

Rassegna Stampa

da Sabato 22 febbraio 2025 a Domenica 23 febbraio 2025



Centro Studi C.N.I.

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
13	Il Sole 24 Ore	22/02/2025	<i>Ance: 6mila cantieri a rischio senza aiuti sul caro materiali</i>	3
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
13	Il Sole 24 Ore	22/02/2025	<i>Stretta sui subappalti, verso l'appello alla Ue (G.Latour)</i>	4
28	Il Sole 24 Ore	22/02/2025	<i>Il Tar Lombardia contro il Mit sullo "stato legittimo" (G.Latour)</i>	5
Rubrica Economia				
1	Il Sole 24 Ore	23/02/2025	<i>Int. a C.Riva: "Noi Riva, l'Ilva, Taranto e le pulsioni contrarie all'impresa privata" (P.Bricco)</i>	6
1	Il Sole 24 Ore	22/02/2025	<i>LA DIFFERENZA TRA DICHIARATO E REALE PERCORRENZA (M.Cianflone)</i>	10
Rubrica Energia				
15	Il Sole 24 Ore	22/02/2025	<i>Comunita' energetiche, pronti 38 milioni per le regioni (S.D.)</i>	12



Ance: 6 mila cantieri a rischio senza aiuti sul caro materiali

Infrastrutture

L'allarme dei costruttori su alcune grandi opere che valgono 24 miliardi

«In sofferenza anche grandi opere come la Palermo-Messina»

Flavia Landolfi

ROMA

Li chiamano gli "esodati" degli aiuti sul caro materiali. Sono seimila progetti, tra cui opere di tutto rispetto come l'alta velocità Salerno-Reggio Calabria o la Palermo-Catania-Messina, che per le sliding door della normativa contro il caro prezzi sui materiali sono scivolati in un limbo; e dopo un primo sostegno proveniente dal Fondo opere indifferibili, ora non possono accedere agli altri aiuti per fronteggiare i sovraccosti dei materiali che nel frattempo hanno continuato a lievitare. È Ance, l'associazione dei costruttori guidata da Federica Brancaccio, a lanciare l'allarme in un paper che passa al setaccio il funzionamento del Fois, il fondo per le opere indifferibili, nato dentro il decreto Aiuti del 2022 e poi chiuso a fine 2023.

Le opere in questione, seimila in tutto per circa 24 miliardi di euro, hanno avuto accesso al Fois per l'avvio dei lavori ma successivamente, a caro materiale galoppante, non hanno potuto in alcun modo beneficiare delle misure di sostegno dell'adeguamento prezzi previsto nello stesso decreto per via del divieto dei vasi comunicanti. Essendo poi state avviate prima dell'aggiornamento del Codice degli appalti non godono nemmeno delle misure di maggior favore previste nel testo per la revisione dei prezzi. E rischiano così secondo Ance di diventare opere incompiute.

L'aumento dei prezzi dei materiali è cronaca di tutti i giorni e insieme alla carenza cronica di manodopera è al centro delle preoccupazioni di tutte le imprese che oggi in Italia lavorano nei cantieri. Per questo i costruttori chiedono

al governo di estendere le misure anti caro materiali anche agli "esodati". Altrimenti - dicono - le macchine si sposteranno lasciando nei cantieri solo le transenne e lasciando ferrovie nevralgiche per il Paese come la Salerno-Reggio e la Palermo-Catania - ma anche opere medie come la diga di Pietrarossa in Sicilia - «prive di qualsiasi strumento di adeguamento dei prezzi».

Nell'analisi di Ance viene tracciata anche una timeline con l'andamento cronologico e il peso in denaro di questi progetti Pnrr: in tutto si tratterebbe di più di 30 miliardi di euro di opere ma ballano circa 6 miliardi, tre sul terzo e altrettanti sul quarto trimestre 2023 che potrebbero, forse, beneficiare della revisione prezzi del Codice. Il picco, secondo i costruttori, si è raggiunto nel quarto trimestre del 2022 con 1.632 gare per un importo di 13,8 miliardi di euro.

Il Fondo opere indifferibili

Da un'analisi effettuata sulla base degli open data di Italia Domani, focalizzata sul Pnrr, è emerso che il Fois ha coperto, per circa 7 miliardi di euro, 7.821 progetti per un valore di 41,3 miliardi, finanziati per circa 24 miliardi da fondi Pnrr, spiega il paper di Ance, e da 7 miliardi di risorse Fois.

Individuare un tasso di crescita del costo dei materiali, come è noto, è complicato anche per via dell'eterogeneità delle voci che compongono il cantiere. Ma l'associazione ha valutato che «l'importo complessivo dei progetti, finanziati in tutto o in parte dal Pnrr, ha registrato un incremento del 20,4%, rispetto ai valori previsti prima degli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione». In realtà il picco successivamente è arrivato anche a superare il 30 per cento come dimostrano le oscillazioni regi-

strate negli investimenti per la mobilità sostenibile della Missione 3 destinati alle ferrovie di Rfi dove gli aumenti hanno toccato quota tra il 31,2 e il 38 per cento di aumenti.

