

# ***Rassegna stampa***

Centro Studi C.N.I. 8 marzo 2016



## NUOVO CODICE APPALTI

Repubblica Roma	08/03/16	P. IX	Sugli appalti nuovo codice antichi vizi	Giovanna Vitale	1
-----------------	----------	-------	---	-----------------	---

## METROC

Italia Oggi	08/03/16	P. 13	Breve storia della Metro C di Roma, definita dalla Corte dei conti «una partita illegale e rovinosa», che costerà il triplo del previsto	Tino Oldani	2
-------------	----------	-------	--	-------------	---

## DDL APPALTI

Sole 24 Ore	08/03/16	P. 9	Appalti, le sanzioni dell'Anac tornano nel bilancio dello Stato	Giorgio Santilli	3
-------------	----------	------	---	------------------	---

## PA DIGITALE

Repubblica	08/03/16	P. 22	Tasse, ticket e moduli online arriva la password unica per tutti gli sportelli pubblici	Filippo Santelli	4
------------	----------	-------	---	------------------	---

## AUTOSTRADE

Sole 24 Ore	08/03/16	P. 21	Appalti, venerdì lo sciopero		6
-------------	----------	-------	------------------------------	--	---

## CONSULENTI DEL LAVORO

Italia Oggi	08/03/16	P. 35	Politica pronta ad agire		7
-------------	----------	-------	--------------------------	--	---

## SICUREZZA INFORMATICA

Stampa	08/03/16	P. 27	"A rischio la sicurezza dei dati fiscali" L'allarme del Garante sui 730 online		8
--------	----------	-------	--	--	---

## EDILIZIA

Sole 24 Ore	08/03/16	P. 38	Completato terzo ponte sul Bosforo		9
-------------	----------	-------	------------------------------------	--	---

## LAVORO

Corriere Della Sera	08/03/16	P. 23	Orari flessibili, stipendio e carriera Così la tecnologia aiuta le donne	Martina Pennisi	10
---------------------	----------	-------	--	-----------------	----

## TECNOLOGIE

Corriere Della Sera	08/03/16	P. 24	Nell'aereo di domani	Leonard Berberi	13
---------------------	----------	-------	----------------------	-----------------	----

IL PUNTO

GIOVANNA VITALE

## Sugli appalti nuovo codice antichi vizi

**I**l nuovo codice degli appalti, approvato la settimana scorsa dal governo, introduce una vistosa semplificazione per la realizzazione di opere pubbliche e alcune innovazioni mirate a evitare gli sprechi e le lungaggini del passato. Ma solleva tuttavia più di una perplessità rispetto alla sua applicazione in un contesto tanto compromesso come quello romano. A suonare l'allarme è il presidente dell'Acer Edoardo Bianchi, che nel testo segnala almeno due criticità, possibili da correggere in sede di emanazione delle linee guida. Come? Affidando all'Anac il controllo su tutte le gare indette dal Campidoglio. «Roma non è la Svizzera - dice Bianchi - e la forte discrezionalità presente nel nuovo corpo normativo può alimentare quella corruzione che, ci dicono le inchieste, è pratica diffusa in seno all'amministrazione capitolina».

Se proprio non si vuole cancellare il massiccio ricorso alle gare al massimo ribasso, rimasto come criterio di aggiudicazione per gli appalti fino a 1 milione, che rappresentano l'84% dei bandi, né la previsione che sopra il milione il criterio preferenziale è l'offerta economicamente più vantaggiosa, la cui forte discrezionalità alimenta favoritismi per amici e clientele, come gli scandali degli ultimi anni dimostrano, almeno evitiamo - è l'appello dell'Acer - che le commissioni di gara vengano scelte dagli enti locali. Il suggerimento è che vengano poste sotto la diretta sorveglianza dell'autorità di Cantone perlomeno finché le nuove norme non entrino a regime. Nei periodi di transizione, si sa, può succedere di tutto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## TORRE DI CONTROLLO

### Breve storia della Metro C di Roma, definita dalla Corte dei conti «una partita illegale e rovinosa», che costerà il triplo del previsto

DI TINO OLDANI

**G**overnare il Comune di Roma, schiacciato da un debito di 13,6 miliardi e con un bilancio condizionato da manovre di rientro fino al 2048, non sarà facile per nessuno dei tanti candidati già scesi in campo. Ma come si è arrivati a questo «abisso finanziario»? Una prima risposta si trova nella relazione che il procuratore della Corte dei Conti del Lazio, **Raffaello De Dominicis**, ha presentato venerdì 4 marzo in occasione dell'apertura dell'anno giudiziario della stessa Corte. Vi è descritto per filo e per segno «lo scandalo della Metro C», una linea metropolitana di 25,6 chilometri e 30 stazioni, approvata nel 1990, ma tuttora in costruzione, con costi doppi rispetto alla media europea. Un'opera che il procuratore De Dominicis definisce «una partita anomala, illegale e rovinosa», un groviglio di sprechi e inefficienze caratterizzato da ben 39 varianti in corso d'opera, «varianti del tutto illegittime, poiché mai approvate dall'organo di controllo politico».

**Un chiaro riferimento alle giunte succedutesi** alla guida del Campidoglio negli ultimi 30 anni, guidate, nell'ordine, da **Franco Carraro**, **Francesco Rutelli**, **Walter Veltroni**, **Gianni Alemanno** e **Ignazio Marino**. Pur essendo loro i veri titolari del potere di decidere sugli appalti e sulle varianti, sostiene De Dominicis, tutte le giunte capitoline, di destra e di sinistra, hanno sempre lasciato ogni decisione ai costruttori stessi, con una lievitazione dei costi che ha fatto della Metro C di Roma la linea metropolitana più costosa al mondo. «La malafede contrattuale è palmare», scrive il procuratore. «Il tempo perduto dal Contraente generale, per sua esclusiva colpa (varianti), è servito a procurargli ulteriore credito. L'atto attuativo è quindi caratterizzato da doppiezza ed oscurantismo, siccome non v'è mai certezza su crediti e debiti! Inoltre, gran

parte dei resoconti contabili sono inintelligibili e palesemente contraddittori». Per inciso: per Contraente generale si intende la società privata Metro C, costruttrice dell'opera, di cui sono azionisti **Astaldi** (34,5%), **Vianini**, gruppo **Caltagirone** (34,5%), **Ansaldo Trasporti** (14%), **Cooperativa Muratori e Braccianti di Carpi** (10%) e **Consorzio Cooperativo Costruzioni** (7%).

