

CENTRO STUDI

CONSIGLIO NAZIONALE DEGLI INGEGNERI

RASSEGNA STAMPA



18/01/2010

Alta velocità

Corriere Della Sera - Corriereconomia	18/01/2010	p. 1-4	L'alta velocità necessaria e il freno degli extracosti	Massimo Mucchetti	1
--	------------	--------	--	----------------------	---

Deontologia Professionisti

Sole 24 Ore	18/01/2010	p. 1	L'esperto risponde: risarcimento fuori gioco per l'avvocato non trasferito		6
--------------------	------------	------	--	--	---

Edilizia

Sole 24 Ore - Norme E Tributi	18/01/2010	p. 9	Abitare nel sottotetto: in 16 regioni è possibile		7
--	------------	------	---	--	---

Incarichi di Progettazione

Sole 24 Ore - Norme E Tributi	18/01/2010	p. 11	Laurea per gli incarichi fiduciari		8
--	------------	-------	------------------------------------	--	---

Innovazione e ricerca

Repubblica Affari Finanza	18/01/2010	p. 14	Innovazione: solo due italiani tra i primi venti d'europa		9
--------------------------------------	------------	-------	---	--	---

Piano casa

Sole 24 Ore - Norme E Tributi	18/01/2010	p. 8	Piani casa «coordinati» con i comuni		11
--	------------	------	--------------------------------------	--	----

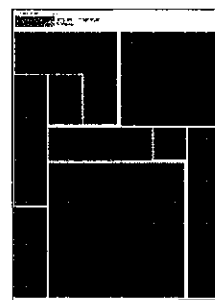
L'inchiesta I motivi delle maggiori spese

L'Alta velocità necessaria e il freno degli extracosti

DI MASSIMO MUCCHETTI

Le difficoltà d'esordio dell'Alta velocità riportano in primo piano lo scandalo — erano gli anni Novanta — dei costi di costruzione dell'infrastruttura, tre volte più alti che in Francia e Spagna. Ripercorrerne la storia, per evitare che si ripeta con le nuove tratte da appaltare.

A PAGINA 4



L'analisi Le cinque ragioni dei maggiori oneri per l'Alta Velocità

Ferrovie I treni corrono Ma i costi non si fermano

Dietro le extraspesa i tempi lunghi e i diktat degli enti locali
Il peso di caratteristiche geografiche e di politiche contrattuali

DI MASSIMO MUCCHETTI

Le difficoltà d'esordio dell'ultima tratta di Alta velocità, aggravate dal maltempo che per qualche giorno ha messo in ginocchio le ferrovie di tutt'Europa, hanno riportato in primo piano lo scandalo dei costi di costruzione di questa infrastruttura, la più importante realizzata in Italia dopo l'Autostrada del Sole. La questione, in verità, non è nuova. Ma facendo polveroni si possono fare regolamenti di conti in un mondo dove girano interessi miliardari, ma non si pongono le basi per evitare due rischi:

a) che la brutta storia si ripeta con le nuove tratte ancora da appaltare come il cosiddetto Terzo valico tra Milano e Genova, il collegamento tra Mestre e Trieste o il prolungamento a sud di Salerno;

b) che le ristrettezze del bilancio dello Stato congelino ogni nuovo progetto o generino piccoli mostri.

Aumenti

La Corte dei conti e l'Autorità di vigilanza sugli appalti pubblici hanno già sottolineato le distorsioni procedurali che concorrono a gonfiare il costo delle opere civili della linea ad alta velocità fino a 32 miliardi di euro, a corsi 2006. Ma il 2 marzo 2007 era stato lo stesso amministratore delegato, Mauro Moretti, in carica dall'ottobre 2006, a illustrare in Senato perché l'alta velocità in Italia è costata tre volte di più rispetto a Francia e Spagna. Il quadro sarebbe ancora valido, perché, secondo Moretti, non emergerebbero scostamenti rispetto a quel rapporto che comprendeva anche i costi ancora da sostenere fino al 2009. Cinque, secondo le Fs, sono le cause delle differenze di costo.

Procedure

1) Le modalità di affidamento dei lavori. Il marcio risale al 1991 quando la società Tav (60% banche, 40% Fs non ancora trasformate in Spa) stipulò gli accordi con i *general contractor* (Iri, Eni, Fiat e Montedison), a trattativa privata, sostanzialmente predeterminata e con garanzia statale a piè di lista. La presenza dei privati nella Tav serve a evitare che il finanziamento dell'Alta velocità, comunque garantito dallo Stato, gonfi il debito pubblico. Ottimo. Ma se la Tav avesse fatto gare europee, le Fs stimano ci sarebbe stato un risparmio del 14-20% su quei costi, diciamo 4-6 milioni di euro al chilometro sulla base dei minori costi sostenuti per le tratte Milano-Pioltello e Padova-Mestre non comprese nella convenzione iniziale.

