

# ***Rassegna stampa***

Centro Studi C.N.I. - 17 maggio 2015



## BONUS EDILIZIA

**Sole 24 Ore** 17/05/15 P. 6 «I bonus edilizi funzionano, estendiamoli» Giorgio Santilli 1

## INGEGNERI

**Stampa** 17/05/15 P. 13 "Mosca ha tecnologia Anni 60, ma è ancora insostituibile" Antonio Lo Campo 3

## TRASPORTI

**Repubblica** 17/05/15 P. 20 Rivoluzione nelle Autostrade. Camanzi: "Meno concessioni e non permetteremo proroghe" Valentina Conte 4

## MAFIA CAPITALE

**Repubblica Roma** 17/05/15 P. 1 Ama, in 6 mesi risparmi per un milione e mezzo Cecilia Gentile 6

## RIPRESA ECONOMIA E PMF

**Stampa** 17/05/15 P. 5 De Rita: "La gente non si fida. Solo nei prossimi mesi si capirà se è una svolta vera" Giacomo Galeazzi 8

## La riforma degli appalti

«Piena sintonia con il relatore, il testo è un salto di qualità. Bene i poteri a Cantone»

## Le task force

«Prenderò il coordinamento delle due unità di missione per edilizia scolastica e dissesto»

# «I bonus edilizi funzionano, estendiamoli»

Delrio: sgravi per i mobili anche a chi è in affitto - Sul Fondo coesione da 22mila progetti a 100-150, cabina di regia al via

di **Giorgio Santilli**

Sul tavolo lungo di Graziano Delrio ci sono tutti i dossier che ha studiato in questo mese e mezzo da ministro delle Infrastrutture e su cui comincia a dare risposte chiare: bonus edilizi ed energetici da stabilizzare ed estendere, bonus mobili anche per chi ha una casa in affitto, i poteri di coordinamento che sta portando a Porta Pia (dai fondi coesione al dissesto idrogeologico all'edilizia scolastica), la messa a punto della riforma appalti «che fa fare un grande salto di qualità» in stretta condivisione con il relatore Stefano Esposito, le riforme urgenti dei porti e del trasporto locale, con l'accelerazione del legare per i servizi su ferro e su gomma. E poi le Fs, che invita a non farsi spaventare dalla separazione netta fra infrastruttura «totalmente pubblica» e servizio. Delrio risponde a tutto meno che sul nome del presidente Anas: il ministro non può confermare, il giorno prima dell'assemblea, le indiscrezioni che ormai danno per certo Gianni Armani, attuale ad di Terna Rete Italia.

**Ministro Delrio, che pensa del dibattito sul rilancio dei bonus per ristrutturazioni edilizie e risparmio energetico?**

Le misure hanno funzionato, e bene. Lo dimostrano i dati, miliardi di euromobiliati in termini di lavori e anche un ritorno per lo Stato in termini di gettito Iva. Abbiamo impedito al malato, cioè l'edilizia, di andare in coma irreversibile. Ora dobbiamo lavorare non per ridurre queste misure, ma per estenderle, per esempio all'edilizia residenziale pubblica e ad altri settori in cui abbiamo un grande bisogno di manutenzione straordinaria. Come governo dobbiamo essere capaci di trasformare, sulla base di dati oggettivi, le sperimentazioni in scelte economico-finanziarie strutturali e non occasionali.

**Questo vuol dire lasciare i bonus come sono nel 2016?**

Si può ragionare di modulazioni e spostamenti, a seconda delle fasi che viviamo sul piano economico. Puoi decidere che in un certo periodo dai più incentivi a un settore che a un altro. Per esempio, il bonus mobili può darlo non solo a chi acquista una casa, ma anche a chi l'affitta. Ma tutto

deve avvenire all'interno di un giudizio che è «abbiamo avuto successo, quindi perché ridiscuterlo?». Questo non è stato un incentivo che ha drogato il mercato e ha reso l'impresa inefficiente perché l'ha protetta. Questo è un incentivo che ha aumentato la competitività delle imprese, il know how, la ricerca sui materiali innovativi.