**Un breve riepilogo aiuta a capire** meglio lo sconcerto del procuratore. Approvato per la prima volta nel 1990 (sindaco Carraro), il progetto della linea C venne modificato una prima volta nel 1995 (giunta Rutelli), con un allungamento fino a Ottaviano-San Pietro, per renderlo funzionale al Giubileo del 2000. Inutile dire che non se ne fece nulla. In compenso, da allora sono state introdotte dai costruttori 39 varianti in corso d'opera, che hanno allungato i tempi di realizzazione e fatto lievitare i costi, con «metodi anomali», accusati di «scarsa trasparenza», sui quali la Corte dei conti sta indagando da anni, e indaga tuttora, dopo avere inviato alcuni avvisi di garanzia e istruito un primo processo a carico di alti dirigenti ministeriali e comunali.

**Il costo iniziale della Metro C** era previsto pari a un miliardo 925 milioni di euro (anno 2001). Nel 2006, alla stipula del contratto con metro C, era già salito a 2 miliardi 600 milioni, poi lievitati a 3 miliardi 379 milioni. Somma a cui il Cipe ha poi aggiunto altri 792 milioni, con una decisione politica che, al pari delle precedenti, è sempre stata successiva alle determinazioni dei costruttori privati, stranamente sempre accettate come «vincolanti» dal Comune. Già a quel punto il costo per chilometro era salito dai 145 milioni iniziali a 273 milioni. In pratica, un costo chilometrico doppio rispetto alla media europea, che oscilla tra 120 e 150 milioni. Ma non è ancora detta l'ultima parola: al costo finale, si dovranno infatti aggiungere altri 1,1 miliardi per «opere complementari», più 485 milioni per quattro arbitrati, a seguito dei contenziosi aperti. Secondo

alcune stime, qualora le richieste dei costruttori fossero accolte, il costo della Metro C salirebbe a 5 miliardi 700 milioni, quasi 4 miliardi in più del prezzo iniziale, il triplo del preventivo.

**Sul sito della società Metro C**, un comunicato stampa informa che i lavori di costruzione, sospesi nel 2015 a seguito di mancati pagamenti (200 milioni), sono ripresi il primo marzo «nell'interesse della città». Sullo stesso sito, si apprende che la stazione di Piazza Venezia è tuttora in fase di progettazione, mentre il tratto che interessa le stazioni Fori Imperiali e Amba Aradam sarà completato entro il 2020. Quanto alla stazione di San Giovanni, la cui ultimazione era prevista per il dicembre 2015, i lavori sono tuttora in corso. Ma guai a muovere critiche, perché «Metro C reagirà con fermezza in ogni sede giudiziaria per la tutela della propria onorabilità e della propria immagine».

**Last but not least: con incredibile ottimismo**, la linea Metro C è stata indicata dal **Comitato Roma 2024** tra le infrastrutture di trasporto basilari per la candidatura alle Olimpiadi, dandone per certo non solo il completamento, ma anche il prolungamento fino al Villaggio olimpico di Tor Vergata a sud, e fino al Foro Italico a nord, ma senza alcuna indicazione dei costi. Il prossimo sindaco di Roma è avvisato.



Il nuovo codice. Ultime limature al decreto legislativo

# Appalti, le sanzioni dell'Anac tornano nel bilancio dello Stato

Giorgio Santilli

ROMA

Arriva dalla bollinatura l'ultima sorpresa nel decreto legislativo di riforma degli appalti, mandato in Parlamento dal governo nel corso del weekend scorso. La Ragioneria generale ha preteso che le somme derivanti dalle sanzioni imposte dall'Autorità nazionale anticorruzione a imprese e stazioni appaltanti, che finora restavano nelle disponibilità della stessa Anac, con la nuova disciplina debbano confluire in-

## IL NODO

Il passaggio delle risorse all'erario mette a rischio il loro utilizzo fin da subito per garantire una crescita qualitativa del sistema appalti

distintamente all'erario prima di transitare, in un secondo momento, al bilancio del ministero delle Infrastrutture e, in particolare, al fondo per la premialità delle stazioni appaltanti.

Già la prima versione del testo, inserita a sorpresa in Consiglio dei ministri, non aveva fatto particolarmente piacere all'Anac, dove si stabiliva che le somme sarebbero transitate al Mit. Si era ipotizzato anche un compromesso, metà all'Anac e metà al Mit, cui si sarebbe potuto lavorare in Parlamento.

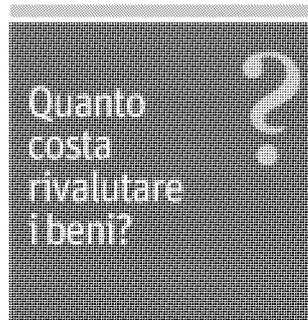
Il passaggio ulteriore delle

sanzioni Anac nell'indistinto "mare" del bilancio statale (sotto il controllo diretto della Ragioneria) non ha rafforzato la certezza che queste risorse saranno utilizzate da subito per garantire una crescita qualitativa del futuro sistema degli appalti. Si aggiunga che il fondo potrebbe vedere la luce non immediatamente considerando che la partita della qualificazione delle stazioni appaltanti è fra le più innovative ma anche difficili dell'intera riforma e questo comporterebbe la perdita secca di risorse per il "sistema" nel periodo transitorio. Tanto più, comunque, la norma è destinata a creare tensioni in quanto arriva nel momento in cui l'Anac ha chiesto a Palazzo Chigi un potenziamento di risorse per affrontare l'ampliamento di poteri, funzioni e responsabilità che proprio la riforma degli appalti attribuisce all'Autorità guidata da Raffaele Cantone, facendone il perno del sistema riformato.

È vero che lo stesso Cantone nei giorni scorsi ha gettato acqua sul fuoco, dicendo pubblicamente che una soluzione è stata trovata, sia pure ancora riservata, ma certo il tema resta delicatissimo per la stessa uscita della riforma governativa. L'Anac ac-

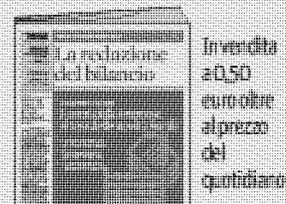
quisisce poteri di regolazione del sistema (che dovrà esercitare da subito con l'elaborazione delle linee guida generali) e potenzia quelli di vigilanza e di sanzione. Si aggiunga che la norma che consente alle stazioni appaltanti, nella fascia di lavori da 150 mila a un milione di euro, di scegliere l'appaltatore con una procedura negoziata a inviti (di 5 imprese) e non con una formale gara, rischia di aprire un altro buco nei conti Anac visto che si ridurrà consistentemente il numero di partecipanti alle procedure selettive e quindi anche l'importo complessivo della "tassa sulla gara" che le imprese sono chiamate a versare per partecipare. La soluzione trovata da Palazzo Chigi dovrebbe comunque mettere a disposizione le somme, oscillanti fra 50 e 80 milioni, che l'Anac ha già disponibili ma non può usare anche perché negli ultimi anni ha risparmiato rispetto alle previsioni. Non è ancora chiaro, però, se su questa soluzione vi sia il bollino della Ragioneria.