Progetti

2) Le specifiche progettuali. Prima fra tutte, la trasformazione del progetto dell'Alta velocità per far viaggiare i passeggeri a 300 all'ora in un progetto misto Alta velocità-Alta capacità per trasportare più spedite anche le merci, a 160 km l'ora. La decisione, presa nel 1997 su iniziativa del ministro dei Traspor-

ti, Claudio Burlando, ma con consenso bipartigiano, impone di abbassare le pendenze massime dal 30% al 12-15% per poter aumentare da 17 tonnellate sull'asse a 22,5 tonnellate il peso veicolabile in linea. Oltre all'evidente allungamento dei percorsi è stato così necessario prevedere altre opere per rendere la rete italiana omogenea al resto della rete europea. Vi è poi la fittissima interconnessione con le reti ferroviarie esistenti e l'attraversamento dei centri urbani. Totale 1,1 milioni di euro in più al km. Altre specifiche progettuali derivano dall'orografia e della sismicità. In Italia su 700 km di km 240 sono gallerie e viadotti; in Francia siamo a 58 km di «opere d'arte», come si dice in gergo, su 1.200 di rete; in Spagna 26 su 480 km analizzati. L'aggravio sarebbe pari a 6-7 milioni al chilometro.

Percorsi

3) Il governo e gli enti locali hanno dettato percorsi a basso impatto ambientale, spesso a fianco di autostrade o linee esistenti. Una scelta che ha determinato 400 km di nuove strade, l'adeguamento di 700 km di vecchie, 400 cavalcavia e sottovia, 50 km di varianti autostradali, demolizione e ricostruzione degli svincoli, opere idrauliche e bonifiche varie. Il caso della Milano-Torino è il più eclatante e ha offerto un regalo enorme al

gruppo Gavio, proprietario dell'autostrada limitrofa. Il tutto fa altri 6-8 milioni in più per km.

Popolazione

4) Le zone d'Italia attraversate dall'Alta velocità hanno una densità demografica oscillante tra i 150 e i 420 abitanti per km, mentre in Francia si varia tra i 40 e i 130 e in Spagna tra i 25 e gli 85. Questo determina costi strutturalmente maggiori. E non parliamo degli oneri di acquisizione delle aree agricole spesso pregiate, con prezzi di mercato superiori fino a 6 volte quelli francesi e iberici, per il passaggio della linea e le bonifiche ambientali. Questo incide per 1,5-2 milioni a km.

Ritardi

Arrivando tardi, l'Alta velocità italiana si è dotata di sistemi di sicurezza, segnalazione e telecomunicazione più avanzati e costosi, che elevano il costo per km di altri 1,3-1,5 milioni. L'effetto complessivo oscilla tra i 18 e i 23 milioni al km e spiega la differenza con l'estero. Spiega ma non giustifica. Paragonare i costi della tratta Bologna-Firenze, 70 km di gallerie, con quelli francesi, spagnoli o cinesi può destare indignati stupori, ma non è serio. E tuttavia le cause non sono solo oggettive. Molto dipende dall'intreccio tra politica e affari. La scelta di non fare gare e di dare solo progetti di larga massima, passibili di ogni genere di contenzioso, è certamente responsabilità del governo del 1991 e non depona a favore di quanti ne hanno approfittato. Le pretese degli enti locali sono state irresponsabili. L'Alta capacità oggi è una follia: non ce l'ha nessun altro in Europa; il traffico merci su ferro non è troppo richiesto nell'Italia dei distretti industriali; esistono le locomotive ma non i carri merci che possano frenare a 160 km all'ora. E ci vuole tutta la carità di patria del presidente delle Fs, Enzo Cipolletta, anche lui in carica dal 2006, e dello stesso Moretti per giustificare questa variazione con la ragione che

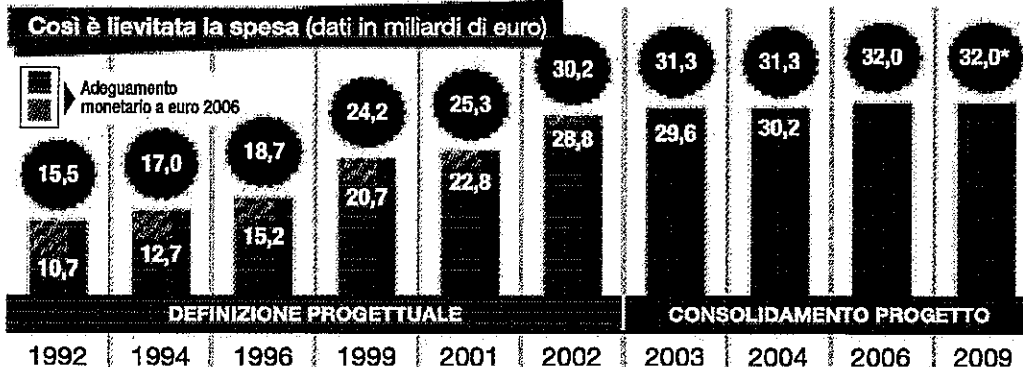
l'Italia è uno stivale dove non passano due tracciati, e dunque, se domani verrà il traffico merci che oggi non c'è, allora saremo già pronti.