Per questo secondo i costruttori il Fois si è comportato bene contenendo i costi: perché le risorse hanno comunque consentito di coprire in media il 17% dell'importo aggiornato dei progetti, pari a 41,3 miliardi. Questa quota

arriva al 24% con riferimento ai progetti all'interno della Missione 3. La radiografia di Ance spiega anche «sulla base degli open data di Italia Domani integrati con i dati Anac e Cnce, ai 7.821 progetti Pnrr corrispondono 9.060 gare Pnrr per lavori pubblici, per un valore complessivo di 30,4 miliardi, pubblicate nel periodo di operatività del Fois» e quindi fino alla fine del 2023.

Infine l'impatto sull'economia: secondo il paper l'87% delle gare Pnrr, corrispondente al 95% del valore complessivo, è stato aggiudicato, generando investimenti per 29 miliardi di euro. «Inoltre - conclude Ance - il 58% delle gare, pari al 79% del valore (circa 24 miliardi di euro), è attualmente in fase di realizzazione o è concluso».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



FEDERICA BRANCACCIO
Presidente
Ance



Rischio completamente.
Sono 6 mila i cantieri per grandi lavori censiti dall'Ance



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

159329



Stretta sui subappalti, verso l'appello alla Ue

Contratti pubblici

I costruttori studiano una segnalazione a Bruxelles sulla violazione delle direttive

Giuseppe Latour

La dura stretta ai subappalti, assestata dal recente correttivo al Codice, potrebbe aprire un nuovo fronte a Bruxelles. Sfumati i tentativi di modifica, a partire dal decreto Milleproroghe, del provvedimento approvato alla fine del 2024 (il Dlgs n. 209/2024), diventa sempre più probabile una segnalazione dei costruttori dell'Ance alla Commissione europea, per denunciare la violazione delle direttive comunitarie in materia di contratti pubblici.

La norma al centro delle contestazioni è quella che rivede le modalità di utilizzo dei certificati lavori per le prestazioni subappaltate. In base al correttivo, infatti, soltanto i subappaltatori possono utilizzare i certificati lavori collegati alle opere subappaltate, in fase di qualificazione e di rinnovo della loro attestazione Soa. Il risultato è che diventa più difficile per gli appaltatori principali rinnovare le proprie attestazioni e stare sul mercato degli appalti pubblici.

Questa correzione tecnica, di fatto, limita fortemente la convenienza dei subappalti e, secondo i costruttori, va contro i principi delle direttive euro-

pee, che vietano di porre ostacoli a questo strumento e lasciano all'appaltatore la scelta di eseguire direttamente o indirettamente le prestazioni, salvo casi ben determinati (come la peculiarità delle lavorazioni o le caratteristiche del cantiere).

Proprio per questi motivi, la commissione Politiche Ue, sia della Camera che del Senato, aveva spiegato che questa norma «non appare in linea con le prescrizioni della legislazione europea sul subappalto». Da qui, allora, a meno di improbabili ritocchi dell'ultimo minuto al correttivo, già nelle prossime settimane potrebbe prendere le mosse una segnalazione dell'Ance a Bruxelles per violazione della direttiva Ue 2014/24.

Una segnalazione che, nella pratica, potrebbero portare a due esiti diversi: l'apertura di una nuova procedura di infrazione a carico dell'Italia oppure l'inserimento di questi elementi in una vecchia procedura di infrazione (la 2018_2273), legata al Codice del 2016 e, principalmente, al divieto, inserito a suo tempo, di subappaltare più del 30% di un contratto pubblico.

I fronti legati al correttivo, però potrebbero essere anche altri. La linea del ministero delle Infrastrutture di non rivedere, all'interno del Milleproroghe, le scelte fatte con quel provvedimento riguarda almeno altre due questioni. E in entrambi i casi la decisione di non ritoccare il testo è legata alla volontà di evitare troppi regimi differenziati in un arco breve di tempo e di non introdurre riforme che comportino nuovi oneri a carico dello Stato.

Così, è stato riconfermato il disallineamento tra le regole previste per i lavori e quelle per i servizi e le forniture in materia di revisione prezzi (l'istituto che consente di recuperare in parte gli aumenti dei costi legati all'inflazione). Il Governo ha, infatti, migliorato la formula applicata ai lavori, prevedendo una franchigia del 3%, al di sotto della quale non si applica la revisione, e una percentuale di recupero del 90% del restante. Per servizi e forniture, invece, la franchigia è rimasta al 5%, con una percentuale di recupero dell'80 per cento. Contro questa scelta si erano scagliate con una nota congiunta le associazioni delle imprese che operano nei settori dei servizi; un fronte che, in queste ore, si sta ampliando per aumentare il pressing sul Governo.

