Rassegna Stampa

di Venerdì 10 gennaio 2020

Centro Studi C.N.I.

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica	**Infrastrutture e costruzioni**			
3	La Repubblica	10/01/2020	*DOSSIER DEL MINISTERO SULLE GALLERIE ITALIANE "DUECENTO A RISCHIO"*	3
Rubrica	**Edilizia e Appalti Pubblici**			
34	Italia Oggi	10/01/2020	*APPALTO, SUDDIVISIONE IN LOTTI SOLO SE FUNZIONALE*	5
Rubrica	**Rischio sismico e idrogeologico**			
35	Italia Oggi	10/01/2020	*VENETO, 12,5 MILIONI PER RISPONDERE AL RISCHIO SISMICO*	6
Rubrica	**Imprese**			
1	Il Sole 24 Ore	10/01/2020	*AUTOSTRADE DECLASSATA DA FITCH ORA BEI E CDP POSSONO CHIUDERE I FIDI (L.Galvagni)*	7
1	Il Sole 24 Ore	10/01/2020	*REVOCA O REVISIONE: I SETTE NODI DELLA TRATTATIVA (G.Santilli)*	9
9	Il Sole 24 Ore	10/01/2020	*EX ILVA, ACCELERATA PER GLI ACCIAIERI NELLA NEWCO CAPOFILA (C.Fotina)*	11
21	Il Sole 24 Ore	10/01/2020	*AGEVOLAZIONI START UP INNOVATIVE, DOMANDE DAL 20 GENNAIO (G.Latour)*	12
Rubrica	**Lavoro**			
18	Il Sole 24 Ore	10/01/2020	*IL VERO PROBLEMA E' CHI PARTE, NON CHI ARRIVA (C.Carboni)*	13
31	Corriere della Sera	10/01/2020	*GIOVANI E DONNE, LA SPINTA PER LA NUOVA OCCUPAZIONE (L.Salvia)*	14
Rubrica	**Mobilità e Trasporti**			
8	Il Sole 24 Ore	10/01/2020	*AUTOSTRADE VIADOTTI, ABRUZZO PRONTO A BLOCCARE I TIR (M.Caprino)*	15
Rubrica	**Altre professioni**			
31	Italia Oggi	10/01/2020	*ESAMI A MAGGIO E NOVEMBRE (M.Damiani)*	17
Rubrica	**Università e formazione**			
1	Italia Oggi	10/01/2020	*ISTRUZIONE E UNIVERSITA' SEPARATI, RICERCA ALL'AGENZIA (A.Ricciardi)*	18
31	Italia Oggi	10/01/2020	*FORMAZIONE NEGLI STUDI FINANZIATA*	19
Rubrica	**Fondi pubblici**			
1	Italia Oggi	10/01/2020	*ROMA VERSA ALLA UE 7 MLD IN PIU'*	20

la Repubblica

Quotidiano Data 10-01-2020
Pagina 3
Foglio 1 / 2

ANSA

L'INCHIESTA

Dossier del ministero sulle gallerie italiane "Duecento a rischio"

di **Giuseppe Filetto** *e* **Marco Lignana**

GENOVA – Due mesi prima del crollo nella galleria Bertè sulla A-26, in tempi non sospetti, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (organo tecnico del Ministero delle Infrastrutture) scriveva alla stessa direzione generale del Mit, ad Autostrade, al Dipartimento dei Vigili del Fuoco ed a tutti i Provveditorati alle Opere Pubbliche d'Italia. In quel documento segnalava 105 gallerie a rischio, sparse su tutta la rete autostradale gestita da Aspi. Ma ce ne sono un'altra novantina, in carico ad altre concessionarie e probabilmente segnalate in altre lettere spedite ai gestori.

Tutti i tunnel, lunghi oltre 500 metri, presentano pericoli di incidenti e crolli. Sono privi di impermeabilizzazione (quindi soggetti a infiltrazioni d'acqua), di sistemi di sicurezza, di corsie di emergenza e vie di fuga, di videosorveglianza, di sensori di rilevamento dei fumi e sistemi di allarme antincendio, luci di guida in caso di evacuazione, stanze a tenuta stagna; senza un responsabile di riferimento in grado di monitorarle. Tutte gallerie non a norma rispetto alla direttiva europea 54 del 2004.

In questo elenco figura anche il tunnel Bertè della Genova-Gravellona Toce, dove la mattina del 30 dicembre scorso è crollato un pezzo di volta: «Due tonnellate e mezza di cemento che avrebbero potuto fare un'altra strage, come quella del Morandi», ripete il procuratore capo di Genova Francesco Cozzi che subito dopo il cedimento ha mandato la polizia stradale a pesare gli spezzoni caduti. Autostrade quel giorno aveva diramato un comunicato con il quale diceva che si era verificato "il distacco di una ondulina e di parti dell'intonaco a cui era collegata", proprio mentre l'ad Tomasi era a colloquio con il governatore Toti per risolvere il nodo cantieri in Liguria.

Adesso, la lettera del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici datata 7 novembre 2019 (che *Repubblica* ha potuto leggere), acquisita nelle diverse indagini e perquisizioni compiute dalla Guardia di Finanza di Genova (Primo Gruppo e Nucleo Operativo Metropolitano) sui 43 morti del 14 agosto 2018, sui falsi report dei viadotti "malati", sulle barriere antirumore a rischio crollo, è finita agli atti dell'inchiesta sul cedimento in galleria. Fascicolo aperto dalla Procura, al momento affidato al pm Marcello Maresca, contro ignoti, ma con l'ipotesi di reato ben definita: crollo colposo. La magistratura in questi giorni sta cercando di capire se le preoccupazioni espresse dalla commissione permanente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici siano state ascoltate. O meglio, se abbiano sortito effetti. Soprattutto perché le concessionarie – in primis Autostrade – avrebbero dovuto mettersi in regola entro aprile scorso.

Delle 105 gallerie in carico ad Aspi una decina si trova lungo le dorsali appenniniche tra Liguria, Piemonte ed Emilia Romagna. Oltre la Bertè, sulla A-26, ci sono la Turchino vicino a Genova, mentre più a Nord la Mottarone, a Verbania; la Coronata sulla A-10, Genova-Savona, limitrofa al viadotto Morandi; sulla A-12 Genova-Rosignano ci sono la Monte Quezzi, la Veilino, la Monte Sperone e la Maddalena tra Rapallo e Sestri Levante; sulla A-7, la Genova-Milano Serravalle, ecco la Bolzaneto-Uno, la Monte Galletto e la Monreale. Nel Nord-Est, la Tarvisio sulla A-23, appunto l'autostrada Udine-Tarvisio. Sulla A-14 Adriatica la Pedaso e la Castello Grottamare, chiusa il 23 agosto del 2018 per un grave incidente provocato dall'incendio di un camion, riaperta dopo 6 mesi.

