

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Rubrica	Data	Titolo	Pag.
Testata: IL SOLE 24 ORE				
7	Appalti e lavori pubblici	12/01/2016	DAI PORTI ALLE RETI, IL POTERE TORNA ALLO STATO (G.tr.)	2
36	Edilizia e immobiliare	12/01/2016	Int. a R.Zavatta: EDILIZIA, IL REVERSE "ESTESO" PARTE CON LA SALVAGUARDIA (M.Balzanelli/M.Sirri)	3
10	Economia e fisco	12/01/2016	NUOVI PRESTITI AL PALO A NOVEMBRE (L.Orlando)	4
6	Economia e fisco	12/01/2016	"LA SPESA CALA SE LO STATO FA UN PASSO INDIETRO" (B.Romano)	5
1	Economia e fisco	12/01/2016	PERCHE' NON SIAMO AL 2008 (M.Longo)	6
Testata: ITALIA OGGI				
27	Appalti e lavori pubblici	12/01/2016	DELEGA APPALTI, RUSH FINALE	7
10	Appalti e lavori pubblici	12/01/2016	LA GUERRA DI RENZI ALLE PARTECIPATE DEGLI ENTI LOCALI INIZIA CON DUE MEGAREGALI (T.Oldani)	8
Testata: CORRIERE DELLA SERA				
39	Economia e fisco	12/01/2016	BANKITALIA: LE ATTESE DELUSE PER RIPRESA E INFLAZIONE (M.Sensini)	9
Testata: CORRIERE DELLA SERA - INSERTO STYLE MAGAZINE				
24	Lavori all'estero	01/02/2016	UN CANTIERE CHE FA SCUOLA (M.Montecucco)	10
Testata: EDILIZIA E TERRITORIO C/O IL SOLE 24 ORE				
1	Appalti e lavori pubblici	16/01/2016	AUTOSTRADA, -40% DI INVESTIMENTI	11
2/3	Appalti e lavori pubblici	16/01/2016	IN HOUSE SU AUTOBRENNERO E AUTOVIE, COSI' DELRIO VUOLE SBLOCCARE 5 MILIARDI DI EURO (A.Arona)	12
4	Appalti e lavori pubblici	16/01/2016	APPALTI, RIPARTE IL VECCHIO MERCATO (A.Lerbini)	15
Testata: IL MANIFESTO				
1	Urbanistica e ambiente	12/01/2016	SALVATORE SETTIS "BENI CULTURALI, LA CASUALITA' REGNA SOVRANA"	17

Il nuovo Titolo V. Ricentralizzate una ventina di competenze, tra cui sicurezza sul lavoro e le politiche attive per l'occupazione

Dai porti alle reti, il potere torna allo Stato

■ L'ultima battaglia è in pieno svolgimento sulle cosiddette "trivellazioni", contanto di appello via twitter lanciato dal Governatore della Puglia Michele Emiliano a Matteo Renzi perché revochi «tutte le autorizzazioni per trivellare nostro mare per lealtà costituzionale verso le regioni». Basta questo caso freschissimo a capire il peso della riforma costituzionale riapprovata ieri dalla Camera, che nel pendolo delle competenze riporta al centro una ventina di materie lasciate alla «concorrenza» fra Stato e Regioni dal Titolo V varato nel 2001.

Al di là del merito, proprio questa vicenda mostra il prodotto tipico di questa confusa «competenza concorrente» pensata 15 anni fa, che scatena conflitti prima politici e poi giuridici invadendo la Corte costituzionale di ricorsi dei

Governatori contro i provvedimenti statali e del Governo contro quelli regionali. Proprio l'ambiente e l'ecosistema entra con la riforma nel nuovo, lungo elenco di competenze esclusive dello Stato, che è articolato in 20 lettere dalla «a» alla «z» ma comprende in realtà molte più materie perché spesso una lettera abbraccia una pluralità di aspetti.

L'orizzonte è chiaro, ed è quello di riportare le Regioni al loro originario assetto di enti programmatori delle politiche territoriali, semplificando il panorama dei 20 legislatori regionali che moltiplicano la complessità italiana. È questo il significato principale anche del ritorno al centro del tema ambientale, temache alla Consulta ha visto Governo e Regioni contrapposte in quasi 300 casi, su temi chiave per lo sviluppo come la «valutazio-

ne ambientale strategica» che accompagna la progettazione di molte opere pubbliche, l'energia e altri capitoli centrali per la vita dell'economia.

In questo senso, l'ambiente si intreccia con altre competenze che nel 2001 erano state affidate in modo originale alla «competenza concorrente», estesa a materie tipicamente nazionali come «porti e aeroporti civili», «grandi reti di trasporto e di navigazione», oppure la «produzione, trasporto e distribuzione nazionale dell'energia». I veti sono stati il frutto più evidente di questo federalismo all'italiana, che ha spesso gonfiato i tempi e i costi delle infrastrutture per addolcire i «no» pronunciati dal territorio: ma accanto a questo le competenze spezzettate hanno spesso alimentato l'attivismo locale, come mostra per esempio il caso

dei tanti mini-aeroporti che ora si tenta di razionalizzare.

Ma nell'elenco delle competenze nazionali scritto dalla riforma c'è anche l'ordinamento delle professioni e soprattutto la sicurezza sul lavoro, per evitare alle imprese medio-grandi di dover fare i conti con regole diverse nelle loro diverse sedi. Tornano al centro anche le politiche attive per l'occupazione, dopo gli scarsi risultati ottenuti a livello locale.

La chiave di volta, poi, è rappresentata dalla «clausola di supremazia», che secondo il nuovo testo costituzionale permetterà allo Stato di intervenire su materie estranee alla sua competenza esclusiva «quando lo richieda la tutela dell'unità giuridica o economica della Repubblica, ovvero la tutela dell'interesse nazionale».

G.Tr.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CLAUSOLA DI SUPREMAZIA

Lo Stato potrà intervenire nelle materie non di sua competenza esclusiva per tutelare l'unità della Repubblica



L'inversione contabile. Sanate le operazioni inquadrate difformemente prima del 22 dicembre 2015

Edilizia, il reverse «esteso» parte con la salvaguardia

■ Niente sanzioni per le operazioni del settore edile (in reverse charge dal 2015 ai sensi dell'articolo 17, comma 6, lettera a-ter, Dpr 633/72) inquadrate difformemente rispetto alle indicazioni della circolare 37/E/2015. L'esclusione, letteralmente, vale per le violazioni commesse anteriormente al 22 dicembre scorso. Analoga clausola di salvaguardia era contenuta nella circolare 14/E/2015, la quale, in relazione a tutte le nuove ipotesi di reverse introdotte dalla legge 190/2014, faceva salvi gli errori commessi prima dei chiarimenti forniti con tale documento. Esimenti a parte, dal prossimo anno le violazioni in materia di reverse charge riceveranno un nuovo trattamento sanzionatorio, applicabile anche per il passato in virtù del favor rei. In particolare, sia per un'operazione ricadente nell'in-

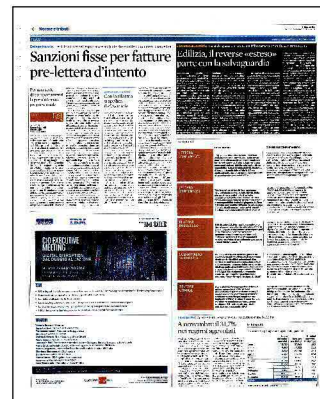
versione contabile, ma assoggettata per errore al regime ordinario Iva, sia per un'operazione in regime normale erroneamente trattata in reverse charge, saranno applicabili le sanzioni dei commi 9 bis 1 e 9 bis 2 dell'articolo 6 del Dlgs 471/97.

Con le nuove norme, quindi, se è emessa fattura con Iva per un'operazione in Rc, il cessionario/committente sarà punito con la pena da 250 a 10 mila euro; per la sanzione è solidalmente responsabile l'emittente della fattura. In questo caso, il comma 9 bis 1 dell'articolo 6 prevede che, qualora l'Iva sia stata erroneamente assolta dal fornitore, il cessionario/committente mantiene il diritto alla detrazione spettante in base alle normali regole e non deve assolvere il tributo. Poiché, rispetto alla norma precedente, è scomparsa la solidarietà per l'im-

posta a carico di tale soggetto, le Entrate dovrebbero confermare che, in quest'ipotesi, l'unico responsabile per l'assolvimento dell'Iva è il cedente/prestatore. Allo stesso modo, andrebbe confermato che, se si accorge dell'errore, il destinatario della fattura possa chiedere al fornitore di rimetterla senz'Iva per poi applicare correttamente il reverse e che, in mancanza, egli possa regolarizzare l'operazione in relazione all'imponibile fatturato, senza incorrere in sanzioni. Simmetricamente, chi riceve fattura senza addebito dell'Iva e applica il Rc per un'operazione che, invece, è in regime ordinario, potrà detrarre nei limiti di legge l'imposta auto-liquidata, rischiando solo la solidarietà per la sanzione comminata al cedente/prestatore, il quale non è peraltro tenuto ad assolvere il tributo. In pratica,

la disposizione del comma 9 bis 2 estende il trattamento sanzionatorio per le operazioni in reverse erroneamente trattate in modalità ordinaria, alla situazione, uguale e contraria, dell'operazione in regime normale erroneamente trattata in inversione contabile. Viene così superata, con un dato letterale che non lascia margini interpretativi, la difformità (ma contestabile) impostazione seguita in passato da alcuni uffici secondo cui, vigente la precedente disciplina, non sarebbe stata applicabile la sanzione ridotta del 3% dell'imposta (ma quella piena del 100%), in caso di assolvimento dell'Iva in Rc per un'operazione per la quale non ricorrono tutte le condizioni per l'inversione contabile. Per il futuro, resta da vedere come le Entrate utilizzeranno la possibilità di punire, con la sanzione dal 90 al 180% dell'imposta, i contribuenti che applicano l'Iva in modalità ordinaria per un'operazione che è in Rc (e viceversa), in conseguenza di un intento di evasione o frode di cui la controparte sia consapevole.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La ripresa difficile. Finanziamento in frenata dell'1,1%, anche se nei primi 11 mesi del 2015 resta un progresso superiore al 13%

Nuovi prestiti al palo a novembre

Tassi per le imprese in discesa: in un anno azzerato il gap con la zona euro

Luca Orlando
MILANO

I tassi bonsai non bastano e lo scatto si esaurisce. Al primo stop di ottobre si aggiunge ora la battuta d'arresto di novembre, che segnala una preoccupante inversione di rotta nell'erogazione di nuovi prestiti alle imprese, finanziamenti che invece sono stati in crescita a doppia cifra fino allo scorso settembre.