C'è, infine, il tema dei consorzi stabili: sono circa 250 soggetti che raggruppano circa 4 mila Pmi. Fino a poche settimane fa utilizzavano l'istituto del cumulo alla rinfusa, che consentiva di mettere insieme, sommandoli, i requisiti di partecipazione alle gare maturati da imprese consorziate e consorzi. Questa sommatoria è stata drasticamente limitata dal correttivo. Il presidente dell'Unione dei Consorzi stabili italiani, Giuseppe Costantino chiede, allora, un ritocco delle norme e l'equiparazione con i consorzi artigiani: «È nostra intenzione proporre un ricorso all'Antitrust e a tutti gli organi preposti, allo scopo di tutelare le Pmi che vivono e crescono nei consorzi stabili».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Tensione anche sui consorzi stabili e sulla revisione prezzi per servizi e forniture



IL CONTATORE DELLA CRISI

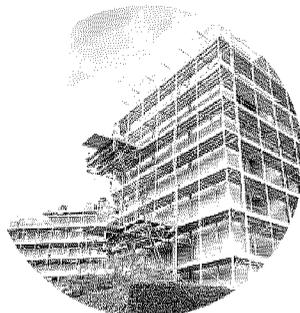
Sono i giorni di calo tendenziale della produzione industriale italiana: la lunga sequenza di segni meno è iniziata a febbraio di due anni fa e da allora caratterizza ormai la nostra manifattura. L'ultimo aumento tendenziale della produzione industriale risale infatti a gennaio 2023





Salva casa

Il Tar Lombardia contro il Mit sullo «stato legittimo» —p.30



FORMA E SOSTANZA

Lo stato legittimo è il pieno allineamento tra i titoli edilizi presentati in Comune e quanto è fisicamente presente in un immobile. Per il Tar è necessaria una verifica puntuale da parte del Comune.

Salva casa, sullo stato legittimo il Tar Lombardia va contro il ministero

Edilizia

La regolarità di un immobile deve essere verificata e non può essere presunta

Giuseppe Latour

Non è sufficiente un'attestazione implicita della regolarità di un immobile, ma è necessaria una verifica puntuale da parte del Comune. Sullo stato legittimo degli immobili il Tar Lombardia imbocca, con la sentenza 227 del 2025, una strada opposta a quella indicata dal ministero delle Infrastrutture nelle sue linee guida sul Salva casa.

Lo stato legittimo consiste nel pieno allineamento tra quanto risulta dai titoli edilizi presentati in Comune e quanto è fisicamente presente in un immobile. Va attestato in alcune situazioni, ad esempio al momento della presentazione di una pratica, che poi darà accesso ai bonus edilizi (non ammessi su parti abusive). Uno degli obiettivi del Salva casa era la semplificazione delle modalità di dimostrazione dello stato legittimo, dal

momento che in alcuni casi, come le pratiche di superbonus, l'accesso agli atti e la ricostruzione della storia di un immobile si erano dimostrati particolarmente ostici.

Il decreto 69/2024 fissa una novità importante. Lo stato legittimo può essere ricavato dall'ultimo titolo abilitativo, «a condizione che l'amministrazione competente, in sede di rilascio del medesimo, abbia verificato la legittimità dei titoli pregressi, integrati con gli eventuali titoli successivi che hanno abilitato interventi parziali». Insomma, se il Comune ha controllato il passato al momento del rilascio dell'ultima autorizzazione, non è necessario ricostruire tutta la storia dell'immobile.

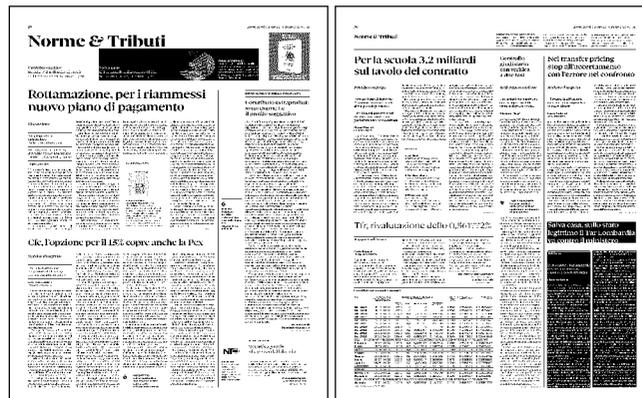
Ma come si prova questa verifica? Nelle sue Faq il ministero adotta un'interpretazione estensiva: «La verifica della legittimità dei titoli pregressi da parte dell'amministrazione competente può essere presunta qualora nella modulistica relativa all'ultimo titolo edilizio che ha interessato l'intero immobile o unità immobiliare siano stati indicati gli estremi dei titoli pregressi». Quindi, è sufficiente che nell'ultimo titolo ci sia un riferimento al passato per presumere che le verifi-

che sono state effettuate: un ragionamento che punta a valorizzare il legittimo affidamento dei cittadini.

