). Ma al momento non c'è nulla di certo, né di ufficiale.

Negli ultimi giorni però c'è stato uno scatto in avanti della concorrenza. Fastweb ha annunciato l'estensione del piano Vdsl2 fino al 2016, per coprire altre 80 città (al momento sono venti). Fastweb offre già i 100 megabit su tutta la propria rete, ma su Vdsl2 non è una velocità garantita. Di fatto, il ministero non ne sta tenendo conto per il proprio piano. In questi stessi giorni Vodafone ha annunciato un piano per coprire 25-30 città in Vdsl2 entro marzo 2015, per arrivare a 150 in tre anni (ha avviato i lavori in otto). Vodafone sta rivendendo l'offerta di Telecom Italia. A Milano però si appoggia alla rete di Metroweb (fibra nelle case), come anche Wind, e da ottobre offre qui una velocità di 300 megabit. Metroweb per altro ha ripreso a lavorare alla propria rete, estendendola anche a Genova e Bologna.

Questa abbondanza di piani, tuttavia, non aiuta l'Italia ad affrontare il *digital divide*. Tutti mirano a coprire le stesse città e i concorrenti saranno su una frazione di quelle interessate dai piani di Telecom Italia. Il paradosso insomma è che - al netto degli interventi pubblici - nei prossimi tre anni in un pugno di città ci saranno quattro reti. Tre, in circa 100-150 città. In una quota che Infratel stima pari al 60% della popolazione, ci sarà solo la rete Telecom. «In un contesto di risorse scarse, con una domanda potenziale relativamente debole rispetto ad altri Paesi, la duplicazione degli investimenti nelle aree a maggiore potenziale può rendere difficile il raggiungimento di una loro adeguata remunerazione», avvisa Cristoforo Morandini, dell'osservatorio Between. «Una maggiore condivisione potrebbe portare a livelli di copertura più estesi». Ma gli operatori non hanno trovato un accordo e stanno andando ognuno per con-

to proprio, salvo casi di condivisione di scavi. Avremo nelle strade tre diversi armadietti (Telecom, Fastweb, Vodafone), anche con un certo impatto estetico e sulla viabilità.

Un'altra cosa di cui il piano banda ultra larga italiano non terrà conto - a quanto risulta - è la copertura 4G. Gli operatori mirano a portare la banda larga mobile di nuova generazione all'80-90% della popolazione entro il 2016. Adesso Telecom ne copre il 72%, Vodafone il 70%; Wind e 3 Italia (a quanto riferiscono a Nòva24) il 25 e il 35% rispettivamente. Tuttavia, il Governo segue le linee guida della Commissione europea secondo cui il 4G non è banda ultra larga perché non garantisce i 30 megabit a tutti gli utenti connessi. La rete mobile lo permetterà solo nei prossimi anni, con l'Lte Advanced e una maggiore densità di celle, tutte connesse in fibra.

L'idea del piano è di non usare risorse a fondo perduto sulle città principali (circa il 20% della popolazione), ma qui aiutare gli operatori solo con incentivi fiscali (come quelli del decreto Sblocca Italia, che valgono però solo per il 2015) e con accesso agevolato al credito bancario. Il grosso delle risorse, 3,5 miliardi di euro, andranno invece per bandi di gara con cui incentivare gli operatori a passare da 30 a 100 megabit in circa il 40% della popolazione (fuori dalle città principali). Del restante 40% (zone non interessate da piani banda ultra larga degli operatori), circa la metà sarà portata a 100 megabit solo con risorse pubbliche (con intervento diretto di cablaggio o con un modello a incentivo). Le quali infine serviranno a portare i 30 megabit nelle zone più periferiche (10-20% della popolazione).

