

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. 24 aprile 2016



FONDI EUROPEI

Corriere Della Sera	24/04/16	P. 6	De Vincenti: spesi tutti i Fondi europei Dalle linee ferroviarie alle scuole, pronti altri 90 miliardi da investire	Enrico Marro	1
----------------------------	----------	------	---	--------------	---

AMBIENTE

Repubblica	24/04/16	P. 2	Genova, cede la diga che blocca il petrolio e nel golfo spunta una chiazza di 28 km	Giuseppe Filetto	3
-------------------	----------	------	---	------------------	---

INNOVAZIONE

Stampa	24/04/16	P. 1	Lo studente che porta la banda larga nei paesi	Riccardo Coletti	5
---------------	----------	------	--	------------------	---

UBER

Sole 24 Ore	24/04/16	P. 1	Liberare il Paese dalle piccole caste	Luigi Zingales	7
--------------------	----------	------	---------------------------------------	----------------	---

De Vincenti: spesi tutti i fondi europei Dalle linee ferroviarie alle scuole, pronti altri 90 miliardi da investire

Al via i progetti per il Sud. «Il “quartierino” dei petrolieri? Non so cosa sia»

Intervista

di **Enrico Marro**

ROMA Eravamo abituati a un Paese che, regolarmente, perdeva una parte dei fondi europei per lo sviluppo, invece, questa volta, «li abbiamo spesi tutti, forse anche di più dei 45,8 miliardi di euro, compreso il cofinanziamento nazionale (circa il 50%, ndr.), che erano a disposizione per il periodo 2007-2013», afferma il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Claudio De Vincenti, consultando le carte sulla scrivania del suo ufficio al primo piano di Palazzo Chigi.

Ma l'ufficio studi della Cgia di Mestre sostiene che invece rischiamo di perdere più di 9 miliardi di euro.

«La Cgia confonde le certificazioni di spesa con i pagamenti. Posso affermare, sulla base dei pagamenti effettuati fino al 31 dicembre 2015, termine ultimo per utilizzare le risorse del programma 2007-13, che tutte le risorse sono state spese. Per certificarle alla commissione europea c'è tempo fino al prossimo marzo».

Oltre che tutti, li abbiamo spesi bene?

«Negli ultimi due anni abbiamo recuperato risorse che rischiavano di andare perse e le abbiamo finalizzate, in accordo con la commissaria Ue Corina Cretu con la quale lavoriamo in grande collaborazione, per opere necessarie e realizzate come, per limitarmi a tre soli esempi, una tratta della metropolitana di Palermo, la linea sei della metro di Napoli e buona parte della banda ultralarga nelle aree a fallimento di mercato della Calabria. Insomma, stiamo sbloccando l'Italia, come ha detto il presidente del Consiglio, Matteo

Renzi, e non a caso l'Istat, per la prima volta dopo molti anni, ha registrato nel 2015 un aumento degli investimenti pubblici».

Avete chiesto a Bruxelles 0,3 punti di Pil, cioè circa 5 miliardi di euro, ai fini della flessibilità di bilancio, perché verrebbero impiegati per interventi funzionali alla crescita. Quali sono?

«Abbiamo consegnato alla Commissione un elenco che, tra l'altro, comprende assi ferroviari e snodi strategici transeuropei, la banda ultralarga, i nodi urbani di Palermo e Napoli, ricerca industriale e smart grids, le politiche attive del lavoro. I riscontri che abbiamo da Bruxelles sono positivi, siamo fiduciosi che la flessibilità ci venga accordata. E ricordo che quei 5 miliardi di risorse nazionali fanno da leva di cofinanziamento per oltre 11 miliardi di investimenti. Investimenti che sono stati sollecitati più volte anche dal presidente della Bce, Mario Draghi, e vanno a vantaggio di tutta l'Europa. Anzi sarebbe bene che anche altri Paesi seguissero il nostro esempio».