Il Tar Lombardia, però, da un'indicazione diversa. Il ricorso al centro della sentenza riguardava una serie di manufatti realizzati in assenza o in difformità rispetto a un titolo edilizio. Nel dipanare la controversia, il Tar esamina anche le recenti norme del Salva casa in materia di stato legittimo. E spiega che la norma «subordina la sussistenza dello stato legittimo dell'immobile alla condizione che l'amministrazione, in sede di rilascio di un titolo, abbia verificato la legittimità dei titoli pregressi, non ammettendosi una implicita attestazione della loro regolarità». Il tribunale chiede, allora, la prova che ci sia stata una verifica dei titoli passati; non è sufficiente una regolarità dedotta in modo implicito da quanto riportato nei documenti.

Sebbene la sentenza del Tar anticipi di qualche giorno le linee guida ministeriali (sono state pubblicate a pochi giorni di distanza), è evidente che, su questo tema come su altri, rischia di aprirsi uno scontro tra le indicazioni del Mit, in generale molto estensive, e quello che stabilirà la giurisprudenza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

159329



A tavola con.
Claudio Riva
«Noi Riva, l'Ilva,
Taranto
e le pulsioni
contrarie
all'impresa privata»

Manager
dell'acciaio.
Claudio Riva



Claudio Riva. Il presidente di Riva Forni Elettrici ripercorre il risanamento di Cornigliano, la parabola drammatica dell'acciaieria di Taranto e le privatizzazioni in mezza Europa

di **Paolo Bricco** — a pagina 8
Commenti
A tavola con

«Noi Riva, l'Ilva e le pulsioni contrarie all'impresa privata»

Paolo Bricco



«**I**l governo tedesco di Helmut Kohl, impegnato nella riunificazione e nella privatizzazione dell'industria della Germania dell'Est, era rimasto molto colpito. L'Italia, con Cornigliano, era stato l'unico Paese ad avere privatizzato un altoforno. Nel 1992, venne a trovarci Birgit Breuel, la presidente della Treuhandanstalt, l'agenzia per la privatizzazione delle imprese statali della vecchia DDR. Gli Stati Uniti, negli anni 80, si rifiutavano di fare entrare sul loro mercato l'acciaio europeo perché era prodotto con metodi anticoncorrenziali: i bilanci pubblici statali ripianavano le perdite. L'Unione europea

decise di ridurre l'output della produzione, di permettere un ultimo giro di copertura delle passività e di privatizzare. Romano Prodi, presidente dell'Iri, organizzò un pranzo al ristorante Savini di Milano, con tutti gli industriali siderurgici. Cornigliano doveva rimanere funzionante. Genova era una città operaia e di sinistra. Nel 1960 era scoppiata una rivolta quando il Msi aveva votato il governo del democristiano Fernando Tambroni. Nel meccanismo di riduzione della produzione contemporaneo alla privatizzazione, noi Riva chiudemmo un laminatoio in Valcamonica e una acciaieria a Villa Poma, nel Mantovano. Entrammo nel consorzio per Cornigliano con una prima quota del 17 per cento. Alla fine, nel 1988, gli altri si chiamarono fuori. E rimanemmo solo noi». Claudio Riva, classe 1956, è il capoazienda e la guida di una famiglia che ha vissuto la parabola drammatica, violenta e paradossale dell'Ilva. Siamo nella foresteria del gruppo, a Milano, in Viale Certosa. Esiste, nel lessico delle grandi imprese con una forte radice nel Novecento, una precisa ritualità del pranzare: vicino agli stabilimenti, dentro agli uffici, selezionando il



eterno ritorno al punto di partenza.

Passiamo dalla freisa al dolcetto, che con la carne tenera è meglio.

Riva riannoda il filo del discorso: «Può darsi che, a Taranto, la mia famiglia si sia affidata a persone con una statura non consona per seguire problemi complessi. Ma noi abbiamo sempre pensato che il lavoro e l'efficienza fossero sufficienti per avere un buon rapporto con la comunità. Non abbiamo mai ritenuto di dovere imbastire progetti di gestione del consenso, come ci veniva suggerito da più parti. A Taranto, non si capiva più nulla: una azienda del subappalto con una sede interna allo stabilimento era di Antonio Modeo, detto il Messicano, il capo della criminalità di Taranto. Abbiamo gestito ordinatamente, abbiamo fatto gli investimenti giusti, abbiamo costruito una filiera di fornitura pagata in maniera precisa e puntuale. Io, nel 2005, ho sbagliato a porre la questione della *leadership* del gruppo a mio padre. Mio padre ha sbagliato a non volere condividere il potere o cedere responsabilità. Poi, lui si è pure ammalato. Ed è diventato tutto molto difficile, quando ha preso il via l'inchiesta giudiziaria di Taranto», dice Claudio, l'unico membro della famiglia non coinvolto nelle vicende giudiziarie, perché appunto dal 2005 impegnato

solo nello sviluppo dello *shipping*.