Detto questo, non tutto è perduto. I costi dei nuovi tunnel del Moncenisio e del Brennero (116 e 110 milioni a km) sono in linea con quelli del lato francese e austriaco. La Padova-Mestre ci dice che si può risparmiare. Ma bisogna evitare le tentazioni degli anni Novanta. E qui si torna al nodo del finanziamento. Se tutto resta com'è, committente e concessionario della rete è Rfi, la società dell'infrastruttura del gruppo Fs (i privati si sono ritirati negli anni Novanta). Rfi affitta le tracce agli operatori, e cioè a Trenitalia, sempre gruppo Fs, ma anche a eventuali privati. Senonché il traffico non darà mai redditi sufficienti a consentire un gran pedaggio per Rfi. Al momento, più Alta velocità vuol dire più debito pubblico. Servirebbe capitale privato per non conteggiare questo finanziamento nel debito pubblico. Ma siccome il rendimento di mercato non c'è, la tentazione di una nuova Tav è nelle cose.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La storia del Frecciarossa

L'andamento dei costi delle opere civili della linea italiana ad alta velocità e un confronto internazionale



La Spagna vince in economia (costi di costruzione in milioni di euro)

		Francia	Spagna	Italia	
REALIZZATE	Km linee	1.548	1.030	564	• Firenze-Roma • Roma-Napoli • Torino-Novara
	Costo medio/km	10	9	32	
IN PROGETTO	Km linee	990	1.490	647	• Novara-Milano • Milano-Bergamo • Bologna-Firenze • Terzo-Valico • Milano-Venezia
	Costo medio/km	13	15	45	

* Stima provvisoria delle Fs cui andrà aggiunto l'esito degli arbitrati previsti dai contratti del 1991

Fonte: elaborazione Corriere Economia su dati Fs

S. Anselmi



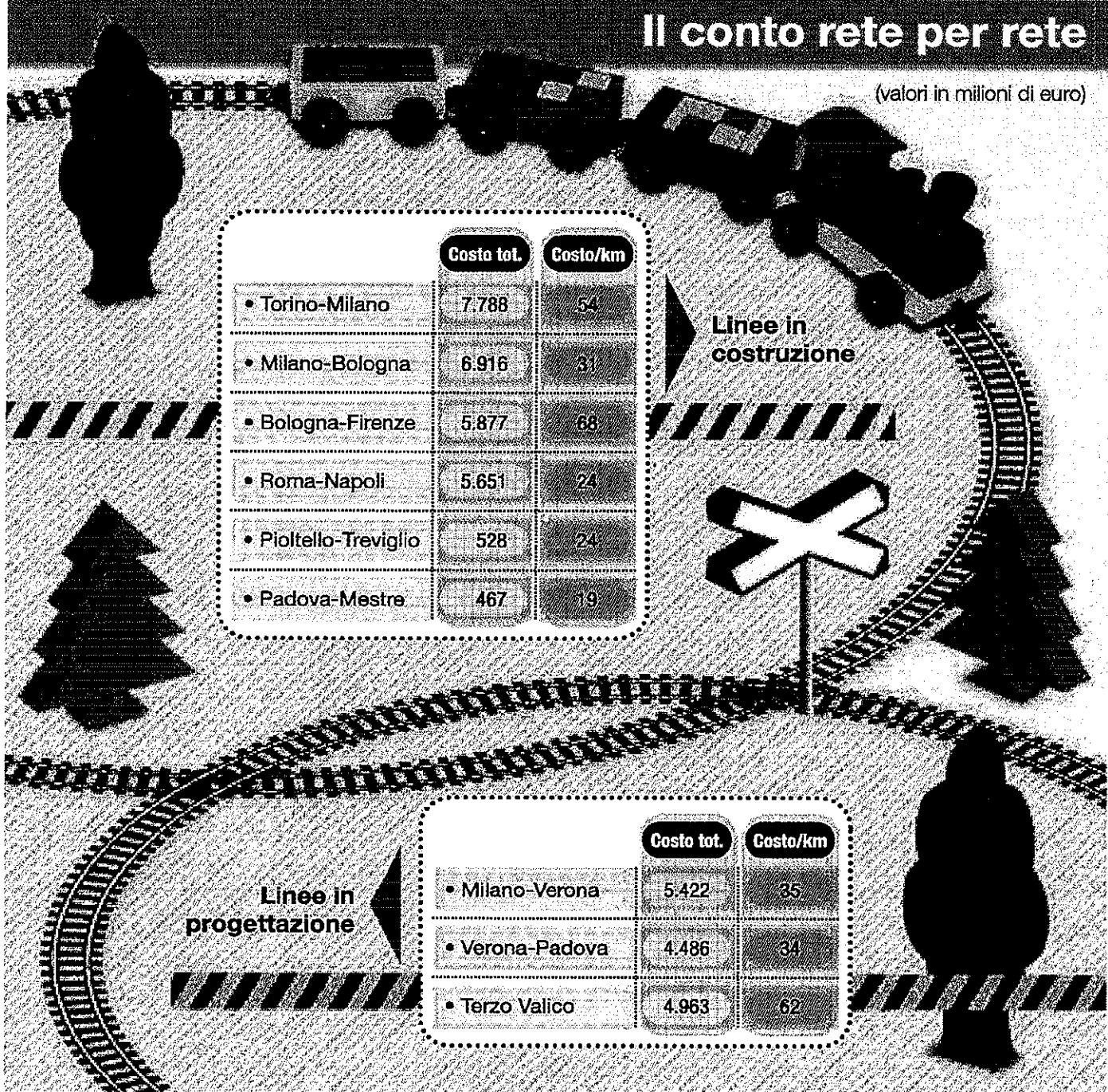
Monopolista Mauro Moretti,
amministratore delegato delle Fs