**L'assetto diventerà definitivo con la legge di stabilità?**

Quello è lo strumento principe anche se con il presidente Renzi e il ministro Padoa-Schioppa stiamo cercando di capire quali strumenti ulteriori abbiamo per spingere nel settore degli investimenti infrastrutturali e degli investimenti in generale.

**Qualche bozza tecnica della task force sulla spending review parlava di ridimensionare i bonus edilizi. Avete avuto un chiarimento con Yoram Gutgeld?**

Ci siamo visti con Gutgeld e mi ha detto che condivide la mia posizione, non ci sono diversità di vedute nel governo.

**C'è molta preoccupazione per la mancata spesa e per i ritardi di programmazione del Fondo sviluppo coesione.**

Noi abbiamo deciso di superare l'eccessivo frazionamento dei progetti. Nella legge di stabilità abbiamo messo una norma molto rilevante politicamente: i progetti saranno finanziati non affidando quote di fondi alle regioni e ai ministeri che poi decidono a chi darli. Questo vecchio sistema ha permesso di finanziare con il Fas spesa corrente come il debito sanitario e 20-22 mila progetti delle regioni per ogni ciclo di programmazione: una miriade di marciapiedi, in sostanza. Noi invece vogliamo 100-150 progetti-Paese da decidere anche con le Regioni in una cabina di regia che è coordinata con i fondi europei. In questo modo recuperiamo il gap del Sud, sviluppando l'industria culturale e turistica, l'industria intelligente.

**A che punto siamo?**

È pronto il Dpcm che formalizza la cabina di regia.

**Lei continuerà ad avere una competenza formale sul Fsc?**

Siamo d'accordo che nella cabina di regia io avrò il coordinamento sulle decisioni dei 100-150 progetti-Paese di tipo infrastrutturale mentre il

coordinamento complessivo fra questi fondi e quelli europei va fatto a Palazzo Chigi perché solo lì si può avere la visione di tutti i pezzi.

**Ha un'idea di quali saranno questi 100-150 progetti-Paese?**

Anche qui dobbiamo cambiare. Vede questo documento sui porti? Contiene titoli di interventi per cinque miliardi. Ma noi non abbiamo bisogno di titoli oggi, bensì di progetti cantierabili. Per questo ho chiesto un aiuto all'Ance. Per questo stiamo mettendo a punto le anagrafi dei settori. Abbiamo l'anagrafe scolastica che finalmente abbiamo completato. Abbiamo l'anagrafe del dissesto idrogeologico, con lo stato di avanzamento lavori.

**È vero che porterà a Porta Pia le due unità di missione su edilizia scolastica e dissesto idrogeologico?**

Le coordineremo da qua. Ma mi faccia finire. Noi ora dobbiamo chiedere alle Regioni progetti cantierabili: nel momento in cui vengono giudicati strategici dalla cabina di regia, li finanziamo. Però abbiamo già dei punti di riferimento importanti perché aver fatto il piano della banda ultralarga, il piano dell'efficientamento energetico, il piano per il dissesto idrogeologico e il piano per l'edilizia scolastica ci dice già quali sono le priorità. Il tema non è chi comanda ma cosa si fa. Non mi interessa comandare sulle regioni ma capire se siamo d'accordo nel far cambiare passo al Paese.

**Un esempio concreto?**

Su Pompei qualche giorno fa abbiamo avuto un bel titolo sul New York Times e 35 mila visitatori in un giorno solo. Abbiamo fatto una forte vigilanza amministrativa, per esempio il controllo dei bandi di gara. Ora dobbiamo lavorare a un progetto strategico per la Grande Pompei, affrontando i temi dell'accessibilità, anche da mare, dell'accoglienza alberghiera. Dobbiamo ragionare dell'area, non solo del sito.

**Edilizia scolastica?**

Intanto abbiamo rispettato gli impegni dei fondi Ue al 31 dicembre 2014. Sa come abbiamo fatto? Senza bisogno di una legge, abbiamo formato una task di giovani ingegneri e li abbiamo mandati in giro a vedere a che punto stavano i progetti. Abbiamo sbloccato così cento milioni. Se

una pratica sta ferma un anno sul tavolo del Genio civile di Reggio Calabria e nessuno sa il perché, c'è un problema di vigilanza amministrativa.