Lei coordina la cabina di regia per i fondi per la coesione e sviluppo che si è riunita formalmente giovedì per la prima volta. Su quanti investimenti possiamo contare nei prossimi anni e quali sono le priorità?

«Per il periodo 2014-2020 ci sono a disposizione 38,8 miliardi di risorse nazionali del Fondo di sviluppo e coesione e 51,8 miliardi dei Fondi strutturali europei, compresi i cofinanziamenti nazionali che sono circa il 40%. In totale, 90,8 miliardi di euro. Tanti soldi, che bisogna spendere bene».

Ma, ad aprile 2016, non siamo in ritardo?

«Rispetto al passato siamo in anticipo. Tenga inoltre conto che i soldi si potranno spen-

dere fino alla fine del 2022. Abbiamo comunque già ottenuto l'approvazione dalla Commissione Ue di tutti i programmi relativi ai Fondi strutturali. Nella cabina di regia prendiamo le decisioni su come spenderli, coordinando gli interventi con le risorse nazionali del Fondo di coesione. Abbiamo cominciato con 3,5 miliardi assegnati alla banda ultralarga e con il credito d'imposta sugli investimenti nel Sud».

In passato le risorse sono state disperse in centinaia di migliaia di interventi, spesso microscopici. Se la sente di escludere che questa volta venga finanziata anche la sagra del castrato?

«Sì, perché è cambiato il sistema. Prima le risorse del Fondo sviluppo e coesione venivano ripartite tra le Regioni e queste le distribuivano in autonomia. Ora la cabina di regia serve per prendere le decisioni insieme, Stato e Regioni. Questo eviterà dispersioni e sprechi. Il che non significa che non verranno finanziati anche piccoli interventi perché, per fare un esempio, nell'edilizia scolastica a volte servono lavori per qualche decina di migliaia di euro, ma sono comunque necessari. Le voci principali di spesa riguarderanno tuttavia la banda ultralarga, le reti di trasporto e la logistica, il rinnovo del materiale rotabile, la depurazione e il dissesto idrogeologico, il rilancio produttivo nelle aree di crisi, l'attrazione turistico-culturale, la formazione per promuovere l'occupazione. Ci sono 12 Patti per il Sud già vicini alla firma - il primo il presidente Renzi lo firmerà con la Campania domani a Napoli - per complessivi 13,4 miliardi di spesa in opere concrete, non un libro dei sogni».

Sottosegretario, cambiamo argomento. Lei è finito

nelle intercettazioni dell'ex ministro dello Sviluppo, Federica Guidi, nell'ambito dell'inchiesta di Potenza sugli interessi della lobby petrolifera e del suo compagno Gianluca Gemelli. Il «quartierino», lo definiva Guidi, la quale, emerge, aveva un pessimo rapporto con lei.

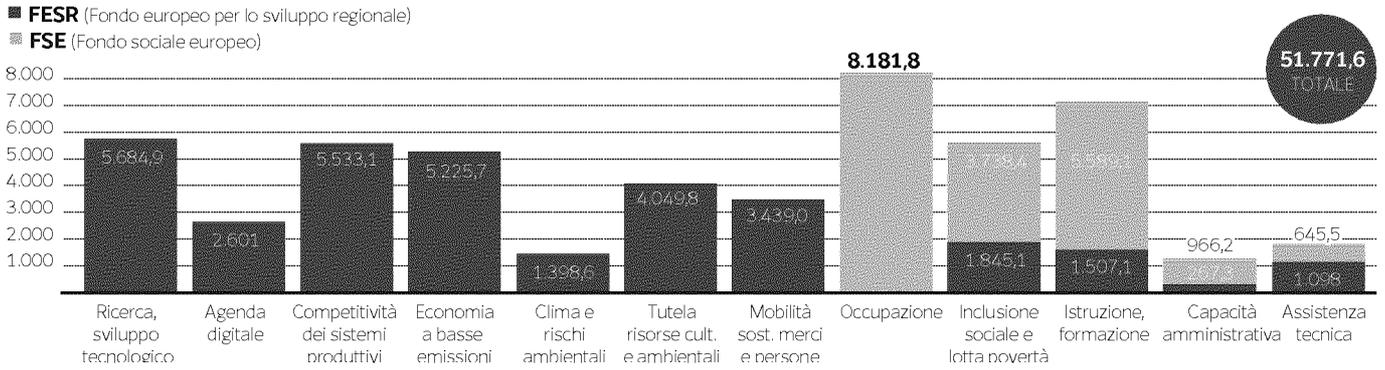
«A volte capita che al telefono ci si lasci andare a espressioni per così dire colorite. La verità è che con Federica Guidi ho lavorato bene e nell'interesse del Paese. Quanto al suo compagno, che si chiamasse Gemelli l'ho appreso dai giornali. Infine, se c'era un «quartierino» non riguardava il governo. Che le imprese presentino le loro problematiche al governo, come fanno anche i sindacati, e che il governo le ascolti fa parte dei nostri doveri istituzionali. Il quartierino non so cosa sia».