Aspi, rispetto alla "Direttiva europea sui requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea", ha assicurato al Consiglio Superiore di aver avviato già la scorsa primavera gli interventi di adeguamento, prima di altri concessionari. E ha assicurato di completare l'adeguamento entro aprile 2022. E però gli ingegneri del Mit, per mi-

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la Repubblica

Quotidiano Data 10-01-2020
Pagina 3
Foglio 2 / 2

tigare il rischio all'interno dei tunnel, nell'immediato hanno dettato una serie di prescrizioni: limitare la velocità, aumentare la distanza minima tra i veicoli, vietare il sorpasso, il transito per i mezzi che trasportano merci pericolose, infiammabili e tossici; e ancora, connetterle con un centro di controllo e dotarle di approvvigionamento idrico a sufficienza per far fronte ad eventuali incendi.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Il precedente

Il crollo nel tunnel a fine anno

Lo scorso 30 dicembre nella galleria Bertè, sulla A26 che collega Genova Voltri con Gravellona Toce, in Piemonte, dal soffitto si sono staccati alcuni calcinacci, finiti sulla corsia centrale. Le foto e i filmati fatti dalle auto, mostrano camion e macchine che fanno lo slalom tra i detriti. L'autostrada è rimasta chiusa per una notte, poi il traffico è stato ripristinato su una sola corsia. Il crollo sulla A26 aveva portato il ministero delle Infrastrutture a convocare con urgenza Autostrade per l'Italia

L'allarme del Consiglio superiore dei lavori pubblici lanciato due mesi prima del crollo in Liguria

Le richieste ai gestori: "Mettetele a norma e nel frattempo limitate traffico e velocità"

Dossier del ministero sulle gallerie italiane "Duecento a rischio"

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ItaliaOggi

Quotidiano Data 10-01-2020
Pagina 34
Foglio 1

COERENZA CON INTERESSI PUBBLICI-PRIVATI

Appalto, suddivisione in lotti solo se funzionale

La scelta di suddividere in lotti un appalto costituisce una decisione ancorata a valutazioni di carattere tecnico-economico, nel rispetto dei principi di proporzionalità e di ragionevolezza. Lo ha stabilito il Consiglio di stato, sezione sesta, con la sentenza del 2 gennaio 2020 n. 25. I giudici, in primo luogo, hanno precisato che la discrezionalità amministrativa che sovrintende alla scelta della stazione appaltante circa la suddivisione in lotti di un appalto pubblico deve essere funzionalmente coerente con il bilanciato complesso degli interessi pubblici e privati coinvolti dal procedimento di appalto. In ogni caso, si tratta di scelta di carattere tecnico-economico, che resta sempre delimitata, oltre che dalle specifiche norme del codice dei contratti, anche dai principi di proporzionalità e di ragionevolezza, oltre che dall'obbligo di motivazione «perché il precetto della ripartizione in lotti è funzionale alla tutela della concorrenza».

I giudici hanno ricordato anche come in precedenza fosse già stato affermato il principio per cui la suddivisione in lotti, ancorché finalizzata a favorire l'accesso alle gare da parte delle microimprese, piccole e medie imprese alle gare pubbliche, «non è posto in termini assoluti e inderogabili, giacché il medesimo art. 51, comma 1, secondo periodo afferma che le stazioni appaltanti motivano la mancata suddivisione dell'appalto in lotti nel bando di gara o nella lettera di invito o nella relazione unica di cui agli articoli 99 e 139».

Il principio della suddivisione in lotti può dunque essere derogato, motivando. Dal punto di vista della sua sindacabilità, il Consiglio di stato ha ribadito che può esserlo soltanto nei limiti della ragionevolezza e proporzionalità, oltre che dell'adeguatezza dell'istruttoria, in ordine alla decisione di frazionare o meno un appalto «di grosse dimensioni». Infatti, nonostante l'ampiezza del margine di valutazione attribuito all'amministrazione, la scelta della stazione appaltante circa la suddivisione in lotti di un appalto pubblico, deve comunque costituire una decisione funzionalmente coerente con il complesso degli interessi pubblici e privati coinvolti dal procedimento di appalto, da valutarsi nel quadro complessivo dei principi di proporzionalità e di ragionevolezza.

© Riproduzione riservata

34 APPALTI PUBBLICI ItaliaOggi

Servizi pubblici, in house il 93%

Affidamenti diretti predominanti, ma pochi controlli

Speciale appalti

Tutti i venerdì una pagina nell'inserto Enti Locali e una sezione dedicata su www.italiaoggi.it/specialeappalti

Concessioni servizi sociali, la disciplina è da rivedere

Appalto, suddivisione in lotti solo se funzionale

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ItaliaOggi

Quotidiano Data 10-01-2020
Pagina 35
Foglio 1

ENTRO IL 13 MARZO

Veneto, 12,5 milioni per rispondere al rischio sismico

La regione Veneto ha approvato il secondo bando di contributi destinati alla sicurezza sismica degli edifici strategici e rilevanti pubblici ubicati nelle aree maggiormente a rischio, definendo le modalità di ammissione ai finanziamenti. Il bando attua l'azione 5.3.2 «interventi di messa in sicurezza sismica degli edifici strategici e rilevanti pubblici ubicati nelle aree maggiormente a rischio» del por fesr 2014-2020, stanziando allo scopo oltre 12,5 mln di euro. Gli enti pubblici possono finanziare interventi di adeguamento o di miglioramento che riguardino edifici, di proprietà del soggetto proponente, definiti strategici e situati su territorio comunale caratterizzato da un'accelerazione massima al suolo almeno pari a 0,125g. Per «edificio» si intende una unità strutturale indipendente o un aggregato indipendente di unità strutturali. Gli interventi devono consistere in opere di natura strutturale ed eventuali opere ad esse strettamente connesse, tali che il valore dell'indice di rischio dell'edificio post-intervento risulti almeno pari a 0,6 e che sia conseguita l'agibilità, la funzionalità e la piena fruibilità dell'edificio. Possono essere ammessi interventi già iniziati, purché non ancora conclusi alla data di presentazione della domanda. Può essere presentata domanda di contributo per interventi il cui costo ammissibile sia almeno pari a 200 mila euro. Alle domande ritenute ammissibili è riconosciuto un sostegno pari al 90%, della spesa ammessa, fino ad un massimo di 800 mila euro. Il termine per la presentazione della domanda di sostegno è fissato al 13 marzo 2020.