Abbiamo bisogno di fare strategie per non disperderci in un municipalismo poco intelligente, ma poi abbiamo bisogno di grande attività amministrativa.

**La riforma appalti è un pilastro del cambiamento e il Senato sta facendo un buon lavoro. Lei che pensa del testo?**

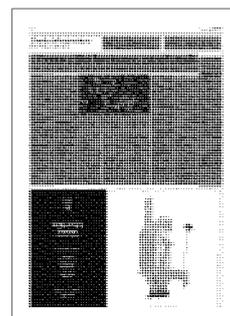
Siamo in contatto stretto con il relatore. Il testo rappresenta un grande salto di qualità ed è la dimostrazione che Parlamento e governo possono lavorare bene insieme. È importante adattarsi alle regole europee, senza sovrapposizioni, perché la cosa migliore per evitare la corruzione è avere norme semplici. Poi ci sono una serie di temi importanti, la trasparenza degli atti, la garanzia che i commissari di gara siano sorteggiati da albi riconosciuti o da white list, superare il massimo ribasso come criterio prevalente.

**C'è anche un forte rafforzamento dei poteri dell'Anac di Cantone.**

Anche con Cantone lavoriamo costantemente insieme. Bisogna dare a Cantone i poteri che gli consentano di svolgere al meglio il lavoro che già è previsto faccia per legge. L'esempio è quella dei bandi-tipo che semplificano enormemente e abbattano i rischi di corruzione. È quello che stiamo facendo anche con la modulistica-tipo nel Ddl Madia. La migliore ricetta contro la corruzione è la semplificazione, avere procedure semplici e ordinarie. In questo paese tutti cercano procedure straordinarie.

**Come con la legge obiettivo.**

Non dobbiamo essere ossessionati dal tema della corruzione ma al



tempostessosi deve sapere che faremo una lotta durissima alla corruzione. Superare la legge obiettivo è un modo per combattere di fenomeni corruttivi perché dietro il fatto che tu possa mandare a gara un progetto preliminare o che il general contractor abbia la direzione lavori ci sono insidie corruttive molto alte.

**Lunedì comincia il nuovo corso all'Anas. Le indiscrezioni dicono che il presidente sarà Armani.**

Sul nome posso solo dire che con il presidente del consiglio e il ministro dell'Economia abbiamo l'unico obiettivo di nominare persone competenti che abbiano ben operato in passato. Criterio che finora abbiamo rispettato e ha dato buoni risultati.

**Dal nuovo corso Anas cosa si aspetta?**

In questo mese ho dato due indirizzi: spostare le risorse disponibili sulle manutenzioni straordinarie e valutare bene le proposte di project financing perché non siamo più favorevoli a piani economico-finanziari molto allegri.

**Ce ne sono stati molti in passato?**

Già. Il compromesso trovato per la Tirrenica che utilizza al massimo i

tracciati esistenti e porta il pedaggio soltanto per esterni e piccoli tratti, la bocciatura del piano economico-finanziario della Telesina, l'aggiornamento chiesto alla Ragusa-Catania dicono che noi vogliamo project financing veri e privati veri. Vivagli investimenti privati ma bisogna che i piani siano seri e che dopo un anno non si vengano a chiedere i soldi che il privato non vuole più mettere perché altrimenti ce li facciamo noi.

**Qual è la strada giusta per la privatizzazione delle Fs?**

Ne stiamo discutendo, ci sono diverse opzioni.

**Ha una preferenza?**

La privatizzazione deve servire a creare valore al lungo termine e ad attrarre capitali privati. Non deve essere un modo per fare cassa. Dobbiamo creare campionazioni dai imprese pubbliche con capitale privato, che siano capaci di fare più investimenti più assunzioni più qualità dei servizi. L'apertura al mercato serve a questo.

**Non pensa che oltre ai campionazioni nazionali ci debba essere la tutela degli altri operatori sul mercato, soprattutto con una buona regolazione?**

La regolazione la fa l'Authority e la

sta facendo bene. Questo Paese ha sempre bisogno di buona regolazione. Quando parlo di campionazioni nazionali penso all'Enel da cui sono nate opportunità e campioni nazionali. Dobbiamo fare un ragionamento che crei il massimo valore possibile per il Paese.

