

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. - 10 marzo 2013



AGENDA DIGITALE

Sole 24 Ore 10/03/13 P. 14 Agenzia per l'Italia digitale è operativa: pronto lo Statuto Carmine Fotina 1

INFRASTRUTTURE

Sole 24 Ore 10/03/13 P. 13 No alla Tav? Costa due miliardi Maria Chiara Voci 2

Pa. L'annuncio di Passera con un tweet

Agenzia per l'Italia digitale è operativa: pronto lo Statuto

Carmine Fotina
ROMA

Arriva in extremis lo statuto dell'Agenzia per l'Italia digitale. Il governo uscente sblocca il tassello necessario a dare operatività alla struttura istituita con il primo decreto sviluppo (giugno 2012) per coordinare le politiche dell'Agenda digitale.

L'annuncio è affidato a un tweet del ministro dello Sviluppo economico Corrado Passera: «Un altro passo avanti per dotare cittadini di servizi più efficienti».

Lo Statuto, licenziato dai vari ministri competenti, dovrà ora essere registrato dalla Corte dei conti per poi passare alla pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale.

La gestazione dell'Agenzia è stata finora piuttosto complessa. Particolarmente lunga la scelta del direttore generale, passato anche per un avviso di Palazzo Chigi per la raccolta dei curricula dei candidati. Alla fine a prevalere è stato Agostino Ragoza, ex chief information officer di Poste Italiane. Poi un ulteriore allungamento dei tempi è stato determinato dalle procedure per la stesura e la registrazione del contratto del nuovo d.g. e dalla preparazione dello Statuto.

Tra gli altri compiti, l'Agenzia dovrà accelerare i processi di informatizzazione della Pubblica amministrazione, razionalizzare la spesa in materia informatica, diffondere l'uso del computer e di internet e contribuire ad accelerare lo sviluppo delle reti di nuova generazione (Ngn).

Inoltre, per promuovere servizi o prodotti innovativi in grado di soddisfare una do-

manda pubblica, l'Agenzia potrà aggiudicare appalti pubblici innovativi.

Mario Torsello, che da capo di gabinetto del ministero dello Sviluppo ha lavorato all'intero pacchetto di Agenda digitale, sottolinea come l'Agenzia potrà anche intervenire per il coordinamento informatico delle azioni di Regioni ed enti locali.

Ma non si può nascondere,

I TEMPI

Il testo dovrà essere registrato dalla Corte dei Conti per poi passare alla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale

aggiunge, che «il prossimo governo dovrà risolvere il problema della governance».

L'organismo creato con il decreto sviluppo assorbe strutture che in passato hanno operato su questa tematica - DigitPA, Agenzia per l'innovazione, Dipartimento per la digitalizzazione della pubblica amministrazione e l'innovazione tecnologica della presidenza del Consiglio - in ottica di razionalizzazione, ma rischia di essere bloccato da una vigilanza condivisa da ben quattro ministeri.

Il decreto sviluppo ha infatti previsto un comitato di indirizzo dalla gestione molto complessa, visto che dovrà essere composto da un rappresentante della presidenza del Consiglio e un membro a testa per Sviluppo economico, Miur, Pubblica amministrazione ed Economia, oltre a due rappresentanti designati dalla Conferenza Unificata.

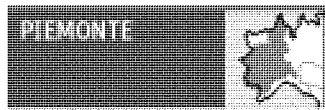
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Torino-Lione. Il costo economico stimato dal commissario Virano ma sotto l'aspetto legale la revoca del trattato non è «infattibile»

No alla Tav? Costa due miliardi

L'abolizione dell'opera tra gli obiettivi del M5S che in Valsusa è al 40% dei consensi



Maria Chiara Voci
TORINO

Le cifre esatte ancora non si conoscono e le stime cambiano a seconda di chi le dà. È dunque complicato, ad oggi, calcolare con precisione quanto possa costare all'Italia l'eventuale abbandono - e questa volta per sempre - del progetto della linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione.