Concorrenti privati Luca
Cordero di Montezemolo

Il conto rete per rete

(valori in milioni di euro)



	Costo tot.	Costo/km
• Torino-Milano	7.788	54
• Milano-Bologna	6.916	31
• Bologna-Firenze	5.877	68
• Roma-Napoli	5.651	24
• Pioltello-Treviglio	528	24
• Padova-Mestre	467	19

Linee in
costruzione

Linee in
progettazione

	Costo tot.	Costo/km
• Milano-Verona	5.422	35
• Verona-Padova	4.486	34
• Terzo Valico	4.963	62

Fonte: elaborazione Corriere Economia

S. Azzurro

La sentenza / Se c'è un procedimento disciplinare il passaggio ad altro ordine non può avvenire

Risarcimento fuori gioco per l'avvocato non trasferito

di Giovanni Parente

Non ha diritto al risarcimento l'avvocato che non ha ottenuto il trasferimento all'albo di un altro consiglio dell'ordine perché ha in corso un procedimento disciplinare. A stabilirlo è stata la Cassazione con la sentenza 25824/09.

Nella vicenda al centro del giudizio, il legale aveva presentato una richiesta di risarcimento contro il consiglio dell'ordine di appartenenza per il mancato accoglimento del trasferimento a un al-

tro albo. Il tribunale non l'aveva accolta ma in secondo grado gli era stata data ragione. Contro il provvedimento d'appello è ricorso in cassazione il consiglio dell'ordine.

Il collegio di legittimità lo ha accolto con rinvio alla stessa corte d'appello ma in diversa composizione. L'avvocato era sottoposto a procedimento disciplinare alla presentazione della domanda e quindi - rimarca la sentenza - «non poteva essere cancellato»

dall'ordine di provenienza se non previo nulla osta.

Lo spostamento a un altro ordine, infatti, non può prescindere dall'avvenuta cancellazione dall'albo di provenienza. Il passaggio non può essere concesso se non all'esito di un procedimento in cui l'ordine di provenienza deve valutare la possibilità in astratto di cancellazione dell'iscritto dall'albo, richiedendo a tal fine il necessario nulla osta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Immobili. Negli ultimi mesi tre leggi hanno agevolato la ristrutturazione

Abitare nel sottotetto: in 16 regioni è possibile

Limiti locali meno severi per il recupero delle soffitte

PAGINA A CURA DI
Silvio Rezzonico
Giovanni Tucci

2225 Friuli Venezia Giulia, Sardegna e Lazio: sono le tre regioni che negli ultimi mesi hanno varato norme - stabili, non straordinarie come quelle sul piano casa - per il recupero abitativo dei sot-

LE CONDIZIONI

Per rendere utilizzabili gli spazi nei solai servono un'altezza minima e un certo rapporto tra finestre e pavimento

SOMMA VIETATA

Di solito i benefici standard non possono essere cumulati con quelli previsti dai piani casa

totetti. Salgono così a 14 le regioni che hanno permesso di inglobare nel volume abitativo questi spazi inutilizzati. Ma anche un'altra regione (la Valle d'Aosta) e una provincia autonoma (quella di Bolzano), pur in assenza di norme specifiche, agevolano l'abitabilità delle soffitte.

In Abruzzo, invece, è stata varata e prorogata una sorta di sanatoria, giunta a scadenza a fine ottobre 2007. Ed è in programma di rendere possibile il recupero dei sottotetti "a regime" nel nuovo testo unico dell'edilizia regionale, in via di preparazione. In sostanza, fuori dalla lista rimangono soltanto la Toscana (vari i disegni di legge pendenti) e la Provincia autonoma di Trento, le cui giunte guardano da sempre con diffidenza questo tipo di strappi alle regole urbanistiche. Ma anche qui, a ben vedere, qualche eccezione favorevole è prevista, per esempio ai limiti posti agli ampliamenti delle seconde case (articolo 18-sexies, legge 22/91), alle altezze minime degli esercizi rurali (Dpgp 19 settembre 2003, n. 2330 e Dgr 25 settembre 2003, n. 28) o a quelle degli esercizi alberghieri (legge 23/81).

Tecnicamente, il recupero dei sottotetti è la possibilità di ricavare spazi abitabili laddove le norme nazionali o quelle urbanistiche locali non lo permetterebbero, perché non si raggiungono le altezze minime dei locali (in genere, 2,7 metri), i rapporti minimi tra superficie delle finestre e pavimenti (di solito 1/8) o perché la pianificazione comunale non consente nuo-

vi spazi abitativi (superamento degli standard).