**Enel ha separato la grande rete infrastrutturale dal servizio. Lei cosa pensa dell'unbundling per le ferrovie?**

Dal punto di vista concettuale credo non ci si dovrebbe spaventare di una prospettiva in cui c'è una infrastruttura totalmente pubblica e separata dalla gestione.

**Cosa ci sarà nella riforma della portualità?**

I porti sono una risorsa straordinaria molto sottovalutata. Alcune priorità della riforma: i porti vanno considerati non come singoli ma all'interno di sistemi portuali, i sistemi devono essere collegati alle filiere logistico-industriali, non si deve agire solo sui container perché il futuro non è nei container ma nella crociera, nel traffico delle rinfuse, nel traffico Ro-Ro.

**Finirà tutto dentro un piano dei porti?**

Sì, un piano strategico. Ma non bi-

sogna sottovalutare l'altro aspetto della semplificazione amministrativa. Dobbiamo avere uno sportello unico per la parte amministrativa, uno sportello unico doganale perché abbiamo ancora il doppio dei tempi di sdoganamento rispetto agli altri porti europei.

**Starà vedendo la bozza di riforma del trasporto pubblico locale?**

Se una linea della metropolitana milanese ha fatto 90 mila passeggeri al giorno negli ultimi dieci giorni, vuol dire che in un anno trasporta milioni di passeggeri, quanto il traffico di Alta velocità in Italia. È un dato che ci dice che c'è un grande bisogno di mobilità urbana in Italia. La riforma è urgente e deve mettere l'utente al centro.

**Da quel che dice sembrano esserci innovazioni rispetto a certe timidezze del testo precedente.**

Ci sono pezzi di buon lavoro già fatto e pezzi che vanno innovati. Dobbiamo affrontare con grande determinazione il rinnovo del parco veicolare. Le gare sul ferro e le gare su gomma, che sono entrambe molto indietro, devono avere una accelerata.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

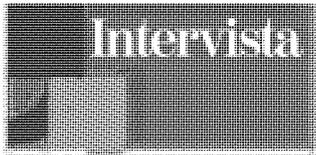


**A Porta Pia.** Graziano Delrio ha giurato da ministro delle Infrastrutture il 2 aprile scorso

«Fs, non deve spaventare una infrastruttura totalmente pubblica e separata dal servizio»

«Dal nuovo corso Anas mi aspetto più risorse alle manutenzioni e l'alta a piani allegri di project financing»

«Bisogna dare risposte sulla mobilità urbana: con la riforma accelerare le gare per ferro e gomma»



ANTONIO LO CAMPO

«I trasporti spaziali russi sono robusti e affidabili e restano gli unici in grado di inviare equipaggi umani e materiali verso la Stazione spaziale Internazionale». Giuseppe Reibaldi, ingegnere con 35 anni di esperienza all'Esa, dal 2012 dirige il settore Voli spaziali abitati dell'Accademia internazionale di astronautica, una sorta di Onu dello spazio.

**Ingegnere Reibaldi, quindi è un problema di qualità, piuttosto che di progetto?**

«I russi effettuano molti lanci, più di ogni altra nazione, ed è grazie a loro che attualmente la Stazione Spaziale è sempre operativa, specie dopo il ritiro della navetta americana avvenuta nel 2011. Lanciano da due a tre Sojuz all'anno con i cosmonauti a bordo e quattro Progress senza equipaggio. La causa del recente incidente del Progress viene analizzato da una commissione di inchiesta congiunta russa e americana. I risultati non sono ancora noti, ma la causa pare essere più legata alla qualità dell'hardware che a un problema di progetto».

**Le Progress sono dei veri «cavalli da tiro» dello spazio, vero?**

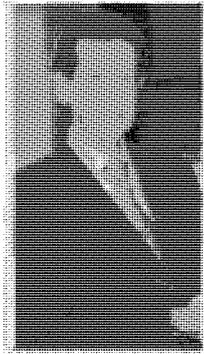
«Vanno nello spazio da quasi cinquant'anni, hanno subito diverse modifiche ma il progetto è quello di allora, e cioè semplice e robusto. Questo non significa che non sia affidabile, anzi. Piuttosto potrebbe esserci un problema generazionale: molti degli ingegneri e tecnici che hanno realizzato questi veicoli logistici cargo non ci sono più, e ora i veicoli sono affidati a nuovi tecnici. Comunque la percentuale di successi russi è sempre molto alta. Ricordo che la Sojuz ha avuto due soli incidenti mortali nei suoi quasi 50 anni di servizio».