Ma con quali fondi? Le Regioni metteranno 2 miliardi di euro con i fondi europei (Fesr e Fears). Il resto verrà dal residuo della vecchia programmazione e, soprattutto, dal fondo Sviluppo e Coesione (nazionale). La partita delle prossime settimane sarà ottenere che il Governo destini, da questo fondo, una quota adeguata alla banda ultra larga.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





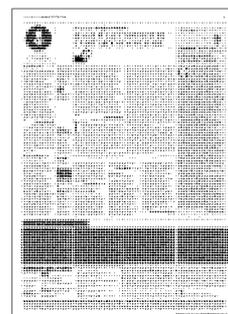
INTERVENTI E REPLICHE

Provvedimenti «anticamento»

Forse possiamo dare un piccolo aiuto per chiarire lo stupore di Sergio Rizzo sulla stasi della legge «anticamento». La ricostruzione del giornalista (*Corriere*, 6 ottobre) è corretta: le proposte di legge finalizzate a fermare il consumo di suolo sono incomprensibilmente arenate nelle commissioni parlamentari. Eppure il tema sembra condiviso dalla stragrande maggioranza delle forze politiche in Parlamento. Una delle prime cose che abbiamo dovuto imparare quando siamo entrati in Parlamento è che in politica bisogna distinguere quello che si dichiara di voler fare da quello che si intende fare davvero. Alla prima categoria appartengono le iniziative finalizzate alla ricerca del consenso (pubblicizzandole preferibilmente negli ambiti dove riscuotono maggiore interesse), mentre alla seconda categoria appartengono atti concreti e per i quali si cercano corsie preferenziali. Non è un caso che sul consumo del suolo la nostra proposta di legge (certo la più determinata e la meno ambigua tra quelle depositate) abbia incontrato molte difficoltà ed era stata persino esclusa dall'assegnazione alle commissioni riunite, forse proprio perché affermava in modo inequivocabile la volontà di non consumare nuovo suolo agricolo, ed era

stata abbinata al «binario morto» della commissione ambiente. Siamo stati costretti a riformularla e a presentarla nuovamente, in modo da essere presenti con una nostra proposta nel dibattito su un tema che ci è caro. Nei mesi di attesa che l'iter del provvedimento proseguisse, abbiamo avuto il sospetto che quella della tutela del territorio e del suolo non fosse una priorità per questo governo e per questa maggioranza. Un sospetto che è diventato certezza quando, quest'estate, è stata anticipata la proposta Lupi sull'urbanistica ed è stato depositato il decreto legge sblocca Italia. Due provvedimenti che grondano asfalto e cemento e che sono chiaramente incompatibili anche con la più blanda delle proposte ferme in commissione. La linea politica del governo e della maggioranza guidata dal Pd sembra «in profonda sintonia» con l'equazione «crescita=cemento» che ha caratterizzato la politica berlusconiana dei condoni e della deregulation urbanistica. Ci piacerebbe solo che, per coerenza, il governo e le forze di maggioranza ritirassero le loro proposte di legge sul consumo di suolo. La linea politica di questo esecutivo, anche su questo, ha cambiato verso.

Massimo De Rosa, M5S, vicepresidente
Commissione ambiente, Camera dei Deputati



 **Il caso**

L'Aquila e la richiesta di assoluzione per i sette scienziati

di **Anna Meldolesi**

La stampa internazionale l'ha già definito un processo kaffkiano. I membri della Commissione grandi rischi, tra cui alcuni dei sismologi più bravi del Paese, condannati in primo grado a sei anni per aver mal comunicato agli abitanti dell'Aquila il rischio di un possibile terremoto. Il procuratore generale vuole la conferma della pena in Appello, mentre l'Avvocatura dello Stato ieri ha chiesto l'assoluzione perché il fatto «non sussiste». La Commissione non ha rilasciato dichiarazioni pubbliche tranquillizzanti prima del sisma e dunque non può aver causato la morte di nessuno. Ci sarebbe stato invece un cortocircuito mediatico, perché le frasi pronunciate prima della riunione del 31 marzo 2009 da uno dei membri sono state diffuse dopo e interpretate come il messaggio finale. Alla tesi dell'Avvocatura vale la pena di aggiungere una considerazione: in gioco non c'è solo la sorte di sette imputati, ma la possibilità stessa che agli scienziati italiani che si occupano di rischi sia consentito fare serenamente il proprio lavoro anche in futuro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

