

GL /XQHGu RWWREUH

# Sommario Rassegna Stampa

<b>Pagina</b>	<b>Testata</b>	<b>Data</b>	<b>Titolo</b>	<b>Pag.</b>
<b>Rubrica Infrastrutture e costruzioni</b>				
8	Il Sole 24 Ore	22/10/2022	<i>Infrastrutture, fondi e gare record. Ora le sfide codice appalti e Ponte (G.Santini)</i>	3
<b>Rubrica Imprese</b>				
42	Affari&Finanza (La Repubblica)	24/10/2022	<i>Aiuti-ter, stretta sulle grandi imprese l obiettivo e' difendere l'occupazione (M.Frojo)</i>	6
<b>Rubrica Energia</b>				
1	Il Sole 24 Ore	22/10/2022	<i>Ok al rigassificatore ma e' pronta la battaglia legale (S.Pieraccini)</i>	8
1	Affari&Finanza (La Repubblica)	24/10/2022	<i>Fotovoltaico, crescita record ma troppe ombre sul futuro (L.Pagni)</i>	10
<b>Rubrica Professionisti</b>				
1	Il Sole 24 Ore	24/10/2022	<i>Allo studio "quota 41" con vincoli (M.Rogari)</i>	13
<b>Rubrica Estero</b>				
1	Corriere della Sera	24/10/2022	<i>La globalizzazione frena, ma indietro non si torna (M.Gabanelli/M.Sideri)</i>	15
<b>Rubrica Fondi pubblici</b>				
1	Corriere della Sera - Ed. Roma	24/10/2022	<i>Innovare le aziende, alle startup 75 milioni (M.Giustini)</i>	18

# Infrastrutture, fondi e gare record Ora le sfide codice appalti e Ponte

**Il passaggio di consegne.** Giovannini lascia a Salvini un Mims tornato centrale con piani finanziati per un totale di 104 miliardi e un Pnrr nel rispetto dei tempi. Ma il 2023 è l'anno in cui le carte dovranno tradursi in cantieri

**Giorgio Santilli**

Il colloquio che accompagnerà il passaggio delle consegne fra Enrico Giovannini e Matteo Salvini, probabilmente non sarà brevissimo. E non soltanto perché al leader della Lega farà capo la fetta più consistente del Pnrr con 40,4 miliardi di fondi europei e altri 21 del Fondo nazionale complementare. Il ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile è tornato al centro della politica del governo e qui si giocano molte delle sfide più importanti dei prossimi mesi, a partire dal codice degli appalti, appena consegnato in bozza dal Consiglio di Stato a Palazzo Chigi. Oppure quella sul Ponte dello Stretto di Messina, punto irrinunciabile del programma del centrodestra, già rilanciato ieri dalle prime dichiarazioni di Salvini.

Giovannini non si soffermerà forse troppo su questi due aspetti: il primo è stato gestito da Palazzo Chigi e poi passato al Consiglio di Stato, dopo la legge delega il suo ruolo è stato marginale. Il secondo non è mai stata una sua priorità: ha dato incarico a Rfi di fare un'analisi di fattibilità fra le diverse opzioni e non ha fatto mistero di non gradire il vecchio progetto che invece il centrodestra dice di voler cantierare.

Ma Giovannini avrà molte altre cose da spiegare. Dai quattro miliardi per gli investimenti idrici al piano per la portualità nel Pnrr, dalle piste ciclabili alle strategie per la decarbonizzazione dei trasporti urbani ai 3,5 miliardi 2021-2022 per il rinnovo del parco autobus, dall'affidamento dell'appalto della Diga foranea di Genova a quello della ferrovia veloce Palermo-Catania, dai progetti per la disabitabilità ai passi dolomitici: solo nel me-

se di ottobre il ministro uscente ha fatto diciotto iniziative di comunicazione per testimoniare il lavoro di questi mesi, soprattutto sulla pianificazione settoriale e sulla sostenibilità, due "pallini" di Giovannini. Ha corso fino all'ultimo giorno e anche ieri, ai tempi supplementari, ha diramato un documento di indirizzi per il nuovo piano della logistica sostenibile.