**Il cargo Progress tornerà presto a recapitare i preziosi carichi alla Stazione...**

«Sì, la commissione d'inchiesta che sta facendo luce sul guasto al sistema di assetto sta già lavorando e tutto tornerà come

# “Mosca ha tecnologia Anni 60 ma è ancora insostituibile”

## L'ingegnere aerospaziale Reibaldi: i loro vettori sono gli unici in grado di inviare equipaggi umani



Sono robusti e affidabili: la Sojuz ha avuto due soli incidenti mortali nei suoi quasi 50 anni di servizio

**Giuseppe Reibaldi**  
Direttore Voli spaziali abitati dell'Isa

prima dopo aver individuato il problema. Tutto questo lo si fa in collaborazione con gli americani, perché il veicolo è russo, ma il progetto della Stazione vede impegnati in prima fila Russia e Stati Uniti e quindi il tutto è condiviso fino all'ultimo dettaglio».

**I russi sono sempre stati innovativi con nuovi metodi di popolazione spaziale...**

«Sono sempre stati innovativi e rivoluzionari. Ciò che a volte manca è la realizzazione del progetto. Sulla Stazione Spaziale Internazionale il segmento russo non è completo, ed è l'unica parte che manca. E come europei ci dispiace, perché il braccio robotizzato europeo, gioiello della tecnologia europea, è ancora a terra. Il suo lancio era previsto a metà degli anni 2000. Speriamo che avvenga al più presto considerando che la fine operativa della Stazione è prevista per il 2024».

### 2024

**fine missione**  
La fine operativa prevista della Stazione Spaziale



# Rivoluzione nelle Autostrade Camanzi: "Meno concessioni e non permetteremo proroghe"

## Il presidente dell'Authority trasporti: "Mercato inefficiente c'è spazio per contenere i pedaggi e usare bene i soldi pubblici"

VALENTINA CONTE

ROMA. «Il mercato dei trasporti merci e passeggeri su gomma, così come si presenta oggi, è inefficiente, disomogeneo, non sufficientemente trasparente e frammentato. E questo complica la gestione di politiche di sviluppo e investimento. Ecco perché, come Autorità di regolazione, sin dall'inizio, abbiamo intrapreso le azioni previste dalle norme istitutive per creare un modello di regolazione rigoroso e scientifico, in grado di individuare gli ambiti di gestione ottimale delle autostrade. Ci siamo chiesti quali siano le condizioni per ottenere economie di scala nella gestione delle tratte e a partire da quando e fino a che punto si ottengono vantaggi dall'integrazione delle gestioni». Il presidente dell'Authority dei trasporti, operativa dal 15 gennaio 2014, Andrea Camanzi annuncia «una serie di consultazioni» su questo metodo, destinato a trasformarsi nella prima delibera di portata generale del Garante in ambito autostradale. Settore ancora scosso dalle polemiche sulla proroga senza gara delle concessioni in essere, disposta dallo Sblocca-Italia, per ora congelata in attesa di una risposta da Bruxelles.

**Presidente, lei parla di un mercato inefficiente. Perché?**

«Perché è strutturato su 25 concessioni e 24 concessionari autostradali, sei differenti regimi tariffari, tratte che variano in modo molto ampio, tra poche decine di chilometri ai quasi tremila gestiti da Autostrade per l'Italia. Una frammentazione di questa natura produce inefficienze. Abbiamo 24 concessionari perché abbiamo 24 autostrade. Dovessimo ripartire oggi, ne faremmo cinque o sei. In Francia sono anche meno. Non si

tratta di una richiesta bizzarra, di un lusso, ma di un'esigenza reale».