© Riproduzione riservata

ITALIAOGGI | AGEVOLAZIONI

Gemellaggi, bando da 18 mln

Per realizzare reti tra comuni e conservare la memoria Ue

Veneto, 12,5 milioni per rispondere al rischio sismico

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

Quotidiano Data 10-01-2020
Pagina 1
Foglio 1 / 2

Autostrade declassata da Fitch Ora Bei e Cdp possono chiudere i fidi

CONCESSIONI E RATING

Il rimborso anticipato riguarda potenzialmente prestiti per 2,1 miliardi

Il taglio del rating di Autostrade e della controllante Atlantia da parte dell'agenzia Fitch apre uno scenario di ulteriore incertezza per il principale gruppo concessionario autostradale italiano. Il declassamento, che si aggiunge a quello annunciato da Moody's qualche giorno fa, mette la Bei e la Cassa depositi e prestiti nella condizione di chiedere il rimborso anticipato di prestiti ad Autostrade per 2,1 miliardi di euro, di cui 1,8 garantiti da Atlantia. Tutto resta legato alle decisioni del governo che ieri ha smentito l'ipotesi di chiudere la partita con una maxi-multa.

Laura Galvagni — *a pag. 2*

Autostrade declassata da Fitch: Bei e Cdp possono chiudere i fidi

La partita delle concessioni. Il taglio del rating a «BB+» consente alle due istituzioni di chiedere il rimborso anticipato di 2,1 miliardi. Il ministro De Micheli: «No a maxi multa». Aspi chiude con Spea

Laura Galvagni

Alla fine su Atlantia è arrivata anche la scure di Fitch, con quali ripercussioni, al momento, è tutto da stabilire. Ma per ora il taglio del rating su Autostrade per l'Italia da "BBB+" a "BB+" e quello sulla controllante da "BBB" a "BB" ha un effetto immediato: consentire a Cdp e alla Bei di chiedere il ripagamento anticipato dei finanziamenti concessi.

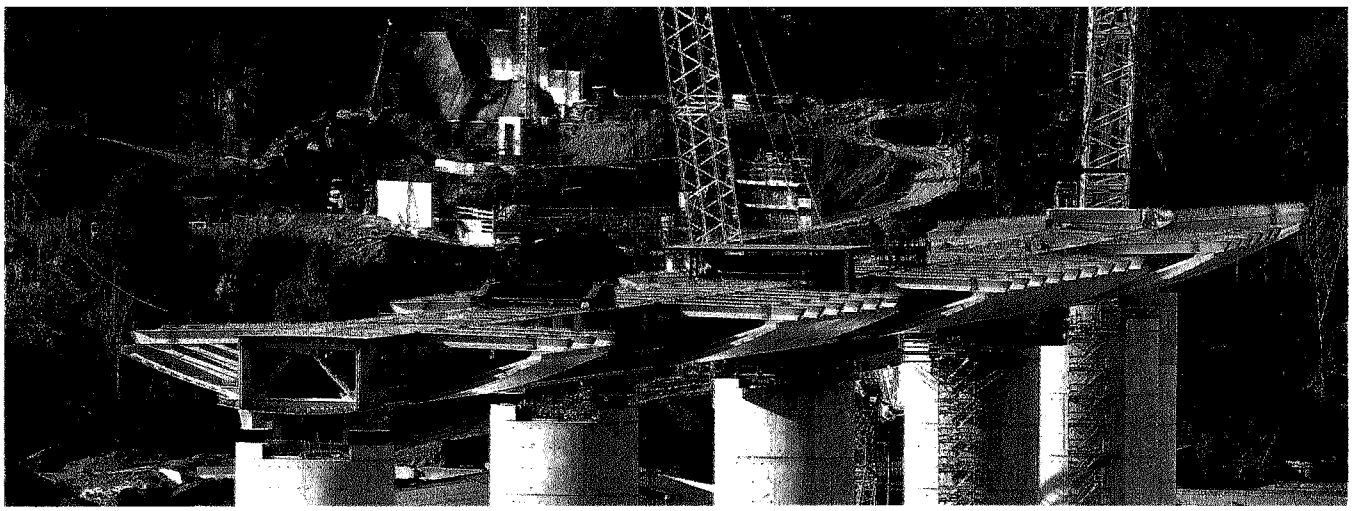
Come comunicato da Atlantia, infatti, la decisione di Fitch, «unitamente ad analoga azione recentemente presa da un'altra agenzia di rating, potrebbe determinare, come potenziale effetto, la richiesta da parte della Banca Europea per gli Investimenti e della Cassa Depositi e Prestiti del ripagamento anticipato – sulla base dei contratti di finanziamento in essere - di prestiti erogati ad Autostrade per l'Italia per un importo di circa euro 2,1 miliardi di cui circa 1,8 miliardi garantiti da Atlantia, con conseguente assorbimento di linee di credito di Atlantia e di Autostrade per l'Italia». Possibile immaginare che le due istituzioni decidano di muoversi sulla scorta di questo ulteriore segnale negativo sul gruppo autostradale? Difficile da dire, al momento non risulta sia stata aperta alcuna procedura in tal senso. Anche perchè appare plausibile immaginare che prima di mettere in difficoltà la compagnia tutti gli stakeholders puntino ad avere un quadro più chiaro del potenziale futuro dell'azienda. E in proposito tutto è legato alle future mosse del Governo. Ieri il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, ha smentito l'ipotesi circolata alla vigilia, sottoforma di fonti governative, di una maxi multa (impossibile peraltro da perseguire stante quanto contenuto nella convenzione unica): «Non abbiamo mai valutato né privatamente né pubblicamente l'ipotesi di una maxi multa. Nei prossimi giorni il governo assumerà i provvedimenti conseguenti nella sua piena collegialità».