Arrivano i caffè, con una collezione intera di cioccolatini di Guido Gobino, il Giorgio Armani del cioccolato. «Non ricordo se sia accaduto proprio il primo giorno. Ma poco importa. Ci eravamo appena insediati a Taranto. Si presentò un ufficiale della Guardia di Finanza. Cercava una copia dei documenti della privatizzazione e una copia del contratto di acquisto dell'Ilva. Spiegò che la magistratura desiderava verificare che tutto fosse regolare. Ci fu chiaro, dal primo istante, che per qualcuno non era bene che un pezzo tanto importante della siderurgia italiana fosse andato ai privati. Negli anni 80 e 90 siamo stati coinvolti in molte privatizzazioni in tutta Europa. Nessuno nega che sia legittima la posizione che, in alcune parti dell'economia e della società, debba esserci un peso fondamentale dello Stato. Noi, oggi, con Riva Forni Elettrici siamo ben inseriti in Francia e in Germania, dove la componente statale è essenziale. Ma non è corretto che queste pulsioni contrarie all'imprenditoria privata si incanalino, vengano sintetizzate e si realizzino attraverso le inchieste giudiziarie e i processi», conclude con tranquilla durezza Claudio Riva, figlio di Emilio, semplicemente un industriale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



cibo e il vino secondo il gusto del padrone di casa, in una delle tante forme in cui si esprime la identificazione fra impresa e imprenditore. Oggi questa impresa ha ancora 5.500 addetti, 800 in Italia, 2.500 in Francia e il resto in Germania, che hanno sviluppato nel 2024 un fatturato aggregato di 4,6 miliardi di euro.

Racconta Riva: «Rilevammo due impianti vicini a Berlino. Entrambi con la tecnologia del forno elettrico. In Germania facemmo molto bene. Intanto Cornigliano era stata risanata. Per questo, la Breuel ci chiese se fossimo interessati a una acciaieria con altoforno sul confine fra la Germania e la Polonia. Il sindacato IG Metall era contrario a una proprietà solo italiana. Parlammo con i nostri partner del Belgio, dove avevamo partecipato alla privatizzazione di Charleroi, per fare insieme quell'intervento: agli occhi del sindacato tedesco era politicamente più accettabile una proprietà mista fra italiani e belgi. Poi, quando venne organizzata la privatizzazione dell'Ilya, ci fu chiesto di partecipare alla gara e, per questo, facemmo cadere la richiesta del governo tedesco». Riva si interrompe. E chiede: «Va bene se beviamo una freisa? Ho un grande amore per il vino di Giuseppe Rinaldi. Beppe Rinaldi era un mio amico. La sua prima compagna, Silvia, era di Varese. Siamo diventati amici. Amo tantissimo la freisa, il dolcetto e la barbera che producono a Barolo le sue figlie Carlotta e Marta». E come si fa a dire di no alla freisa delle figlie di Beppe Rinaldi detto "Citrico", che a Barolo rappresentano il punto più alto insieme al vino di Maria Teresa, figlia di Bartolo e loro cugina. I Riva hanno avuto un destino particolare nel capitalismo italiano. Il loro è l'unico gruppo industriale che non è mai stato coinvolto in Tangentopoli, perché la durezza del fondatore Emilio contemplava il rifiuto di accettare la sottomissione chiesta dai partiti della Prima Repubblica. Le altre famiglie hanno detto sì, contribuendo negli anni 70 e 80 a rendere l'Italia un Paese corrotto e poco propenso alla concorrenza.

I Riva non lo hanno mai fatto. Anche per questo – per chi conosce la storia delle famiglie imprenditoriali italiane e sa distinguere la durezza dalla disonestà, la elementarità nei costumi e nei modi dal cinismo raffinato e ipocrita – è sempre apparso straniante che, proprio ai Riva di Varese e di Caronno Pertusella, fosse assegnata l'immagine di criminali, disonesti e inquinatori con dolo.

In tavola viene portato, come antipasto, del cotechino con la purea. La freisa è buona, il cotechino anche. Racconta Claudio Riva: «Avevo 23 anni. Si presentò in ufficio l'assessore di un piccolo Comune dove avevamo alcune nostre attività. Mi chiese la stecca. Dissi di no. Non era un argomento di discussione in famiglia. Semplicemente noi facevamo cadere le proposte. Dopo tre mesi, chiedemmo una licenza edilizia per un ampliamento. Impiegammo cinque anni per ottenerla».

Fu leggendario il muso duro di Emilio – i decenni di Viale dell'Astronomia lo ricordano ancora bene – verso Calisto Tanzi. Al patron della Parmalat, quando era un potente e nessuno presagiva il suo crac, il vecchio Riva disse un giorno in pubblico: «Calisto, se ti appendono per le gambe, dalle tue tasche esce tanta carta. Se lo fanno a me, escono dei soldi».