E con l'ammiraglio De Giorgi, anche lui coinvolto nell'inchiesta di Potenza, che rapporti aveva?

«Quelli istituzionali dovuti alle deleghe che avevo quando ero viceministro dello Sviluppo».



Fondi strutturali, come saranno spesi dati in milioni di euro



Sul caso Guidi

**La verità è che con Federica Guidi ho lavorato bene e nell'interesse del Paese
Che il suo compagno si chiamasse Gemelli l'ho appreso dai giornali**

Chi è

Claudio De Vincenti, 67 anni, è sottosegretario alla presidenza del Consiglio con le funzioni di segretario del Consiglio dei ministri. È professore di economia politica e ha insegnato all'Università di Roma «La Sapienza» nel dipartimento di Economia

Genova, cede la diga che blocca il petrolio e nel golfo spunta una chiazza di 28 km

Nuovo sversamento. Toti: ma la costa è al sicuro Paura per il greggio che aveva già raggiunto il mare

GIUSEPPE FILETTO

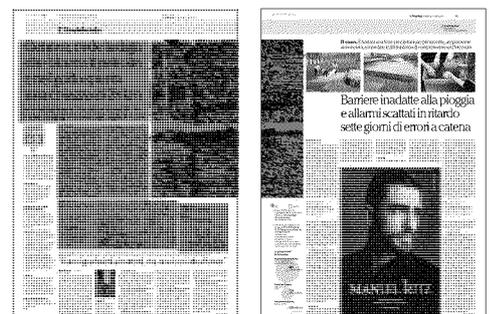
GENOVA. A sera, quando il pericolo ambientale si ridimensiona, rimangono ancora gli auto-spurgo sotto i fari delle fotoelettriche, a risucchiare i residui di petrolio. E si portano via un'intera giornata di allarmi ed anche di magre figure. Emergenza iniziata poco prima dell'alba di ieri, quando su Genova piove, si alza di appena 24 centimetri il livello del Polcevera (insieme al Bisagno tristemente noto per le alluvioni) e franano come castelli di sabbia le dighe di contenimento del greggio, alte poco più di un metro, costruite con la ghiaia dello stesso torrente. Tanto che la Capitaneria di Porto dichiara lo stato di emergenza in mare e toglie la regia delle operazioni di bonifica alla Iplom, la società petrolifera proprietaria dell'oleodotto esploso alle 19,26 di domenica scorsa in località Fegino.

Gli sbarramenti sifonati avrebbero dovuto contenere ciò che rimane dei 680mila litri di petrolio trafilati in cinque notti e sei giorni dai terreni impregnati di greggio. Gran parte finito in mare immediatamente dopo la rottura: circa 60 metri cubi nei 20 minuti in cui i tecnici del Porto Petroli di Multedo (approvvigiona mezza Europa) e della raffineria di Bussalla si sono accorti del guasto ed hanno chiu-

so le valvole di intercettazione; altri 620mila litri nelle due ore successive in cui si è svuotata la condotta lunga 4 chilometri, situata a monte del punto di collasso.