Nessun problema, invece, al momento sembra esserci per la norma della riforma che potrebbe far confluire nell'Anac tutte le banche dati oggi esistenti sugli appalti, comprese quelle del Mef, della Ragioneria e di Palazzo Chigi.



## LE NOVITÀ FISCALI DEI BILANCI LA GUIDA COMPLETA ALLA RIFORMA. DOMANI LA SECONDA PARTE

Le imprese al test del Fisco: maxi-ammortamento e investimenti, costi in Paesi black-list, rivalutazioni e svalutazioni, società di comodo, interessi passivi, assemblee



## La riforma

# Tasse, ticket e moduli online arriva la password unica per tutti gli sportelli pubblici

## Debutta lo Spid, la nuova identità digitale Accesso web ai servizi di Inps, Inail e enti locali

FILIPPO SANTELLI

ROMA. Una sola chiave per entrare in tutti gli uffici pubblici. Per pagare la Tasi, il ticket o chiedere il riscatto della laurea dal Pc di casa o dallo smartphone, senza file allo sportello. E con moduli virtuali, anziché compilando montagne di scartoffie. Nome utente e password: non è da poco la semplificazione promessa ai cittadini italiani dallo Spid, la nuova identità digitale per accedere ai servizi della pubblica amministrazione. Che dopo mesi di annunci, sperimentazioni, ritardi, ora è pronta a partire. «A brevissimo», questione di giorni, annuncerà oggi il ministro Marianna Madia. Con l'obiettivo di arrivare a 10 milioni di utenti registrati da qui a dicembre 2017, quando tutti gli enti della macchina dello Stato dovranno aderire al sistema.

Il ritardo da recuperare è enorme. Negli ultimi dodici mesi, certifica la Commissione, solo un italiano su quattro ha utilizzato servizi di e-government. La media comunitaria è del 46 per cento, peggio di noi solo Romania e Bulgaria. Gli sportelli online spesso ci sono, ma ognuno con le sue credenziali: una giungla di password che il Pin unico dovrebbe sfrondare. Dal giorno del debutto, oggi Madia lo cercherà sul calendario, si partirà con circa 300 servizi. L'Inps renderà disponibili procedure come la richiesta degli assegni familiari o il riscatto della laurea, l'Inail la compilazione del Cud, l'Agenzia delle Entrate passaggi legati alla dichiarazione dei redditi. Hanno già aderito sei Regioni, Friuli-Venezia Giulia, Piemonte, Liguria, Emilia Romagna, Marche e Toscana, che permetteranno di pa-



### ENTRO IL 2017 L'ADESIONE DEGLI ENTI

Un'immagine del login. L'obiettivo è di arrivare a 10 milioni di utenti registrati entro il 2017, quando tutti gli enti della macchina dello Stato dovranno aderire al sistema

gare online mense scolastiche e ticket sanitario, e il Comune di Firenze, dove si potrà regolare la Tasi. «Altri enti aderiranno nei prossimi giorni», dicono dall'Agenzia per l'Italia digitale, l'Agid, regista del progetto.

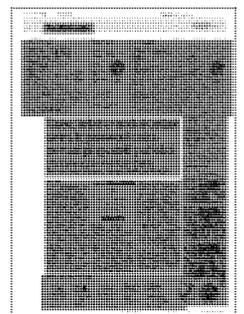
A erogare lo Spid, in realtà, saranno dei soggetti privati. Per ora si sono accreditati in tre: Telecom Italia, Poste e InfoCert. Bisognerà presentare dati anagrafici, codice fiscale, numero di cellulare e indirizzo mail: la verifica dell'identità avverrà faccia a faccia (Poste potrebbe utilizzare i portalettere), via webcam, o con firma digitale. Nel giro di qualche

giorno lo Spid dovrebbe arrivare a casa via raccomandata o mail. Senza costi, si legge sui siti di Tim e InfoCert, «per i primi due anni». All'inizio resteranno validi anche i vecchi codici di accesso, come quelli Inps, per poi procedere alla conversione al nuovo Pin unico.

Il sistema prevede livelli di sicurezza diversi a seconda del servizio erogato. Per quelli base basteranno nome utente e password, per i più delicati, come i pagamenti, verrà richiesta una parola chiave usa e getta. L'ultimo livello, che dovrebbe essere dedicato ai professionisti, prevede l'autenticazione con un supporto fisico, per esempio una carta chip, fornita a pagamento. A tutela della privacy, assicura l'Agid, gli utenti non verranno profilati.

Il lancio dello Spid permetterà di passare alla fase successiva nella digitalizzazione della Pubblica amministrazione. Anziché disseminati sui siti dei vari enti, il governo vuole infatti riunire tutti i servizi in un unico portale, Italia Login. Entro fine anno poi dovrebbe essere completata l'anagrafe unica dei residenti, che centralizzerà i database degli 8mila Comuni tricolori. E per la fine del 2017, prevedono i decreti di riforma della Pa approvati in fase preliminare, il cittadino potrà eleggere un domicilio digitale a cui gli uffici dello Stato saranno obbligati a indirizzare tutte le comunicazioni, molte comprese, pena la non validità. Bella sfida, cambiare il modo di lavorare della macchina pubblica. Un piano per cui le competenze restano frammentate tra Agid, Regioni, ministeri e consulenti speciali del governo, e le risorse molto incerte. Ma che oggi fa almeno un primo passo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Che cos'è lo Spid?