E questo, forse, è l'unico segnale positivo per Atlantia, ossia che una decisione da parte dell'esecutivo possa essere presa a stretto giro. Quale è ancora da capire. Resta sullo sfondo perché fortemente caldeggiata dal M5s l'ipotesi revoca secondo quanto stabilito dal decreto Milleproroghe, ipotesi che metterebbe in ginocchio Aspi poiché riconoscerebbe alla società un'indennizzo inferiore ai debiti (10,8 miliardi l'esposizione complessiva) generando il default dell'azienda e altrettante difficoltà alla holding. Allo stesso modo, sebbene non sia stato formalmente aperto alcun tavolo di trattativa, come dichiarato anche dallo stesso sottosegretario alle Infrastrutture Salvatore Margiotta, si starebbe valutando anche un'ipotesi B che prevede una sorta di accordo che ruoterebbe attorno a tre pilastri: una compensazione economica in contanti, un maxi piano di investimenti e una revisione delle tariffe. La stessa De Micheli, d'altra parte, in un'intervista a La Repubblica, ha dichiarato di puntare a un taglio importante dei pedaggi che non vada a incidere però in alcun modo sugli impegni in termini di investimenti sulla rete. A riguardo potrebbe essere cruciale il piano operativo che Aspi sta preparando. In questi giorni si sta cercando di capire fino a che punto può essere sostenibile un taglio delle tariffe, mantenendo alti livelli di investimenti e una redditività adeguata. Nel frattempo, comunque, Aspi ha tagliato tutti i legami con Spea, la società che curava le verifiche strutturali sulla rete.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Tutto è iniziato con il crollo del Ponte Morandi. Procedono i lavori di ricostruzione del ponte autostradale di Genova, raccordo A7-A12

2,1

MILIARDI DI EURO

A tanto ammontano i finanziamenti su cui Bei e Cdp possono chiedere il rimborso anticipato: di questi 1,8 sono garantiti da Atlantia

Il Sole 24 ORE

Progetto Quota 102, pensione a 64 anni con 38 di contributi

Autostrade declassata da Fitch: Bei e Cdp possono chiudere i fidi

Aereo ucraino, Usa e Canada: «Colpito da missile iraniano»

Autostrade declassata da Fitch: Bei e Cdp possono chiudere i fidi

Revoca o revisione, no una tantum

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

Quotidiano Data 10-01-2020
Pagina 1
Foglio 1 / 2

LE IPOTESI IN CAMPO

Revoca o revisione: i sette nodi della trattativa

Giorgio Santilli —a pag. 2

Il governo considera insufficiente l'indennizzo proposto da Aspi: vuola una revisione della concessione

È la proposta tariffaria dell'Autorità dei trasporti il terreno su cui può maturare un'intesa nel governo e con Aspi

LE IPOTESI IN CAMPO

Revoca o revisione, no una tantum

Giorgio Santilli

La partita fra Autostrade e governo entra nella fase decisiva. Numerosi gli aspetti nella trattativa. Questi i principali.

1.
La linea dura del governo

Cosa può decidere il governo a breve? Questa è la prima complessa domanda in una vicenda intricata come poche. In teoria, sul tavolo politico, la domanda è: revocare o non revocare la concessione dopo Ponte Morandi? Le cose, però, non sono bianche o nere, almeno in questa fase. Non solo perché gli effetti della revoca sarebbero comunque pesantissimi in termini di gestione delle tratte e di contenzioso amministrativo (si veda il punto successivo) ma anche perché la revoca è un procedimento amministrativo previsto - con regole e tempi - dalla stessa convenzione di Aspi e quel procedimento amministrativo, nonostante se ne parli da 18 mesi, non è mai stato avviato. Tuttavia, l'avvio del procedimento di revoca va messa al primo posto fra le possibili decisioni del governo.

La seconda possibilità tecnica che pure è stata evocata nelle scorse settimane (ma oggi è meno probabile) è quella di una caducazione della convenzione, decisa dal governo fuori della procedura fissata dalla convenzione. Il decreto milleproroghe parla anche di «estinzione» della concessione. Inutile dire che anche questa strada aprirebbe le porte a un contenzioso con Aspi e non sarebbero - in un caso e nell'altro - le norme del decreto approvato a fine anno, che azzerano l'indennizzo in caso di responsabilità della concessionaria, a evitarlo perché i concessionari hanno già detto che quelle norme per loro sono incostituzionali. A sostegno di questa posizione un parere del costituzionalista Massimo Luciani.

2.
La via della trattativa

La terza strada per il governo è quella della trattativa con Aspi per arrivare a una revisione pesante della convenzione in corso con una riduzione delle tariffe, un incremento delle manutenzioni e degli investimenti e un risarcimento maggiorato per i fatti di Genova. Trattativa è il termine giusto perché dovrebbe essere sancita da un accordo che scongiurerebbe contenziosi, anche se almeno nella prima fase apparirebbe come una sorta di ultimatum del governo ad Aspi se vuole evitare la revoca. Possibile allora che il Consiglio dei ministri definisca - anche in termini ultimativi - condizioni, tempi e percorso di una proposta di Aspi per evitare il procedimento di revoca.

Nelle condizioni del governo ci sarebbe il rifiuto di risarcimenti o tagli tariffari una tantum, mentre si punterebbe semmai sul procedimento di revisione delle convenzioni innescato dall'Autorità di regolazione dei trasporti con il nuovo "metodo tariffario" e sostenuto dall'articolo 13 del decreto legge milleproroghe. Questo potrebbe essere il canale per avere ampie concessioni da Aspi, agitando intanto sempre la spada di Damocle della revoca. Ovviamente un ostacolo a questa terza ipotesi, oltre a posizioni che al momento appaiono lontanissime, anche la granitica posizione di una componente della maggioranza, M5S, su qualunque ipotesi diversa dalla revoca.

3.
Gli effetti della revoca

La revoca, anche se fosse supportata da pesante documentazione sulle responsabilità di Aspi nel crollo di Ponte Morandi e nei successivi episodi di malamanutenzione, sarebbe comunque pesantissima quanto a effetti concreti. In termini di contenzioso, anzitutto: sicuro, con cifre elevate, destinato a durare anni. E, nel frattempo, la gestione delle tratte autostradali? Subentrebbe Anas? La società ha più volte detto di essere pronta e il decreto legge milleproroghe conferma questa ipotesi ma la nazionalizzazione, sia pure temporanea, è una soluzione che non rassicura nessuno. Ci sarebbe una gara? In Italia non ci sono gestori di questa dimensione e la gara dovrebbe comunque essere europea, aprendo forse la strada a qualche straniero. Spezzatino? Comunque la si giri, il rischio di pesanti impatti sugli utenti sarebbe comunque elevato.

A tutto questo, fra gli effetti della revoca, bisogna tener conto dei rischi di default di Aspi che comunque impiega settemila lavoratori. E proprio il rischio di default collegato alla difficoltà di ripagare il debito della società (e alla possibilità che le banche creditrici chiedano un rientro immediato o accelerato) impone a tutti grande prudenza anche solo a evocare l'ipotesi di una revoca (si veda il pezzo in pagina).

4.
La proposta di Aspi

In questo difficile contesto normativo, Aspi ha provato ad aprire uno spiraglio all'ipotesi della trattativa e ha avanzato una proposta di indennizzo di 700 milio-

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ni che il governo considera insufficiente. L'offerta per ora ha prodotto l'effetto opposto, ha creato irritazione e la ministra De Micheli l'ha definita «irricevibile». Possibile un rilancio sulla somma che potrebbe essere tradotta anche in riduzione delle tariffe. Aspi prevede di approvare anche un nuovo piano industriale che preveda l'accelerazione degli investimenti, la digitalizzazione dei controlli nelle gallerie, un miglioramento della qualità del servizio. Ma la ministra insiste che serve una revisione della convenzione. No a una tantum, come dimostra anche la smentita secca del ministero a ipotesi di maxi-multe, circolate mercoledì.