Ieri, in mare è finito poco petrolio, le panne oceaniche posizionate alla foce del Polcevera sono riuscite a frenare ed assorbire i residui dilavati dalla pioggia. L'onda nera, quella arrivata in mare domenica, invece naviga verso Ponente, allarmando i comuni rivieraschi. Secondo le immagini satellitari fornite dall'Emsa (European Maritime Safety Agency) si tratterebbe di una scia lunga 28 chilometri, non compatta, discontinua e iridescente. Castalia, una delle imprese a cui è stata affidata la bonifica, precisa che si tratterebbe di grumi attorno ai quali si sono addensati branchi di meduse. «Ma non è il disastro ambientale della Haven», ricordano i responsabili della Iplom. «Il peggio è passato, le coste sono al sicuro», ripete il governatore Giovanni Toti. Tuttavia, il Ministero dell'Ambiente ha dirottato in Liguria quattro "supply vessel", mezzi idonei per gli incidenti oceanici. E il sindaco di Savona, Federico Berruti, con un'ordinanza intima all'azienda «di attivarsi nel più breve periodo per la rimozione dei residui presenti sul litorale della città».

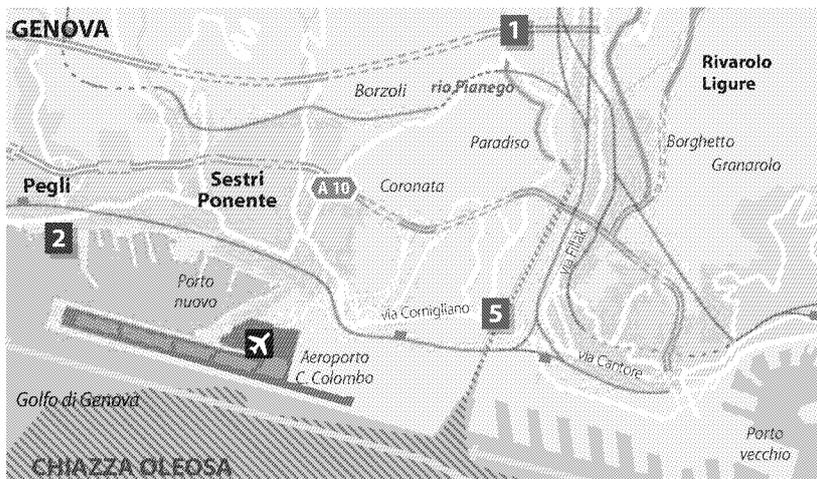
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Lo sversamento

 **Domenica 17 aprile**  ore 19 e 26

- Si rompe il tubo dell'oleodotto vicino al **rio Pianego**, affluente del torrente Polcevera
- Nel torrente finiscono **680mila litri** di greggio
- **Il petrolio invade il rio Pianego**, dove il sequestro di un'area da parte della magistratura impedisce la riparazione del danno

