

# ***Rassegna stampa***

Centro Studi C.N.I. 30 agosto 2017



## APPALTI

Italia Oggi 30/08/17 P. 29 Appalti, no alla soglia del 30% per la valutazione del prezzo Andrea Mascolini 1

## SISMA

Italia Oggi 30/08/17 P. 26 Prime misure per Ischia, arrivano 7 milioni di euro Michele Damiani 2

## AMBIENTE

Sole 24 Ore 30/08/17 P. 1-9 Ritratto d'Italia in grigioverde: migliora ma spreca la sua bellezza Jacopo Giliberto 3

## SICUREZZA LAVORO E SINDACATO

Italia Oggi 30/08/17 P. 31 Infortuni mortali, 591 casi nel 2017 Michele Damiani 7

## EDILIZIA

Italia Oggi 30/08/17 P. 24 Il Cdm impugna la legge della Sardegna sull'edilizia 8

## SIDERURGIA

Sole 24 Ore 30/08/17 P. 1-11 A Piombino tutti contro Cevital: «Se ne vada» Silvia Pieraccini 9

## MOBILITÀ INTELLIGENTE

Sole 24 Ore 30/08/17 P. 8 Ma la «rivoluzione» è stata troppo lenta Giuseppe Giulio Calabrese 12

Sole 24 Ore 30/08/17 P. 8 Dialogo proficuo con la mobilità digitale Giuseppe Berta 13

## AGROTECNICI

Italia Oggi 30/08/17 P. 31 Gli agrotecnici torneranno a svolgere attività catastali Michele Damiani 14

L'Agcm segnala al parlamento e al governo la norma che limita la concorrenza

## Appalti, no alla soglia del 30% per la valutazione del prezzo

DI ANDREA MASCOLINI

**I**l limite del 30% per la valutazione del prezzo nell'aggiudicazione di contratti pubblici non trova fondamento nella normativa Ue e nelle indicazioni dell'Anac, induce eccessiva discrezionalità e limita la concorrenza. E quanto eccpisce l'Autorità garante della concorrenza e del mercato in un atto di segnalazione (n. 1422, pubblicato sul bollettino 32/2017) indirizzato al governo e al parlamento.

La norma oggetto dell'attenzione dell'Agcm è l'articolo 95, comma 10-bis del codice appalti (come modificato dal decreto correttivo 56/2017) che impone alla stazione appaltante «al fine di assicurare l'effettiva individuazione del miglior rapporto qualità/prezzo» di valorizzare gli elementi qualitativi dell'offerta specifica che la stazione appaltante deve stabilire «un tetto massimo per il punteggio economico entro il limite del 30%».

La norma, che si applica quindi al sistema di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa (migliore rapporto qualità/prezzo), viene censurata dall'Agcm sotto

due profili.

Il primo è quello concernente l'assenza di «fondamento nella normativa nazionale ed eurounitaria e negli orientamenti giurisprudenziali e dell'Anac»; le direttive e la giurisprudenza Ue rimettono infatti la scelta delle soglie alla stazione appaltante. A tale riguardo va precisato che le linee guida Anac 1/2016 prevedevano già, prima del decreto correttivo, delle soglie per i diversi elementi (qualitativi e quantitativi) dell'offerta, variabili da 5 a 50 punti, mentre le linee guida 2/2016 erano invece rimaste più sulle generali limitandosi a fornire indicazioni soltanto per gli elementi «soggettivi» o «premiati» ai quali si suggeriva di assegnare non più di 10 punti.

Il secondo punto evidenziato dall'Authority attiene al fatto che con questo limite si finirebbe per «limitare eccessivamente e ingiustificatamente la valorizzazione dell'offerta economica, in particolare in quei mercati dove le forniture possono presentare un elevato grado di omogeneità, conferendo allo stesso tempo un'ampia discrezionalità alle stazioni appaltanti nella valutazione delle offerte tecniche, con possibile pregiudizio al corretto ed efficiente svolgimento della gara e ad una adeguata concorrenza di prezzo tra gli operatori». Nella segnalazione infatti l'Autorità ribadisce che, nonostante il codice privilegi l'utilizzo del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, «l'introduzione

di una soglia rigida e bassa non appare appropriata per quella tipologia di appalti caratterizzati da prodotti e servizi sostanzialmente analoghi, anche in virtù delle specifiche previsioni del bando di gara, e per i quali la componente economica può assumere valore rilevante». In realtà è lo stesso codice a consentire, per queste tipologie di appalti, il ricorso diretto al criterio del prezzo più basso (art. 93) e non all'offerta economicamente più vantaggiosa per i servizi e le forniture (di qualsiasi importo) con caratteristiche standardizzate o le cui condizioni sono definite dal mercato, nonché per servizi e forniture da 40.000 euro fino a 209.000 euro laddove «caratterizzati da elevata ripetitività».

### Le censure dell'Agcm sul limite del 30% per la valutazione del prezzo

Mancanza di base giuridica nelle direttive europee, nella giurisprudenza e nei provvedimenti Anac

Ampliamento della valutazione discrezionale della stazione appaltante

Limitazione eccessiva e ingiustificata dalla componente economica e della concorrenza specialmente per servizi e forniture ripetitive e omogenee