5.
Il milleproroghe

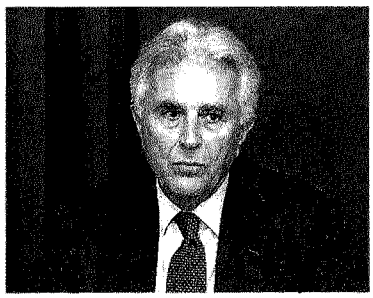
In previsione della partita di questi giorni il governo è entrato a gamba tesa a fine dicembre con l'approvazione del decreto milleproroghe, dove ha inserito varie norme: l'articolo 13 che dà forza al processo di revisione delle convenzioni e delle tariffe sulla base della proposta avanzata dall'Autorità di regolazione dei trasporti (si veda il punto successivo); l'articolo 35 che abbatte gli indennizzi nel caso in cui «l'estinzione della concessione derivi da inadempimento del concessionario». Scenario modificato proprio per avviare la partita della revoca, ma anche per rivedere il sistema complessivo delle concessioni autostradali. Da notare che l'articolo 9-bis, comma 4, della convenzione di Aspi prevede che, in caso di modifica della norma convenzionale, come avvenuto con il milleproroghe, il concessionario ha trenta giorni per decidere se accogliere la modifica normativa o esercitare il diritto di recesso.

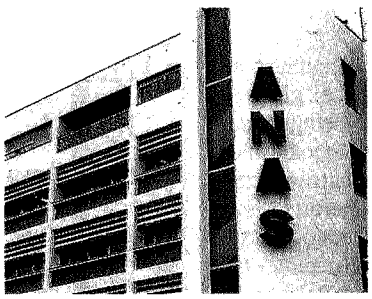
6.
La revisione delle tariffe

Potrebbe diventare proprio la revisione delle tariffe guidata dall'Autorità di regolazione la partita decisiva per comporre il quadro così incerto di oggi. Fin dall'accordo che ha consentito la formazione del governo, d'altra parte, questa revisione radicale della convenzione, «capace di riequilibrare i rapporti fra pubblico e privati», era la leva per sbrogliare anche la matassa della revoca. L'Autorità guidata da Andrea Camanzi (nella foto) ha elaborato un sistema tariffario che per la prima volta premia davvero soltanto i concessionari che completino l'investimento in infrastrutture mettendo l'opera al servizio degli utenti. Inoltre il sistema tariffario unico per tutti i concessionari (oggi sono sei) impone un efficientamento che va a ridurre l'aumento tariffario rispetto al livello dell'inflazione: in sostanza un vero price cap. I concessionari hanno duramente contestato anche questa innovazione (che andrebbe comunque recepita con una modifica alle convenzioni) e hanno fatto ricorso al Tar, in gran parte superato dalla norma del milleproroghe.

7.
La partita politica

Ma alla fine a pesare sarà soprattutto la partita politica con una tensione durissima fra tutti i partner di governo. La partita si giocherà in due round: la decisione sulla revoca di Autostrade e la conversione del decreto milleproroghe. Ai poli estremi M5s che vuole la revoca a tutti i costi e Italia viva che minaccia di uscire dal governo qualora questo accadesse. In mezzo, a cercare una soluzione, il Pd, la ministra De Micheli e il premier Conte. Che pure ieri hanno dato segnali di aver perso la pazienza e di essere pronti a revocare, Difficile dire se si a una risposta definitiva alle meline di Aspi o solo il primo tempo di una partita a scacchi ancora lunga.





Il Sole 24 ORE

Progetto Quota 102, pensione a 64 anni con 38 di contributi

Autostrade declassata da Fitch: Bei e Cdp possono chiudere i fidi

Aereo ucraino, Usa e Canada: «Colpito da missile iraniano»

Autostrade declassata da Fitch: Bei e Cdp possono chiudere i fidi

Governo uncom diviso sulla tra tutti i... Ipotesi della revoca

Revoca o revisione, no una tantum

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

Quotidiano Data 10-01-2020
Pagina 9
Foglio 1

Ex Ilva, accelerata per gli acciaieri nella newco capofila

IL PIANO DEL GOVERNO

Contatti con i commissari in vista di un consorzio per produrre il preridotto

Carmine Fotina
ROMA

Primi contatti ufficiali per un ingresso degli industriali italiani dell'acciaio nell'operazione Ilva. Dopo le voci degli ultimi mesi, mercoledì ci sarebbe stato l'avvio di un vero dialogo tra i commissari straordinari e Federacciai. Il tema è il coinvolgimento di singole aziende o di un consorzio nella «newco» che, insieme a partner pubblici, dovrà produrre il minerale di ferro preridotto con il gas con cui alimentare i due forni elettrici previsti dal nuovo piano industriale, al quale il governo sta lavorando insieme ad ArcelorMittal. L'intera questione sarà comunque al centro di approfondimenti e valutazioni nei prossimi giorni.

Gli acciaieri sarebbero interessati ad assorbire la materia prima ulteriore rispetto a quella che dovrà alimentare il ciclo di ArcelorMittal (circa 800mila tonnellate su 4 milioni totali di preridotto che uscirebbe da due distinti moduli) ma, sulla base di un preciso business plan, potrebbero anche entrare nell'equity singolarmente o con un consorzio. La forma consortile del resto non è una novità per Federacciai (presieduta da Alessandro Banzato), che l'ha già sperimentata con Interconnector, soggetto finalizzato allo sviluppo dell'interconnessione elettrica dell'Italia con Francia e Montenegro. La stessa idea di un progetto collettivo per un impianto destinato alla produzione di preridotto non è nuova ma fu già valutata nel 2015 da Federacciai, all'epoca presieduta da Antonio Gozzi, per l'area di Piombino.

Da un punto di vista industriale, la disponibilità di preridotto come materia prima consentirebbe di alleggerire l'esposizione verso il rottame. Gli industriali verrebbero in qualche modo coinvolti in un progetto nazionale e anche di questo si parla negli incontri governativi per la definizione del nuovo piano industriale dell'ex Ilva (al lavoro, insieme a Francesco Caio, c'è Boston Consulting). Una nuova riunione, tra consulenti e tecnici dell'esecutivo, si sarebbe svolta anche ieri mentre oggi al ministero dell'Economia si dovrebbe discutere del possibile coinvolgimento dei creditori (banche creditrici, Cdp e Stato) direttamente nel capitale di Am Investco, la holding che controlla ArcelorMittal Italia.