Forse anche un tentativo di lasciare punti fermi e paletti al suo successore, per evitare che tutto o gran parte di questo lavoro sia rimesso in discussione. Proverà a convincerlo di questo. Si apre una nuova stagione, da una guida tecnica a una guida fortemente politica, ed elementi di discontinuità non mancheranno. Nulla è intoccabile, forse in prospettiva neanche il Pnrr, che comunque è stato e resterà il motore della ripresa infrastrutturale italiana.

Il Pnrr ha portato anche molte risorse indirette: il Piano nazionale complementare (Pnc), alle infrastrutture sono andati due terzi della dotazione di 30 miliardi, nasce proprio da un'idea di Giovannini che convinse Mario Draghi a finanziare comunque, con fondi nazionali pluriennali, opere, come l'Alta velocità Salerno-Reggio Calabria, che non si sarebbero mai potute concludere entro il 2026. Nella legge di bilancio

2022 ci sono 36 miliardi per le opere Mims. Ma il lavoro fatto è quello di un riordino complessivo di fondi europei e nazionali, spesso dispersi e frammentati in piani settoriali. È quello che consente al Mims di dire che sono state programmate opere complessive per 104 miliardi: 54,2 alle ferrovie, 15 alle strade, 8,6 al trasporto rapido di massa, 3,2 ai porti, 5,5 alla rigenerazione urbana, 2,5 già assegnati all'acqua, 15 ad altri settori.

Ai fondi record sono corrisposti

gare e aggiudicazioni di appalti record. 148 miliardi di aggiudicazioni di contratti di appalto del 2021 (in tutti i settori ma due terzi fanno capo al Mims) sono un numero enorme se si pensa che il secondo risultato di tutti i tempi, nel 2006, si era fermato sotto i 33 miliardi. E il 2022, con una crescita fino a settembre del 27%, si proietterà verso i 60 miliardi.

Anche in questo caso il merito principale è del Pnrr che ha costretto tutta la macchina a viaggiare a una velocità insolita e si è portato dietro tante cose. Il Mims ha sostanzialmente rispettato tutta la timeline in questo anno e mezzo sul Pnrr: è stato il primo ministero a completare l'assegnazione delle risorse sul territorio e ha centrato tutti i target, compresi i cinque per la fine del 2022 (manca soltanto un parere del Consiglio di Stato al regolamento sui criteri di aggiudicazione delle concessioni portuali).

Nel 2023 l'unico target Pnrr relativo a riforme è quello sul codice degli appalti, mentre ci sono ben undici obiettivi legati agli investimenti: appalti da assegnare, cantieri da aprire. Il gioco si fa duro, le carte dovranno tradursi in lavori e posti di lavoro. Sarà Matteo Salvini a gestire questa fase. Non si accontenterà del racconto di Giovannini ma andrà a vedere se ci sono ritardi nelle progettazioni e sulla strada verso i cantieri. Molto dipenderà da questo fine di anno, con un centinaio di gare recuperate per i capelli dopo il rallentamento dovuto agli extracosti e ancora in ballo.

Proprio sugli extracosti il governo uscente ha fatto molto nel 2022, stanziando 10,5 miliardi ed evitando che il Pnrr deragliasse. Per il 2023, però, non c'è neanche un euro e tutto dovrà essere finanziato. Sarà una delle partite che giocherà subito il nuovo ministro nella legge di bilancio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Uno dei primi impegni per il nuovo ministro sarà il rifinanziamento delle misure per fronteggiare gli extracosti**

**Le partite aperte**

**1**

**RECOVERY E PNC**

**Bene l'avvio del Pnrr, nel 2023 i cantieri**

Il Pnrr è stato finora un successo per il Mims: Enrico Giovannini ha incassato 61 miliardi di investimenti finanziati fra Recovery Plan europeo e Piano nazionale complementare, più del 35% dei 220 complessivi. Anche la tempistica è stata rispettata: primo ministero a completare la distribuzione delle ingenti risorse sul territorio, ha rispettato tutti i target imposti da Bruxelles e ha praticamente raggiunto anche i cinque di fine 2022 (manca solo un parere del Consiglio di Stato sul regolamento per le concessioni portuali). Ma il 2023 segnerà un cambio di passo: gli undici target riguardano tutti investimenti, quindi l'assegnazione di appalti e l'avvio di cantieri. Trasformare i piani di carta in opere e posti di lavoro sarà il compito di Matteo Salvini.