## *Prime misure per Ischia, arrivano 7 milioni di euro*

Terremoto di Ischia, al via i primi interventi. È stata firmata ieri dal capo del dipartimento della protezione civile l'ordinanza che disciplina le prime operazioni conseguenti al terremoto che ha colpito i territori di Casamicciola Terme, Forio e Lacco Ameno lo scorso 21 agosto. Il provvedimento, che fa seguito alla dichiarazione dello stato di emergenza deliberata ieri dal consiglio dei ministri, ha nominato come commissario delegato Giuseppe Grimaldi, che sarà addetto al coordinamento dei centri operativi attivati sul territorio, di quelli già avviati e di quelli che saranno ritenuti necessari in futuro. Il commissario dovrà raccordarsi con il prefetto di Napoli per la realizzazione degli interventi necessari, avvalendosi delle varie strutture organizzative regionali e di quelle comunali interessate dall'evento sismico. Grimaldi sarà responsabile dell'utilizzo dei 7 milioni di euro che il Cdm ha stanziato ieri per far fronte all'emergenza. Inoltre, potrà assegnare un contributo per l'autonoma sistemazione delle case ai nuclei familiari la cui abitazione principale sia stata distrutta, in tutto o in parte, oppure sia stata sgomberata. Il contributo può raggiungere un massimo di 900 euro mensili e sarà stanziato in base alla composizione del nucleo familiare. Quelli composti da una sola unità percepiscono 400 euro, quelli con due unità 500, 700 per tre soggetti, 800 per quattro per arrivare ai 900 destinati a famiglie composte da cinque o più persone. Sarà possibile percepire 200 euro aggiuntivi se in famiglia ci sono persone con handicap o persone con più di 65 anni. Sempre ieri, la giunta regionale della Campania ha dato mandato al presidente De Luca affinché possa richiedere al governo la previsione di agevolazioni, anche tributarie, in favore dei soggetti colpiti dal sisma. Le agevolazioni potrebbero comprendere la sospensione o il differimento dei termini per il versamento dei tributi e dei contributi dovuti.

*Michele Damiani*



## Ritratto d'Italia in grigioverde: migliora ma spreca la sua bellezza

di **Jacopo Giliberto**

**I**n 958 pagine il ritratto in verde-ecologia e in grigio-inquinamento dell'Italia: la nuova Relazione dello stato dell'ambiente, appena completata, a 8 anni dalle precedente, dipinge un Paese a due colori. In grigioverde.

Continua ► pagina 9



**Ecologia e salvaguardia**  
RAPPORTO SULLO STATO DELL'AMBIENTE

**In percentuale.** In Italia, l'età media delle autovetture e degli autocarri si attesta per oltre il 50% del totale sopra i 10 anni con emissioni comprese tra Euro zero ed Euro 3

**50**

**L'obiettivo.** Il ministro Galletti: «Puntare sulla green economy che già coinvolge 3 milioni di lavoratori e che rappresenta il futuro»

# Se la bella Italia spreca il suo ambiente

L'inquinamento cala ma si fa ancora troppo poco per ridurlo - Abbiamo il 60% delle frane registrate in Europa

di **Jacopo Giliberto**

► Continua da pagina 1

**R**icchissima di ambiente, l'Italia dissipa con leggerezza sciagurata questo capitale. Insomma, quest'Italia meravigliosa e al tempo stesso degradata che condividiamo in mille altri diversi aspetti.

Abbiamo una biodiversità che fa a gara con il Brasile, custodiamo le aree protette fra le più interessanti, sviluppiamo e usiamo le tecnologie più innovative e sostenibili, condividiamo lo spazio con animali rarissimi, abbiamo un'industria efficiente, godiamo paesaggi di rara emozione, sviluppiamo emissioni contenute, ci impegniamo in un riciclo efficace dei rifiuti; e ogni giorno disperdiamo una parte di queste meraviglie con incendi di boschi, rifiuti selvaggi, edilizia d'arrembaggio, traffico anarchico, fumi inquinati e con i mille egoismi della stupidità.

In altre parole, il Rapporto sullo stato dell'ambiente - un documento che raccoglie i dati certificati e ufficiali degli organismi pubblici di rilevazione, come l'Ispira, l'Enea e l'Istat - dice che l'inquinamento è in forte calo ovunque (nell'aria, nell'acqua, nel terreno) ma si fa troppo poco per ridurlo e dice che ricorriamo ancora troppo alla discarica per liberarci della spazzatura (ci liberiamo del 26% dei rifiuti nascondendoli nello stupido buco nel terreno). L'inquinamento si concentra nell'Alta Italia, dove però ci sono le armi migliori per combatterlo; il dissesto cementizio e dell'immondizia dominano nel Sud. Niente di nuovo, ovviamente, ma ora è possibile misurare questi fenomeni e dare loro un numeratore.

«Questa Relazione rappresenta non solo un doveroso aggiornamento sui

principali indicatori ambientali del Paese - scrive Gian Luca Galletti, ministro dell'Ambiente e "committente" dell'opera formata da 893 pagine più 65 di premesse e indici - è uno strumento, il più ampio e completo, per chi desidera approfondire sotto il profilo scientifico la situazione italiana. Un lavoro ponderoso che consente di avere piena contezza del nostro territorio, dei suoi ecosistemi, della sua biodiversità, delle sue criticità». Mezzo pieno il bicchiere dell'ambiente italiano, a parere del ministro Galletti che sottolinea «le molte luci, ma anche le poche persistenti ombre», e «un Paese saldamente incardinato nel sistema di tutele ambientali definito dall'Unione europea, che è probabilmente il più attento e completo del mondo. Siamo fra i sistemi Paese con la più alta efficienza energetica, abbiamo performance nelle rinnovabili che non solo ci pongono ai vertici del continente, ma ci collocano all'avanguardia su scala mondiale». L'obiettivo tratteggiato da Galletti è «quella green economy che già coinvolge tre milioni di lavoratori italiani e che rappresenta il futuro».

## Le auto vecchie e l'agricoltura dannosa

Ma il bicchiere mezzo vuoto, la parte grigia del grigioverde, le ombre dopo le luci, dicono che le auto sono in crescita del 10% dal 2004 al 2014, «anno in cui risultano censiti oltre 49 milioni di veicoli», rileva la relazione. L'età media delle autovetture e degli autocarri si attesta per oltre il 50% del totale sopra i 10 anni con emissioni comprese tra Euro zero ed Euro 3.