Per tornare invece alla newco, funzionale al graduale e lento processo di decarbonizzazione del sito tarantino, va detto che i tempi di realizzazione dell'impianto potrebbero aggirarsi sui 3 anni, per un costo di 900 milioni-1 miliardo. Anche in questo veicolo societario ci sarà un partner pubblico, che potrebbe essere Invitalia o una partecipata della Cassa depositi e prestiti. Quanto alla costruzione dell'impianto, ci sarebbe l'opzione di Tenova (gruppo Techint) e Danieli che, nell'ambito delle strutture dei rispettivi gruppi, potrebbero anche giocare un ruolo di consumatori della materia prima. Al momento lo schema allo studio prevederebbe che la newco si occupi solo del preridotto, sebbene non manchino spinte perché nel perimetro della nuova società entrino anche i due nuovi forni elettrici. Un'ulteriore ipotesi, di non facile realizzazione, sarebbe costituire per questi ultimi addirittura una terza società.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Economia & Imprese

Bus, nelle città scatta la rivoluzione ecologica

Ex Ilva, accelerata per gli acciaieri nella newco capofila

RIMBORSO DEI GIORNI EROSI PER I CLIENTI DIRETE FISSA

vodafone

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

Quotidiano Data 10-01-2020
Pagina 21
Foglio 1

Agevolazioni

Start up innovative, domande dal 20 gennaio

Si metterà in moto il 20 gennaio la nuova versione di Smart&Start, l'agevolazione che sostiene la nascita e lo sviluppo di startup innovative.

Giuseppe Latour *—a pag. 25*

Start up innovative, domande dal 20 gennaio

AGEVOLAZIONI

Diventano così operative le modalita disciplinate da una circolare a dicembre

Giuseppe Latour

Si metterà in moto il 20 gennaio la nuova versione di Smart&Start, l'agevolazione che sostiene la nascita e lo sviluppo di startup innovative: a partire da quella data potranno essere presentate a Invitalia (soggetto gestore della misura) le domande basate sui nuovi criteri, individuati dalla circolare dello Sviluppo economico del 16 dicembre 2019.

Il documento, richiamato anche sulla Gazzetta ufficiale del 7 gennaio, indica le modalità di presentazione delle domande per richiedere l'agevolazione, che ha a disposizione circa 90 milioni di euro di risorse per finanziare piani d'impresa, di importo compreso tra 100mila e 1,5 milioni di euro, finalizzati alla produzione di beni e all'erogazione di servizi ad alto contenuto tecnologico e innovativo. Questi piani d'impresa potranno essere realizzati anche in collaborazione con organismi di ricerca, incubatori e acceleratori d'impresa.

La circolare attiva diverse novità. C'è la semplificazione dei criteri di valutazione per la concessione delle agevolazioni e l'introduzione di nuove premialità in caso di collaborazione con organismi di ricerca, incubatori e acceleratori d'impresa, compresi i Digital innovation hub, e di realizzazione di piani di impresa al Sud da parte di startup già operative al Centro-nord.

C'è una nuova definizione dei piani di impresa e delle spese ammissibili, incluso il riconoscimento di una quota di finanziamento per la copertura delle esigenze di capitale circolante per il periodo di realizzazione del piano.

C'è l'incremento del finanziamento agevolato fino all'80% delle spese ammissibili e al 90% nel caso di società costituite da sole donne, da under 36 oppure se un socio ha il titolo di dottore di ricerca.

Ancora, c'è l'aumento del fondo perduto per le imprese localizzate al Sud Italia fino al 30% dell'importo concesso per gli investimenti. C'è una modalità di rendicontazione più semplice, con la possibilità di ottenere le erogazioni per stati di avanzamento con fatture non quietanzate (i cui pagamenti possono dimostrati, entro sei mesi, al successivo stato di avanzamento) e contestuale erogazione della quota proporzionale di finanziamento inerente il capitale circolante; rendicontazione dei costi di personale con la modalità dei costi standard. Infine, c'è l'estensione temporale del periodo di ammortamento per la restituzione del finanziamento fino a dieci anni.

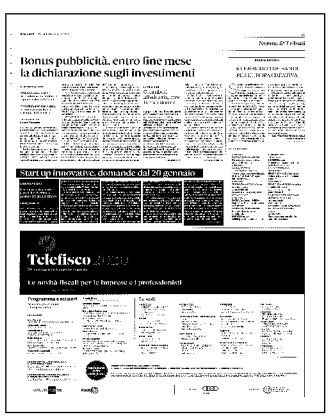
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Norme & Tributi

Meno anomalie per gli Isa: imposte e tasse escono dai conti

Prossimo appuntamento con la disciplina penale

Servizi di pagamento, il decreto all'esame del Cdm


Bonus pubblicità, entro fine mese la dichiarazione sugli investimenti

Start up innovative, domande dal 20 gennaio

Telefisco

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

Quotidiano Data 10-01-2020
Pagina 18
Foglio 1

IL VERO PROBLEMA È CHI PARTE, NON CHI ARRIVA

di **Carlo Carboni**

Nel 2019 si è parlato quasi a senso unico d'immigrazione. L'opinione pubblica solo da qualche tempo sta realizzando che dovrebbe preoccuparsi anche dei flussi migratori d'opposta direzione. L'emigrazione all'estero dei nostri concittadini si è diffusa da inizio secolo come un contagio silenzioso, con cifre ben più elevate degli immigrati sbarcati. Questi, secondo la Un Refugee Agency, da inizio 2019 a oggi sono più di 11mila, contro 71mila in Grecia e 31mila in Spagna. Le "fughe" all'estero, nel 2018, hanno riguardato 117mila italiani (Istat 2019), ma altre stime di centri di ricerca che adottano criteri meno restrittivi, indicano il doppio: in larga parte giovani adulti, tra i 25 e i 44 anni. I saldi migratori con l'estero dei cittadini italiani (espatri-rimpatri) sono al minimo storico degli ultimi 25 anni.

Se l'immigrazione degli sbarchi è uno spettacolo angoscioso che naviga su onde emotive – sul filo del rasoio tra dramma e tragedia – l'emigrazione italiana alberga nel nostro quotidiano, invisibile e silenziosa, come l'assenza di un amico, di un figlio, di un parente, di un conoscente attratto dal fascino di chi lascia e parte. La cultura europeista e quella globale hanno messo in moto nuove aspettative di mobilità dei cittadini e del lavoro.