● Lo Spid (Sistema pubblico di identità digitale) è una **identità digitale che consente ai cittadini di accedere**, con un nome utente e una password unici, a servizi on line della pubblica amministrazione, e in prospettiva anche dei privati

● Le password cominceranno a essere rilasciate **entro fine marzo**

## Come si ottiene?

● Va richiesto ai **gestori** dell'identità digitale, soggetti privati accreditati, che attualmente sono tre:

- InfoCert infoCert ID
- Poste Italiane PosteID
- Telecom Italia TIMid

● Occorre fornire i propri dati anagrafici, codice fiscale, documento di identità, mail e cellulare

● Dopo la verifica lo Spid arriverà **via raccomandata o mail**

**Il servizio è a costo zero per i primi due anni**

## A che cosa serve?

● Si parte con circa **300 servizi**, tra cui:

- Inail consultazione Cud richiesta bollettini
- Agenzia delle entrate dichiarazione redditi studi settore
- Inps riscatto della laurea richiesta di assegni familiari

**OBIETTIVO: 10 milioni di utenti entro fine 2017**

**Regioni Friuli Venezia Giulia, Piemonte, Liguria, Emilia Romagna, Marche e Toscana**

tributi locali, mense scolastiche, ticket sanitari

**Comune di Firenze**

tributi locali come la Tasi

## Quanto è sicuro?

● A seconda del servizio sono previsti **tre livelli di sicurezza**:

**1** USERNAME e PASSWORD per i servizi base

**2** USERNAME e PASSWORD più codice per servizi che richiedono maggior privacy

**3** USERNAME e PASSWORD e SMART CARD (a pagamento) per i servizi che comportano trasferimenti di denaro o di documenti sensibili

## Quali saranno le prossime tappe?

Entro la fine del 2016 dovrebbe arrivare:

**un'anagrafe unica** della popolazione residente per gli 8mila Comuni italiani

Entro la fine del 2017 dovrebbero arrivare:

**Italia Login**, un portale unico per tutti i servizi della PA digitale

**Domicilio digitale**: un indirizzo virtuale a cui la PA sarà obbligata a inviare tutte le comunicazioni con il cittadino



**Non ci sarà alcuna profilazione dell'utente**

AUTOSTRADE

## Appalti, venerdì lo sciopero

Uno sciopero nazionale di tutti i lavoratori delle aziende di manutenzione e progettazione delle concessionarie autostradali, ed una manifestazione a Roma nella sede del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per venerdì 11 marzo. Sono le decisioni di FenealUil, Filca-Cisl e Fillea-Cgil dopo le modifiche apportate dal Codice degli Appalti. Il testo - si legge in una nota - così come approvato giovedì scorso in Consiglio dei Ministri, riduce notevolmente gli affidamenti diretti alle società in house da parte delle concessionarie autostradali.



## *Politica pronta ad agire*

L'indagine della Fondazione Studi Consulenti del lavoro sul possibile buco di circa un miliardo e mezzo causato dalla nuova disciplina non ha lasciato la politica indifferente. Filippo Taddei, responsabile economico del Partito democratico, infatti ha scritto alla presidenza del Consiglio nazionale di Categoria che «si impegnerà per studiare le criticità e risolvere i problemi legati alla procedura». **Gessica Rostellato**



(Pd) in Commissione lavoro della Camera dei deputati ha fatto sapere tramite un comunicato stampa di essere al lavoro: «Per arrivare con urgenza alla revisione di tutto l'impianto della nuova normativa che prevede le dimissioni on-line e tornare alla convalida delle dimissioni come dice la legge Fornero. Il decreto», continua, «che prevede le dimissioni online entrerà in vigore il 12 marzo 2016 e da quella data i lavoratori che intendono dimettersi dovranno comunicare la loro intenzione tramite l'apposito modulo on line, a pena di inefficacia della lettera ordinaria e il diritto alla prosecuzione del rapporto. Si tratta di una norma contraria alla semplificazione che graverà sul lavoratore, sullo Stato e sulle aziende». La Rostellato ricorda, infine, che queste criticità erano state già sollevate dai Consulenti del lavoro durante le audizioni parlamentari.



MA L'AGENZIA DELLE ENTRATE RIBATTE: «GIÀ INTRODOTTE MISURE CORRETTIVE»

## “A rischio la sicurezza dei dati fiscali” L'allarme del Garante sui 730 online

MILANO

Quanto sono sicuri i dati fiscali dei cittadini che compilano on line la loro dichiarazione dei redditi? Domanda pertinente, anche perché secondo i tecnici del Garante della Privacy, l'Anagrafe Tributaria (una delle più importanti e delicate banche dati pubbliche) presenta «rilevanti criticità» nelle «misure di sicurezza» e nella «qualità dei dati utilizzati per la selezione dei contribuenti ai fini dell'accertamento sintetico». In altre parole sarebbe non abbastanza difficile riuscire ad accedere abusivamente ai dati, non solo patrimoniali, delle dichiarazioni fiscali. Dati sensibili che nessuno vorrebbe sapere nelle mani sbagliate.

Il Garante quindi ha se-

**20,4**  
milioni  
Sono le  
dichiarazioni  
dei redditi  
precompilate  
predisposte  
l'anno  
passato  
dall'Agenzia  
delle Entrate  
Il 93% dei  
contribuenti  
l'ha usata

gnalato le criticità in due lettere. Una prima indirizzata al direttore dell'Agenzia delle Entrate Rossella Orlandi e un'altra al ministro dell'Economia, Pier Carlo Padoan.

In seguito alle evidenze sollevate dal Garante, Agenzia delle Entrate e Commissione di Vigilanza sull'Anagrafe tributaria in un comunicato congiunto hanno spiegato che «alcune criticità sono già state risolte attraverso l'adozione di misure correttive introdotte seguendo una valutazione di priorità». Ad esempio, spiegano dall'Entrate, «da quest'anno per accedere alla dichiarazione precompilata sarà necessario inserire sia la password che il Pin; pertanto i dati personali del contribuente relativi alla precompilata stessa (compresi quelli sanitari) saranno visualizzabili solo con

**1,4**  
milioni  
Sono le  
dichiarazioni  
dei redditi  
inoltrate al  
Fisco  
direttamente  
dai  
contribuenti  
senza  
ricorrere  
a intermediari  
come i Caf

la cosiddetta procedura di sicurezza rafforzata».

La replica evidentemente non è bastata al Garante per la Privacy che, dopo poche ore, ha diffuso un comunicato piccato definendo «sorprendenti» le «dichiarazioni secondo le quali» le criticità «sarebbero già state risolte dall'Agenzia attraverso l'adozione di misure correttive». Il Garante conferma il proseguimento di «un'istruttoria complessa e che richiederà approfondimenti ulteriori» riconoscendo da parte dell'Agenzia delle Entrate la «volontà di provvedere alla rimozione» delle criticità. «La tematica della sicurezza dei sistemi e delle informazioni che custodiscono vale per qualsiasi banca dati del Paese» e afferma il Garante, «ancor di più per l'Anagrafe che rappresenta indubbiamente la più grande banca dati pubblica del Paese. Per questo, l'Autorità continuerà a lavorare affinché vengano garantiti i massimi livelli di sicurezza per impedire che possa essere violato anche un solo dato di un qualunque cittadino».