L'ambiente è minacciato anche dall'agricoltura, che spesso non è quell'attività che i cittadini pensano ecologica: di fronte alla posizione di leader nell'agricoltura biologica ci sono anche fenomeni

come intensificazione, concentrazione, specializzazione (si pensi alla biodiversità soppressa in Salento dalla monocoltura totale dell'olivo) che in molti casi sono «una delle principali responsabili dell'inquinamento delle acque, dell'erosione, dell'inquinamento e dell'acidificazione dei suoli, dell'aumento dell'effetto serra, della perdita di habitat e di diversità biologica, della semplificazione del paesaggio e delle condizioni di malessere degli animali allevati», rileva la relazione.

All'opposto, nel 2014 l'agricoltura biologica ha impegnato 1.387.913 ettari (in crescita del +5,8% rispetto al 2013) con 55.433 produttori attivi nelle produzioni biologiche, in gran parte microaziende deboli e poco strutturate per affrontare l'aggressività dei mercati.

Sottolinea il documento che «il settore agricolo continua a essere, quindi, un importante settore economico, oltre che un'importante fonte occupazionale e una chiave di volta per lo sviluppo rurale e la salvaguardia del territorio possono avere un ruolo positivo nello sviluppo di processi di riduzione dell'inquinamento e di degrado ambientale, e di ripristino della capacità di fornire servizi ecosistemici, da quello turistico-ricreativo e storico-culturale a quello di regolazione del clima locale e di mitigazione dei cambiamenti climatici globali».

## Acque sporche

Dal rapporto Istat del giugno 2014, nel 2012 il volume complessivo di acqua prelevata dai corsi d'acqua, bacini e risorse idriche sotterranee per uso potabile è stato di circa 9,5 miliardi di metri cubi, con una crescita del 3,8% rispetto al dato 2008. E ne abbiamo inquinata molta. Sono infiniti i fattori che sporcano le acque

(agricoltura e zootecnia 17%; fonti puntuali e impianti di depurazione 9,5%; alterazione fisica dei canali 9%; altre alterazioni e cause naturali 6%; inquinamento urbano e da fonti diffuse 5%).

Nel 2012 solamente Piemonte, Liguria, Sardegna e la Provincia di Trento erano riuscite a raggiungere un tasso di depurazione pari al 100% del "carico organico".

### Immondizia

E poi i rifiuti, in un ritratto a tinte contrastanti fra le eccellenze nel riciclo invidiate tutta in Europa e, al contrario, il dissesto dell'immondizia nel Mezzogiorno.

Nel 2015 la percentuale di raccolta differenziata, 14 milioni di tonnellate, si è attestata al 47,5% della produzione nazionale di immondizia, facendo rilevare una crescita di 2,3 punti rispetto al 2014. Il Sud parte da livelli arretratissimi e per questo ogni piccolo miglioramento dà risultati alti: 211mila tonnellate in più significano una crescita del +7,3% mentre le 240mila tonnellate di raccolta differenziata in più rilevate nell'Alta Italia è un aumento modesto del +3,1%. In valore assoluto il quantitativo di rifiuti urbani prodotti dagli ita-

liani nel 2015 è pari a 13,7 milioni di tonnellate al Nord, 6,6 milioni al Centro e 9,2 milioni di tonnellate al Sud. Ogni italiano produce, ma è una media trilussiana, 487 chili di immondizia l'anno. Per quanto riguarda i rifiuti speciali (cioè prodotti dalle attività economiche), nel 2014 la maggiore quantità è arrivata dal settore delle costruzioni e demolizioni, con il 39,7% dei rifiuti. Le attività manifatturiere contribuiscono per il 20,5%, mentre una percentuale pari al 27,4% è rappresentata dai "metarifiuti", dagli rifiuti dei rifiuti, cioè dalle attività di selezione e trattamento dei rifiuti e dalle attività di risanamento.

E inquina anche il rumore. Si può fare una stima dei danni economici del fracasso, il quale danneggia la salute e quindi ne è misurabile l'effetto in termini di costo: «l'impatto dell'inquinamento acustico è considerevole dal punto di vista socio-sanitario con incidenza dello 0,5% sul Pil», rileva la pubblicazione.

### Terreni fragili

L'Italia è cedevole, franosa, sismica. La sola Italia (600mila cedimenti) rappresenta

il 60% delle frane rilevate in Europa (900mila). Pericolo allagamento, con il 4% di zone ad altissimo rischio idraulico (l'8,1% a livello di media pericolosità), soprattutto in Emilia-Romagna.

Il cambiamento del clima, la cementificazione furiosa, l'erosione e le altre offese ambientali accelerano il processo di desertificazione, fenomeno al quale è "molto vulnerabile" il 10% del territorio (mediamente vulnerabile il 49,2%) con la massima esposizione al rischio in Sicilia (42,9% del territorio), Molise (24,4%), Puglia (15,4%) e Basilicata (24,2% di territorio a rischio di desertificazione). Al 2014 il consumo di suolo ha intaccato 211mila chilometri quadri, il 7% della Penisola.

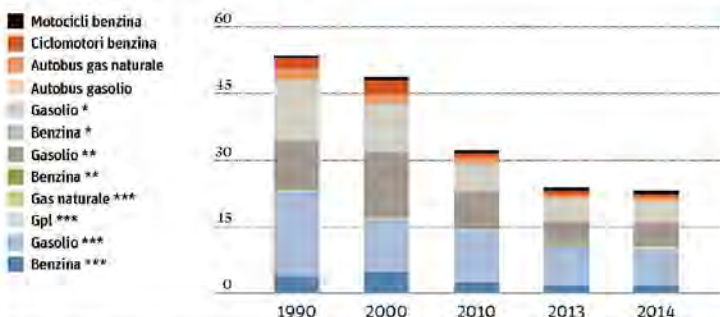
Troppe case (e moltissime abusive) lungo i litorali, i quali lungo l'Adriatico sono ormai una fascia continua di cemento, ma sulle altre coste non sono molto meglio. Solo poche Regioni hanno adottato leggi efficaci in materia di pianificazione territoriale e urbanistica e forme di controllo per frenare l'impermeabilizzazione del terreno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## La ricerca