**Meglio l'accorpamento?**

«L'accorpamento non è un tema in sé. Lo è la ricerca di un assetto più efficiente, di una maggiore stabilità del mercato, di una dinamica più contenuta e trasparente dei pedaggi. Sotto questi profili, occorre vedere se il numero di concessioni e concessionari oggi esistenti sia ottimale oppure no. Anche per questo è nata l'Authority. Credo che oggi più che mai occorra una riorganizzazione del mercato, nel rispetto dei contratti esistenti e dei vincoli di legge».

**Ma non punta a questo anche il contestato articolo 5 dello Sblocca-Italia?**

«La nostra posizione sulla norma era e rimane critica, anche se do atto delle modifiche apportate dal Parlamento. Ciononostante non credo sia uno strumento utile a risolvere i problemi strutturali del settore, anzi andrebbe eliminata. La stessa Aiscat l'ha definita non necessaria né sufficiente. L'accorpamento non può essere un escamotage per ottenere l'allungamento delle concessioni, piuttosto un'esigenza del mercato. L'obiettivo è uno solo: avere più efficienza, usando bene le risorse pubbliche. D'altro canto siamo ad un

cambio di paradigma. È mutato il modo in cui il cittadino si sposta, preferendo aereo e treno sul medio-lungo raggio e il car sharing per la mobilità urbana e interurbana. Si va sempre meno in autostrada».

**Il vostro modello risolve il problema dell'efficienza?**

«Ci siamo concentrati sull'identificazione di criteri quantitativi per stabilire l'ambito di gestione ottimale. Rispondendo così alle domande: vi sono economie di scala nella gestione delle tratte? Fino a quanti chilometri l'aggregazione genera efficienza sui costi e dunque a valle un effetto di moderazione o di contenimento dei pedaggi? I risultati che abbiamo raggiunto sono molto interessanti. Li presenteremo già questa settimana ad Aiscat, poi a seguire anche ad enti locali, associazioni dei consumatori e di autotrasporto. Dopo le consultazioni, adotteremo la delibera».

**Uscite così dall'isolamento in cui vi aveva cacciato lo Sblocca-Italia?**

«Facciamo semplicemente il nostro lavoro: promuovere l'efficienza, contenendo i costi. Ovvero facciamo regolazione economica. Senza mai sostituirci al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a cui compete in modo esclusivo l'assegnazione delle concessioni. Piuttosto offrendo uno strumento

utile per le decisioni politiche».

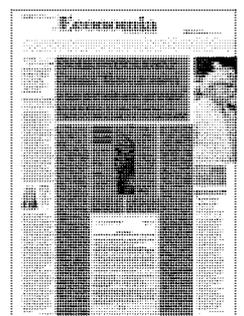
**Molti concessionari potrebbero sparire, dopo la pubblicazione della delibera...**

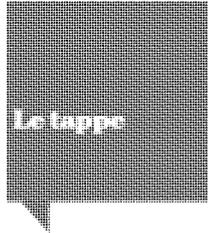
«Al contrario, molti pensano di ottenerne vantaggi e secondo me li avranno. Ora ci sono tratte più efficienti altre meno efficienti, alcune concessioni scadono in una data, altre in un'altra. L'opzione dello Sblocca-Italia, "mi raggruppo così ottengo la proroga", non regge. Lo hanno capito anche loro. Con la modifica strutturale che proponiamo ci sarebbe invece un dividendo sia per il concedente (lo Stato) che per gli utenti. Quantomeno i pedaggi avrebbero una dinamica più controllata, se non calante. È ciò di cui il Paese ha bisogno».

**Il governo intanto ha inoltrato tre notifiche a Bruxelles per allungare le concessioni al gruppo Gavio, Autovie venete e Autobrennero. Potrebbe arrivare, secondo lei, un via libera o uno stop per aiuti di Stato?**

«Non ho informazioni in merito, ma sarà molto interessante vedere come la Commissione europea valuterà le notifiche. In ogni caso, sono convinto che il governo terrà anche conto del nostro lavoro, serio e sistematico, per usare al meglio le risorse pubbliche in questo mercato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