**3**

**LA NUOVA LINEA**

**Av Adriatica, intesa fragile con le Regioni**

Uno dei fiori all'occhiello di Giovannini è essere riuscito a inserire la linea ferroviaria Adriatica ad Alta velocità fra le priorità europee (Ten-T) e di averla finanziata con 5 miliardi nella legge di bilancio 2022. Nelle ultime settimane del suo mandato il ministro uscente ha

anche siglato un patto con i governatori delle regioni adriatiche per accelerare la realizzazione delle opere e per un primo accordo sul tracciato. Sotto questo accordo covano però molti malumori, legati al fatto che le comunità locali non vedono di buon occhio il potenziamento del trasporto ferroviario merci, che è la vera ragione per cui l'opera si realizza. Il tracciato proposto da Rfi e Mims, con la nuova linea interna, in parte risolve il problema, sulla carta, ma certamente fare quell'opera sarà una via crucis.

**5**

**STRETTO DI MESSINA**

**Sul Ponte ancora nessuna decisione**

Un'opera su cui ci si aspetta il massimo livello di discontinuità fra vecchio e nuovo governo è il Ponte sullo Stretto di Messina. Giovannini non lo ha mai considerato una priorità e ha detto che doveva essere inserito nella programmazione della rete ferroviaria del Sud dopo che si fosse avviata la Salerno-Reggio Calabria. Ha costituito una commissione per valutare quali fossero le opzioni tecniche da approfondire e poi ha affidato l'incarico a Rfi per uno studio di fattibilità, mettendo a confronto tre opzioni: una campata (il progetto sospeso), tre campate e opzione zero. Il centrodestra ha invece scritto chiaramente nel programma che il Ponte va fatto. Si punta a realizzare il progetto attuale a una campata. Salvini ieri non è entrato sulla scelta tecnica ma ha già detto chiaramente che il Ponte è una priorità politica.

**2**

**IN LEGGE DI BILANCIO**

**Extracosti, le misure**

**vanno rifinanziate**

Il governo Draghi ha tamponato bene la drammatica emergenza degli extracosti nel corso del 2022. Dopo un avvio molto timido sul 2021, quest'anno i 10,5 miliardi stanziati hanno evitato il deragliamento del Pnrr e hanno consentito di ripartire dopo quattro mesi di rallentamento nel primo semestre. Nei mesi finali di quest'anno si deve concretizzare il recupero del tempo perduto con l'aggiudicazione di un centinaio di gare per «opere indifferibili». Se andranno effettivamente in porto si potrà dire che i ritardi sono stati recuperati. Il problema resta però per il 2023 perché le norme del decreto legge 50/2022 sono del tutto straordinarie e cessano al 31 dicembre. Per l'anno prossimo andrà tutto rifinanziato da zero.

**4**

**PIANI E LINEE GUIDA**

**Il nodo sostenibilità in chiave Salvini**

Enrico Giovannini ha battuto in modo sistematico su due aspetti: la necessità di una pianificazione per ricomporre un quadro complessivo e coerente di finanziamenti alle infrastrutture; l'obiettivo prioritario della sostenibilità non soltanto per la mobilità e i trasporti, ma anche per il modo di realizzare le opere grandi e piccole. Le numerose linee guida emanate hanno sempre battuto su questo punto, a volte anche imponendo relazioni e documenti aggiuntivi per misurare o ridurre l'impatto delle opere sull'ambiente (per esempio le linee guida sulla progettazione di fattibilità tecnico economica). Sarà interessante vedere come il nuovo ministro Salvini si porrà rispetto a questi

159329

temi. Sono in molti a credere che il passo e i toni cambieranno drasticamente.