[R. E.]

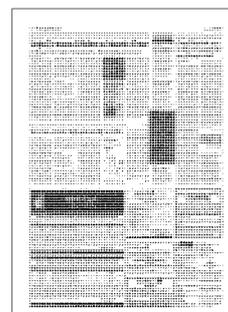
© BY NC ND AL CUNI DIRITTI RISERVATI



**ASTALDI**

## **Completato terzo ponte sul Bosforo**

Il Terzo Ponte sul Bosforo da ieri unisce Europa e Asia: l'ultimo «conco chiave» di chiusura dell'impalcato è stato saldato ieri, dopo avere avviato la costruzione nel 2013. Lo comunica Astaldi ricordando che si tratta dell'unico ponte sospeso al mondo ad ospitare un'autostrada a 8 corsie, separate da 2 linee ferroviarie, tutte allo stesso livello e che è il più largo ponte sospeso. Il ponte è parte di un progetto più ampio, The Northern Marmara Highway Project, che prevede la realizzazione di circa 190 chilometri di autostrada a 8 corsie. I lavori prevedono un investimento totale di 3 miliardi di dollari.



# OTTO MARZO LAVORO E HI-TECH

## Orari flessibili, stipendio e carriera

### Così la tecnologia aiuta le donne

Il software si chiama Scratch. Ai bambini e alle bambine bastano poche ore per imparare a programmare un semplice videogioco. E si divertono: l'aula è gremita. Tentano, sbagliano, si incaponiscono, si confrontano. «Non chiediamo il sesso quando si iscrivono per non creare discriminazioni di alcun tipo. Ci rendiamo conto delle proporzioni solo quando li abbiamo davanti», racconta Barbara Laura Alaimo, pedagoga che tre anni fa ha portato in Italia Code-

#### **I brevetti**

Le donne che firmano brevetti sono il 4 per cento e la percentuale cala se cresce l'età

dojo, l'iniziativa che — appunto — avvicina i giovanissimi ai rudimenti della programmazione. Si guarda intorno Barbara: «Fra i più piccoli (6-10 anni) le bambine arrivano anche al 40%. Poi, dagli 11 anni in su, la percentuale scende».

Il problema è tutto qui. L'interesse, le capacità e la curiosità per l'ambito tecnologico e scientifico non hanno sesso. La possibilità di metterle in pratica in un futuro anche lavorativo sì. Lo conferma la gioiosa aula di Barbara e lo dicono da anni i dati. Fra gli ultimi quelli di una ricerca di Karin Hoisl (Università di Mannheim e Max Planck Institute, Monaco) e Myriam Mariani (Università Bocconi): si parte da un allarmante 4,2% di donne fra chi firma invenzioni brevettate nella ricerca industriale. Gli inventori, e le inventrici. L'applicazione più pura e alta delle nozioni scientifiche in campo ingegneristico, chimico o biotecnologico. Oltre a essere contenuta, la percentuale cala con il crescere dell'età. Le ultra-

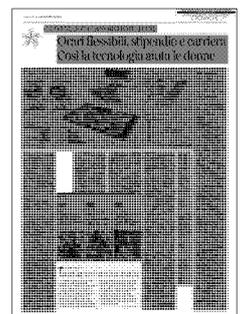
cinquantenni non sono più dell'1,65%. Le donne partono in poche, sono anche pagate meno (il gap salariale medio è del 22%) e tendono a mollare il colpo. E non si pensi che la partita sia limitata al campo Stem (scienza, tecnologia, ingegneria e matematica): i Paesi in cui le donne hanno maggiori competenze digitali sono anche quelli in cui c'è maggior equilibrio sul posto di lavoro fra soggetti di sesso femminile e maschile. A sottolinearlo una ricerca di Accenture, secondo la quale sfruttare tecnologia, Internet e affini — che permettono anche maggiore flessibilità di orari — potrebbe garantire il raggiungimento della parità di genere in 25 anni e non in 50, come prevederebbe il ritmo attuale, nelle economie sviluppate. In quelle ad alto potenziale di crescita si parla di 45 anni anziché 85. L'Italia è 19esima nella graduatoria per competenze digitali delle 31 zone analizzate, e si sta tirando su le maniche con il mese delle Stem del Miur (dall'8 marzo all'8 aprile) che, fra le altre cose, organizza con la piattaforma Redooc un hackathon (gara di programmazione) per le studentesse delle scuole superiori. Interessante,