Tutte le leggi avvantaggiano i sottotetti "esistenti", cioè posti in edifici realizzati a una certa data prefissata (regola ora valida anche in Lombardia). Solo le norme di Valle d'Aosta e Molise sono ambigue (esistente è infatti anche un edificio appena realizzato), mentre quelle della Calabria non parrebbero escludere gli edifici nuovi.

I comuni nelle zone montane sono spesso maggiormente agevolati rispetto alle altezze minime per ottenere l'agibilità, sulla base del principio che in montagna le case hanno spesso misure più ridotte. Fanno eccezione la Basilicata, la Provincia di Bolzano, la Sicilia e l'Umbria. A dire il vero, però, il concetto di "montano" varia molto: si va da un minimo di 300 metri d'altitudine fino a 1.100 metri. Alcune regioni (Emilia, Liguria, Lazio, Piemonte, Veneto) ricorrono a elenchi di comuni appositamente stilati.

Condizione comune a tutte le leggi è che il sottotetto venga riutilizzato a fini abitativi. La Liguria, però, ammette anche gli usi turistico-ricettivi, l'Umbria tutte le destinazioni d'uso, escluse quelle industriali e artigianali, la Valle d'Aosta non pone limiti.

Inoltre, sono concesse deroga-

ghe alle norme previste per le nuove costruzioni e a quelle sull'abbattimento delle barriere architettoniche: talora è possibile accedere ai solai anche da scale ripide o comunque da passaggi molto stretti, altre volte invece si insiste sulla visitabilità da parte dei disabili. È anche consentita l'apertura di finestre e lucernari, ma esclusivamente per assicurare l'osservanza dei requisiti di aeroinquinazione.

Dalla scorsa primavera, poi, le leggi sul recupero dei sottotetti si mettono in diretta concorrenza con quelle - straordinarie e a tempo - sugli incrementi di superficie e volumi dettate dai vari piani casa regionali. Alcune regioni (il Piemonte, la Lombardia o il Veneto) escludono espressamente che le due agevolazioni siano cumulabili, mentre in altre regioni il fatto che sia possibile goderne contemporaneamente resta dubbio.

Ad ogni modo, chi può scegliere tra una norma e l'altra quasi sempre preferirà quelle sui sottotetti, per diverse buone ragioni: oneri concessori talora più bassi; necessità di reperire spazi a parcheggi spesso meno frequente; regole sul risparmio energetico meno rigide; iter urbanistico più snello.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I requisiti. La Corte dei conti

Laurea per gli incarichi fiduciari

Tiziano Grandelli
Mirco Zamberlan

NEWS Laurea ed esperienza lavorativa sono i requisiti che la riforma Brunetta impone per il conferimento di incarichi fiduciari negli enti locali; lo chiarisce la Corte dei conti Lombardia con il parere 1001/2009.

La vexata quaestio è rappresentata dall'applicazione anche alle autonomie locali dell'articolo 19, comma 6, del Dlgs 165/2001 secondo la versione introdotta dall'articolo 40 del Dlgs 150/2009.

Sull'argomento si contrappongono due tesi. La prima ritiene non applicabile agli incarichi ex articolo 110 del Dlgs 267/2000 la norma in quanto la riforma non prevede una «espressa modificazione» del Testo unico, come richiesto dall'articolo 1, comma 4. Inoltre, l'articolo 74, commi 1 e 2, del Dlgs 150/2009 non richiama le disposizioni sulla dirigenza né come norme che rientrano nella potestà legislativa esclusiva dello stato, né come norme di princi-

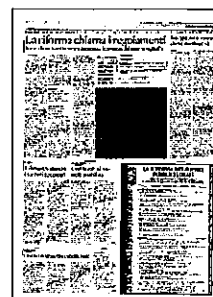
pio e indirizzo per gli enti locali. La seconda tesi ritiene, al contrario, applicabile anche agli enti locali il contenuto della riforma in virtù del principio generale di successione delle norme.

La Corte lombarda apre la strada a un'applicazione anche agli enti locali della riforma. Richiamando gli articoli 88 e 111 del Dlgs 267/2000 osserva che la materia degli incarichi fiduciari debba essere inquadrata in maniera sistematica non soffermandosi sulle norme contenute nel Testo unico ma adeguandosi ai principi generali sulla dirigenza pubblica contenuti proprio nell'articolo 19, comma 6. La Corte ritiene che il regolamento degli enti preveda che l'aspirante dirigente debba essere in possesso di una «particolare e comprovata qualificazione professionale» che potrà essere garantita solo con la laurea e la concreta esperienza lavorativa per almeno un quinquennio in posizioni funzionali previste per l'accesso alla dirigenza. Motivando l'interpretazione, la Corte ri-

tiene applicabile agli enti locali anche la parte dell'articolo 19, comma 6, che impone sia l'esplicita motivazione del ricorso a incarichi dirigenziali a tempo determinato che l'assenza di personale in possesso della particolare e comprovata qualificazione professionale all'interno dei ruoli dell'amministrazione. Requisito, quest'ultimo, che renderà più complicato per i grandi enti conferire incarichi fiduciari a personale estraneo all'amministrazione mentre il requisito del quinquennio lavorativo nella Pa preclude le «prime esperienze» nei comuni piccoli.