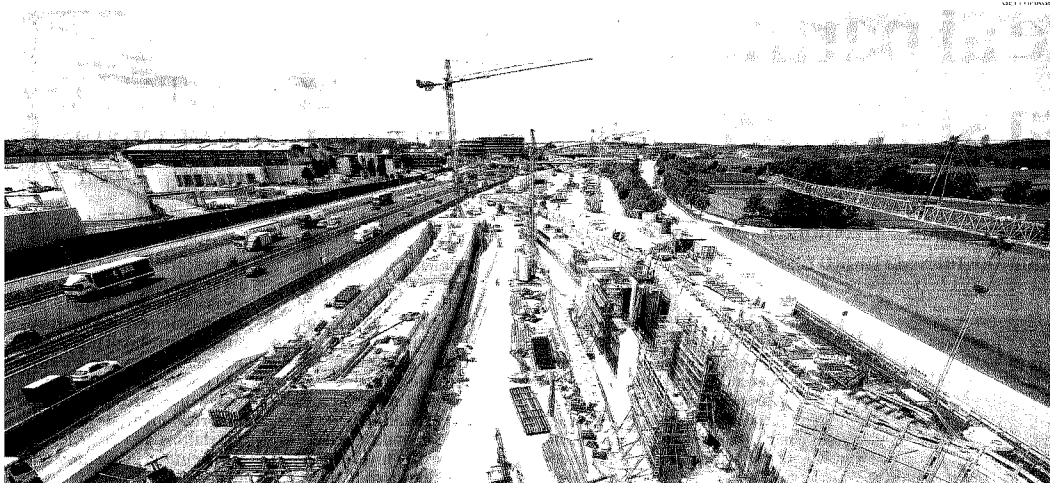
**Uno dei primi impegni per il nuovo ministro sarà il rifinanziamento delle misure per fronteggiare gli extracosti**

6

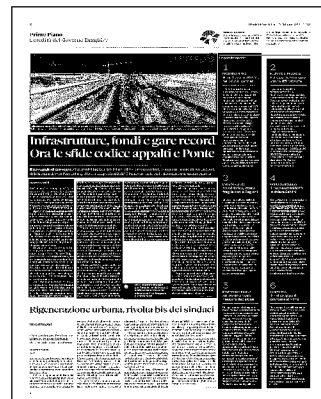
LA RIFORMA

## Il codice appalti ora torna al Mims

Un'altra partita politicamente relevantissima sarà quella del codice appalti che deve entrare in vigore entro il 31 marzo 2023. Sul tema in passato Matteo Salvini è sempre intervenuto con l'accetta parlando di «azzerramento del codice appalti». Il testo del Codice mandato dal Consiglio di Stato a Palazzo Chigi non azzerra, ma poco ci manca. Innova profondamente. Potrebbe piacere al nuovo ministro. Giovannini aveva molto lavorato alla legge delega e aveva messo d'accordo una maggioranza rissosa. Ma poi la partita era stata presa in mano da Palazzo Chigi e il suo ruolo si era ridimensionato. Non sarà così con Salvini. E sarà interessante la partita nella partita fra il ministro e la premier cui spetta il potere di concordare il testo da portare in Cdm.



**Dalla carta ai cantieri.** Al Mims fa capo la fetta più consistente delle risorse Pnrr e finora i tempi del Piano sono stati rispettati, con un forte beneficio su gare e aggiudicazioni di contratti: nel 2021 sono stati aggiudicati contratti per 48 miliardi, quest'anno si chiuderà a 60 miliardi. Ma nel 2023 i target Pnrr impongono che si aprano i cantieri



Il decreto

# Aiuti-ter, stretta sulle grandi imprese l'obiettivo è difendere l'occupazione

MARCO FROJO

Per le industrie con più di 250 addetti, dopo aver imposto un piano concordato in caso di ripercussioni sul lavoro, ora c'è anche la minaccia di dover rendere i sostegni statali ricevuti

**A**nche nei suoi ultimi atti il governo uscente ha dedicato la massima attenzione alla regolamentazione del mercato del lavoro. Una scelta resa necessaria anche dall'incombente crisi economica. L'esecutivo è così intervenuto sulla materia prima con il decreto Aiuti (D.L. 50/2022) e successivamente con il decreto Aiuti-ter (D.L. 144/2022), che è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale lo scorso 23 settembre.