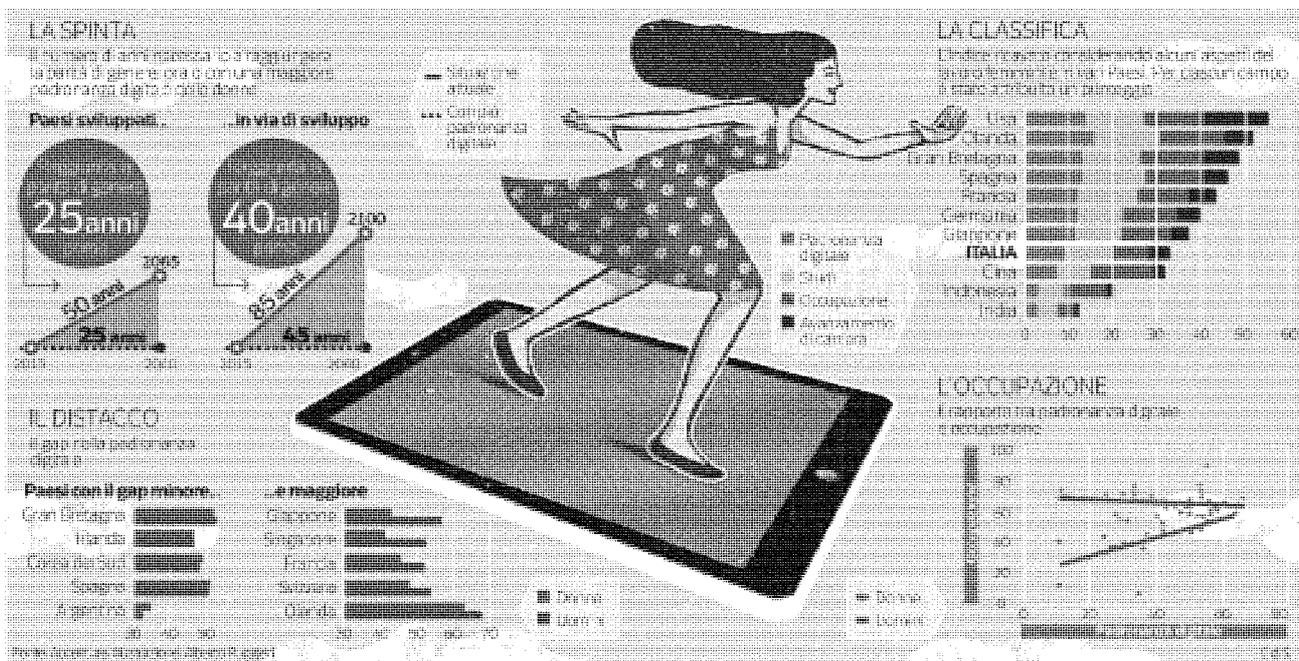
tornando all'analisi, notare come in prima posizione ci siano gli Stati Uniti, nonostante le aziende tecnologiche a stelle e strisce siano le prime ad avere un contributo femminile ai vertici limitato al 30%, quando va bene. L'analisi di Accenture ha buone notizie anche sul fronte della leadership: con la competenza digitali dovrebbe crescere la voglia di assumere posizioni di comando, cui fanno riferimento 6 millennial su 10, o di mettersi in proprio. E quando si parla di giovani con il pallino per la tecnologia ci si imbatte infatti in persone come Katrin Ann Orbeta, graphic designer 29enne di origine filippina che vive in Sicilia e, finita l'università, ha puntato sullo sviluppo di applicazioni e giochi mobili con la startup Mash&co. «Per chi fa un lavoro creativo mettersi in proprio è un'esigenza».

Sottoscrive Paola Bonomo, responsabile commerciale per il Sud Europa di Facebook: «Sono state la passione per il digitale e la leadership su que-

sti temi che mi hanno portato a ricoprire sia ruoli di crescita in aziende "native", sia ruoli di trasformazione in realtà tradizionali. Adesso sono arrivata a un maggiore equilibrio tra i due emisferi del nostro cervello: pianificazione e creatività, rigore ed empatia, numeri e persone». L'imprenditrice sociale Selene Biffi la prima piattaforma l'ha lanciata con un budget di 150 euro, e non ha dubbi sul fatto che la «tecnologia sia un lasciapassare per realizzare idee anche in assenza di fondi o contatti forti». Debora Gentina, classe 1966, è un'ingegnere elettronico specializzato in telecomunicazioni e — raccontandosi dall'interno di un'azienda — riconosce di essersi spostata, dopo alcuni anni di militanza nei laboratori di ricerca e sviluppo — «un mondo prettamente maschile» —, dall'area tecnica per diventare marketing manager in Huawei.

**Martina Pennisi**  
@martinapennisi  
© RIPRODUZIONE RISERVATA





## Il commento

### Amy e le altre, scienziate (nerd) in ascesa almeno nelle fiction

di **Anna Meldolesi**

C'è stato un tempo in cui essere nerd non andava di moda, poi è arrivato Mark Zuckerberg. C'è stato anche un tempo in cui una certa predisposizione per la tecnologia sembrava appannaggio dei cervelloni di sesso maschile. Poi è arrivata Amy Farrah Fowler. Molti la descrivono come la fidanzata di Sheldon, geniale protagonista della serie cult *The Big Bang Theory*, ma è un'ingiustizia. Amy infatti è *nerd* di suo, con un dottorato in neurobiologia proprio come l'attrice che la interpreta (Mayim Bialik). All'inizio era un brutto anatroccolo volitivo e asociale. Con il passare delle puntate ha conservato gli occhiali spessi e l'abbigliamento sciatto, ma la personalità si è andata liberando dagli stereotipi. «Sta cambiando il modo in cui la gente pensa a *nerd* e *geek*», ha scritto il *Guardian* dedicandole un articolo. È un segno dei tempi, perché nelle facoltà scientifiche le

ragazze sono sempre più numerose e combattive. Lo abbiamo visto a giugno, quando il Nobel Tim Hunt ha fatto una sfortunata battuta sulle distrazioni causate dalle donne in laboratorio. Le ricercatrici hanno replicato in massa inondando il web con slogan e foto ironiche. Prima di Amy nel cast c'erano solo la classica bionda svampita (Penny) e una microbiologa con la vocina acuta e i vestiti *frou frou* (Bernadette). A tenere la scena dunque erano i quattro *nerd* maschi, ugualmente innamorati della fantascienza e della fisica. Ora le scienziate sono due ed è un peccato che siano entrambe biologhe. Anche quelle del grande schermo sono specializzate per lo più in scienze della vita. Ricordate la paleobotanica di *Jurassic Park* e l'esobiologa di *Avatar*? L'idea che le discipline teoriche siano meno adatte alle donne è un pregiudizio diffuso, ma smontare tutti gli stereotipi in una sitcom sarebbe impossibile. Di buono c'è che Amy e Bernadette sono molto diverse tra loro. Non c'è un solo modo di muoversi manovrando strumenti hi-tech alle frontiere della conoscenza. Vanno bene il piglio sobrio di Fabiola Gianotti e il sorriso spiritoso di Samantha Cristoforetti e tante altre sfumature dell'essere donne.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Le voci**



**Paola Bonomo**  
Numeri e persone,  
empatia e rigore: ho  
trovato un equilibrio  
tra due mondi



**Debora Gentina**  
I laboratori di  
ricerca rimangono  
un mondo  
soprattutto maschile



**Selene Biffi**  
Sono partita con 150  
euro: la spinta  
digitale aiuta chi non  
ha fondi o contatti



**3,2**

**Per cento**

Le donne top manager in Europa nella ricerca industriale: gli uomini sono il 6,4% (fonte Bocconi, Università di Mannheim, Max Planck Institute)

**22**

**Per cento**

Il gap tra lo stipendio delle donne e quello degli uomini in Europa nel settore della ricerca industriale: in questo campo le donne sono il 4 per cento del totale

**60**

**Per cento**

Le donne senza occupazione che ritengono che le nuove tecnologie digitali e orari più flessibili potrebbero aiutarle a trovare lavoro (fonte Accenture)