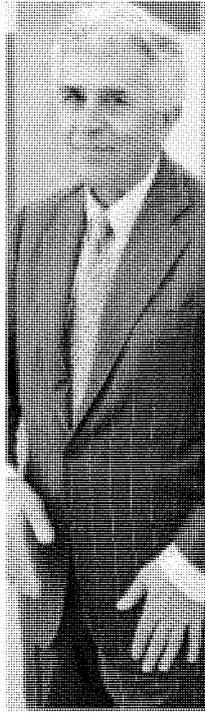


#### LA CONSULTAZIONE

Dopo 8 mesi di lavoro, l'Autorità guidata da Andrea Camanzi (in foto) avvia ora la consultazione

#### LA DELIBERA

Dopo i contributi di enti locali, utenti e consumatori ci sarà la prima delibera generale sul settore autostradale



“

#### LA NORMA

L'opzione dello Sblocca-Italia, “mi raggruppò così ottengo la proroga”, non regge. Per noi la norma andrebbe eliminata

”

## GLI APPALTI

### Ama, in 6 mesi risparmi per un milione e mezzo

CECILIA GENTILE

**U**N MILIONE e 600 mila euro. Questi i soldi che Ama risparmierà in sei mesi dopo aver rivisto gli appalti per la raccolta differenziata porta a porta di 4500 tonnellate al mese di rifiuti organici prodotti dalle utenze non domestiche come, per esempio, ristoranti, pub, aree di mercato. Gli appalti, in proroga dal 28 febbraio, erano stati commissariati con Mafia capitale.

SEGUE A PAGINA V



GLI APPALTI

## Ama, riviste le gare di Mafia capitale risparmio milionario

<DALLA PRIMA DI CRONACA

**L'**AMA aveva chiesto il commissariamento degli appalti perché riguardavano le cooperative Edera e Cns coinvolte nell'inchiesta di Mafia Capitale. «La legalità conviene a tutti», dice l'ad di Ama Daniele Fortini, che con i commissari ha rivisto i prezzi del vecchio appalto. Il nuovo bando, al quale bisognerà far pervenire le offerte entro il 6 giugno e che avrà una durata di 24 mesi, comporterà un risparmio ancora maggiore, assicura Ama. «A fronte dei prezzi messi a gara nel 2011 — spiega Fortini — la nuova gara riduce la base d'asta in media di 100 euro a tonnellata. Da ciò attendiamo ulteriori cospicui risparmi oltre al risultato di accrescere la raccolta differenziata complessiva della città di almeno il 2%».

(ce. ge.)

## De Rita: "La gente non si fida Solo nei prossimi mesi si capirà se è una svolta vera"

Il fondatore del Censis: "Qualche cena fuori  
ma il grosso dei soldi se ne va in risparmi e mutui"



GIACOMO GALEAZZI  
ROMA

«È ripartito il mattone e adesso, grazie all'aumento del risparmio, gli italiani possono permettersi qualche cena fuori in più». Il sociologo Giuseppe De Rita, fondatore del Censis, scompone gli ultimi dati per certificare che «i consumi delle famiglie sono un po' cresciuti». Ma «la percezione diffusa della ripresa è ancora scarsa perciò la gente non si fida a spendere: nei prossimi mesi capiremo se è in atto una vera svolta».

**Cosa è effettivamente cambiato negli ultimi mesi?**

«Sono ripartiti i mutui per le case. Il risparmio si indirizza verso la ricchezza finanziaria e immobiliare. Adesso, però, il piccolo aumento del Pil è dovuto anche al mercato interno in movimento e non più solo alle esportazioni come accadeva in passato. Quando il mercato interno riparte un po' e il risparmio cresce gli italiani possono cenare fuori casa qualche volta in più e permettersi piccole spese perché stavolta c'è un minore controllo psichico del consumo. Non siamo certo il popolo dell'avaro di Molière».

**Per la prima volta negli ultimi anni la ripresa torna a spingere i consumi. Lo prevedeva?**

«I consumi salgono lentamente. È un risultato. Tutti dicono che in Italia non c'è più un euro, ma non è vero. Aumentano i depositi bancari, le polizze vita, il risparmio nei fondi d'investimento (30 miliardi a trimestre), i soldi provenienti dall'economia sommersa e nascosti nel materasso. Lo conferma il fatto che in giro sono introvabili le banconote da 200 e 500 euro. Il nostro sistema economico e sociale si regge su un tessuto di piccole e medie imprese, su una rete di banche radicate sul territorio, su un modello di welfare che, tutto sommato, funziona e ha retto bene. Dall'inizio della crisi le famiglie si sono costituite un "tesoretto". E così hanno fatto anche le imprese. Quello italiano è un modello che il Censis ha teorizzato dagli anni '70. Forse è premoderno ma, tutto sommato, ha consentito al Paese di restare in piedi».