Claudio è in imbarazzo quando ricordo l'episodio del padre. La durezza dei Riva nasce anche dalla complessità di una figura impegnativa come il padre. «Mio fratello più grande, Fabio, ha fatto ragioneria, perché mio padre lo voleva subito in azienda. Grazie all'appoggio di mia madre Rosanna, io ho potuto studiare al classico», ricorda.

In tavola arriva una manza di Carrù, la carne migliore delle Langhe e del Monferrato. Vengono serviti i più diversi pezzi della manza: la carne è eccellente, sembra di mangiarla non a Milano a febbraio, ma a Carrù a dicembre, alla fiera del bue grasso. Ed è altrettanto valida la gallina ruspante di Vicoforte. Alcuni pezzi conditi con gli intingoli. Altri, invece, senza nulla, così come sono usciti dalle padelle. Il capostipite, il padre Emilio, è morto nel 2014, due anni dopo il sequestro da parte della magistratura di Taranto degli impianti, l'arresto suo e dei suoi figli Fabio e Nicola, i processi per i loro principali collaboratori, la perdita della maggiore acciaieria europea a ciclo integrale a Taranto e dei due impianti di Novi Ligure e di Cornigliano e la trasformazione della sua famiglia in una specie di entità del male. «La procura di Milano, allora guidata da un capo autorevole e per nulla tenero con le imprese come Francesco Greco, ha studiato a fondo quanto avevamo fatto, anche sotto il profilo degli investimenti ambientali, a Taranto. Il Tribunale di Milano ha sancito che avevamo fatto tutto correttamente», dice riferendosi al processo svoltosi a Milano, la linea parallela rispetto al processo "Ambiente Svenduto" di Taranto, il quale in secondo grado è stato azzerato e spostato da Taranto a Potenza per incompetenza dei giudici di Taranto, nell'eterno avviluppersi delle vicende giudiziarie italiane che iniziano e riniziano, non finiscono mai e danno un senso di vacillante eterno ritorno al punto di partenza.

Passiamo dalla freisa al dolcetto, che con la carne tenera è meglio.

Riva riannoda il filo del discorso: «Può darsi che, a Taranto, la mia famiglia si sia affidata a persone con una statura non consona per seguire problemi complessi. Ma noi abbiamo sempre pensato che il lavoro e l'efficienza fossero sufficienti per avere un buon rapporto con la comunità. Non abbiamo mai ritenuto di dovere imbastire progetti di gestione del consenso, come ci veniva suggerito da più parti. A Taranto, non si capiva più nulla: una azienda del subappalto con una sede interna allo stabilimento era di Antonio Modeo, detto il Messicano, il capo della criminalità di Taranto. Abbiamo gestito ordinatamente, abbiamo fatto gli investimenti giusti, abbiamo costruito una filiera di fornitura pagata in maniera precisa e puntuale. Io, nel 2005, ho sbagliato a porre la questione della *leadership* del gruppo a mio padre. Mio padre ha sbagliato a non volere condividere il potere o cedere responsabilità. Poi, lui si è pure ammalato. Ed è diventato tutto molto difficile, quando ha preso il via l'inchiesta giudiziaria di Taranto», dice Claudio, l'unico membro della famiglia non coinvolto nelle vicende giudiziarie, perché appunto dal 2005 impegnato solo nello sviluppo dello *shipping*.

Arrivano i caffè, con una collezione intera di cioccolatini di Guido Gobino, il Giorgio Armani del cioccolato. «Non ricordo se sia accaduto proprio il



primo giorno. Ma poco importa. Ci eravamo appena insediati a Taranto. Si presentò un ufficiale della Guardia di Finanza. Cercava una copia dei documenti della privatizzazione e una copia del contratto di acquisto dell'Ilva. Spiegò che la magistratura desiderava verificare che tutto fosse regolare. Ci fu chiaro, dal primo istante, che per qualcuno non era bene che un pezzo tanto importante della siderurgia italiana fosse andato ai privati. Negli anni 80 e 90 siamo stati coinvolti in molte privatizzazioni in tutta Europa. Nessuno nega che sia legittima la posizione

che, in alcune parti dell'economia e della società, debba esserci un peso fondamentale dello Stato. Noi, oggi, con Riva Forni Elettrici siamo ben inseriti in Francia e in Germania, dove la componente statale è essenziale. Ma non è corretto che queste pulsioni contrarie all'imprenditoria privata si incanalino, vengano sintetizzate e si realizzino attraverso le inchieste giudiziarie e i processi», conclude con tranquilla durezza Claudio Riva, figlio di Emilio, semplicemente un industriale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Manager dell'acciaio.