Le erogazioni del mese sono state pari a 34,1 miliardi, in calo dell'1,1% rispetto allo stesso mese del 2014. Dall'inizio dell'anno, per effetto della forte crescita precedente, si mantiene ancora una crescita cospicua, pari a 47 miliardi di euro (+13,3%) che tuttavia ora nei dati Bce pare del tutto smorzata, a dispetto del ridotto livello dei tassi di interesse prevalenti sul mercato. Nei primi 11 mesi dell'anno è stato comunque già superato l'intero livello di nuovi finanziamenti del 2014 (394 miliardi di euro), inver-

tendo un trend negativo in atto ininterrottamente dal 2008.

La debolezza recente della richiesta di credito è peraltro confermata anche dalla lettura dei dati Istat sugli investimenti delle imprese, con un tasso medio (rapporto tra investimenti fissi lordi e valore aggiunto ai prezzi di base) sceso nel terzo trimestre 2015 al 18,8%, in calo di 0,3 punti percentuali rispetto al trimestre precedente e di 0,2 punti percentuali rispetto al corrispondente trimestre del 2014. Misurando i dati ai prezzi correnti, si tratta di una flessione tendenziale degli investimenti fissi lordi pari all'1,7%.

Le buone notizie del mese riguardano invece la discesa dei tassi di interesse, rispetto ad ottobre si tratta di cinque punti base di "sconto" per le imprese. Il valore medio di novembre per i nuovi finanziamenti registrato dalla Bce su dati Bankitalia è pari all'1,87%, 68 punti base in meno rispetto allo stesso mese del 2014.

Per la prima volta dall'inizio della crisi, lo scorso settembre i tassi medi per le imprese italiane sono stati inferiori rispetto a quelli tedeschi, forbice tornata ad allargarsi a nostro sfavore a ottobre e ora nuovamente ridotta. In media la Germania è più conveniente di 20 punti base, anche se per i prestiti di taglia superiore al milione di euro i tassi italiani sono migliori, 1,28% da noi, 1,42% a Berlino, mentre nei finanziamenti di importo inferiore il costo in Italia resta più alto di dieci punti base (2,76% da noi, 2,66% a Berlino). In un anno il gap medio con la Germania si è comunque ridotto drasticamente, dai 68 punti base di un anno fa ai 20 odierni, per effetto di una discesa dei tassi asimmetrica: più evidente in Italia, meno marcata a Berlino, che partiva da valori assoluti inferiori.

La distanza resta tuttavia ancora ampia per le erogazioni a lunga gittata, quelle superiori ai 5 anni: in Germania il tasso me-

dio è dell'1,85%, in Italia del 3,29%. Gap ampio che tuttavia tende anche in questo caso a "chiudersi": 144 punti base oggi, 214 un anno fa.

Con la discesa di novembre i tassi italiani si portano esattamente in linea con la media della zona euro (1,87%), mentre un anno fa il gap a sfavore dell'Italia era di 32 punti base.

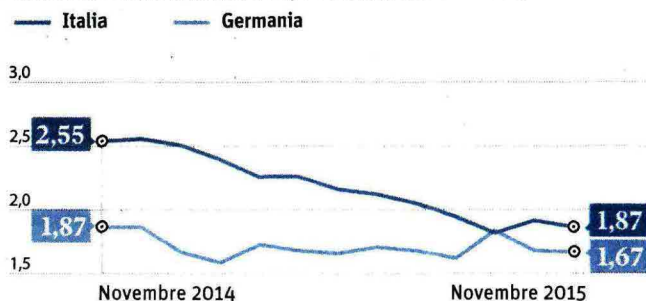
Se la discesa dei tassi non rilancia ancora in modo evidente gli investimenti, in particolare nell'area delle costruzioni, non altrettanto si può dire per le richieste di credito da parte delle famiglie. Anche a novembre prosegue infatti il trend che ha caratterizzato l'intero 2015, con richieste di finanziamento per abitazioni in crescita evidente. Nel mese le erogazioni legate ai mutui sono più che raddoppiate (+122%) a 6,35 miliardi di euro, accelerando la tendenza dell'intero 2015, che vede una crescita dei nuovi mutui pari al 96%, 27 miliardi in più in 11 mesi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La sfida Italia-Germania

TASSI DI INTERESSE

Società non finanziarie, nuove operazioni di finanziamento.



Fonte: Bce

IL CONFRONTO

1,28%

Italia migliore

Nei prestiti superiori al milione, 1,28% contro l'1,42% di Berlino

20 punti base

Il gap rispetto a Berlino

Il divario si è ridotto decisamente rispetto ai 68 punti di un anno fa



Il punto di vista di Bruxelles. Gli economisti della Commissione: «Difficile in futuro per l'Italia affidarsi solamente ai tagli»

«La spesa cala se lo Stato fa un passo indietro»

Beda Romano

BRUXELLES. Dal nostro corrispondente

Forze e debolezze dell'economia italiana continuano a essere oggetto di analisi e valutazioni a livello europeo, non fosse altro perché l'Italia è la terza più grande economia della zona euro. Un recente rapporto, scritto da due economisti della Commissione europea, è tutto dedicato alla spesa pubblica italiana, sempre elevata rispetto a quella di altri Paesi europei, in un contesto di sovraindebitamento. Secondo la ricerca, per ridurre le uscite lo Stato deve rivedere «il perimetro dell'azione statale».

Nel 2014, la spesa pubblica italiana era pari al 49,2% del prodotto interno lordo potenziale, seconda solo a quella francese tra i grandi Paesi europei. Per molti versi, l'ammontare è influenzato dalla

spesa per il servizio del debito pubblico, che rimane elevata nonostante i bassi tassi d'interesse (pari al 4,5% del Pil potenziale). Ciò detto, lo studio, intitolato «Italy's Spending Maze Runner», mostra come, nonostante gli sforzi attuati, tra il 1999 e il 2014 la spesa sia aumentata in molti settori.

«L'evoluzione della spesa pubblica italiana tra il 1999 e il 2014 - si legge nel rapporto degli economisti della Commissione - mostra un aumento graduale pari a circa 1,7 punti percentuali del Pil potenziale, di cui circa tre quarti di esso ha avuto luogo negli anni della crisi, tra il 2007 e il 2014, rispetto a una spesa pubblica generalmente stabile nel resto della zona euro». Una tendenza alla diminuzione delle uscite vi è oggi solo nella spesa per capitale, nei salari della funzione pubblica e in parte nei

trasferimenti pensionistici.

Nel loro studio, gli economisti Dimitri Lorenzani e Vito Ernesto Reitano sostengono che «potrebbe essere difficile in futuro per l'Italia contenere la spesa primaria affidandosi solamente ai tagli alla spesa e lasciando immutato l'attuale perimetro dell'azione statale». In questo senso, sarebbe necessaria un'analisi della spesa (spending review è l'espressione in inglese) che sia «sistematica» e «applicata con rigore», in modo da avere una politica economica che sia più efficiente e «favorevole alla crescita».

In questo momento, purtroppo, la riduzione della spesa pubblica in Italia ha colpito soprattutto gli investimenti in capitale, lasciando l'economia senza quel volano pubblico che potrebbe aiutare a rilanciare l'attività produttiva in un conte-

sto di domanda fragile. Il rapporto di Lorenzani e Reitano, ricco di dati e di tabelle, non rappresenta la posizione della Commissione europea. È uno studio tecnico, non politico. Tuttavia, giunge in un momento evidentemente delicato.

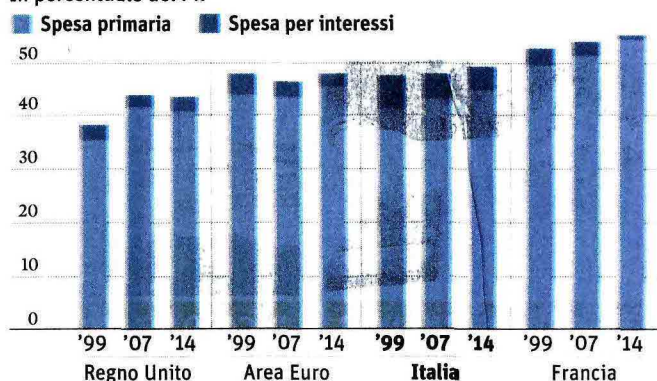
In novembre, nel valutare la legge di Stabilità per il 2016, Bruxelles ha concesso all'Italia il beneficio del dubbio, nonostante una Finanziaria che rinnega gli obiettivi di bilancio precedenti e si basa su richieste di flessibilità ritenute ambiziose da alcuni partner della zona euro. In febbraio, quando Bruxelles tornerà a valutare la politica di bilancio italiana, è probabile che le scelte in termini di spesa pubblica saranno valutate con particolare attenzione, anche perché ritenute in passato spesso deludenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Italia alla prova

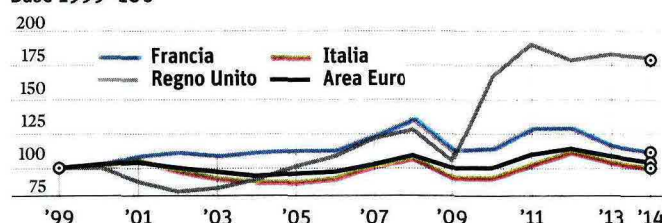
IL CONFRONTO DELLA SPESA

In percentuale del Pil



L'EVOLUZIONE DELLA SPESA PER INTERESSI

Base 1999=100

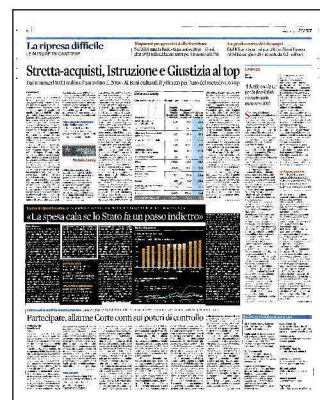


COSTO ELEVATO

Nel 2014 spesa pubblica a quota 49,2% del Pil potenziale, seconda solo a quella francese. La spesa per interessi si attestava al 4,5%

ITALIA PIÙ IN SOFFERENZA

Le uscite dello Stato sono molto cresciute nel periodo della grande crisi (2007-2014) mentre negli altri Paesi restavano stabili



I RISCHI DA EVITARE

Perché non siamo al 2008

di **Morya Longo**

La grande crisi finanziaria era scoppiata nel 2008 per colpa dell'eccesso di debito. Non infonde dunque sereni-

tà constatare che oggi, a livello globale, i debiti siano ancora più giganteschi di allora: stima McKinsey che già nel 2014 fossero 57 mila miliardi di dollari in più rispetto a fine 2007. Il fardello maggiore non grava oggi sulle spalle delle famiglie americane, come allora, ma su quello delle imprese cinesi o brasiliane: si è dunque spostato geograficamente, ma non ha ridotto il suo peso a livello globale. Anzi, l'ha aumentato. Così oggi, di fronte alla bufera in Cina, la domanda è legittima: siamo all'alba di una nuova crisi sistemica globale?