# Nell'aereo di domani

## È in fibra di carbonio Inquina il 25% in meno (grazie a motori silenziosi) Più spazio per i passeggeri e aria fresca ogni 2 minuti

DAL NOSTRO INVIATO

**SINGAPORE** Ai primi segni del tramonto la luce Led all'interno vira verso l'arancione. Una delle tante versioni, dal momento che l'impianto di illuminazione dell'aereo offre 16,7 milioni di combinazioni. Sette ore dopo la partenza le punte delle ali cambiano di poco forma per affrontare al meglio una corrente d'aria di fronte all'India. E intanto c'è chi, grazie al Wi-Fi veloce, manda foto e video, risponde alle email, azzarda una videochiamata via Skype. Chi si fa una dormita, senza mettersi le cuffie che azzerano il suono esterno perché i due motori, potenti ciascuno 64 volte quelli di una normale macchina da Formula Uno, sono silenziosi. E chi salta da un film all'altro, da un album a un libro digitale sfruttando al massimo l'efficienza della fibra ottica e dell'intrattenimento a bordo.

Ogni due minuti l'aria viene rigenerata dall'ultima fila alla cabina di pilotaggio. Ecco, a proposito di questa: i sei schermi piatti, uguali e intercambiabili, fanno sembrare la parte più delicata del velivo-

lo un grande e sofisticato videogioco. Resta soltanto il tempo di dare un'occhiata all'affascinante sistema a incastri dei vari blocchi — dai servizi igienici alle stanzette utilizzate dal personale di volo per riposare — perché tocca atterrare all'aeroporto Changi di Singapore (considerato il migliore al mondo, assieme a quello di Seul Incheon), dodici ore e sette minuti dopo il decollo da

---

**Contro il jet lag**  
Per ridurre stanchezza e jet lag, all'interno le luci a Led hanno 16,7 milioni di tonalità

---

Tolosa, ed essere accolti da due getti d'acqua per celebrare la giornata e l'arrivo, per la Singapore Airlines, del primo velivolo del genere: l'Airbus A350-900, un concentrato di tecnologia (europea), di materiale ultraleggero e di impianti che riducono i consumi e l'inquinamento.

«Questo aereo per noi e tutte le compagnie è un grosso fattore di cambiamento», dice

al *Corriere della Sera* Goh Chon Phong, amministratore delegato della Singapore Airlines che di jet di questo modello ne ha ordinati 67 per un totale, da listino, di 20,6 miliardi di dollari (quanto il Prodotto interno lordo dell'Afghanistan) e che nel 2018 ne farà decollare uno per il più lungo volo diretto del mondo, di 19 ore, con destinazione New York.

È anche l'occasione per lanciare la sfida ai tre colossi del Golfo Persico (Emirates, Qatar Airways ed Etihad) non solo in Asia ma anche in Europa e nelle Americhe. «Con gli A350 possiamo arrivare ovunque, senza doverci appoggiare a una pista intermedia», aggiunge l'ad della Singapore Airlines. Che annuncia come proprio il primo A350-900 collegherà la città-Stato con Amsterdam e Düsseldorf.

Questo modello lungo 67 metri e realizzato dall'Airbus, il colosso europeo dell'aviazione, non ha certo il «fascino» dell'A380, il bolide a due piani che per molti è una sorta di «feticcio» fotografico, e però al suo interno tutto è pensato per il passeggero e all'esterno per l'ambiente e le tasche delle

compagnie aeree. Le ali, lunghe 32 metri ciascuna, sono realizzate in materiale composito. Quasi la metà della fusoliera è in fibra di carbonio, così il velivolo è più leggero (quindi brucia meno carburante) e flessibile. I due motori (Rolls-Royce Trent XWB) oltre a essere silenziosi consumano il 25% in meno di tutti gli altri della categoria e hanno un diametro uguale a quelli della fusoliera del Concorde. All'interno la cosiddetta «quota cabina» (la pressione dell'aria respirata dai passeggeri) corrisponde a una altitudine di circa 1.800 metri, contro i 2.400-2.500 dei concorrenti: la fatica è ridotta, così come le eventuali conseguenze fisiche dovute ai lunghi spostamenti (stando seduti). I sedili sono allestiti in modo da permettere il maggiore spazio possibile: «Sembrano finiti i tempi in cui le compagnie ci chiedevano di mettere più sedili», spiegano a Tolosa, dove si trova il quartier generale di Airbus. Una buona notizia, dopo anni di gara a toglierli centimetri.

**Leonard Berberi**  
lberberi@corriere.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

14

**Mila**

I chilometri di distanza massima che riesce a percorrere, a pieno carico (di passeggeri e di cargo) un Airbus A350-900

16

**Mila**

La distanza (in km) che percorreranno gli A350-900 ULR rendendoli in grado di effettuare i voli più lunghi del mondo

308

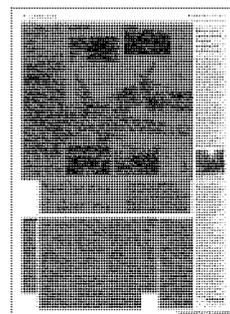
**Milioni**

Il prezzo di listino (in dollari) stabilito per l'anno in corso per l'acquisto di un Airbus A350-900

580

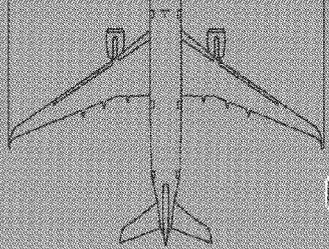
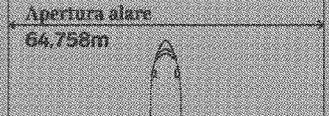
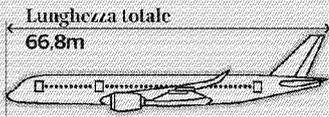
**Esemplari**

Quanti Airbus A350-900 sono stati ordinati da tutto il mondo: tre di questi li ha richiesti un cliente che ha chiesto l'anonimato