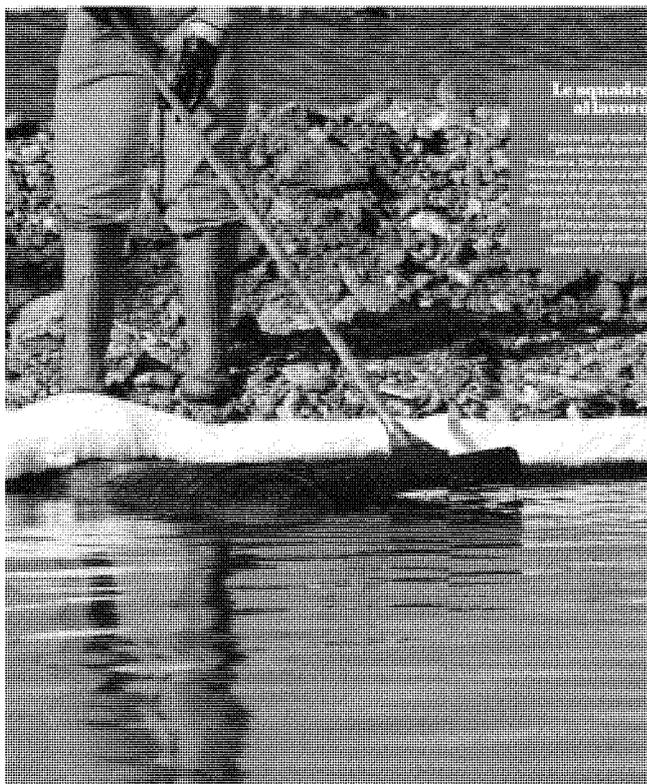


2 **Giovedì 21 aprile**

- Le chiazze di petrolio vengono avvistate in mare sulle **spiagge di Pegli**

3 4 **Ieri**

- Sabato mattina avvistate chiazze anche al largo di **Varazze e Loano**



Lo studente che porta la banda larga nei paesi

RICCARDO COLETTI
NIZZA MONFERRATO (ASTI)

Invece di aspettare che qualcuno risolvesse il problema, se l'è risolto da solo. Una soluzione per eliminare il «digital divide» che affligge quasi metà del territorio italiano. Valerio Pagliarino, studente di Liceo scientifico, vive in un piccolo paese dell'Astigiano, e già negli anni passati è stato premiato in concorsi scientifici.

CONTINUA A PAGINA 18



Lo studente che porta la banda larga nei paesini grazie alla tecnologia laser

Asti, l'invenzione di Valerio: "La rete era troppo lenta"

RICCARDO COLETTI
NIZZA MONFERRATO (ASTI)

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

500
mega
al secondo
La velocità di
navigazione
con la tecno-
logia inventa-
ta da Valerio
Pagliarino

La sua nuova invenzione è portare in tutti i piccoli centri la banda larga. La banda larga in Italia, secondo una recente indagine, ci fa navigare a un quarto della velocità della Corea del Sud, capofila nel mondo. La risposta di Valerio Pagliarino è tanto semplice quanto geniale: una fibra ottica virtuale, grazie alla tecnologia laser, utilizzando i tralicci dell'alta tensione già esistenti.

L'ispirazione è arrivata da un vecchio telecomando e da un articolo de La Stampa sulla concorrenza tra Enel a Telecom per portare la fibra ottica sui tralicci della corrente elettrica. «Dove vivo, Castelnuovo Calcea, la rete è lenta. Il gestore non ci porta i 7 mega perché costa troppo, navighiamo a 0,6». Invece di chiamare il servizio clienti per lamentarsi, ha deciso di «smanettare» e trovare una soluzione. «Stavo facendo esperimenti sulla trasmissione - racconta Valerio - quando ho avuto l'illuminazione. In fondo la fibra ottica trasmette luce lungo un dispositivo fisico. Ma la tecnologia per trasmettere luce senza fili c'è, ed è il laser». Neanche il tempo di pensarla che era già in rete a cercare se altri avevano avuto la sua intuizione. «Ho cercato e ricercato, ma non c'è traccia di idee simili». Eppure Valerio, era il dicembre del 2015, non aveva ancora colto a pieno il potenziale della sua intuizione. L'occasione è arrivata dal suo liceo: il Galilei di Nizza Monferrato. «Una mia insegnante, Giuseppina Bogliolo, mi ha proposto di partecipare a un concorso - ricorda - "I Giovani e le Scienze 2016". Il termine per presentare la relazione era metà febbraio, ma il bando l'ho letto solo dopo le vacanze nata-

lizie. Quando la professoressa ha letto la mia tesina mi ha fissato per qualche istante e mi ha dato un consiglio prezioso: Valerio, corri a brevettarla».