Siamo - come ha detto il finanziere George Soros - tornati nel 2008? Insomma: la Cina e i Paesi emergenti iper-indebitati sono i nuovi «mutui subprime» del mondo? I nuovi «virus» per finanza ed economia globale?

Nessuno ha la sfera di cristallo, ma prima di cercare le risposte bisogna chiarire un punto: oggi - rispetto al 2008 - ci sono almeno due differenze sostanziali che riparano il mondo. La prima riguarda le banche centrali: quasi tutte le principali hanno oggi una politica monetaria ultra-espansiva, mentre a

quei tempi erano in una fase ben più restrittiva. Questo, in un mondo oberato dai debiti, fa una grossa differenza. Se le banche centrali alzano i tassi d'interesse e restringono la liquidità, come accadde negli Stati Uniti prima della crisi del 2008, strozzano chi ha troppi debiti. Se invece tengono i tassi bassi e aumentano la liquidità, come avviene ora in molte parti del mondo, non li strozzano. Oggi i pericoli sono dunque meno imminenti rispetto al 2008 per via, banalmente, del diverso ciclo economico e monetario.

Continua ► pagina 3

L'ANALISI

Morya Longo

Perché non siamo al 2008

► Continua da pagina 1

Persino la Fed, che invece ha già iniziato a rialzare il costo del denaro, in un contesto di bassa inflazione può decidere di fermarsi o di invertire la rotta. Questo rende i debiti globali meno preoccupanti oggi. C'è poi un'altra grande differenza rispetto al 2008: da allora sono state portate a livello internazionale circa 200 normative (la stima è di Boston Consulting) per regolamentare e ridimensionare le banche. Il sistema bancario globale è dunque oggi meno fragile di allora e più capitalizzato. Queste due differenze fanno sperare che, rispetto al 2008, oggi una crisi sistemica sia più difficile. O, quantomeno, più lontana.

Ma questo non significa che, nonostante i forti scudi che oggi ci riparano, non ci siano rischi. Probabilmente gestibili, per ora. Ma da monitorare per gli anni futuri. Perché con il

2008 ci sono anche tante - troppe - analogie. La prima è proprio quella del debito. A quei tempi le famiglie americane si erano esposte eccessivamente con le banche, perché i tassi d'interesse erano stati bassi per anni prima di salire. Questa volta i tassi d'interesse Usa sono stati ancor più bassi e la Fed ha stampato oltre 3 mila miliardi di dollari: l'enorme quantità di denaro «facile» è però finita in buona parte nei bilanci delle aziende dei Paesi emergenti, che negli ultimi anni hanno trovato finanziamenti a tassi convenienti. Calcola l'Fmi che dal 2004 al 2014 il debito delle imprese di questi Stati sia passato da 4 mila a 18 mila miliardi di dollari. In Cina - stima Fitch - il debito complessivo (principalmente privato) è arrivato al 196% del Pil a settembre 2015. Il problema è che una grossa fetta di questo fardello è denominato in valuta estera e - calcolava l'Ifi qualche mese fa riferendosi ai soli bond - solo il 30% è «assicurato» contro il rischio cambio. Insomma: un problema enorme.

A questo punto bisogna capire se i rischi siano confinati nei Paesi emergenti o se siano globali. Oggi è certamente ridimensionato il meccanismo perverso delle cartolarizzazioni, che nel 2008 portò i mutui infetti americani in giro per il mondo: questo fa ben sperare. Ma è anche vero che i canali di possibile

contagio dai Paesi emergenti

sono tutt'ora molti, sul fronte economico, commerciale e creditizio. Guardiamo solo quest'ultimo: secondo i dati della Bri, le banche dei Paesi Ocse dal 2007 ad oggi hanno quasi quadruplicato l'esposizione sulla Cina (da 219 miliardi di dollari a 762) e hanno quasi raddoppiato quella sui Paesi asiatici (da 1.181 miliardi a 2.076). Gli effetti di questa esposizione già si vedono: proprio pochi giorni fa il colosso bancario Hsbc è stato declassato dagli analisti azionari di JP Morgan perché - stime loro - potrebbe raddoppiare i crediti in sofferenza proprio in Asia da 2,2 miliardi di dollari di giugno a 5,4 di fine 2015.

Ma il problema questa volta non è tanto rappresentato dalle banche. Il nodo vero sta nel sistema bancario «ombra»: quell'enorme magma di fondi, società finanziarie e investitori vari che - con regole molto più blande - in questi anni hanno erogato credito sotto varie forme anche a tante aziende dei Paesi emergenti. Si tratta di un mondo che vale 137 mila miliardi di dollari a livello globale: di questi, secondo l'ultima ricerca del Financial Stability Board, almeno 36 mila miliardi di dollari «potrebbero porre rischi alla stabilità finanziaria».

Potrebbe lo «shadow banking» diventare un pericolo sistemico come lo fu

Lehman Brothers nel 2008? Qui entriamo in un terreno inesplorato e di difficile lettura. Non giova però il fatto che i mercati obbligazionari (su cui queste banche «ombra» spesso si muovono) siano ormai quasi completamente «in secca»: dato che le banche d'affari partecipano molto meno all'attività di compravendita (perché le nuove regole rendono l'attività di market making onerosa), è sempre più difficile vendere i bond prima della loro scadenza. Soprattutto quelli aziendali. Questo è il paradosso: in un mondo pieno di liquidità, i mercati secondari sono illiquidi. Così, se un giorno scoppiasse una crisi di fiducia, molti fondi faticerebbero a vendere i titoli che hanno in portafoglio.

Ricapitoliamo, dunque: oggi possiamo stare relativamente tranquilli perché regole e banche centrali hanno reso il mondo occidentale meno vulnerabile rispetto al 2008. Ma se nei prossimi mesi e anni non si farà qualcosa di serio per ridurre i debiti nei Paesi emergenti, per regolamentare il sistema bancario «ombra» e per ridimensionare i grandi squilibri globali, presto o tardi il 2008 potrebbe tornare. Il quantitative easing non può durare in eterno: quando la marea di liquidità verrà ritirata, sarà bene che tutti abbiano rimesso il costume.

m.longo@ilssole24ore.com

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AL SENATO

Delega appalti, rush finale

Il ddl delega sugli appalti pubblici da oggi all'esame dell'aula del senato; il governo auspica il varo definitivo entro la settimana. Dovrebbe concludersi in questi giorni il lungo esame del ddl delega per il recepimento delle direttive sugli appalti e concessioni pubbliche, avviato a fine agosto 2014 con l'approvazione in consiglio dei ministri su proposta dell'allora ministro Maurizio Lupi. Il provvedimento, dopo i sensibili ritocchi apportati alla camera, in questa terza lettura al senato non è stato modificato. Arriva in aula quindi lo stesso testo approvato a Montecitorio nonostante alcune commissioni avessero espresso profili di incompatibilità con le regole europee. In particolare era stata la commissione lavoro a puntare il dito sulla disciplina delle cosiddette clausole sociali. L'eccezione che era stata fatta dalla commissione riguardava il vincolo per l'assunzione di tutti i dipendenti del contratto di appalto in essere; si eccepiva che derivasse dalla legge e non dal contratto collettivo nazionale. Nonostante i pareri critici, tesi al miglioramento del ddl che, soprattutto con la prima lettura, cambiò radicalmente forma rispetto al testo del governo, l'aula del senato darà il suo via libera a breve consentendo quindi l'avvio dell'iter di messa a punto dei decreti delegati. In realtà lo stesso ddl prevede due strade: un unico decreto delegato entro il 18 aprile oppure due decreti, uno per recepire le direttive, l'altro per la riforma del codice appalti. Sul fronte governativo il viceministro alle infrastrutture, Riccardo Nencini, intervenendo in commissione per quel che riguarda l'attuazione della delega che il parlamento approverà, ha già prima delle vacanze natalizie

confermato l'intenzione di adottare un «unico» decreto legislativo di attuazione delle deleghe contenute nella riforma entro la scadenza del 18 aprile 2016, «anche al fine di assicurare la piena compatibilità tra la legislazione nazionale e quella dell'Ue». Nel frattempo la commissione ministeriale è già al lavoro per definire un elaborato che dovrà essere sottoposto a consultazione pubblica prima dell'avvio dei pareri di rito, commissioni parlamentari incluse.



TORRE DI CONTROLLO

La guerra di Renzi alle partecipate degli enti locali inizia con due megaregali a società autostradali amiche

DI TINO OLDANI

Ridurre le società partecipate degli enti locali è una delle riforme che **Matteo Renzi** si è impegnato a fare quest'anno. Il decreto attuativo, più volte annunciato e rinviato, potrebbe uscire dal Consiglio dei ministri di questa settimana. L'obiettivo è di ridurre le società partecipate da 8 mila a mille, spazzando via troppi enti inutili e costosi, che non hanno mai reso un servizio utile ai contribuenti. Fin qui, tutto bene. C'è però chi dubita che il governo andrà veramente fino in fondo. Uno di questi è il senatore **Lucio Malan**, di Forza Italia, che ha messo nel mirino due ministri, **Marianna Madia** (riforma burocratica) e **Graziano Delrio** (trasporti), colpevoli a suo avviso di lavorare non tanto a una riforma incisiva della pubblica amministrazione, bensì a un regalo miliardario per alcune partecipate vicine al governo, proprietarie di importanti quote azionarie di due autostrade, l'Autobrennero e la Venezia-Trieste.