L'emigrazione, come la struttura produttiva a piccola impresa, è una costante italiana di lungo periodo. Dall'unità a oggi, si è interrotta solo tra i Settanta e i Novanta. Con il nuovo secolo è tornata a galoppare per il malessere del nostro mercato del lavoro, per l'esclusione amorale dei giovani. In Italia sono tagliati fuori: sottoccupati, sottopagati e *Neet*. È una ferita al fianco che si infetta con la povertà (la metà sono giovani) e con le disuguaglianze di genere e tra il Nord e il Sud.

Finora i governi che si sono succeduti non sono intervenuti in materia di giovani ed emigrazione forse perché, in segreto, non ritenevano il Paese capace d'affrontare e vincere una simile battaglia. Si è preferito parlare dei leader, dei loro "pubblici" e di traballanti governi "di fortuna". Con questi argomenti autoreferenziali quanto diversivi (*gossip* sui leader incluso), la politica riempie il quotidiano, evitando d'affrontare temi come l'emigrazione, che oggi sembra avvicinare il record del dopoguerra (negli anni 50, 290mila emigrati l'anno). Nessuno si occupa degli emigrati, tanto meno del loro diritto di voto (complicato per le politiche, negato per le europee), ma circa un terzo dei giovani adulti emigranti è laureato. Nel periodo 2014-2018 hanno lasciato il Paese 182mila tra diplomati e laureati (+45%, Istat 2019). L'educazione di ciascun giovane laureato è costata allo Stato attorno ai 150mila euro: un investimento in capitale umano, stimabile tra 12 e 13 miliardi di euro, ha preso il largo dall'Italia nel quinquennio (2,5 miliardi l'anno). Si emigra all'estero meno dal Sud (che va nel Nord-Italia) e maggiormente dalle aree ricche del Centro-Nord, dalle aree metropolitane, dalle quali il mondo giovanile è ritagliato via, ai margini tra lavori sottopagati e irregolari. Le retribuzioni italiane, rispetto a quelle dei maggiori Paesi di destinazione, sono più basse, come del resto più rare le opportunità di lavoro in casa nostra. In un Paese sotto pressione per le trappole demografiche, la diaspora dall'Italia dovrebbe destare preoccupazione (a partire dall'Inps).

La stampa nazionale non ha disdegnato di ricordare recenti casi di successo tra gli emigrati. Sono tutt'altro che rare destinazioni in campi di prestigio, come università, centri di ricerca, società finanziarie, di marketing e hi-tech, ma la gran parte degli emigrati continua a svolgere mestieri ordinari manuali. L'emigrazione è causata dall'incastro malfermo del tessuto sociale ed economico del Paese, troppo esposto, prima che allo spread, a fratture sociali come la marginalità dei giovani, le disuguaglianze territoriali, la stagnazione di occupazione e retribuzioni, con crescita economica e produttività all'incirca piatte.

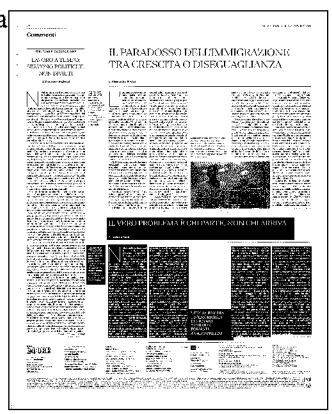
Il governo dovrebbe smettere di correre dietro alle sirene elettorali, alla rumorosa partita a scacchi con l'opposizione: confondono e distraggono dall'esercizio di guida. Se vuole durare e sovvertire quel che dicono i sondaggi, deve governare e decidere di liberare nuove risorse e forze produttive in funzione di crescita e sviluppo. Tornerebbe un po' di serenità e di fiducia. Altrimenti, l'Italia rischia di proporre, a scala nazionale, il dramma sociale del Mezzogiorno nel dopoguerra, quando emigrarono verso le città industriali del Nord Ovest oltre 3 milioni di giovani adulti: un drammatico impoverimento del tessuto sociale meridionale, con fuoriuscita di forze lavoro centrali (le più ambiziose), la cui carenza ha prodotto al Sud ritardi e dato spazio a fenomeni mafiosi. Se continuassimo nella follia di lasciar fuggire laureati e pensionati in cerca altrove di buona vita, il Paese finirebbe per pagare un prezzo molto salato per questa perdita.

45%

INCREMENTO DEI MIGRANTI DIPLOMATI O LAUREATI

Tra 2014 e il 2018 il numero di italiani con un titolo di studio superiore che hanno lasciato il Paese è cresciuto rapidamente.

L'ITALIA RISCHIA UN'EMORRAGIA DI GIOVANI AMBIZIOSI FORMATI A CARO PREZZO


Commenti

IL PARADOSSO DELL'IMMIGRAZIONE TRA CRESCITA O DISEGUAGLIANZA

IL VERO PROBLEMA È CHI PARTE, NON CHI ARRIVA

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

CORRIERE DELLA SERA

Quotidiano Data 10-01-2020
Pagina 31
Foglio 1

Giovani e donne, la spinta per la nuova occupazione

Il tasso sale al 59,4%, il livello più alto dal 1977 : 41 mila posti di lavoro in più

ROMA È stato un mese con il segno più, quello di novembre, per il lavoro. Secondo i dati pubblicati dall'Istat, il tasso di occupazione ha toccato il 59,4%, facendo segnare un aumento di 0,1 punti percentuali rispetto ad ottobre. Come sottolinea lo stesso istituto di statistica, si tratta del valore più alto dall'inizio delle serie storiche, che partono dal 1977.

In numeri assoluti, le persone che hanno un lavoro in Italia sono 23 milioni 486 mila. I posti in più, sempre rispetto al mese precedente, sono 41 mila. Quasi tutti, 35 mila, riguardano donne. Gli altri sei mila sono relativi agli uomini, ma il loro numero è così contenuto da essere considerato statisticamente non rilevante. Per quanto riguarda l'età a salire sono soprattutto gli under 34. Ma di che tipo di lavoro parliamo? Ad aumentare sono i "posti fissi" cioé i lavoratori dipendenti con un contratto stabile, anche se senza il vecchio articolo 18: +67 mila. Mentre diminuiscono sia i dipendenti con un contratto a termine sia gli autonomi. Se abbassiamo la lente di ingrandimento su un'altra variabile, viene però fuori che peggiora il tasso di disoccupazione giovanile (15-24anni) che a novembre risale di 0,4 punti. Mentre il tasso di disoccupazione generale resta stabile fermandosi al 9,7%.