Il Movimento 5 Stelle, che in Valsusa ha raggiunto medie di gradimento intorno al 40%, di gran lunga superiori ad altri territori d'Italia (segno che, nonostante quanto afferma parte della politica, la gran parte della popolazione locale resta fortemente contraria alla Tav), lo ha annunciato chiaro e tondo. E lo ribadirà con la partecipazione alla grande manifestazione organizzata a Susa per sabato 23 marzo. «Una delle prime proposte di legge che porteremo alla discussione del Parlamento - conferma Marco Scibona, da sempre no Tav ed eletto senatore nelle liste di Grillo - è quella relativa all'abolizione di tutti gli accordi internazionali sulla Torino-Lione». Un passo indietro che, però, potrebbe costare caro all'Italia: gli oppositori dell'alta velocità minimizzano e parlano di poche centinaia di milioni. Ma, cercando di mettere giù le prime stime, ancorché approssimative, la cifra supera senza dubbio il miliardo e potrebbe anche duplicare.

I costi

La logica del Movimento no Tav è quella del risparmio per il futuro, sacrificando la spesa del passato. «Perché - spiega Ivan

Cicconi, esperto di appalti pubblici e autore del libro nero dell'Alta velocità - solo per fare un esempio mantenere il presidio delle forze dell'ordine alla Maddalena costa 15mila euro al giorno. Alla fine la spesa a cui lo Stato italiano dovrà far fronte è ben superiore ai 2,8 miliardi» previsti dal progetto preliminare della tratta transfrontaliera a carico dell'Italia. Di tutt'altro avviso chi, in prima linea, ormai da anni lavora per la realizzazione della linea. Abbandonare ora il progetto significherebbe, infatti, secondo il commissario Mario Virano, perdere co-

L'INIZIATIVA

Manifestazione dei grillini il 23 marzo - Scibona (neosenatore): «Tra le prime proposte di legge ci sarà la rescissione degli accordi»

me minimo 1,6 miliardi. O forse molto di più. Perché a quanto fino ad oggi è stato speso (circa 1 miliardo), ci sono da aggiungere i costi delle penali delle imprese che stanno lavorando al cantiere della Maddalena e dei progettisti che stanno disegnando la stazione di Susa, gli eventuali contenziosi dei dipendenti (una cinquantina) di Ltf, senza contare il danno d'immagine per il Paese o il rischio di un eventuale ricorso da parte della Francia. Che, nella valle della Maurienne, di discenderie preliminari per sondare i terreni del Tav ne ha scavate e ultimate ben tre.

«Il punto da cui partire per ragionare in modo corretto - ammonisce comunque Virano - è che la Torino-Lione si deve fare non per evitare di sprecare soldi già spesi, ma perché è un'opera utile e giustificata dai molti benefici che porterà al territorio. Poi, certo, bisogna an-

che tenere conto che, allo stato attuale, la scelta è fra l'aver speso un miliardo senza avere nulla in mano o lo spendere 2,8 miliardi per avere un'opera finita, con ricadute importanti anche in termini di posti di lavoro».

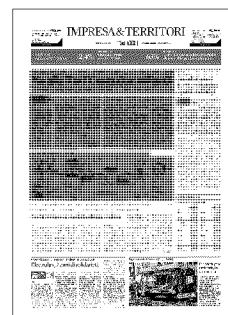
L'aspetto legale

Sotto l'aspetto legale revocare il Tav non è infattibile. Il nuovo trattato internazionale, firmato a gennaio 2012 e che segue quello del 2001, non è stato ancora approvato né dal parlamento italiano né da quello francese. Inoltre, come sottolineano i No Tav «nei trattati - prosegue Cicconi - non è scritto da alcuna parte che in caso di rinuncia si finisca con l'incorrere in penali. Anzi, gli stessi accordi mettono l'accento sull'eventualità che le condizioni finiscano con lo scorrere l'opera. Del resto, il governo del Portogallo ha cancellato il progetto di una linea Av