Nel dettaglio il decreto Aiuti-ter introduce significative novità a beneficio dei lavoratori, da un lato stabilendo nuove e diverse indennità per i dipendenti, lavoratori autonomi e altre categorie di soggetti, in aggiunta a quanto previsto dal decreto Aiuti, dall'altro apportando alcuni correttivi alle norme introdotte dalla legge di Bilancio 2022 in materia di cessazione delle attività produttive di grandi aziende. «Con la legge di Bilancio è stata introdotta una nuova quanto articolata procedura, destinata alle imprese con almeno 250 lavoratori, avente lo scopo dichiarato di garantire la salvaguardia del tessuto occupazionale e produttivo, in forza della quale i datori di lavoro interessati hanno l'obbligo di avviare una procedura di consultazione e di presentare e discutere con le rappresentanze sindacali, le regioni interessate, il ministero del Lavoro, il ministero dello Svi-

luppo economico e l'Anpal un piano finalizzato a limitare le ricadute occupazionali ed economiche derivanti dalla chiusura o riduzione di attività - spiega Vittorio De Luca, managing partner dello studio De Luca & Partners - La disposizione normativa stabilisce che il piano debba prevedere azioni programmate per la salvaguardia dell'occupazione, interventi per la gestione non traumatica degli esuberanti (come per esempio gli ammortizzatori sociali), azioni finalizzate alla rioccupazione o all'autoimpiego ed eventuali progetti di riconversione del sito produttivo con i relativi tempi di attuazione».

Questa procedura ha provocato non pochi problemi applicativi sia per le imprese che hanno dovuto adeguarsi alla nuova normativa, sia per le istituzioni che dovrebbero avere, nelle intenzioni del legislatore, un ruolo di primo piano nella gestione delle crisi aziendali conseguenti alla decisione di chiudere uno stabilimento, una sede o addirittura un ufficio o un reparto autonomo. «Adesso, con l'entrata in vigore del decreto Aiuti-ter, il governo ha apportato alcuni correttivi, tutti di natura evidentemente restrittiva, ed ha introdotto una disposizione specifica che prevede la restituzione di sovvenzioni, contributi, sussidi ed ausili finanziari o vantaggi economici a carico della finanza pubblica di cui hanno beneficiato gli stabilimenti produttivi oggetto delle cessazioni o ridimensionamenti di attività», prosegue De Luca.

Fra le novità più importanti c'è l'estensione dei tempi dettati dalla procedura, che adesso è esplicitamente dichiarata in materia di delocalizzazione. «Viene raddoppiato, portandolo da 90 a 180 giorni, il periodo successivo all'avvio della comunicazione di apertura della procedura consultiva, durante il quale sono da considerarsi nulli eventuali licenziamenti che dovessero essere intimati dal dato-

re di lavoro - afferma l'esperto - Viene inoltre quadruplicato, passando da 30 a 120 giorni, il periodo nel quale il datore di lavoro e le organizzazioni sindacali, con le regioni, i ministeri del Lavoro e dello Sviluppo economico, nonché l'Anpal devono discutere il piano». Secondo De Luca, queste modifiche hanno chiaramente l'obiettivo di persuadere il datore di lavoro a raggiungere un accordo con i sindacati: «In mancanza di accordo, la durata delle consultazioni prima che il datore di lavoro possa procedere ai licenziamenti è di oltre otto mesi. Ciò, senza considerare eventuali previsioni di maggior favore previste dai contratti collettivi applicati che ora, per espressa previsione del decreto in commento, "sono in ogni caso fatte salve"», precisa l'avvocato.