### LE EMISSIONI DI PM10

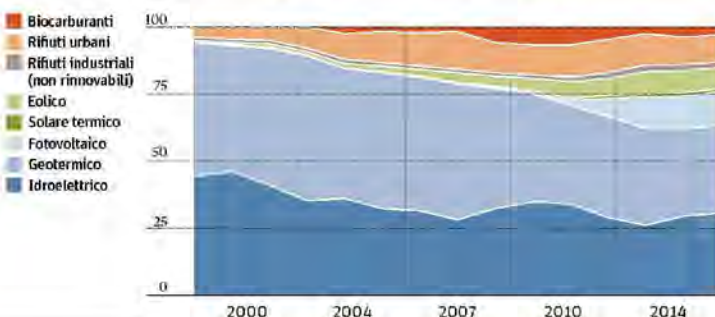
Le emissioni di PM10 provenienti dal trasporto stradale



Note: \* veicoli commerciali pesanti; \*\* veicoli commerciali leggeri; \*\*\* autovetture

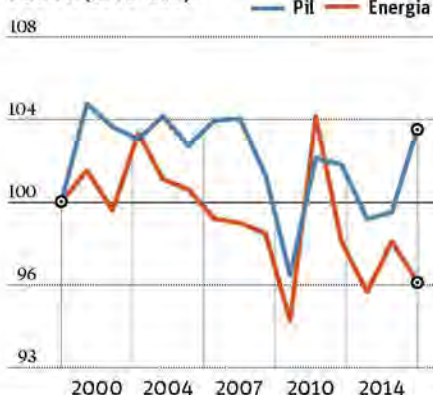
### LE ENERGIE RINNOVABILI

Variazione percentuale del mix di energia da fonte rinnovabile dal 2000 al 2014



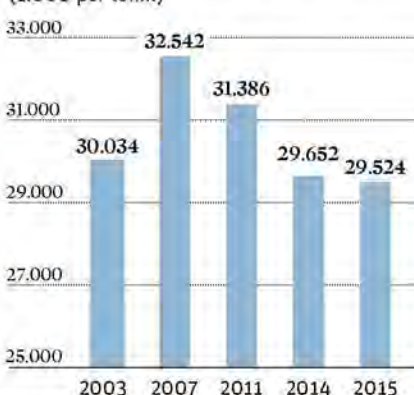
### IL CONFRONTO

Variazione percentuale del consumo di energia e del Pil (2000=100)

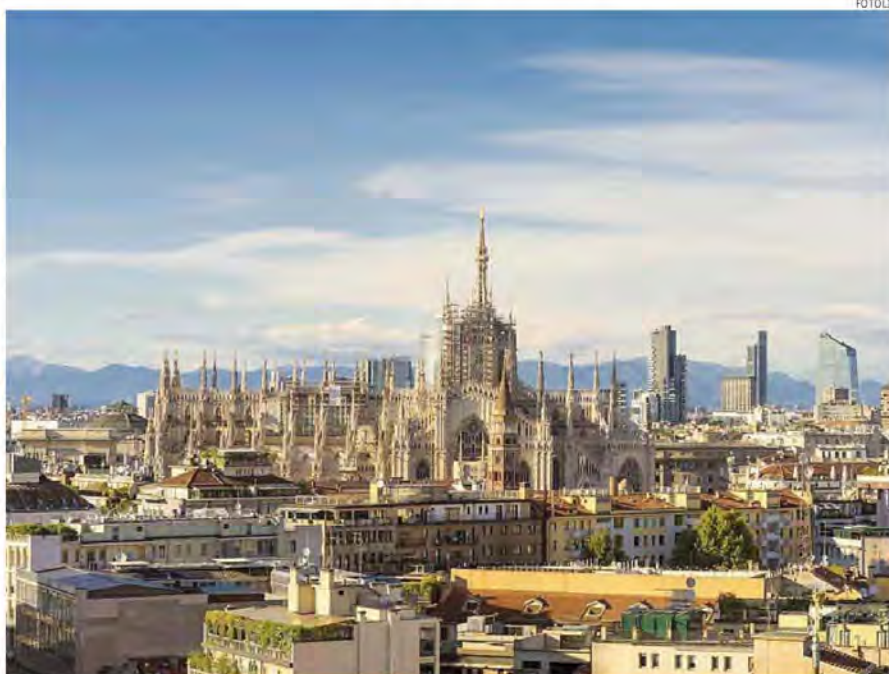


### I RIFIUTI URBANI

L'andamento della produzione dei Ru (1.000 per tonn.)



Fonte: Relazione sullo stato dell'ambiente, 2016



**O mia bela Madunina.** Nel 2017 Milano ha regalato un numero maggiore di giornate terse rispetto agli anni passati, effetto anche di politiche più attente verso l'ambiente



## Infortunati mortali, 591 casi nel 2017

Nel periodo gennaio-luglio 2017 l'Inail ha ricevuto 380.236 denunce di infortuni sul lavoro, con un aumento dell'1,3% rispetto allo stesso periodo del 2016. Tra queste, 591 sono risultate mortali (562 nel 2016). Le denunce per malattie professionali, invece, sono state 36.224, registrando una diminuzione del 3,6%. È quanto emerge dal rapporto sugli infortuni e le malattie professionali pubblicato ieri dall'Inail nella sezione open data del sito dell'istituto. In merito agli infortuni sul lavoro, a livello territoriale le denunce sono aumentate sensibilmente al Nord, dove si sono registrati 5.800 casi in più, mentre sono cresciute più moderatamente al Centro (+245). Positivo, invece, il dato del Sud, dove gli infortuni denunciati sono stati 985 in meno e nelle isole (-337 casi). La regione che ha avuto l'aumento più importante risulta essere la Lombardia, con 2.821 denunce in più, seguita dall'Emilia Romagna (+1.560). I decrementi maggiori si sono manifestati in Puglia (-672 casi) e in Sicilia (-658). Per quanto riguarda gli infortuni che hanno causato la morte di un lavoratore, l'incremento rispetto all'anno scorso è legato principalmente alla componente maschile, che ha visto i casi mortali passare da 506 a 531 (+4,9%), mentre per le lavoratrici si è passati da 56 a 60 decessi. La distribuzione per settore produttivo evidenzia un aumento per le attività manifatturiere (55 contro 46), nelle costruzioni (60 contro 50), nelle attività di ristorazione (17 contro 8) e nella sanità (12 contro 3).