**Che tipo di risparmio cresce?**

«E' di due tipi. Uno legato a un fattore esistenziale: si preferisce mettere da parte in vista di qualche investimento o nel timore di malattie o esigenze future. Per almeno tre anni quello che entrava veniva messo a risparmio invece che a consumo. Anche gli 80 euro di Renzi sono andati più ad aumentare il consumo e a pagare le bollette che a rimettere denaro in circolazione. Il secondo tipo di risparmio è il capitale inagito, cioè non adoperato né intaccato più di tanto dalle spese ordinarie. Le famiglie e le imprese si autofinanziano in questo modo, facendo fronte ai minimi bisogni di ogni giorno, ma senza tensione a innovare e restando ancora seduti sul proprio risparmio».

**Il mercato interno è ripartito ma non ciò non basta a rendere più dinamica l'economia?**

«I soldi ci sono, ma in gran parte vengono patrimonializzati, gli italiani non li rimettono in giro. Hanno paura. Finora dall'Istat è arrivato un dato aggregato. Bisognerà analizzarne nei prossimi mesi la composizione per capire se l'Italia ha davvero imboccato la strada della risalita. Oggi si registrano segnali positivi ma il quadro resta preoccupante. Presto si vedrà l'esito».

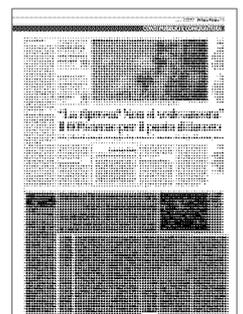
**Colpa dei soldi nel materasso?**

«La ripresa percepita è inferiore a quella reale. Ma non va demonizzata l'attitudine al risparmio degli italiani. L'85% delle famiglie ha la casa di proprietà. Impariamo la lezione dei momenti più bui della crisi da cui

forse stiamo uscendo. I soldi messi da parte grazie a una innata propensione al risparmio hanno evitato il crollo dei consumi. Non senza punti oscuri».

**A cosa si riferisce?**

«Il lavoro nero, il sommerso è un fattore che non va giustificato. Però dà elasticità al sistema. Non sono mancate furbizie fiscali e nel tempo tanti cassintegrati si sono arrangiati con qualche impiego non in regola. Non vanno trascurati l'intervento dello Stato che ha messo a disposizione ingenti risorse per finanziare la cassa integrazione e il ruolo della famiglia. Le piccole e medie imprese hanno approfittato della crisi anche per ristrutturarsi e fare magazzino. La ripresa non poteva che partire dal basso, dalle imprese, dal mondo delle professioni, mentre il terziario negli ultimi anni si è gonfiato troppo. Per troppi anni solo il ricorso agli ammortizzatori sociali ha consentito di contenere gli effetti della disoccupazione. Ora la politica deve guardare lontano».



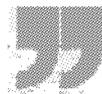
## 30

**miliardi**  
La cifra  
di risparmio  
che si stima  
convogliata  
sui fondi di  
investimento  
e calcolata  
su base  
trimestrale

Non è vero che in Italia non c'è più un euro: aumentano i depositi bancari, le polizze vita, il risparmio nei fondi d'investimento

Tra i punti oscuri di questa ripresa c'è l'economia sommersa: è un fattore che non va giustificato, però dà elasticità al sistema

**Giuseppe De Rita**  
Sociologo  
e fondatore del Censis



## 500

**banconote**  
I biglietti da  
200 e 500  
euro sono  
introvabili: è  
la conferma  
che i soldi del  
lavoro nero  
non vengono  
spesi

## 80

**euro**  
Sono andati  
ad aumentare  
il consumo  
e a pagare  
le bollette,  
più che a  
rimettere  
denaro in  
circolazione



**Sociologo**  
Giuseppe  
De Rita  
83 anni  
ha fondato  
il Censis