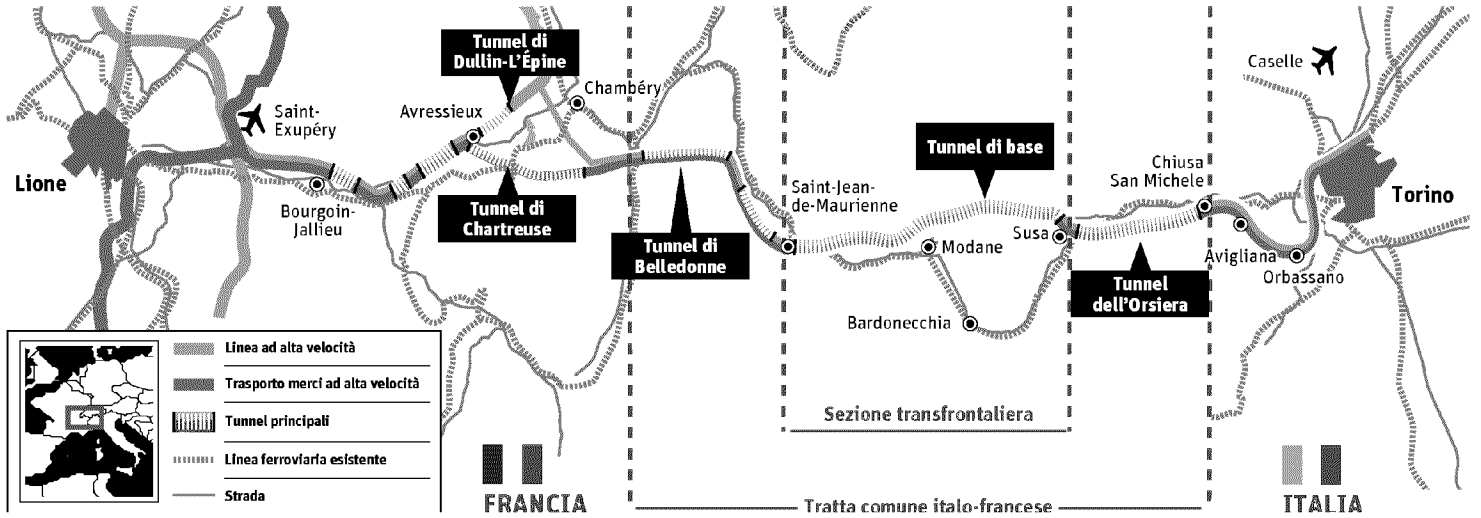
fra Madrid e Lisbona e nulla è capitato». Anche su questo ribatte però il commissario. «Il trattato - spiega Virano - è come un matrimonio. Non ci si sposa mai pensando a quanto si dovrà pagare in caso di tradimento. Ma se poi il fatto capita, la legge prevede gli alimenti». La Francia ragionevolmente potrebbe presentare il conto all'Italia e chiedere, quantomeno, il ripristino dello stato dell'arte pre-discenderie.

Un esborso che forse vale l'opera: anche se, come mette in luce lo stesso Marco Ponti, esperto di trasporti e docente al Politecnico di Milano, la «Torino-Lione oggi non è altro che il tunnel di base e il progetto, in sé, non è sostenibile perché manca la domanda di traffico, che probabilmente non sarà sufficiente a ripagare neppure l'esercizio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il collegamento ferroviario veloce Torino-Lione



Tunnel di base AV Torino-Lione

COSTO

TOTALE	8,2 mld
2,8 mld a carico dell'Italia	

CRONOPROGRAMMA

- Durata complessiva del cantiere: 10 anni
- Progetto definitivo: gennaio 2013
- Avvio dei cantieri: fine 2014/2015
- Termine dei lavori previsto: 2023-25