Pur richiamando i «limiti percentuali» per gli incarichi a tempo determinato contenuti nella prima parte dell'articolo 19, comma 6, la Corte non si espone sulla lettura coordinata con l'articolo 110 del Testo unico. Vista la rilevanza della materia, rimane comunque necessario un chiarimento da parte della Funzione pubblica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ANALISI

Innovazione: solo due italiani tra i primi venti d'Europa

Fiat e Finmeccanica sono presenti nella classifica delle imprese che investono di più in innovazione, ma insieme impiegano la metà della Toyota e due terzi di Vw

GIOVANNIA JASSA*

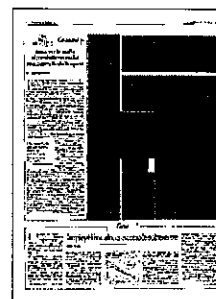
Era l'inizio del 2000 quando a Lisbona i policy makers del Vecchio Continente fissarono un'agenda destinata a rendere entro il 2010 l'Unione Europea "un'economia e una società basate sulla conoscenza la più competitiva e la più dinamica del mondo". Il 2010 è arrivato, ma l'Europa non sembra essere ancora divenuta il leader mondiale per l'innovazione. I dati dell'Eurostat dicono che nel 2006, ultimo anno disponibile per tutti i paesi, il rapporto tra spese in ricerca e sviluppo e Pil era ancora fermo all'1,9%, lo stesso valore del 1999. Per gli Usa il dato 2006 si colloca al 2,6%, così come accadeva nel 1999. In Giappone l'intensità di innovazione è addirittura aumentata, passando dal 3% del 1999 al 3,4% del 2006. All'interno dell'Europa, in Italia il rapporto tra spese in ricerca e sviluppo e Pil è cresciuto dall'1,02% del 1999 al 1,13% del 2006. Nel 2007, secondo quanto pubblicato dall'Istat in un recente bollettino, l'intensità di innovazione è ulteriormente cresciuta portandosi all'1,18%, valore che l'Istat conferma anche per il 2008.

All'inizio l'Agenda di Lisbona fissava al 3% del Pil l'obiettivo da raggiungere per l'incidenza delle spese in ricerca e

sviluppo. A metà degli anni Zero l'obiettivo è stato diminuito al 2,5%. Nonostante il ribasso del target, rimane molta la strada da percorrere. Per l'Italia i progressi compiuti sono incoraggianti, ma la situazione odierna è quella di un'intensità di innovazione pari solo alla metà dell'obiettivo fissato in Europa. All'interno del dato complessivo, rimane poi aperto il tema della quota di spese in ricerca e sviluppo che fa capo alle imprese. In Italia le imprese sono titolari del 51,9% degli investimenti in innovazione. Il dato del 2007 segna un significativo progresso rispetto agli anni precedenti, quando l'incidenza si collocava ancora al di sotto della metà del totale. In Germania e in Francia la quota delle imprese sulle spese in ricerca e sviluppo si attesta, però, tra il 60 e il 70% del totale, così come indicato tra gli obiettivi dell'Agenda di Lisbona che attribuisce all'innovazione direttamente promossa dal sistema industriale una particolare qualità in termini di promozione della competitività e dello sviluppo.

I dati recenti diffusi dall'Istat confermano la significativa polarizzazione regionale delle attività di

ricerca e sviluppo nel nostro paese. Tre regioni - Lombardia, Lazio e Piemonte - risultano nel 2007 titolari da sole della metà degli investimenti complessivi in innovazione dell'intera nazione. Riguardo alle spese in ricerca e sviluppo sostenute dalle imprese, un quartetto composto da Lombardia, Piemonte, Emilia Romagna e Lazio concentra ben il 67,8% del totale nazionale. Un altro tipo di polarizzazione che i dati dell'Istat confermano è quello relativo alla distribuzione dimensionale degli investimenti in innovazione. Ben il 70,1% delle spese per ricerca e sviluppo delle imprese viene sostenuto da aziende con almeno 500 addetti. Per inciso, le aziende industriali e dei servizi con 250 addetti e oltre producono il 28%



del valore aggiunto generato dal totale delle imprese. Una conferma della rilevanza delle grandi imprese sugli investimenti in innovazione viene anche dal "2009 EU Industrial R&D Investment Scoreboard" diffuso lo scorso novembre dalla Commissione europea. Nel corso del 2008 i primi 20 "big spender" privati comunitari hanno investito in ricerca e sviluppo circa 64 miliardi di euro, una somma imponente e pari allo 0,5% del Pil dell'intera Ue. Tra i primi venti investitori in questione, due gruppi - Fiat e Finmeccanica - sono italiani. Combinando i dati della Commissione con quelli dell'Istat si vede come gli investimenti compiuti dai due gruppi italiani corrispondano da soli a poco meno del 40% del totale, pari a circa 9,5 miliardi di euro, delle spese per ricerca e sviluppo sostenute nel 2008 dalle imprese italiane.