Dice Malan: mentre Renzi e la Madia annunciano una stretta sulle partecipate, il ministro Delrio ha fatto

sapere che giovedì prossimo firmerà il rinnovo delle concessioni per 30 anni alle società che controllano le due autostrade. Il tutto senza alcuna gara pubblica, grazie ad alcuni cavilli burocratici che a parere del governo e delle società interessate consentono di aggirare le norme Ue. Così facendo, altro che stretta, accusa Malan. Il rilascio della concessione sarebbe nient'altro che un regalo di ben 7 miliardi di utili l'anno a due società controllate da politici vicini al governo Renzi, in particolare i politici alto-atesini, rivelatisi preziosi nelle votazioni in Senato per fare passare la riforma costituzionale. Politici che ora passerebbero all'incasso, grazie alla proroga trentennale di una concessione che garantirà una serie di benefici economici e politici, oltre a consolidare decine di poltrone ben retribuite proprio in due società partecipate da enti locali.

L'elenco degli azionisti delle due autostrade parla chiaro: i pacchetti di controllo sono saldamente nelle mani di due Regioni, entrambe autonome, il Trentino-Alto Adige e il Friuli Venezia Giulia, affiancate dai maggiori Comuni e dalle Province. Sì, proprio le Province, che a quanto sembra non sono affatto morte. L'elenco dei soci delle Autovie Venete, che controlla la

Venezia-Trieste, aggiornato al 30 giugno 2015, quando i consigli provinciali erano stati aboliti da un pezzo, attesta che accanto ai due maggiori azionisti, la Friulia Spa (74,5%) e la Regione Veneto (4,8%), vi sono le tre province friulane di Udine, Trieste e Gorizia, più quelle di Venezia e Treviso, con quote oscillanti intorno allo 0,5%, di scarso peso finanziario, ma decisive sul piano politico per farsi beffe dei decreti **Madia** e dei propositi demolitori delle partecipate locali strombazzati ai quattro venti dal premier. Non solo: tra gli azionisti dell'autostrada vi sono anche i Comuni di Udine, Gorizia, Venezia, Jesolo e San Donà di Piave, con quote inferiori allo 0,5%, che rafforzano il concetto di società partecipate locali.

Stessa musica nell'elenco degli azionisti dell'Autobrennero. Dopo la Regione Trentino-Alto Adige, in posizione di comando (32,28%), vi sono sei province: le due autonome di Bolzano e Trento, più quelle di Verona, Mantova, Modena e Reggio Emilia, con quote tra il 7,62 e il 2,17% ciascuna. Seguono i Comuni di Bolzano, Trento, Verona e Mantova, con quote tra il 5,50 e il 2,49%.

© Riproduzione riservata



Bankitalia: le attese deluse per ripresa e inflazione

L'indagine: ridimensionate le aspettative delle imprese per il 2016

ROMA La scossa non arriva. Invece di accelerare, anzi, la ripresa dell'economia sembra attraversare una pausa. Le aspettative delle imprese restano buone rispetto al recente passato, ma sul finire dell'anno scorso hanno subito un ridimensionamento. E così, per il 2016, ora ci si aspetta un aumento dei prezzi e dell'inflazione più contenuti del previsto, con un'evoluzione della domanda meno favorevole, e sono leggermente peggiorate anche le prospettive sull'occupazione. In compenso cresce la propensione agli investimenti, legata anche al «super

ammortamento» introdotto dalla legge di Stabilità per il 2016.

A fare il punto sul clima di fiducia delle imprese è l'indagine periodica della Banca d'Italia e del Sole 24 Ore, condotta nella prima metà di dicembre su quasi mille imprese con oltre 50 addetti. Le valutazioni sulla stabilità economica generale dell'Italia restano largamente prevalenti, ma la forbice tra chi la vede in miglioramento e chi in peggioramento si è ridotta.

Le attese sull'inflazione al consumo sono state riviste al ribasso rispetto al trimestre

precedente. Le aspettative a sei mesi e un anno sono di un'inflazione allo 0,4-0,5%, ben al di sotto delle attese del governo (1%), mentre i prezzi di vendita dichiarati nei listini registrano nel complesso una riduzione rispetto ad un anno prima.

I giudizi sull'andamento della domanda si confermano positivi, con un'evoluzione migliore nell'industria in senso stretto e nelle imprese che esportano, ed un po' indebolite nel terziario e nel manifatturiero. Qualche segnale positivo arriva anche dalle costruzioni, dove le imprese che pre-

vedono un quadro migliore nel prossimo trimestre sono passate in maggioranza per la prima volta da tre anni a questa parte.

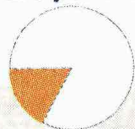
Rimangono stabili anche le prospettive degli investimenti, e c'è molta attesa per il nuovo regime degli ammortamenti previsto dal governo. Per metà delle imprese intervistate la misura ha inciso sulla definizione dei piani di spesa. Un quarto delle imprese che programmano investimenti la ritengono una misura dalle potenzialità molto rilevanti.

Mario Sensi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cosa pensano le aziende

16,5%



le imprese che stimano una crescita di addetti nel prossimo trimestre

17,3%



le imprese che stimano una diminuzione di addetti nel prossimo trimestre

70%



le imprese che prevedono una situazione di stabilità per la situazione economica

12,5%



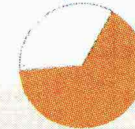
il saldo tra giudizi di miglioramento e peggioramento della situazione economica generale

83,8%



le imprese che segnalano una sostanziale stabilità nell'accesso al credito

65,9%



le imprese che ritengono sufficiente la posizione di liquidità nei prossimi 3 mesi

d'Arco

0,4

per cento le attese di inflazione per il 2016 secondo lo studio della Banca d'Italia. Il governo la indica all'1%





QUI MONDO

CISGIORDANIA

Un cantiere che fa scuola

Il futuro dell'architettura? *Sostenibilità e semplicità.*

DI MADDALENA MONTECUCCO

BUDGET RIDOTTO, tecniche innovative, pieno rispetto dell'ambiente. In mezzo al deserto del Negev. È la scommessa vinta con la scuola di Al Jabal, grazie alla quale i ragazzi della comunità beduina di Abu Dis non sono più costretti a studiare in container senza finestre. Un progetto nato grazie a un bando delle Nazioni Unite, vinto dalla ong italiana Vento di Terra e progettata da Arcò, uno studio milanese che si occupa di architettura e cooperazione.

La struttura in muratura è stata realizzata, in appena quattro mesi, con gabbie di rete metallica riempite di pietra a spacco, che riprendono lo stile delle costruzioni a secco della zona. «Abbiamo usato solo materiali locali» dice Alessio Battistella, tra i fondatori di Arcò. «Tutto è stato costruito o reperito in loco, non c'è nulla di prefabbricato: nessuna spesa di trasporto, quindi, e inquinamento ridotto a zero». I muri, spessi 80 centimetri, garantiscono un'eccellente inerzia termica: questo significa che la scuola resta fresca d'estate e calda quando la temperatura scende. Anche le maestranze sono locali, istruite ad hoc per diventare autosufficienti: «Il nostro è un cantiere-scuola» spiega Battistella,

«terminata la costruzione abbiamo lasciato appositi manuali di manutenzione».

Al Jabal è l'ultimo degli 11 progetti realizzati da Arcò in contesti «difficili», tutti con tecniche sperimentali: come la scuola di Al Khan Al Ahmar, sempre in Palestina, costruita con pneumatici riempiti di sabbia. E se è vero che la sostenibilità è il futuro dell'architettura, allora questi principi possono e devono essere applicati anche alle nostre latitudini: prova ne è il Sustainability Hub creato nella settecentesca Cascina Cuccagna, nel cuore di Milano, per comunicare il ciclo di compostaggio delle cialde del caffè. Grazie all'impiego di materiali riciclabili e agli ampi spazi di luce, garantisce un ambiente adatto alla coltivazione di piante. Ma è anche spazio di accoglienza, condivisione e integrazione.

COSTRUIRE IN MODO ECOLOGICO NON BASTA. BISOGNA INSEGNARE LE TECNICHE ALLE COMUNITÀ

Nel villaggio di Al Jabal vivono circa 150 famiglie di beduini. Si tratta di profughi delle comunità rurali del deserto del Negev.

Spesa delle concessionarie scesa in tre anni da 2,2 a 1,5 miliardi di euro, a fine 2015 si stima un altro calo a circa 1,2 miliardi

Autostrade, -40% di investimenti

Tutte le cause della frenata (piani esauriti, crisi, concessioni congelate) - Il nodo tariffe

DI ALESSANDRO ARONA

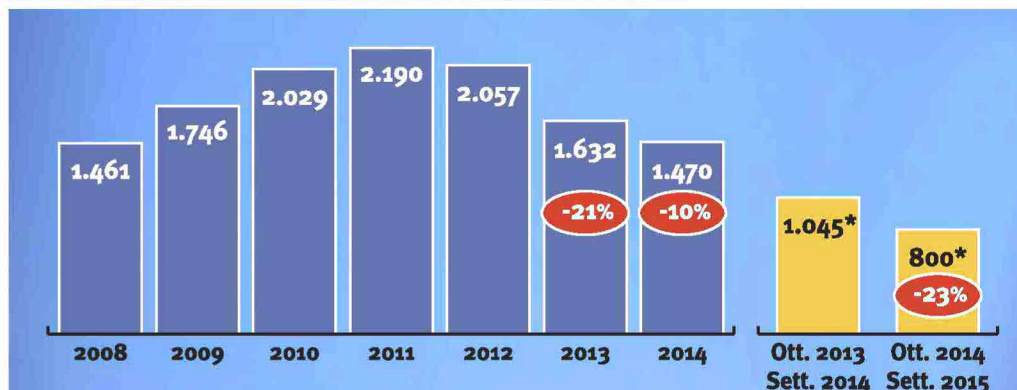
Investimenti autostradali in fase di stallo. La spesa effettiva per nuove opere e manutenzione straordinaria delle 25 società concessionarie è scesa dagli oltre due miliardi di euro all'anno nel triennio 2010-2012 a 1,6 miliardi nel 2013, 1,47 miliardi nel 2014 (ultimo dato completo, pari a un calo del 25% circa in due anni), con dati parziali Mit 2015 che segnalano un ulteriore calo nell'ordine del 20%.

Nel periodo 2008-2014 gli investimenti totali, 12,6 miliardi di euro, sono stati il 24% in meno rispetto a quanto previsto dai piani economico-finanziari, e siamo molto lontani dai 32 miliardi di euro in dieci anni di cui Anas, governo Berlusconi e Aiscat parlavano nel 2010, dopo il rinnovo delle convenzioni.