*Michele Damiani*



## *Il Cdm impugna la legge della Sardegna sull'edilizia*

Stop alla legge sarda sull'edilizia. Lo ha comunicato ieri una nota della presidenza del Cdm, che si è riunito in tarda mattinata. Il Cdm, su proposta di Paolo Gentiloni, ha infatti deciso di impugnare la legge della regione Sardegna n. 11 del 3/7/2017, recante «Disposizioni urgenti in materia urbanistica e edilizia. Modifiche alla legge regionale n. 23 del 1985, alla legge regionale n. 45 del 1989, alla legge regionale n. 8 del 2015, alla legge regionale n. 28 del 1998, n. 9 del 2006, alla n. 22 del 1984 e alla n. 12 del 1994». Fra le novità della nuova normativa (definita di «manutenzione»), l'introduzione nell'ordinamento di facilitazioni in materia edilizia per rendere l'iter più semplice e chiaro sia per le imprese che per i cittadini quali la Cila (comunicazione di inizio lavoro asseverata), e la Cil, (comunicazione di inizio lavori). La legge modifica l'elenco delle opere soggette a Scia (Segnalazione certificato di inizio attività), rivede le procedure per adottare i piani urbanistici comunali e intercomunali e la norma sui Piani di utilizzo dei litorali dei comuni costieri. Alcune delle disposizioni contenute nel provvedimento dettano interventi che, come ha riferito la nota di fine riunione di Palazzo Chigi, «si pongono in contrasto con le norme in materia di paesaggio contenute nella legislazione statale», andando oltre alle competenze statutarie attribuite alla Regione Sardegna dallo Statuto speciale di autonomia, e violando così l'articolo 117, secondo comma, lettera s), della Carta costituzionale.



## A Piombino tutti contro Cevital: «Se ne vada»

Si complica il rilancio del polo siderurgico di Piombino, dopo la fermata della laminazione delle rotaie all'ex Lucchini, ora Aferpi, e lo slittamento della ripartenza. I sindacati: «Il Governo rescinda il contratto con Aferpi per inadempimento». Il presidente della Regione Rossi: «Incontro urgente con il Governo per imprimere una svolta».

**Pieraccini** > pagina 11



## Acciaio. Nel polo siderurgico toscano impianti ancora fermi

# Regione e sindacati: Cevital deve lasciare Piombino

### «Impegni disattesi, chiediamo al governo di risolvere il contratto con Aferpi»



**Silvia Pieraccini**  
FIRENZE

Si complica il rilancio del polo siderurgico di Piombino, dopo la fermata, due mesi fa, dell'attività di laminazione delle rotaie all'ex Lucchini, ora Aferpi, e lo slittamento della ripartenza (all'11 settembre, ma secondo la Cgil ci sarà un nuovo rinvio). A questo punto anche i sindacati e il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi, che tre anni fa avevano aperto la porta al magnate algerino Issad Rebrab che ha rilevato l'acciaieria toscana, alzano la voce e invitano a voltare pagina.

«Chiediamo al Governo di risolvere il contratto con Aferpi per inadempimento», hanno invocato ieri i sindacati. «Chiedo anch'io, come fanno i lavoratori, un incontro urgente al ministero dello Sviluppo economico per imprimere una svolta», ha aggiunto il presidente Rossi sottolineando che «Aferpi ha disatteso gli impegni assunti».

L'ennesimo incontro ministeriale non è ancora stato fissato. Nel frattempo le parti coinvolte si schierano sullo scacchiere che deciderà il futuro dell'acciaieria. I sindacati sollecitano il Governo ad accelerare e intensificare «i rapporti con i soggetti interessati al polo industriale piombinese con l'obiettivo di tornare a produrre acciaio» e con «l'obbligo» di garantire la piena

occupazione dei lavoratori diretti (2.200) e indiretti.

Il presidente toscano Rossi invita chi è interessato all'acciaieria «a farsi avanti» precisando le condizioni: continuità produttiva; ripresa delle attività dei treni di laminazione; e investimenti «necessari per tornare a produrre acciaio e assicurare la piena occupazione del sito industriale». Anche perché, secondo Rossi,

#### L'APPELLO

Il governatore Rossi: chi è interessato si faccia avanti, la fabbrica ha tutte le caratteristiche per competere sul mercato

nel mondo sta aumentando la domanda d'acciaio e Piombino «ha tutte le caratteristiche per tornare a produrlo e competere nel mercato siderurgico».

La ricerca di un nuovo investitore s'annuncia comunque complicata. «Rebrab vuole andare via - ha confermato nei giorni scorsi l'ex Fiom Massimo Lami (che si è dimesso in polemica con il sindacato proprio per la gestione della vertenza Aferpi) -. Ha speso oltre 130 milioni e ora chiede 170 milioni che non è una cifra fuori mercato: è un imprenditore, qualcosa vorrà guadagnare da questa operazione. Il vero problema è che mancano le alternative».