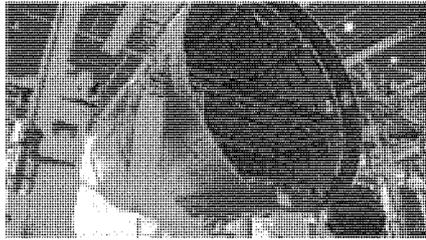
## Le caratteristiche del velivolo

### MISURE



### LA REALIZZAZIONE

**70%** La quota di prodotto ad alta tecnologia per la costruzione che combina materiale composito, titanio e alluminio

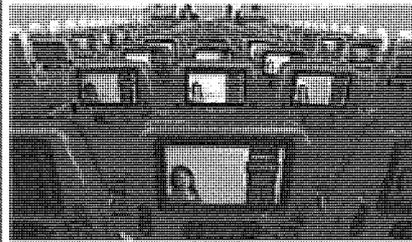


**50%** La quota di fibra di carbonio ultralestente presente in tutta la fusoliera

**3** Gli Stati che realizzano la maggior parte dei pezzi dell'A350-900

- Francia (Saint Nazaire e Tolosa)
- Spagna (Getafe/Illescas)
- Germania (Amburgo, Brema)

### L'INTERNO



**16,7 milioni**

Le combinazioni di illuminazione (con le luci led) per ridurre il jet lag

**2 minuti**

Ogni quanto tempo l'aria viene rigenerata

**19 ore**

La durata del volo più lungo del mondo, nel 2018, che effettuerà questo modello di aereo

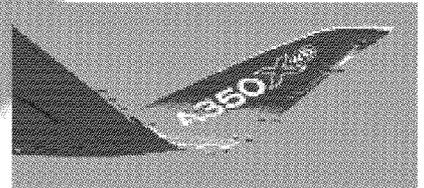
**12 pollici**

La misura dello schermo per ogni passeggero in classe Economy (il più grande di tutti)

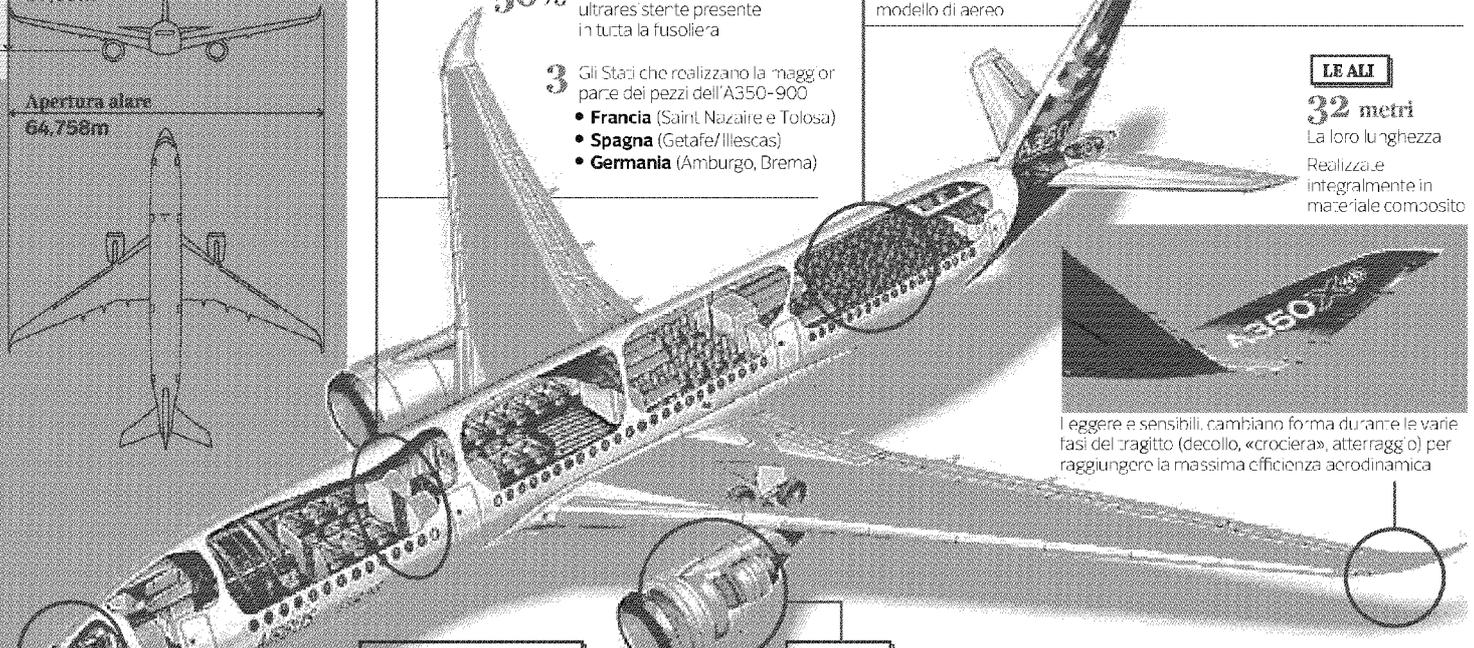
### LE ALI

**32 metri**

La loro lunghezza. Realizzate integralmente in materiale composito

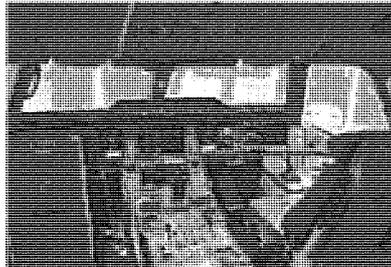


Leggere e sensibili, cambiano forma durante le varie fasi del tragitto (decollo, «crociera», atterraggio) per raggiungere la massima efficienza aerodinamica



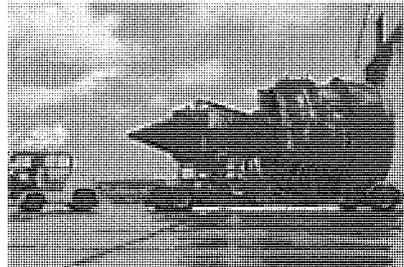
### LA CABINA DI COMANDO

**6** Gli schermi piatti (di eguali dimensioni e intercambiabili) di cui dispongono i piloti



### I MOTORI

**68** Quante volte è più potente rispetto a un motore di Formula 1



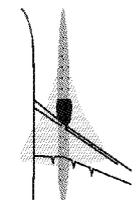
**-25%**

Il consumo di kerosene richiesto, sulla stessa crociera, rispetto agli altri velivoli

**-25%**

L'inquinamento prodotto in confronto agli altri modelli

Il diametro del motore è uguale a quello della fusoliera del Concorde



Autonomia	<b>14.350 km</b>
Numero di posti a sedere	<b>253-325</b> a seconda della configurazione
Velocità massima	<b>1.100 km/h</b>
Capacità massima di combustibile	<b>141.000-156.000 litri</b>

Fonte: Airbus, Rolls-Royce, Singapore Airlines - Illustrazione di Flight International

Corriere della Sera