L'intera Unione è indietro rispetto agli obiettivi fissati nell'Agenda di Lisbona

Nel 2008, il primo investitore in ricerca e sviluppo del mondo - il gruppo giapponese Toyota - ha speso in R&D ben 7,6 miliardi di euro. Nello stesso anno, le spese per ricerca e sviluppo delle imprese cinesi hanno raggiunto complessivamente i 26 miliardi di euro, una cifra pari all'investimento sostenuto nell'analogo periodo dalle imprese francesi. La spinta strutturale verso l'innovazione non è stata fermata dalla crisi che, anzi, ha accentuato il progresso delle economie emergenti anche sotto questo profilo. Guai a pensare che la competitività di Cina e India risieda solo nel basso costo del lavoro o nei minori vincoli e oneri ambientali allo sviluppo delle imprese.

Al di là degli obiettivi mancati dell'Agenda di Lisbona, per l'Euro-

pa e per l'Italia la partita dell'innovazione rimane di centrale importanza nella costruzione di scenari di ripresa dalla crisi e di sviluppo duraturo. Per il nostro paese la sfida ulteriore è quella di promuovere con forme e contenuti aggiornate le attività di ricerca e sviluppo presso il tessuto delle piccole imprese. Per molto tempo, grazie soprattutto alle reti dei distretti industriali, la formula di "un'innovazione senza ricerca" ha funzionato in Italia. Oggi il discorso è divenuto più difficile, se non altro perché la spinta all'internazionalizzazione produttiva allenta i tradizionali legami di sub-fornitura consolidati sul territorio tra la grande e la piccola impresa. Cresce, quindi, per l'azienda di minore dimensione l'esigenza di diversificare maggiormente le opzioni di sviluppo. Muo-

vendendosi insieme ad altri, facendo fiera, anche le piccole imprese possono giocare in prima persona le carte sia dell'innovazione sia dell'internazionalizzazione.

Insieme alle imprese, e specie a quelle di minore dimensione, la corsa per l'innovazione chiama in causa le pubbliche amministrazioni come pure il sistema finanziario. Innovare non vuol dire solo inventare qualcosa di nuovo. Significa assicurare un ambiente e una cultura che, dai banchi di scuola agli scaffali dei supermercati, dai palinsesti televisivi ai sistemi delle infrastrutture, coltivi e gratifichi la ricerca della qualità. Forse qualcosa di più rispetto all'obiettivo del 2,5% sul Pil previsto a Lisbona.

**Responsabile Servizio Studi
 BNL Gruppo BNP Paribas*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La top 20 europea dell'innovazione

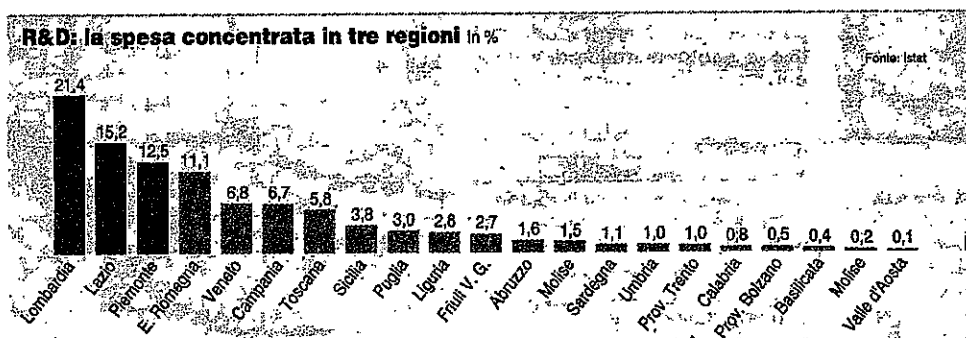
Spesa per investimenti in ricerca in miliardi di euro; anno 2008

1	Volkswagen (Germania)	5,92
2	Nokia (Finlandia)	5,32
3	Sanofi-Aventis (Francia)	4,60
4	Daimler (Germania)	4,44
5	Bosch (Germania)	3,91
6	Siemens (Germania)	3,83
7	GlaxoSmithKline (R. Unito)	3,83
8	AstraZeneca (R. Unito)	3,62
9	Alcatel-Lucent (Francia)	3,16
10	Ericsson (Svezia)	2,97
11	BMW (Germania)	2,86
12	EAOS (Olanda)	2,75
13	Bayer (Germania)	2,72
14	Peugeot (PSA) (Francia)	2,37
15	Renault (Francia)	2,23
16	Boehringer (Germania)	2,10
17	Fiat (Italia)	1,98
18	Finmeccanica (Italia)	1,76
19	SAP (Germania)	1,62
20	Philips (Olanda)	1,61

Fonte:
 Comm. europea,
 2009 EU Industrial
 R&D Invest Scoreboard

CONFRONTO

La spesa italiana in ricerca e innovazione: il 50% è concentrato in tre regioni



Urbanistica. Dopo l'allarme lanciato da Assoedilizia sugli atti di governo del territorio e gli effetti delle nuove norme regionali

Piani casa «coordinati» con i comuni

I municipi devono valutare la necessità di maggiori servizi legati agli ampliamenti

Guido A. Inzaghi

I piani regolatori comunali, sia in fase di elaborazione che di aggiornamento, dovranno fare i conti con le leggi regionali sul piano casa. A porre la questione - partendo dal caso specifico di Milano, ma sollevando un tema generale - è stata nei giorni scorsi Assoedilizia, l'associazione milanese dei proprietari di immobili.