A fine giugno scorso il Governo ha imposto a Cevital, la holding algerina che controlla Afer-

pi, un addendum di due anni al contratto firmato il 30 giugno 2015, dopo aver contestato al gruppo la mancata realizzazione degli investimenti previsti nel programma industriale. L'addendum, oltre a prolungare la sorveglianza degli organi della procedura di amministrazione straordinaria a fine giugno 2019, chiede a Cevital un piano industriale di rilancio con fonti di finanziamento certe; circolante a sostegno della ripartenza del treno rotaie; e l'individuazione entro ottobre 2017 di un partner industriale per il rilancio del polo. Era prevista anche la ripresa dell'attività di laminazione ad agosto 2017 per le rotaie e ad ottobre per barre e vergella. La violazione dei punti dell'addendum, secondo l'intesa col Governo, può costituire motivo di risoluzione del contratto di cessione.

Ed è questa la strada che potrebbe concretizzarsi nell'incontro ministeriale, mentre si perdono nel vento le parole pronunciate da Rebrab, 73 anni, fondatore del gruppo Cevital, la più importante conglomerata privata d'Algeria, e uno dei primi miliardari d'Africa (con un patrimonio stimato da Forbes in 3,2 miliardi di dollari), nella prima apparizione ufficiale nel Palazzo comunale di Piombino il 5 dicembre 2014: «Farò di Piombino il centro mondiale dell'acciaio di qualità. Il nostro gruppo è ricco e in forte crescita, e investirà su questo territorio 400 milioni di euro nella prima fase, per poi salire fino a un miliardo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Futuro incerto.** Un'immagine dello stabilimento siderurgico di Piombino

## Acciaierie di Piombino: da Lucchini a Rebrab

### LA STORIA

Lo stabilimento siderurgico di Piombino (Livorno) è un complesso industriale specializzato nella produzione di acciaio. È il secondo centro siderurgico italiano dopo l'Ilva di Taranto. Negli anni 90 lo stabilimento toscano passa sotto la gestione privata del gruppo Lucchini, presieduto dal cavalier Luigi Lucchini, diventando Lucchini Spa. Nel 2005 la maggioranza (60%) del gruppo Lucchini passa ai russi di Severstal, gruppo guidato da Aleksei Mordashov. Nel 2013 il Tribunale di Livorno dichiara lo stato di insolvenza di Lucchini Spa, accogliendo la richiesta di accesso alle procedure previste dalla legge Marzano

### L'ARRIVO DI CEVITAL

Il 25 novembre 2014 il gruppo algerino Cevital si aggiudica il bando per gli asset dell'acciaieria ex-Lucchini. Il 3 giugno 2015 presso il Comune di Piombino con la presenza del ministero dello Sviluppo e con tutte le istituzioni locali, Cevital e sindacati firmano l'accordo sindacale che dà il via libera alla vendita. Il 1º luglio 2015 Cevital acquista lo stabilimento di Piombino. Viene costituita Aferpi Spa (Acciaierie e Ferriere Piombino). Cevital è un gruppo privato algerino che fa capo all'imprenditore Issad Rebrab. Complessivamente, la società algerina impiega 18mila lavoratori e sviluppa un fatturato di circa quattro miliardi di dollari

### RILANCIO MANCATO

Due anni dopo la firma dell'accordo presso il Comune di Piombino, il rilancio dell'acciaieria toscana resta un miraggio. I sindacati sono sul piede di guerra. Ai primi di agosto la Fiom diffonde un comunicato durissimo: «Aferpi - scrivono le tute blu della Cgil - sta dimostrando di non essere in grado di riprendere l'attività produttiva per il mese di agosto. Non si possono attendere altri mesi, il governo intervenga subito». Si muove anche il presidente della Regione, Enrico Rossi: «Aferpi ha disatteso gli impegni assunti. Occorrono gli investimenti necessari per tornare a produrre acciaio. Chi è interessato si faccia avanti»

Il futuro dell'automotive / 2

# Ma la «rivoluzione» è stata troppo lenta

di **Giuseppe Giulio Calabrese**

**I** duecenti articoli apparsi sul Sole 24ore a firma di Paolo Bricco sulla rinascita e le prospettive future di Detroit ci consentono di verificare i cambiamenti avvenuti negli ultimi anni in questo settore dopo la lunga crisi.

Tutti ci aspettavamo grandi trasformazioni come la rapida diffusione dei veicoli elettrici in Cina e altrove nel mondo grazie anche alla proposta di nuove politiche "verdi"; la diffusione dei nuovi paradigmi di mobilità nei Paesi a lunga tradizione automobilistica (Stati Uniti, Ue-15 e Giappone) e nei Paesi emergenti; la de-globalizzazione delle catene del valore a favore di prodotti più dedicati ai mercati emergenti; e di conseguenza l'ingresso di nuovi attori dai settori dell'ICT e dei servizi in grado di sostituire o almeno contrastare il ruolo egemone dei carmaker tradizionali.

Poco di tutto ciò è accaduto, e quello che sembra di assistere è invece il perdurare dello status quo.

I mercati hanno recuperato seguendo le medesime modalità precedenti. Anche case automobilistiche che erano sull'orlo del fallimento (PSA), o hanno presentato istanza di fallimento (GM e Chrysler), sono "back in the race", come recita il programma di recupero lanciato da Peugeot-Citroën. Le auto elettriche, full o ibride, nonostante i molteplici e i significativi aiuti governativi per promuoverne la loro diffusione (Electric plan in Francia o il programma cinese da 15 miliardi di euro), sono ancora prodotti di nicchia. La Cina è diventata

## IL PARADIGMA

Annunciato più volte in passato, il cambio di paradigma finora non c'è stato. E per i prossimi 15 anni faremo ancora i conti con la mobilità tradizionale

to il principale mercato per le motorizzazioni a combustione interna. Le tante attese imprese dell'ICT o hanno stabilito alleanze con i carmaker tradizionali (Google con Ford e FCA, Tesla con NVIDIA, Intel con BMW e FCA) o sono sovraquotate sui mercati azionari malgrado stiano accumulando consistenti perdite superiori alle previsioni di vendita (Tesla, Uber,

Lyft, ecc.). Come hanno sottolineato alcuni studiosi nel recente convegno GERPISA a Parigi: nessuno ha finora interrotto la tradizionale attività dei carmaker o sembra essere in grado di farlo in un futuro vicino o lontano.