Claudio Riva, classe 1956, è il presidente di Riva Forni Elettrici dal 2014. L'impresa ha 5.500 addetti e vanta un fatturato aggregato 2024 di 4,6 miliardi. È stato protagonista, con la famiglia Riva, del risanamento di Cornigliano e della parabola dell'Ilva di Taranto



**MIO PADRE EMILIO
HA SBAGLIATO A NON
VOLERE CONDIVIDERE
IL POTERE. POI, SI È
PURE AMMALATO. ED È
DIVENTATO TUTTO
MOLTO DIFFICILE**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



159329



L'ANALISI

LA DIFFERENZA TRA DICHIARATO E REALE PERCORRENZA

di **Mario Cianflone** — a pagina 4

L'analisi

NON SI PUÒ SCHERZARE SULL'AUTONOMIA DELL'AUTO ELETTRICA

di **Mario Cianflone**

L'apertura dell'istruttoria dell'antitrust italiano su Byd, Stellantis, Tesla e Volkswagen per verificare possibili pratiche commerciali scorrette su autonomia e perdita di capacità delle batterie, scoperchia il classico vaso di pandora, anzi scatena il famoso grido: «Il re è nudo». Per la serie, sappiamo bene che tra i dati dichiarati - sottolineiamo in buona fede e in osservanza delle norme di omologazione del ciclo Wltp - e gli effettivi risultati, nella vita reale e nell'utilizzo di tutti i giorni ci sono discrepanze enormi nel termico come nell'elettrico. Ma sull'elettrico, sull'auto a batteria, la cosa, al di là della narrazione delle case e delle lobby ambientaliste ha una portata ben diversa. L'ansia da ricarica esiste, ed è una cosa seria (anche se poi ci può organizzare, cosa non facile per tutti) ma soprattutto siamo culturalmente abituati al fatto che se compriamo una vettura a benzina accreditata, per esempio, di 20 km/l e ne fa 16, allora questo fa parte delle regole del gioco. Ma se compriamo una vettura a ioni di litio il parametro dell'autonomia diventa determinate in fase di acquisto. E non a caso è una delle principali leve di marketing.

E qui c'è il primo problema:

se prendo una vettura convinto che possa fare 500 km tra un pieno di elettroni e l'altro e nell'uso normale non arriva a 300, magari perché ho guidato "stile termico" con qualche sparata di gas (nei limiti di legge, beninteso), a quel punto ho comprato per migliaia di euro un oggetto che non serve e che mi complica la vita nella mobilità quotidiana.

«L'autonomia dichiarata di un'auto elettrica - spiega Pier Luigi del Viscovo direttore del centro Studi Fleet&Mobility - può ovviamente variare in base allo stile di guida, né più né meno come succede per un'auto termica, e pure le dichiarazioni del costruttore vanno prese non esattamente al chilometro, in ambo i casi. Questo però non significa assolutamente che il tema dell'autonomia sia lo stesso. Rifornire di carburante un'auto termica è un gioco a cui l'automobilista manco pensa, per due ragioni: c'è abbondanza di stazioni e tutte utilizzabili e la sosta dura minuti».

Ricaricare un'elettrica impone intanto la ricerca della colonnina, del network che riconosce il mio account, la verifica che sia funzionante e libera e l'attesa di almeno un'ora se non due. Come si vede, l'impatto sulle abitudini del consumatore fa tutta la differenza. «Auto termiche ed elettriche - dice del Viscovo - non sono diverse per il prezzo,

che potrebbe pure equivalersi, oppure per l'autonomia. Lo sono quando le e-car impongono una pianificazione degli spostamenti e delle ricariche che spesso vanno in conflitto con la vita liquida di oggi: sono auto alla Furio, il marito di Magda».

E questo al netto della scelta etica-ambientale di comprare o meno un'auto elettrica. Il tema è proprio questo: l'auto batteria deve essere una scelta, personale, non un'imposizione o una vessazione ulteriore nella mobilità privata già minacciata in grande metropoli da un trasversale partito anti-auto. È vero che la macchina elettrica ha enormi vantaggi e se la si prova, magari avendo alle spalle una casa con box e stazione personale di ricarica, non si torna indietro per piacere di guida e prestazioni, ma è altrettanto vero che non è per tutti. L'autonomia dichiarata è innegabilmente aumentata nei modelli più recenti, e anche l'efficienza delle vetture, sempre in funzione dei cicli di omologazione, che sono intrinsecamente fallaci perché cercano di modellizzare una realtà non rappresentabile anche perché pesano fattori come temperatura ambientale, uso dei servizi di bordo e situazione stradale. Inoltre, i costruttori talvolta dichiarano nelle pubblicità i dati favorevoli per attirare l'attenzione: per questo è