Ora la domanda di brevetto è stata inoltrata e il Laserwan, questo il nome del progetto, potrebbe diventare realtà. Intanto Valerio ha vinto il premio speciale Aica per il miglior progetto sulle tecnologie della comunicazione e dell'informazione e la sua idea, «Laserwan: connessione a banda ultralarga laser», parteciperà all'Eucys, concorso dell'Unione Europea per i giovani scienziati che si terrà a Bruxelles dal 15 al 20 settembre.

Se gli si chiede quanto possa costare un prototipo, la risposta lascia senza parole. «L'ho già costruito - rivela -, ho usato i pezzi di un vecchio aspirapolvere, due telecomandi rotti e un paio di schede elettroniche comprate on line». Il test ha avuto successo. «Ho trasmesso un film in streaming e ha funzionato perfettamente. Secondo i miei calcoli la velocità di navigazione con questa tecnologia arriva a 500 mega al secondo sia

in download che in upload». Valerio non si è fermato e ha fatto anche i conti in tasca a chi volesse acquistare la sua tecnologia. «Secondo quanto ho trovato on line, posare la fibra ottica costa 1000 euro al metro. Il mio Laserwan abbatte i costi di 100 volte. Ogni chilometro, per servire 100 utenze, costerebbe 10 mila euro». Il nemico del suo progetto è la nebbia. «Ma ho già la soluzione - conclude -, una sorta di telemetria in stile Formula 1 che modula il segnale e può bucare anche i banchi più fitti».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Valerio Pagliarino
Vive a Castelnuovo Calcea (Asti) e frequenta il Liceo scientifico

«UBER ACT»

Liberare il Paese dalle piccole caste

di **Luigi Zingales**

La battaglia per la liberalizzazione del mercato dei taxi non mi aveva mai entusiasmato. Non perché questa liberalizzazione non fosse sacrosanta, ma perché non l'avevo mai ritenuta una priorità. Con tutti gli oligopoli presenti nel nostro Paese, quello dei taxisti non mi sembrava il più dannoso. Tanto più che Stati Uniti e Gran Bretagna, economie molto più dinamiche della nostra, soffrivano dello stesso problema.

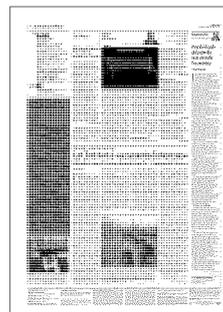
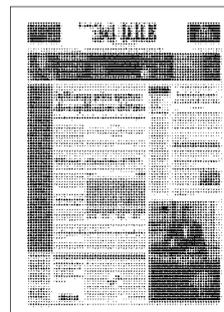
L'arrivo sul mercato di Uber, la società che connette tramite smartphone la domanda e l'offerta di servizi di trasporto, non aveva cambiato radicalmente la mia opinione. Da consumatore ne ero entusiasta. Vivendo in un quartiere periferico di Chicago, faticavo a trovare taxi e li pagavo cari. Adesso in 5 minuti al massimo un Uber è sotto casa, con un'auto più pulita, dei guidatori più gentili, e una tariffa il 40% più bassa. Ciononostante continuavo a vederlo come un gioco a somma zero: io risparmiavo a spese dei taxisti, non esattamente il tipo di redistribu-

zione che viene considerata socialmente desiderabile.

Dopo aver ascoltato David Plouffe, un tempo consulente politico di Obama e oggi evangelizzatore del messaggio di Uber, ho dovuto ricredermi. L'uso che della tecnologia fa Uber non solo espande il mercato dei trasporti (a vantaggio di tutti), ma trasforma il modo stesso di lavorare. Mi sono reso conto che anch'io ero involontariamente caduto vittima della propaganda dei difensori dell'esistente, a spese del progresso.