Oltre ai consueti ritardi su iter approvativi e cantieri, a pesare sul rallentamento sono il progressivo esaurimento dei progetti avviati a inizio anni duemila, dalla Variante di valico alla terza corsia della A14, la Valdastico Sud, l'ammodernamento della Torino-Milano e della A24-A25, non sostituito da nuovi progetti (alcuni dei quali in realtà "storici", anche se mai avviati), ancora in gran parte bloccati: Tirrenica, Valdastico Nord, A15 Parma-Verona, terza corsia A4 Mestre-Trieste, Asti-Cuneo ferma a metà, Gronda di Genova, oltre ai sette miliardi di euro previsti nella convenzione Autostrade per l'Italia del 2007.

La crisi e il calo del traffico hanno da una parte indotto le stesse società a frenare su am-

OPERE E MANUTENZIONE STRAORDINARIA Dati in milioni di euro



* Esclusi investimenti (una minoranza) che non impattano sulle tariffe

Fonte: Ministero delle Infrastrutture



modernamenti e potenziamenti. Ma il nodo è anche politico: servono davvero quei 32 miliardi di euro di investimenti previsti dalle convenzioni del 2007-2010? Oltre ai 4,7 miliardi per completare le due Pedemontane,

i 574 mln in avvio per la Bretella di Ancona e altri 10 miliardi per progetti in Pf "congelati" (senza contare quelli ufficialmente bocciati).

L'impatto delle concessioni scadute sul blocco degli investi-

menti. Gli affidamenti in house in arrivo per Autobrennero e Autovie. Le tariffe congelate ma destinate ad aumentare ancora. Le scelte del Ministro Delrio.

SERVIZIO ALLE PAGINE 2-3

La mappa degli investimenti autostradali nei dati del Mit, le cause della frenata, le novità in arrivo

In house su Autobrennero e Autovie, così Delrio vuole sbloccare 5 miliardi di euro

La vicenda delle due concessioni (scaduta e in scadenza) sarà risolta con un affidamento senza gara. Ad Autobrennero anche i tre Pf vinti dalla società - Nelle convenzioni 2007-2010 opere per 32 miliardi (circa 10 realizzati). Tariffe a rischio aumento dopo il tetto 2015 e lo stop 2016

DI ALESSANDRO ARONA

Il tema delle autostrade è uno di quelli su cui il Ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio non ha ancora "messo la faccia". Non c'è ancora cioè una strategia chiara, né sul delicato nodo delle tariffe, né sulle scelte strategiche sugli investimenti previsti nelle convenzioni 2007-2010 (i famosi 32 miliardi di euro di investimenti), né sul tema dell'articolo 5 dello Sbocca Italia (accorpamenti-proroghe), né sui project financing ancora non cantierati.

Com'è nello stile di Delrio, però, vero "motore diesel" della politica, le riflessioni dei mesi scorsi, insieme al presidente Anas Gianni Armani e al nuovo capo della Struttura di missione Ennio Cascetta, stanno producendo le prime decisioni: stop ai project financing poco sostenibili (Telesina, Termoli-San Vittore, Orte-Mestre, Grosseto-Fano) e attenta riflessione su altri (Ragusa-Catania, Roma-Latina), intesa con la Ue per l'affidamento in house di Autobrennero e Autovie Venete.

Ma partiamo dai numeri.

INVESTIMENTI, I DATI

La relazione della Direzione vigilanza autostrada del Ministero delle Infrastrutture (Mit), pubblicata a fine novembre (scaricabile anche dal nostro sito), contiene la fotografia delle concessioni autostradali in essere (autostrade già in gestione), con dati di bilancio e investimenti aggiornati al 2014. Grazie al Mit possiamo vedere qui

a fianco, in basso, anche i dati sugli investimenti rilevati ai fini degli aggiornamenti tariffari, fino al 30 settembre 2015. Non sono direttamente confrontabili con quelli complessivi annuali per due motivi: vanno da inizio ottobre a fine settembre (anziché gennaio-dicembre) ed escludono le opere che per le complesse alchimie di alcuni schemi tariffari non vanno a impattare sulle tariffe (sono una minoranza di lavori, ma ad esempio comprendono la Variante di Valico sulla A1).

Detto questo, comunque, di fatto riusciamo a stimare il trend di investimenti anche per il 2015.

Come si vede dal grafico in prima, gli investimenti totali sono scesi dagli oltre due miliardi di euro l'anno nel triennio 2010-2012 agli 1,47 miliardi del 2014. Il dato ottobre 2014-settembre 2015, confrontato a parità di campione con i

12 mesi precedenti, fa segnare un calo del 20%, che se confermato nel dato complessivo a fine 2015 significherebbe un totale di poco inferiore a 1,2 miliardi; in tre anni, dal 2012 al 2015, è stimabile un calo di investimenti autostradali del 40 per cento.

INVESTIMENTI, L'ANALISI

Dai dati emerge che gli investimenti realizzati sono il 23,5% in meno di quanto previsto dai piani economico-finanziari (Pef) "operativi": 12,587 miliardi nel periodo 2008-2014 anziché i previsti 16,45 (3,86 miliardi in meno, una media di 550 milioni all'anno).

Come si vede dalla percentuale

di attuazione (fermandoci alle società con cifre significative), hanno "fatto il loro dovere" Autostrade per l'Italia, 6,882 miliardi di euro, il 100,2% di quanto previsto. Anche Ativa (Ivrea-Val d'Aosta), 103% anche se su cifra ben più modesta (137 mln), e Autostrade Meridionali (gruppo Aspi), 133% a 244 milioni. Vicino al target anche la Sitaf (Torino-Bardonecchia), 93% e 302 milioni investiti, e Cav (Consorzio autostrade valdostane), 218 milioni su 263 previsti (83%). Vicinissima Strada dei Parchi Spa (Roma-L'Aquila-Teramo), 386 milioni al 99% del previsto.

A pesare quantitativamente sui minori investimenti sono **alcuni "casi particolari"**. La **Asti-Cuneo** (si veda il servizio dettagliato sul nostro sito), opera affidata post gara nel 2005 al Gruppo Gavio che si è impantanata con circa 1,5 miliardi residui da realizzare (almeno 7-800 prioritari) per extracosti emersi nella progettazione definitiva, non più sostenibili in base al Pef di 10 anni fa; la **Valdastico Nord** (1,8 miliardi di euro circa), opera da sempre nella convenzione della Brescia-Padova ma ancora bloccata per il mancato sì della Provincia di Trento, e la cui lunga vicenda ha comportato la scadenza della concessione della Bs-Pd Spa il 30/6/2013, in regime di prorogatio fino al 30/6/2015 e ancora trascinata nella speranza dell'intesa con Trento (situazione che ha evidentemente bloccato ogni altro piano di investimento della società).

Poi l'autostrada **Tirrenica** (Li-

vorno-Civitavecchia), Sat, sblocata e fermata da almeno 15 anni, sempre sulla carta, che avrebbe dovuto produrre spesa per 1.091 milioni di euro già nel 2008-2014;

nel maggio scorso è stato firmato al Mit il protocollo di intesa per un nuovo atto aggiuntivo, con progetto "low cost" da 1,4 miliardi anziché oltre due, ma ancora si attende l'ok della Ue alla proroga di 15 anni con gare sul 100% dei lavori.

Poi ci sono le **concessioni scadute o in scadenza**, che gli ultimi quattro governi hanno dimenticato, affrontato, mai risolto. **Autobrennero** è scaduta il 30/4/2014, data in vista della quale il governo Monti scelse per tempo la via della gara europea, salvo farsela annullare dal Consiglio di Stato, a inizio 2014, per vizio procedurale, su ricorso dell'attuale società controllata dalle Province autonome di Trento e Bolzano. L'incertezza, il contenzioso, l'attuale regime di prorogatio, hanno di fatto bloccato gli investimenti: 453 milioni nel 2008-2014 contro i 737 previsti (da realizzare c'è soprattutto la terza corsia Modena-Verona da 800 milioni di euro).

Poi **Autovie Venete**, la cui convenzione scade il 31/3/2017, troppo ravvicinata per ottenere dalle banche i finanziamenti per finanziare tutto il piano da due miliardi di euro (in vigore dal 2010) per terza corsia Mestre-Trieste e Villesse-Gorizia.

Poi ci sono le opere previste nelle convenzioni ma mai inserite nei piani finanziari operativi; i 32 miliardi di euro annunciati nel 2009-2010, inseriti nei Pef 2008-2014 solo per 16,4 miliardi, e realizzati solo per 12,6. Ad esempio

il Tibre, il completamento della A15 tra Parma e Verona, circa 1,8 miliardi di euro, da anni in attesa di copertura perché non copribile con i soli pedaggi della Cisa. Poi la **Gronda di Genova**, calcolata in 1,8 miliardi nell'atto aggiuntivo Aspi 2004 e che ora costerebbe 3,2 miliardi: il progetto c'è, ma per farla senza contributi pubblici servirebbe un aumento dei pedaggi su tutta la rete Aspi del 15-18% in 8-10 anni. Infine la raffica di **terze e quarte corsie previste nella convenzione unica Aspi 2008**, per 5 miliardi di euro, ancora tutte sulle carte, e sulle quali è in corso una riflessione tra Mit e società (di fatto ne saranno realizzate solo una piccola parte). E poi, sempre Autostrade, il **Passante Nord di Bologna** per circa due miliardi, che d'intesa tra gli enti locali e il Mit sembra per ora accantonato (senza proteste da parte di Aspi).

IN HOUSE IN ARRIVO

Su Autobrennero e Autovie il Ministro Delrio ha scelto di accontentare gli enti locali, e - verificata la fattibilità con Bruxelles - il 14 gennaio firmerà l'accordo per l'affidamento diretto in house delle concessioni alle due società pubbliche, "depurate" dei soci privati.

Per **Autovie Venete** l'obiettivo è di far partire, già nel 2016, i lavori residui per 1,2-1,4 miliardi di euro (alcune gare già aggiudicate e lavori pronti al via).

Per **Autobrennero** a novità sarà ancora più grande, per nella nuova concessione in house trentennale saranno anche incluse le nuove tratte in Pf vinte da cordate con Autobrennero (e privati, da liquidare, ancora non è

chiaro come): Cispadana (1,3 miliardi di euro), Ferrara-Mare (670 milioni), Campogalliano-Sassuolo (500 mln). L'obiettivo è dunque sbloccare, insieme al miliardo di euro circa sulla A22, investimenti per oltre 5 miliardi di euro.