Stessa valutazione può essere effettuata osservando i nuovi servizi di mobilità come il carsharing: non hanno modificato le attività tradizionali (il loro impatto sulle vendite è inesistente e l'utilizzo medio è simile alle auto di proprietà) e anche con consistenti aiuti pubblici (ad esempio Autolib in Francia) sono tutt'altro che redditizi. Infine, i carmaker tradizionali hanno aumentato significativamente nel corso degli ultimi dieci anni i livelli di produzione e di vendita di automobili in tutto il mondo tramite integrazioni regionali, sviluppo della supply value chain e investimenti diretti esteri.

È chiaro che le ipotesi di un rapido cambio di paradigma nel settore automotive si sono dimostrate errate. Ma dove sta l'errore: nella natura fondamentale della trasformazione in corso o è solo una questione di tempo? In altre parole, dobbiamo aspettarci che lo status quo perduri o la situazione sta realmente cambiando?

Se uno guarda ai quasi 100 milioni di auto convenzionali prodotte dai soliti carmaker e acquistate privatamente, massima produzione di tutti i tempi nel 2016, è difficile vedere qualsiasi traccia di cambiamento epocale in corso o imminente. E sappiamo che le automobili sono fatte per durare, e ciò significa che quello che viene venduto oggi condiziona i sistemi di mobilità in ciascun paese per almeno i prossimi quindici anni. Ma se si osservano le recenti previsioni formulate da diverse agenzie governative e soprattutto se si esaminano i programmi di sviluppo delle imprese della silicon valley, soprattutto in collaborazione con i carmakers, si potrebbe supporre che siamo sull'orlo di una serie di profonde trasformazioni che, secondo i guru, premierà il veicolo elettrico (ma non si sa se a batteria o fuel cell), sempre più connesso/autonomo, condiviso o meno, e prodotto da fabbriche altamente automatizzate e flessibile come ci aspetta l'adozione della fabbrica 4.0.

L'obiezione principale è che questo scenario è già stato prospettato e chi scrive ha avuto modo di analizzarlo più volte all'inizio delle ultime tre decadi. Ma nelle precedenti situazioni la prospettiva di cambiamento riguardava solo il tipo di motorizzazio-

ne e non il sistema di guida che interessa maggiormente ai colossi dell'ICT. E quest'ultima circostanza fa supporre che nel prossimo futuro vedremo circolare molte più auto connesse/autonome, anche se con motorizzazione tradizionale, piuttosto che veicoli elettrici.

La questione non è se le cose cambieranno grazie all'introduzione di nuove tecnologie digitali e all'inasprimento delle normative ambientali, ma come, a quale ritmo e con quali conseguenze. In altre parole, siamo di fronte a una rivoluzione con trasformazioni dirompenti o ad una evoluzione del paradigma esistente con modifiche continue?

La seconda opzione sembra al momento prevalere per il semplice fatto che i tempi di diffusione e adozione sono purtroppo lunghi e il vincolo delle infrastrutture è consistente sia per l'auto elettrica, oltre ai tempi di ricarica, sia per quella connessa/autonoma. Inoltre i carmaker tradizionali continueranno ad avere un ruolo fondamentale. Ma le condizioni macroeconomiche possono evolvere e come la caduta del prezzo del petrolio nel 2014 ha di fatto bloccato lo sviluppo dell'auto elettrica in quegli anni, così una sua rapida crescita potrebbe cambiare drasticamente lo scenario di sviluppo.

Giuseppe Giulio Calabrese  
è dirigente di ricerca CNR-Ircres

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL FUTURO DELL'AUTOMOTIVE / 1

# Dialogo proficuo con la mobilità digitale

L'incontro fra culture aziendali e tecnologiche potrebbe innovare la capacità industriale Usa

di **Giuseppe Berta**

**C**on oltre 450 mila prenotazioni per la nuova Model 3, la Tesla di Elon Musk conosce oggi il momento di maggiore slancio, tanto da dover lanciare un nuovo prestito obbligazionario di 1,5 miliardi di dollari allo scopo di realizzare nuove linee di produzione.

Tesla ha conquistato un risalto che quasi nessuno aveva previsto. Ci è riuscita facendo diventare l'automobile un gadget elettronico, un dispositivo tecnologico che può aggiornarsi da sé, proprio come un computer o uno smartphone. E, in un certo senso, il concept progettuale delle auto Tesla le accomuna assai più a un iPhone che a una vettura tradizionale. Eppure tra il 2008 e il 2009 sono state vendute soltanto 2.500 Roadster, sicché era difficile immaginare che Musk, il quale non ha proprio nulla da spartire col mondo di Detroit, privo com'era di competenza nella gestione di una fabbrica d'automobili, potesse imporre i suoi criteri a un sistema produttivo delicato e complesso come quello dell'automotive. Il fatto è che lo ha ripensato dalle fondamenta, disegnano i contorni di un apparato tecnologico che realizza la mobilità delle persone prescindendo dalla storia passata del settore. Al pari di Steve Jobs, Musk concepisce prodotti che il consumatore non sa ancora di volere e che sono contraddistinti da un fortissimo carattere unitario: chi li guarda deve essere colpito dalla loro compattezza e specificità.