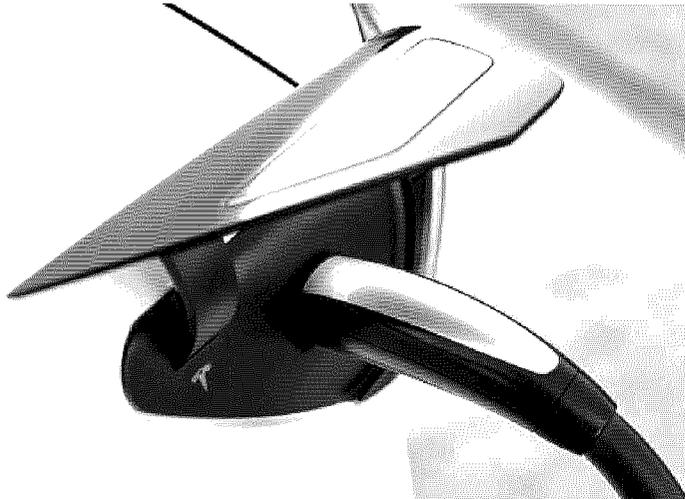
sempre meglio controllare il valore sul ciclo combinato WLTP. Per non parlare di piccole sportive a ioni di litio con dati dichiarati (i consumi di autonomia e prestazioni) irrealistici per il tipo di utilizzo. Non si compra una GT a

batteria per andare a 110 con il cruise control attivo.

Resta centrale, ovviamente il nodo della ricarica, e va detto che le reti non sono migliorate in Italia di pari passo con le vetture. Insomma, l'eurodiktat sull'auto elettrica e le scelte

delle case di fare all-in su questa tecnologia si sta scontrando con la realtà dei fatti e della vita di tutti i giorni. L'auto elettrica è meravigliosa ma non è per tutti.

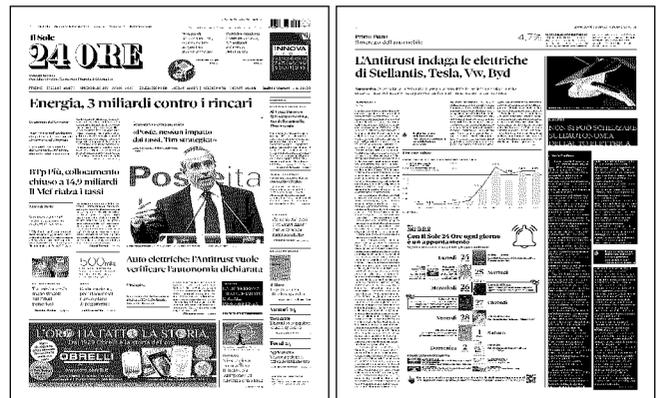
© RIPRODUZIONE RISERVATA



In ricarica. Una Tesla Model Y collegata a un supercharger per il pieno di energia

Il gap tra autonomia dichiarata dalle case e quella effettiva è un problema per le macchine a batteria

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



159329



Comunità energetiche, pronti 38 milioni per le regioni

Rinnovabili

Il ministero dell'Ambiente ha varato il provvedimento per ripartire le risorse

Il ministero dell'Ambiente ha dato il via libera a un finanziamento di oltre 38 milioni di euro per tutte le regioni italiane da destinare a progetti «esemplari» di produzione di energia da fonti rinnovabili, cioè impianti di produzione, anche abbinati a sistemi di accumulo, che rappresentino «buone pratiche», con particolare riferimento alla promozione di tutte le forme di autoconsumo dell'energia.

Come è chiarito nel provvedimento, questi progetti «possono anche essere inseriti in configurazioni di autoconsumo collettivo

o comunità energetiche rinnovabili (Cer, ndr)».

I fondi sono ripartiti in proporzione alla cosiddetta «potenza obiettivo» che le stesse amministrazioni devono raggiungere come stabilito con il decreto Aree idonee. I progetti, viene ancora indicato, «dovranno essere realizzati dalle amministrazioni pubbliche su proprie aree, assicurando un'attività di divulgazione dell'iniziativa che possa promuovere l'accettazione pubblica e lo sviluppo di fonti rinnovabili, in particolare l'autoconsumo singolo e collettivo, tra cui rientrano le Cer». «È un segnale per spingere il territorio, partendo dal buon esempio del pubblico, allo sviluppo delle fonti rinnovabili nelle aree idonee, in linea con gli obiettivi del Pniec», è stato il commento del ministro dell'Ambiente Gilberto Pichetto Fratin all'iniziativa.

Già alcune regioni si sono mos-

se nella direzione della promozione di queste modalità di produzione energetica. La Lombardia ha annunciato a gennaio bandi per 47,7 milioni di euro a sostegno delle Cer su immobili di soggetti pubblici e anche il Piemonte è al lavoro su strumenti specifici per incentivare le comunità di autoconsumo, misure ulteriori rispetto ai bandi regionali già in atto dedicati all'efficiamento energetico e allo sviluppo di impianti rinnovabili.

Secondo una recente rilevazione del Gse relativa al 6 febbraio scorso, in Italia sono state 639 le richieste allo stesso Gestore dei servizi energetici per l'accesso al servizio per l'autoconsumo diffuso (che comprende anche le comunità energetiche rinnovabili) regolato dal decreto Cacer in vigore dal gennaio 2024. Di queste domande, 372 sono state quelle ammesse.

—Sa.D.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



159329