ART. 5 E GRUPPO GAVIO

L'articolo 5 dello Sblocca Italia (accorpamenti-proroghe in cambio di nuovi investimenti), una volta risolti i casi Autovie e Autobrennero con l'in house, resta in piedi solo per il Gruppo Gavio (ne parliamo diffusamente in un servizio on line). Le trattative sono riprese con il Ministero, l'ipotesi - dopo lo stop di Bruxelles alla concessione unica con proroga di 16 anni - è quella di accorpamenti e proroghe parziali tra le società del Gruppo.

NODO PEDAGGI

Le tariffe autostradali si muovono ancora nella babele dei sei diversi schemi tariffari maturati nel periodo 2007-2009. Gli aumenti dal 1° gennaio 2015 sono stati limitati dall'allora Ministro Lupi al tetto dell'1,5%, rispetto a richieste molto più alte di quasi tutte le società, che però dovranno essere recuperate. Dal 1° gennaio 2016 gli aumenti (si veda qui a destra, in basso) sono stati congelati a zero per 14 società su 25, rinviandoli a dopo l'aggiornamento quinquennale dei Pef (in corso). Il rischio, nel corso del 2016, è che possano arrivare botte di aumenti tariffari a molte cifre, solo per compensare i (pochi) investimenti fatti. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SPESSE PER LAVORI

Concessioni autostradali Mit, spesa per investimenti (compresa manutenzione straordinaria), in milioni - Relazione Mit (Direzione vigilanza autostrade)

Concessionaria	Anno 2008		Anno 2009		Anno 2010		Anno 2011		Anno 2012		Anno 2013		Anno 2014		2008-2014		Attuazione
	Consuntivo	P.E.F.	Consuntivo	Consuntivo	Consuntivo	Consuntivo	Consuntivo	Consuntivo	Consuntivo	Consuntivo	Consuntivo	Consuntivo	Consuntivo	Consuntivo	Consuntivo totale	P.E.F. Operativo	
Ativa	12,60	0,00	26,52	24,34	16,55	16,71	22,15	18,47							137,35	133,20	103,12
Autostrade per l'Italia	870,26	0,00	1.012,59	1.169,09	1.291,12	1.137,97	730,27	671,60							6.882,89	6.868,33	100,21
Brennero	150,86	99,00	53,93	79,92	61,40	39,31	33,46	35,00							453,89	737,50	61,54
Brescia-Padova	160,80		199,42	176,55	191,62	145,59	100,94	77,65							1.052,57	1.567,17	67,16
Centro Padane						16,81	0,57	0,09							17,47	0,00	
Cisa			18,58	15,98	28,04	24,61	26,06	31,40							144,66	232,21	62,30
Autostrada dei Fiori			4,18	4,55	15,92	16,61	23,62	15,31							80,18	123,96	64,69
Cas -Messina-Catania																	
Cas-Messina-Palermo																	
Autovie Venete			46,26	52,83	57,43	122,12	145,11	126,61							550,35	1.304,78	42,18
Milano Serravalle - Mi tang.li	79,43	0,00	38,73	29,03	18,38	52,70	55,18	57,78							331,23	486,28	68,12
Tangenziale di Napoli			9,91	10,28	11,56	5,11	5,76	9,49							52,10	85,97	60,60
Rav			6,05	5,96	2,06	1,95	2,34	2,48							20,85	13,82	150,87
Salt			27,23	22,82	31,24	31,88	41,90	18,91							173,98	280,14	62,10
Sat			7,97	31,13	48,87	15,57	16,99	31,57							152,09	1.091,40	13,94
Autostrade Meridionali(1)			51,78	72,39	42,09	34,65	32,66	11,28							244,84	182,93	133,84
Satap Tronco A4	111,04	0,00	30,97	60,79	48,61	100,34	134,38	114,20							600,33	969,42	61,93
Satap A21	35,97		30,84	31,32	22,89	12,48	11,31	2,69							147,50	188,88	78,09
Sav			6,28	7,84	9,45	12,60	4,45	2,29							42,91	48,99	87,59
Sitaf-Barriera di Bruere			31,00	23,57	35,89	48,21	67,34	95,88							301,89	322,74	93,54
Sitaf-Barriera di Avigliana															0,00	0,00	
Sitaf-Barriera di Salbertrand															0,00	0,00	
Torino-Savona			19,59	21,81	25,46	10,81	11,90	26,13							115,70	129,57	89,29
Sitmb			1,61	1,36	1,73	3,02	1,25	1,15							10,12	10,12	100,00
Sitrasb			0,14	0,89	0,80	15,63	13,23	3,25							33,94	33,94	100,00
Cav				62,21	61,23	23,10	8,19	64,17							218,91	263,54	83,07
Strada dei parchi	40,10	0,00	48,82	20,84	53,40	108,14	116,62	38,49							386,30	387,20	99,77
Asti-Cuneo			74,24	104,08	114,35	61,90	26,18	14,58							435,43	988,38	44,05
Totale	1.461,05	99,00	1.746,63	2.029,57	2.190,10	2.057,81	1.631,83	1.470,47							12.587,45	16.450,46	76,52

(1) Concessione scaduta il 31/12/2012, gara in corso

Fonte: Ministero delle Infrastrutture

I DATI 2015

Concessioni autostradali Mit, spesa per investimenti, dati parziali 2015 ai fini degli aggiornamenti tariffari, e gli aggiornamenti tariffari 2016

Concessionaria	Decorrenza rapporto convenzionale	Scadenza della concessione	Spesa Dal 01/10/2013 al 30/9/2014	Spesa Dal 01/10/2014 al 30/9/2015	Tariffa riconosciuta nel 2016	Note
Ativa	07/11/2007	31.08.2016	32.247.391	13.804.612	0,03%	Prossima scadenza concessione
Autostrade per l'Italia	12/10/2007	31.12.2038	218.930.567	236.469.921	1,09%	Spesa per investimenti riconosciuta a tariffa 2016
Brescia-Padova	09/07/2007	30.06.2015 / 31.12.2026(1)	130.936.742	55.272.262	0,00%	Incremento tariffario sospeso
Brennero(2)	18/10/2005	30/04/2014			0,00%	Concessione scaduta
Centropadane	07/11/2007	30.09.2011(3)			0,00%	Concessione scaduta
Sam	28/07/2009	31.12.2012	92.527.335	93.203.449	0,00%	Concessione scaduta
Cas	27/11/2000	31.12.2030			0,00%	Contestazione d'inadempimento in corso
Cav	23/03/2010	31.12.2032	41.376.982	28.077.471	0,00%	Incremento tariffario sospeso
Cisa	03/03/2010	31.12.2031	22.356.386	13.143.251	0,00%	Incremento tariffario sospeso
Autostrada dei fiori	02/09/2009	30.11.2021	17.080.250	7.060.222	0,00%	Incremento tariffario sospeso
Autovie VENETE	07/11/2007	31.03.2017	130.836.987	50.082.863	0,00%	Incremento tariffario sospeso
Milano Serravalle - Mi tang.li	07/11/2007	31.10.2028	45.272.565	44.322.656	0,00%	Incremento tariffario sospeso
Tangenziale di Napoli	28/07/2009	31.12.2037	15.543.129	17.086.964	0,00%	Incremento tariffario sospeso
Rav	29/12/2009	31.12.2032	4.746.707	523.475	0,00%	Incremento tariffario sospeso
Salt	02/09/2009	31.07.2019	17.122.242	436.941	0,00%	Incremento tariffario sospeso
Sat	28/06/2011	31.12.2043	29.962.765	70.069.815	0,00%	Incremento tariffario sospeso
Satap a4	10/10/2007	31.12.2026	119.974.462	124.533.932	6,50%	Spesa riconosciuta a tariffa 2016
Satap a21	10/10/2007	30.06.2017	10.125.616	2.600.496	0,00%	Incremento tariffario sospeso
Sav	02/09/2009	31.12.2032	2.641.475	1.210.634	0,00%	Incremento tariffario sospeso
Sitaf	22/12/2009	31.12.2050	34.509.444	13.467.557	0,00%	Incremento tariffario sospeso
Torino-Savona	18/11/2009	31.12.2038	13.049.614	16.629.406	0,00%	Incremento tariffario sospeso
Strada Dei Parchi	18/11/2009	31.12.2030	65.799.697	12.724.445	3,45%	Spesa riconosciuta a tariffa 2016
Asti-Cuneo	01/08/2007	11.08.2035			0,00%	Incremento tariffario sospeso
Trafo del Monte Bianco	01/08/2007	31.12.2050				Convenzione regolata da trattati internazionali
Trafo del Gran San Bernardo	17/11/1971	31.12.2034				Convenzione regolata da trattati internazionali
Teem	29/07/2010	31.12.2065			2,10%	Concessione CAL
Brebemi	26/03/2007	30.06.2032			0,00%	Concessione CAL
Pedemontana Lombarda	01/08/2007	30 anni dall'apertura tratta "D" con clausole di rinegoziazione			1,00%	Concessione CAL
TOTALE			1.045.040.356	800.720.373		

(1) Proroga al 2026 subordinata all'approvazione in tempi rapidi del progetto della Valdastico Nord. Altrimenti gara per la nuova concessione. (2) Gara 2012 revocata con sentenza C7S 1243/2014 (3) Gara in corso

Escludendo le concessioni di servizi il settore dei bandi chiude il 2015 con 15.633 gare (+7,1%) per 24,1 miliardi (-8,1%)

Appalti, riparte il vecchio mercato

In rialzo le procedure di sola esecuzione ma calano le aggiudicazioni - Tra gli enti crescono Ferrovie e comuni

DI ALESSANDRO LERBINI

Numero di bandi in crescita, valori che si riducono, amministrazioni comunali che spingono sull'acceleratore insieme alle Ferrovie.

E una consistente fetta di opere che va in gara attraverso le concessioni di servizi.

È questo il quadro del mercato degli appalti del 2015 che non si discosta molto dai risultati dell'anno precedente.

Il dato fornito dal Cresme Europa Servizi ("ricapitolato" da «Edilizia e Territorio» in base all'effettivo peso dei bandi di concessione di servizi) è di 15.633 appalti per un valore di 24,120 miliardi, pari a un incremento del 7,1% del valore delle opere e un calo dell'8,1% per gli importi.