Ma c'è una differenza radicale rispetto a Jobs, una differenza che segna anche il distacco con la gran parte delle imprese del capitalismo high-tech californiano: Musk vuole produrre ed è a suo modo un industrialista. Come si può esserlo nella West Coast americana del Ventunesimo secolo, naturalmente, ma fedele all'intenzione di produrre dei manufatti industriali e non

solo dei servizi. Questi ultimi sono intimamente associati al prodotto - le auto Tesla, come si è detto, si aggiornano come un dispositivo elettronico - e da esso risultano inscindibili: non si possono far funzionare delle auto elettriche senza attivare una rete di stazioni di servizio, i Supercharger, idonei a ricaricare le loro pile al litio, sempre più potenti (grazie alla nuova Gigafactory del Nevada), nel più breve tempo possibile. Ma Tesla, come SpaceX e SolarCity, preserva una netta matrice industriale, il tratto di un'organizzazione che opera in modo industriale entro un ambiente strutturato in base a una logica digitale.

Le tre imprese maggiori in cui si articola l'universo d'impresa consegnato da Musk sono parti di un unico processo innovativo e produttivo. «Ognuna di queste attività è interconnessa nel breve e nel lungo termine», come ha illustrato il biografo di Musk, il giornalista americano Ashley Vance. Tesla prepara il pacco batterie che SolarCity vende ai consumatori finali; SolarCity fornisce alle stazioni di ricarica i pannelli solari, dove le auto Tesla vengono ricaricate gratis (e così si reclamizzano anche i pannelli solari da installare nelle abitazioni). SpaceX e Tesla, poi, si scambiano assiduamente conoscenze relative ai materiali e alle tecniche produttive, particolarmente utili quando si deve procedere con l'organizzazione di impianti industriali ex novo.

Nella concezione di Musk, l'high-tech non conduce affatto all'estinzione dell'America industriale. E la California non è l'antitesi del Michigan e di Detroit, come ha ben spiegato Paolo Bricco nel suo recente reportage da Detroit (si veda Il Sole 24 Ore del 12 agosto). O almeno lo è solo se ci si ferma alle simbologie: con le case automobilistiche del Novecento - General Motors, Ford, Fiat Chrysler - in opposizione a Tesla e al capitalismo delle piattaforme digitali. Il divario è reale e visibile a Wall Street, dove la capita-

lizzazione di Tesla sopravanza quella dei produttori storici d'auto. Ma il dialogo tra il vecchio sistema dell'auto e il nuovo sistema della mobilità digitale è in corso da tempo, pur con le difficoltà che incontrano soggetti dotati di linguaggi autonomi e particolari. Tesla ha le sue diramazioni nel Michigan, come le case automobilistiche che hanno in California. Sicché l'incontro tra culture aziendali e tecnologiche non è da escludere a priori, perché potrebbe innovare la capacità industriale degli Stati Uniti, integrando le sue componenti.

L'orientamento alla produzione manifatturiera delle sue imprese fa sì che Musk non possa essere assimilato ai *business leaders* della Silicon Valley. La natura industriale dei suoi progetti lo distacca anche dall'esperienza di Jobs, che se fu uno straordinario uomo di prodotto (basti ricordare la cura profusa nella ricerca del design), tuttavia non creò un'organizzazione votata a produrre, com'è invece quella di Musk, che si arroga il potere di esercitare un controllo minuzioso sulle linee di lavorazione da cui escono i manufatti coi suoi marchi. Non è dunque soltanto la visione di un futuro di sviluppo, tale da smentire la minaccia di una stagnazione economica secolare, a suscitare il consenso attorno a Musk, ma anche l'originalità della nuova matrice industriale codificata dall'opera delle sue imprese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## IL MODELLO TESLA

Come Steve Jobs, Elon Musk concepisce oggetti che il consumatore non sa di volere ma lo supera perché desidera produrre ed è un industrialista



## *Gli agrotecnici torneranno a svolgere attività catastali*

Gli agrotecnici possono tornare a svolgere le attività catastali. Questo grazie all'entrata in vigore del ddl concorrenza (legge 124/2017), avvenuta ieri, che ristabilisce la facoltà di eseguire le operazioni catastali alla categoria. La notizia è stata rilanciata ieri dal Collegio nazionale degli agrotecnici e degli agrotecnici laureati con una nota pubblicata sul proprio sito. Come si evince dalla nota, gli iscritti all'albo potranno tornare a svolgere a pieno titolo le attività catastali dopo due anni di blocco, durante i quali questa possibilità era stata sospesa dalla sentenza della Corte costituzionale n. 154/2015. La sospensione era stata posta in essere non perché gli agrotecnici non fossero in grado di realizzare le suddette attività, che avevano svolto per oltre 15 anni, bensì perché la disposizione che la regolava, ovvero l'art. 26 comma 7-ter della legge 31/2008 (competenze catastali degli agrotecnici), era contenuta in un provvedimento non adatto, un decreto legge, mentre avrebbe dovuto essere inserita in una legge ordinaria. La norma che ristabilisce la facoltà agli agrotecnici è contenuta nell'art. 1 comma 151 della legge 124/2017 che recita: «Gli atti catastali, sia urbani che rurali, possono essere redatti e sottoscritti anche dai soggetti in possesso del titolo di cui alla legge 6 giugno 1986, n. 251» (Istituzione dell'albo professionale degli agrotecnici). Sempre ieri, l'Agenzia delle entrate direzione generale del catasto ha reso disponibili le nuove release dei programmi Pregeo (catasto terreni, ex catasto rurale) e Docfa (catasto fabbricati, ex catasto urbano), aggiornati per la predisposizione e la trasmissione telematica degli atti da parte degli agrotecnici. L'entrata in vigore della legge ha portato un'ulteriore novità normativa, anch'essa «fortemente richiesta dal collegio nazionale», contenuta all'art. 1 comma 152. La disposizione introduce l'obbligo, per gli iscritti agli ordini professionali, di indicare ai propri clienti i titoli che gli stessi posseggono e le eventuali specializzazioni che hanno maturato negli anni; questo per garantire una maggiore trasparenza delle informazioni nei confronti dell'utenza.

*Michele Damiani*