«Oggi si sta adottando un piano di governo del territorio nel quale risulta mancante ogni valutazione degli effetti che la legge 13/2009 della Regione Lombardia potrà produrre all'interno del tessuto urbano della città, in conseguenza di tutti gli interventi edilizi previsti dalla legge stessa», ha affermato il presidente di Assoedilizia, Achille Colombo Clerici. «Penso che questi aspetti - ha aggiunto - meritino una riflessione particolare per tutti i riflessi, anche eventualmente in termini di legittimità generale dell'atto amministrativo, che potrebbero proiettarsi sul piano di governo in itinere».

Deficit di standard

È evidente che gli ampliamenti edilizi consentiti dalle diverse leggi regionali sul piano casa sono idonei a incrinare il cosiddetto standard urbanistico, cioè il rapporto massimo tra gli spazi destinati agli insediamenti residenziali, produttivi, direzionali e commerciali e gli spazi pubblici o di uso pubblico riservati ad attività collettive, a verde, a parcheggi o a servizi in genere. E non sono solo gli ampliamenti a influenzare gli standard: la carenza di aree a servizi può anche derivare da quelle previsioni dei piani casa che, in alcuni casi (come avviene in Lombardia e in Sardegna), consen-

tono il mutamento d'uso da destinazioni che necessitano di una minore dotazione di servizi (ad esempio, produttivo) a funzioni aventi maggiore peso insediativo (ad esempio, residenza o uffici).

Secondo il Dm 1444/1968 - nel tempo declinato dalle leggi urbanistiche delle diverse regioni, ma parzialmente disapplicato dalla Lombardia con la legge 12/2005 - lo standard residenziale ammonta in tutto a 18 metri quadrati di aree per servizi ogni 25 metri quadrati di superficie lorda abitabile.

In genere, le aree a standard sono previste in sede di formazione dei piani regolatori e sono poi reperite direttamente dal comune, oppure attraverso i piani urbanistici di dettaglio (piani di lottizzazione, piani particolareggiati, programmi integrati e così via) attuati dai privati. Viceversa, per gli interventi edilizi diretti, ossia non preceduti dall'approvazione di un piano attuativo perché previsti in aree già urbanizzate, l'interessato non è tenuto a reperire e cedere le aree a standard, dal momento che il comune deve far fronte in modo autonomo alla dotazione dei servizi - ove carenti - correlata alle nuove volumetrie (si veda la scheda).

L'onere di adeguamento

Questa distinzione - tenendo conto del fatto che gli interventi del piano casa sono eseguibili in via diretta, di solito tramite Dia - può dare luogo a un deficit di standard, cui le amministrazioni locali devono porre rimedio, specialmente laddove la diminuzione degli spazi pubblici viola la dotazione minima di servizi imposta dalla disciplina urbanistica statale e regionale attraverso la fissa-

zione di limiti espressamente definiti «inderogabili».

Consapevole della situazione, il piano casa lombardo, dispone che «in sede di formazione o adeguamento del piano di governo del territorio, il comune verifica l'eventuale ulteriore fabbisogno di aree pubbliche o servizi urbani indotto dall'attuazione della presente legge» (articolo 5, comma 5, legge 13/2009). E anche se il percorso consiliare del Pgt milanese si sta rivelando molto più accidentato del previsto, quando sarà approvato potrebbero delinearsi profili particolari di «coabitazione»

(si veda l'articolo in basso).

Altri piani casa, invece, prevedono che gli interventi di ampliamento - per quanto eseguiti con titolo diretto, cioè Dia o permesso di costruire - siano comunque subordinati all'adeguamento delle dotazioni «in relazione al maggior carico urbanistico connesso al previsto aumento di volume», come accade nel Lazio, articoli 3 e 4 della legge 21/2009. Altre leggi, poi, subordinano la formazione dei titoli abilitativi «alla cessione delle aree a standard in misura corrispondente all'aumento volumetrico previsto» o, in alternativa, alla loro monetizzazione, cioè al pagamento di una somma di denaro (Puglia, articolo 5, legge 14/2009).

Le altre disposizioni

Nelle altre regioni in cui il piano casa non prende posizione (quali Piemonte, Veneto, Emilia Romagna, Sardegna, Toscana) resta comunque ferma la generale necessità di procedere - in sede di adeguamento ordinario degli strumenti urbanistici generali - alla verifica e all'eventuale integrazione delle dotazioni di servizi pubblici o di uso pubblico, che devono essere garantiti dalla pianificazione urbanistica territoriale.

All'appello, tra le leggi regionali sul piano casa, ormai mancano solo Calabria e Sicilia (più la provincia di Trento, che però non attuerà l'intesa Stato-Regioni): il che significa che i comuni collocati in tutte le altre dovranno attrezzarsi per coordinare i lavori del piano casa con i propri strumenti.

di P. PRODI/ONER/STORIA

www.ilsole24ore.com/pianocasa

Lo speciale con tutte le leggi regionali su ampliamenti e soste-