A rendere il quadro ancora più sfavorevole per le aziende c'è la sanzione per la maggiorazione del "ticket" di licenziamento che, in caso di mancata sottoscrizione del piano da parte delle organizzazioni sindacali, viene elevata del 500%. Così facendo, il solo contributo obbligatorio da versare per il caso di mancato accordo sul piano può arrivare a 60 mila euro per ciascun lavoratore licenziato. «L'entità di tale sanzione, sebbene abbia la condivisibile finalità di favorire la sottoscrizione di un accordo sindacale anche sul piano, interferisce profondamente sull'equilibrio delle forze negoziali in gioco», conclude De Luca.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**La disposizione**



Una norma prevede la restituzione di ausili pubblici di cui hanno beneficiato gli stabilimenti produttivi oggetto delle cessazioni o ridimensionamenti di attività

**L'opinione**



Aumenta il ticket di licenziamento. L'entità di tale sanzione interferisce profondamente sull'equilibrio delle forze negoziali in gioco

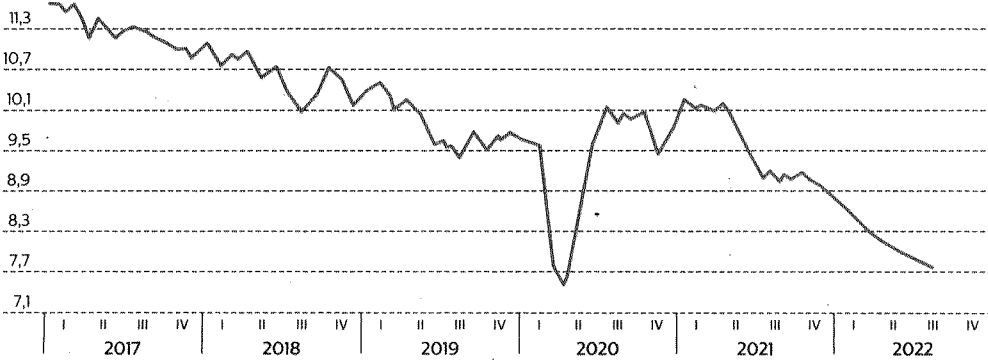
**VITTORIO DE LUCA**  
DE LUCA & PARTNERS

**I numeri**

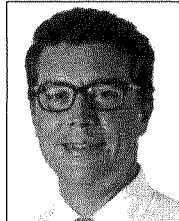


**TASSO DI DISOCCUPAZIONE**  
L'ANDAMENTO GENNAIO 2017-AGOSTO 2022

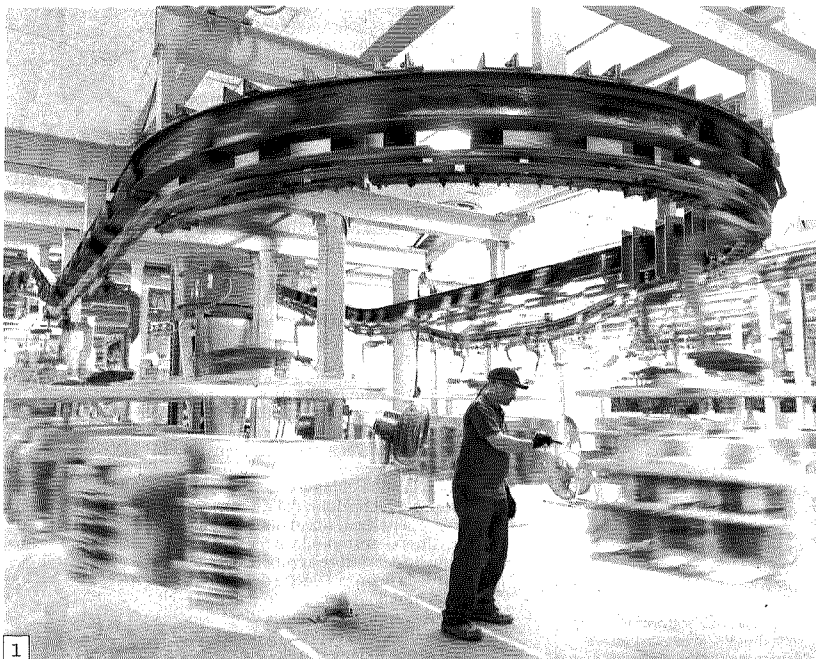
11,9 VALORI %, DATI DESTAGIONALIZZATI



Fonte: ISTAT



**Vittorio De Luca**  
Studio De Luca & Partners



1

Il decreto Aiuti-ter è stato uno degli ultimi atti del governo Draghi. Riduce i margini di manovra delle aziende nelle situazioni di crisi



159329



