L'entrata di servizi come Uber (oggi ce ne sono molti) non è un gioco a somma zero. Riducendo il costo, Uber aumenta enormemente la dimensione del mercato dei trasporti a pagamento. E non lo fa necessariamente riducendo il compenso del guidatore, ma riducendo i tempi morti. L'inefficienza è data dal tempo che un taxista passa inattivo aspettando chiamate. Più questo tempo viene ridotto dalla tecnologia, più ci guadagnano sia il guidatore che il passeggero.

Continua ► pagina 20



Liberare il Paese dalle piccole caste

L'EDITORIALE

di **Luigi Zingales**

► Continua da pagina 1

Questa espansione del mercato aumenta l'occupazione (nella sola Chicago ci sono 30mila guidatori Uber), a vantaggio di chi più stenta a trovare lavoro: inerie le donne. Un terzo dei guidatori di Uber sono donne: una guidatrice si sente più protetta perché fa salire solo clienti che sono preventivamente identificati (devono registrare una carta di credito).

Ma questo è solo uno dei vantaggi. Negli Stati Uniti Uber sta già promuovendo Uber Pool, un servizio in cui i passaggi sono condivisi con altri clienti. Costa il 40% in meno di un normale Uber (e quindi poco più di un terzo di un normale taxi) e allunga di poco il tempo di percorrenza, grazie ad un algoritmo di ottimizzazione dei percorsi disegnato da Uber. Oltre al risparmio per i consumatori, rappresenta anche un risparmio per l'ambiente. Se ogni auto che entra a Milano o Roma avesse altri due passeggeri, ridurremmo di due terzi il traffico e l'inquinamento. Per non parlare degli spazi dedicati ai parcheggi. A Chicago, per la prima volta nella storia, il numero di parcheggi richiesti per un nuovo edificio è sceso, grazie alla riduzione del numero di automobili richieste dagli inquilini. Il fenomeno è così importante da impattare il mercato delle automobili.

In altri termini, la tecnologia permette non solo di produrre meglio ciò che veniva già prodotto (il servizio taxi), ma apre nuovi mercati e crea nuovi modi di produrre, impensabili prima. Dalla consegna di pasti a quella della spesa, sono nati moltissimi servizi ausiliari a Uber.

Tutto questo in Italia è bloccato. Uber è presente nel mercato delle limousine, ma non può operare in quello dei normali trasporti urbani, per proteggere il valore della licenza di pochi taxisti. È una metafora del sistema Italia. Per proteggere le rendite di pochi, si blocca l'innovazione e il progresso, non solo a danno dei più, ma anche a danno dei più deboli. Negli Stati Uniti Uber è considerato il miglior programma di welfare, il metodo più sicuro per emergere dalla povertà.

Il problema non riguarda solo il mercato dei taxi, ma anche quello degli alberghi (dove è entrata Airbnb), e quello del credito, dove stanno cercando di entrare i cosiddetti peer-to-peer lender, ovvero delle piattaforme che fanno incontrare la domanda e l'offerta di credito. Purtroppo quella stessa regolamentazione che è stata incapace di evitarci disastri come quello della Banca Popolare di Vicenza, è molto efficace a ostacolare ogni nuova iniziativa in questo senso. Il potere politico delle lobby sta bloccando la modernizzazione del Paese. Nel 21° secolo, rischiamo di confinare l'Italia alle tecnologie del Novecento.

Rivoluzionare questo status quo, dovrebbe essere la nuova priorità del governo Renzi. Per farlo non deve procedere a spizzichi e bocconi: richiederebbe troppo tempo e verrebbe logorato in battaglie con ogni singola lobby. Dovrebbe fare come fece Obama all'inizio della sua amministrazione: nominare un esperto di regolamentazione (come Cass Sunstein) e con un unico atto eliminare tutte le regole inutili e tutte quelle il cui unico scopo è proteggere una piccola casta. Visto che al nostro premier piacciono nomi immaginifici, gliene suggeriamo uno: Uber Act. Sicuramente piacerà anche alla cancelliera Merkel.

© RIPRODUZIONE RISERVATA