Il risultato complessivo del Cresme comprendente le concessioni di servizi e altre procedure di Ppp (una fetta quantificata in 3.153 gare per 6,489 miliardi nel 2015) è di 18.786 bandi (+7,3%) per 30,6 miliardi (+6,9%).

Ma a far "sballare" i numeri di riferimento per chi opera esclusivamente nelle costruzioni e nell'edilizia sono stati alcuni maxibandi promossi negli ultimissimi giorni dell'anno (tra il 27 e il 31 dicembre) riguardanti la distribuzione del gas.

Per alcuni comuni il decreto Milleproroghe imponeva (pena sanzioni) la pubblicazione di questi avvisi entro l'anno.

Hanno fatto così "irruzione" nel mercato le gare

(tutte per una durata di dodici anni) per l'affidamento in concessione del servizio di distribuzione del gas naturale nell'ambito territoriale di Milano 1 (1,369 miliardi), di Venezia 1 e laguna veneta (522 milioni), ambito Torino 2 (333 milioni), Monza e Brianza 1 Est (201 milioni), Massa Carrara (176 milioni), Varese 2 (160 milioni), Perugia 2 (150 milioni), Cremona 2 e 3 (144 milioni), Udine 2 (128 milioni) solo per citare i più rilevanti.

Pur essendo previsti lavori all'interno di queste procedure (come estensioni delle reti, ammodernamento tecnologico, sicurezza), i valori a base di gara fanno riferimento solo ai servizi di distribuzione e non alla quota lavori che verranno in ogni caso svolti dal concessionario che gestirà la rete del gas.

Il Comune di Milano non ha quantificato una stima dei lavori mentre per Torino la spesa di massima per gli interventi (che sono oggetto di punteggio di gara e che potranno essere minori o superiori rispetto alle indicazioni) è di 29 milioni su 333 della gara (ma i due valori non sono correlati tra loro).

Volendo fare una stima generica, gli oltre 3 miliardi totalizzati da questi bandi potrebbero tramutarsi in una quota lavori per la rete del gas di circa 300 milioni su un arco temporale di 12 anni che saranno appaltati direttamente dalle società di distribuzione del gas.

LE PROCEDURE

I bandi per la sola ese-

cuzione dominano il panorama nazionale. Da gennaio a dicembre il Cresme ha rilevato 14.037 (su 15.633 ai quali si possono aggiungere le 3.153 concessioni di servizi) per un valore di 15,2 miliardi, pari a un incremento del 9,6% per il numero e del 31,5% per l'importo, mentre le gare miste di progettazione e realizzazione sono state 977 (+1,3%) per 3,552 miliardi (-22%).

Sommando queste due componenti, il mercato tradizionale tocca quota 15.014 bandi (+9,1%) per 18,7 miliardi (+16,4%).

Le procedure che prevedono la costruzione, manutenzione e gestione hanno subito un brusco stop: -41% per le gare (343) e -49% per gli importi (4,33 miliardi). Più bandi, ma meno ricchi, per le concessioni di lavori pubblici e per gli avvisi di partenariato pubblico-privato che sono stati 276 (+14,5%) per 1,004 miliardi (-34%).

ENTI APPALTANTI

Le amministrazioni comunali, dopo la crescita del 2014, hanno ulteriormente confermato la capacità di spesa in opere pubbliche. Segno che le difficoltà registrate negli scorsi anni, legate soprattutto al patto di stabilità, sono ormai alle spalle.

Il monitoraggio del Cresme evidenzia una crescita del 12% dei bandi (11.544) e del 30% per i valori (8,4 miliardi) ai quali vanno però tolti circa 1,7 miliardi degli ultimi bandi promossi dal Comuni di Milano e Torino per il gas. Al netto di

questi avvisi il valore sarebbe in crescita del circa 3 per cento.

Anche le aziende speciali, con 1.340 iniziative (+18%) per 4,477 miliardi (+107%) sono interessate dai bandi per il gas.

Di rilievo il risultato delle Ferrovie, che pur riducendo le gare dell'8,2%, incrementano la quota lavori del 34% arrivando a quota 4,317 miliardi.

Frena l'Anas, che ha promosso 637 opere (+6,9%) per 993 milioni (-45%).

In rialzo l'edilizia abitativa con 420 procedure (+66%) per 445 milioni (+46%) e le concessionarie autostradali con 151 opere (+675) per 293 milioni (+34%).

CLASSI D'IMPORTO

I risultati migliori arrivano dalle opere medio-grandi (ma non grandissime).

Tra 15 e 50 milioni sono andati in gara l'anno scorso 181 lavori (+37%) per 4,25 miliardi (+21%). Tra cinque e 15 milioni si registrano 426 bandi (+4,7%) per 3,655 miliardi (+7,5%). Se si escludono gli ultimi 10 giorni di dicembre, la fascia oltre i 50 milioni ha totalizzato 78 gare (-17%) per 10,6 miliardi (-20%).

AGGIUDICAZIONI

Meno opere sono andate in porto nel 2015. Segno che l'onda lunga della crisi del mercato degli anni scorsi si è fatta sentire anche l'anno scorso. I 14.569 bandi aggiudicati per 16,87 miliardi corrispondono a un calo del 7,7% per il numero di lavori appaltati e del 22 per cento per i valori dei lavori. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE PROCEDURE

Numero e importi dei bandi (escluse le concessioni di servizi e altre procedure Ppp)

	2014		2015		Variazione %	
	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo
Partenariato pubblico-privato- Concessione di lavori pubblici	241	1.527.572.036	276	1.004.115.683	14,5	-34,3
Costruzione/manutenzione e gestione	584	8.577.783.281	343	4.330.806.601	-41,3	-49,5
TOTALE MERCATI COMPLESSI	825	10.105.355.317	619	5.334.922.284	-2,5	-47,3
Progettazione e realizzazione	964	4.555.654.632	977	3.552.246.396	1,3	-22,0
Sola esecuzione	12.803	11.584.799.311	14.037	15.232.915.823	9,6	31,5
TOTALE MERCATI TRADIZIONALI	13.767	16.140.453.943	15.014	18.785.162.218	9,1	16,4
TOTALE OOPP	14.592	26.245.809.260	15.633	24.120.084.502	7,1	-8,1

Fonte: Cresme Europa Servizi (rielaborazione «Edilizia e Territorio»)

TIPOLOGIE DI LAVORI

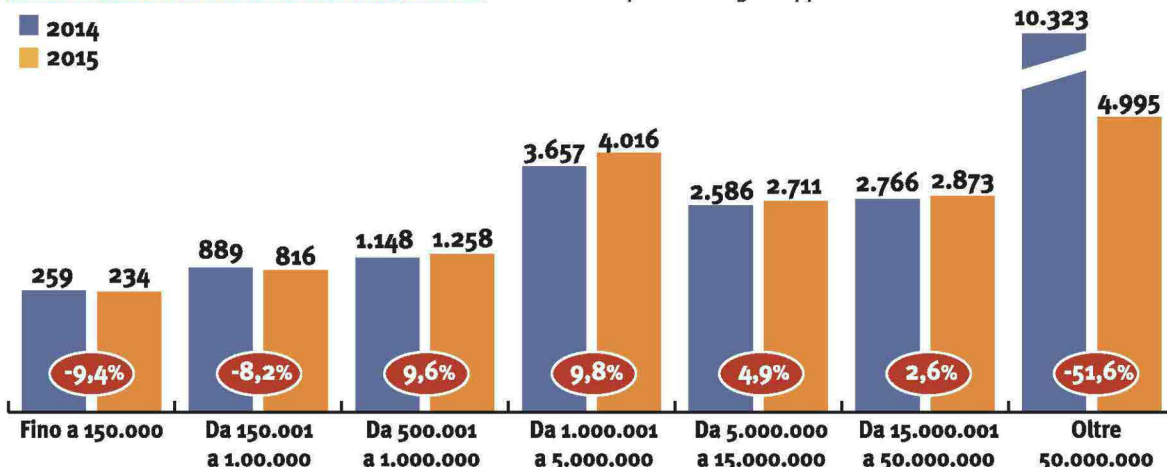
Numero e importo dei bandi

	2014		2015		Variazione %	
	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo
Edilizia residenziale	367	1.587.132.639	567	581.430.294	54,5	-63,4
Edilizia non residenziale	8.359	12.989.500.516	8.852	11.298.786.666	5,9	-13,0
Scolastica	2.241	1.669.543.726	2.442	1.872.758.723	9,0	12,2
Sanitaria e sociale	816	5.042.610.635	900	2.600.224.212	10,3	-48,4
Impianti sportivi e ricreativi	1.074	399.733.029	1.228	461.218.407	14,3	15,4
Altro	4.228	5.877.613.126	4.282	6.364.585.324	1,3	8,3
Genio civile	8.421	13.919.070.119	8.908	18.577.242.830	5,8	33,5
Strade	3.051	3.079.019.402	3.281	2.226.079.484	7,5	-27,7
Ferrovie	313	3.305.151.931	277	4.312.307.276	-11,5	30,5
Altri trasporti	480	1.278.152.604	521	1.179.262.018	8,5	-7,7
Opere idrauliche	1.277	2.791.902.430	1.200	1.762.436.720	-6,0	-36,9
Verde pubblico e arredo urbano	1.144	383.796.281	1.293	487.032.384	13,0	26,9
Produzione e distribuzione dell'energia elettrica e termica	227	981.606.589	262	939.938.943	15,4	-4,2
Impianti pubblica illuminazione	350	556.718.614	430	2.255.941.929	22,9	305,2
Gasdotti	91	54.809.098	97	3.487.956.929	6,6	6.263,8
Impianti smaltimento rifiuti	192	401.576.182	297	686.361.661	54,7	70,9
Altro genio civile	1.296	1.086.336.988	1.250	1.239.925.485	-3,5	14,1
Altro	354	145.044.754	459	151.970.145	29,7	4,8
TOTALE	17.501	28.640.748.028	18.786	30.609.429.934	7,3	6,9

Fonte: Cresme Europa Servizi

FRENANO LE AGGIUDICAZIONI

Numero e importo delle gare appaltate



Fonte: Cresme Europa Servizi

INTERVISTA

Salvatore Settis «Beni culturali, la casualità regna sovrana»

La messa in vendita di molti immobili del demanio pubblico può essere un'opportunità della loro tutela. Ma è sintomo di una generale dismissione dello Stato nella cura dei Beni culturali. E gli interventi decisi dalla politica sono disorganici. Prevala la logica dell'annuncio, senza nessun seguito

PORCHEDDU | PAGINA 10

Valentina Porcheddu

È stato annunciato in questi giorni sulla stampa l'accordo per il riuso di beni pubblici mirato alla valorizzazione turistico-culturale e sottoscritto tra il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, il ministro dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo Dario Franceschini, assieme al Presidente Anas Gianni Vittorio Armani e al Direttore dell'Agenzia del Demanio Roberto Reggi. Il programma di riqualificazione riguarda, oltre le 1.244 Case Cantoniere che l'Anas possiede su tutto il territorio nazionale, anche immobili di particolare interesse situati in prossimità di circuiti quali la Via Francigena o l'Appia antica.

In attesa di poter valutare se il «formidabile brand» delle Case Cantoniere – così lo definisce Franceschini – si rivelerà una reale opportunità di sviluppo sociale, economico e culturale, ne abbiamo parlato con Salvatore Settis. L'archeologo e storico dell'arte, ex direttore della Scuola Normale Superiore di Pisa, ha partecipato l'8 gennaio a Roma ad un incontro a Palazzo Altemps per la presentazione del libro *Villes en ruine: images, mémoires, métamorphoses* (Éditions Hazan 2015), curato dallo stesso Settis e Monica Preti.

Centinaia di beni del demanio verranno progressivamente messi in vendita. Pensa che nell'elenco degli immobili possano esser inclusi anche edifici di valore storico artistico?

Moltissimi monumenti e persino giganteschi musei come la Galleria Doria Pamphili a Roma, sono già in mano ai privati. Occorrerà valutare di volta in volta se la privatizzazione può avere un effetto positivo sulla destinazione d'uso di un determinato edificio. Il Palazzo Serra di Cassano – uno dei palazzi più insigni della città di Napoli –

Un'intervista con l'archeologo e storico dell'arte Salvatore Settis. Si spazia dai beni del demanio in offerta alle ricostruzioni di Palmira in Trafalgar Square, a Londra. «Il rischio delle vendite? È che si pensi che lo Stato stia battendo in ritirata. Bisogna sempre tenere presente la funzione intimamente politica dell'arte»

Un orizzonte di cittadinanza

deve la sua sopravvivenza all'Istituto di Studi Filosofici fondato da Gerardo Marotta, un istituto benemerito la cui presenza virtuosa ha dato negli ultimi dieci anni al palazzo Serra di Cassano una nuova funzione. Il rischio che c'è dietro a quest'operazione, lanciandola nel modo in cui è stato fatto, è che si radichi nell'opinione pubblica l'idea che lo Stato è in ritirata e che via via tutto quello che è pubblico possa diventare privato. Non credo che questa sia l'intenzione attuale di chi governa il demanio ma andrebbe precisato che mentre alcuni edifici possono essere dati in concessione con determinate regole, la gran parte degli edifici di proprietà pubblica devono restare tali e essere impiegati per il pubblico bene.

Il progetto lanciato dall'Agenzia del Demanio partirà dalle case cantoniere. Come reputa il loro uso a scopo turistico?

Avendo ormai perso la loro funzione, la trasformazione delle Case Cantoniere in infrastrutture di servizio o agriturismo, non può che essere positiva. D'altra parte, non possiamo immaginare che ognuna di esse diventi un museo, perché l'Italia ridotta a museo muore.

Così come gli stessi musei possono morire. Con la mostra «Serial Classic» – una delle dodici mostre del 2015 da ricordare secondo Forbes – allestita alla Fondazione Prada di Milano, lei ha dimostrato che l'arte antica è in grado di dialogare con l'arte contemporanea e, in un certo senso, anche con la moda. Iniziative meno raffinate della rassegna che ha curato con Anna

Anguissola rischiano però, di far prevalere la creazione contemporanea, arrivando a snaturare l'opera antica. Qual è il confine da non superare per mantenere saldo il valore dell'arte del passato pur facendola rivivere nelle

diverse forme del presente?

Le mostre di arte antica devono essere rigorosamente scientifiche, devono saper parlare agli specialisti e avere inoltre una capacità narrativa che si rivolge a un pubblico più ampio. Nella mostra *Serial Classic* ho cercato di seguire questi principi che per me sono regola assoluta. L'esposizione non aveva nulla a che vedere con la moda se non per il fatto che la Fondazione Prada esiste perché esiste la ditta Prada. Non sarebbe mai venuto in mente a me o a Miuccia Prada di realizzare una sfilata di moda in mezzo alle statue classiche. La rassegna ha riscosso successo perché le opere esposte sono state cucite fra loro secondo un filo narrativo intriso di storia e non solo di un'ammirazione iconica per una bellezza astratta.

A proposito di «bellezza iconica», in una recente campagna pubblicitaria sul web, divinità e personaggi mitologici rappresentati nei fregi del Partenone sono diventati «modelli» per Gucci. Lo considera un abuso?

Purché non danneggino le opere, non considero gravi questo genere di pratiche. Ma certamente non è questo il modo per dare all'arte antica un ruolo nella cultura contemporanea. Le opere d'arte, antiche o contemporanee, sono una sfida a capire e a pensare. Il compito dello storico o del curatore è di aiutare a raggiungere quest'obiettivo e non di incuriosire con delle stravaganze. Mettere dei boa di piume – com'è accaduto per i Bronzi di Riace fotografati da Gerald Bruneau al Museo di Reggio Calabria – attorno a una statua antica lo trovo frivolo, inutile e stolto.

Nel libro «Sul buono e sul cattivo uso dei Bronzi di Riace» (Donzelli 2015), ha usato i bronzi di Riace come paradigma dell'incapacità degli operatori culturali – primi fra tutti gli archeologi – a

valorizzare le opere antiche inserendole in contesti che producano emozioni e, allo stesso tempo, consapevolezza. Anche gli ultimi grandi progetti pompeiani sembrano dimostrare che l'apparenza conti sempre più dei contenuti, tanto che il sito campano si è trasformato in scenografia per tribune politiche mentre altrove imperversano degrado e indifferenza. Come uscire da questo impasse che caratterizza tutto il patrimonio italiano, dalla gestione dei siti a quella dei musei?

Il caso di Pompei è emblematico.

È chiaro che non si può risistemare un sito di enorme importanza e dimensioni in poco tempo ed è ovvio che man mano che si procede con i lavori ci siano delle inaugurazioni. Come diceva Ennio Flaiano, l'Italia è il paese delle inaugurazioni e succede che le autostrade siciliane – inaugurate sei volte – siano ancora chiuse. È inoltre una pessima abitudine della politica usare ogni circostanza per delle *photo opportunities*. Io credo che la vera sfida del progetto Pompei – ma ciò compete non tanto ai politici quanto al Soprintendente, che d'altra parte è archeologo di vaglia – sia di far capire che l'obiettivo a cui si mira è il restauro dell'intera città. Soltanto rendendo fruibile un pezzo di città e non un numero limitato di *domus* fotogeniche, si potrà contrastare il sospetto che i grandi progetti a Pompei siano un'operazione di facciata.

Come possono convivere il piano estetico e il piano della politica?

La tendenza a estetizzare l'arte antica o le rovine può indurre a vedere la bellezza anche nella distruzione. Qualcuno arrivò persino a considerare il crollo delle Torri Gemelle come una *performance* di terribile bellezza. Estetizzare la distruzione e, in generale, l'arte antica si-

gnifica rinunciare alla responsabilità. Bisogna intendere la funzione intimamente politica dell'arte e delle immagini non nel senso del significato che la parola politica ha finito per assumere e dunque del mestiere di chi siede alla camera o al senato o nei governi regionali, ma intendendo la politica secondo la sua etimologia e genealogia culturale vale a dire il discorso dei cittadini all'interno della polis. Non c'è nulla di più politico della rovina perché essa esprime una tensione fra chi l'ha voluta e chi l'ha fatta, fra chi ha voluto il monumento intero e chi l'ha distrutto. Un uso politico della rovina e dell'arte – ciò che ho tentato di evidenziare nella mostra *Serial Clas-*

sic – vuol dire collegare la percezione della rovina a un orizzonte di cittadinanza e diritti. Non farlo e trasformare tutto in icona, si tratti dei Bronzi di Riace o delle rovine di Palmira, vuol dire rinunciare alla responsabilità intellettuale sia dello specialista che del cittadino.

A Trafalgar Square verrà esposta una copia della porta del Tempio di Bêl di Palmira, l'unico elemento architettonico che ha resistito all'esplosione. Diverse università al mondo hanno progetti di restituzione in 3d della Città carovaniera e non è escluso che un giorno i monumenti distrutti dall'Isis vengano ricostruiti «in situ». È questo un modo «lecito» o utile per perpetuare una memoria o si tratta di una

sorta di giustificazione, un modo per dire che tutto è ripetibile? Insomma, il «falso» può colmare la nostalgia e la perdita? Credo che nulla possa sostituire

un monumento importante che è andato perduto. A volte, però, ricostruirlo nel luogo in cui è stato distrutto ha un valore, per così dire, contestuale. Il campanile di San Marco a Venezia cadde nel 1902 senza fare vittime. Dopo una lunga discussione fu deciso di ricostruirlo com'era e dov'era

non tanto per il campanile stesso ma perché l'immagine della piazza San Marco aveva bisogno di quell'elemento.

Un altro esempio, che si avvicina maggiormente al caso di Palmira, è il ponte della Santa Trinità a Firenze, abbattuto durante la seconda guerra mondiale. Anche in questa circostanza, il ponte venne ricostruito non tanto per la sua architettura – per quanto essa fosse particolarmente sofisticata – ma piuttosto per ricucire il legame con la città. Riproporre un pezzo di Palmira a Trafalgar Square la vedo come un'installazione artistica e simbolica, una dichiarazione di principio che condanna la distruzione ma non pretende di sostituire l'originale.

Come diceva Ennio Flaiano, l'Italia è il paese delle inaugurazioni: può accadere che le autostrade siciliane, inaugurate sei volte, siano ancora chiuse. E Pompei non andrebbe usata dai politici come luogo per «photo opportunities»



SERIAL CLASSIC» ALLA FONDAZIONE PRADA E SALVATORE SETTIS; SOTTO, LA RICOSTRUZIONE DEL TEMPIO DI BÊL A TRAFALGAR SQUARE