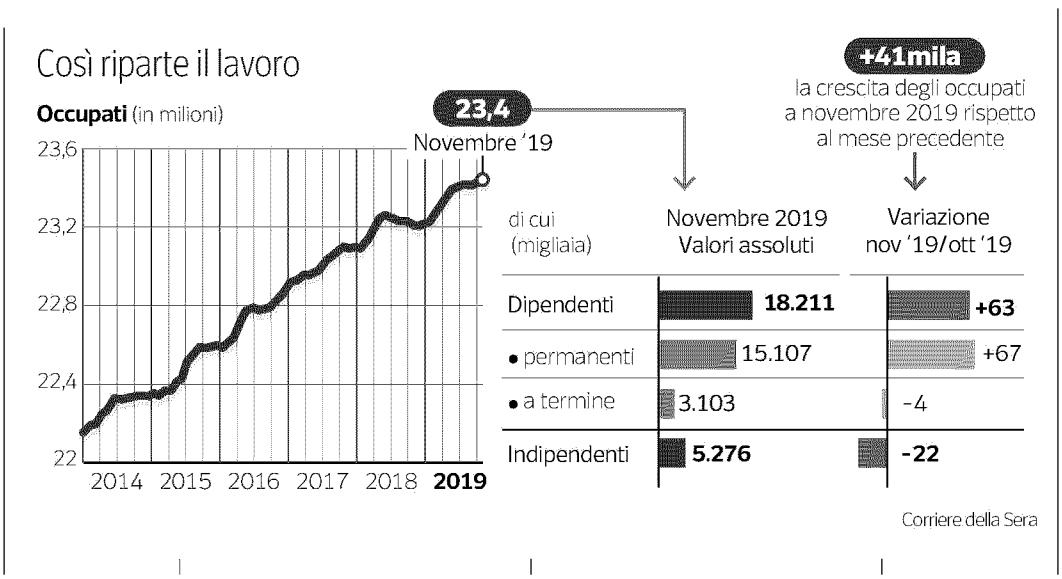
È vero che da sei mesi si mantiene sotto la soglia del 10%. Ma è anche vero che resta il terzo peggiore in Europa, dietro solo a Grecia e Spagna. In termini assoluti le persone in cerca di un lavoro sono cresciute di 12 mila unità rispetto al mese precedente. Aumento degli occupati, dunque, ma anche dei disoccupati. Un paradosso che si spiega con un altro numero, l'ultimo: il calo degli inattivi, meno 59 mila rispetto al mese precedente, cioè delle persone che non hanno un lavoro e che non lo cercano nemmeno. Cosa è successo? Sembra esserci una maggiore partecipazione degli italiani al mercato del lavoro. E potrebbe trattarsi anche di un effetto indiretto del reddito di cittadinanza, visto che buona parte di chi prende il sussidio deve comunque registrarsi pressi i centri per l'impiego con il risultato di trasferirsi dalla lista degli inattivi a quella dei disoccupati.

Come sempre, i dati Istat vengono commentati dalla politica in modo vario, anche opposto. Il presidente del consiglio Giuseppe Conte parla di «dati incoraggianti» e di «strada giusta». Il ministro del Lavoro Nunzia Catalfo (M5S) di «buone notizie che ci incoraggiano a fare di più». Invece per Matteo Colaninno — di Italia Viva, il partito di Matteo Renzi — le tabelle Istat «dimostrano che il Jobs act ha funzionato e non ci sono ragioni per immaginare ritorni al passato». Ognuno la vede come vuole

Nella fotografia dell'Istat manca però un elemento: il numero delle ore lavorate, cioè non le persone con un posto ma la quantità di lavoro. Nei dati mensili non viene rilevato. L'ultimo dato riguarda il terzo trimestre 2019, con un leggero aumento. Ma siamo ancora oltre il 4% sotto i livelli della fine del 2007. E se i lavoratori aumentano ma le ore lavorate arrancano è difficile immaginare che quei posti in più siano di buona qualità.

Lorenzo Salvia

© RIPRODUZIONE RISERVATA



159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

Quotidiano Data 10-01-2020
Pagina 8
Foglio 1 / 2

Autostrade

Viadotti, Abruzzo pronto a bloccare i tir

Ci vorrà almeno una settimana per riaprire ai mezzi pesanti, sia pure con limitazioni, il viadotto Cerrano dell'A14. E la regione minaccia il blocco

Caprino

—Servizio a pagina 10

VIABILITÀ A RISCHIO

Il governatore Marsilio minaccia di vietare l'ingresso dei mezzi pesanti in regione

Senza modifiche alle barriere chiusura immediata in caso di neve sulla A14

Viadotti, Abruzzo pronto a bloccare i tir

Maurizio Caprino

Non si sblocca la viabilità in Abruzzo a nord di Pescara: ci vorrà almeno una settimana per riaprire ai mezzi pesanti, sia pure con limitazioni, il viadotto Cerrano dell'A14, che oggi fa riversare il traffico sulla statale 16 tra Montesilvano e Pineto. Con code e inquinamento che ieri hanno indotto il presidente della Regione, Marco Marsilio, a minacciare la chiusura dell'intera zona ai mezzi pesanti. Intanto a Roma salta per la quinta volta l'udienza preliminare del primo processo su crolli e lavori fatti male sulla rete di Autostrade per l'Italia (Aspi).

La minaccia del governatore

Marsilio ha detto: «Se non si trova una soluzione, saremo pronti anche a bloccare l'ingresso dei tir in Abruzzo, consapevoli del disastro economico e sociale che tutto questo comporterà». La ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, ha risposto con una lettera che illustra l'avanzamento di controlli e progetti e aggiunge che saranno valutate « tutte le ulteriori iniziative di adeguamento rivolte a superare gli attuali limiti infrastrutturali».

Per il Codice della strada, un blocco può essere deciso da gestori delle strade, ministero delle Infrastrutture (Mit), Prefetture e Comuni. Le parole del governatore sono comunque un segnale politico, dopo mesi i cui i disagi sui 150 chilometri di A14 tra Porto sant'Elpidio e Vasto Nord (per sequestri e lavori su viadotti a rischio e limitazioni di velocità e sorpassi in gallerie fuori norma) avevano già reso difficile viaggiare. Le autorità locali avevano tenuto un profilo complessivamente basso: si sperava che l'aumento delle code sarebbe stato limitato alle feste. Invece la chiusura del viadotto Cerrano ai mezzi oltre 3,5 tonnellate disposta il mese scorso prolunga la crisi.

Il viadotto Cerrano

La chiusura del Cerrano è stata prescritta dagli ispettori Mit per sospette carenze antisismiche nelle cerniere dell'impalcato e una frana complessa che preme sui piloni. All'incontro di ieri al Mit, Aspi ha portato i primi risultati dei controlli sulle cerniere effettuati in settimana dall'Istituto Italiano della Saldatura. Lunedì il dossier dovrebbe essere completo e, se tutto andrà bene, da martedì potrebbe esserci una riapertura ai pesanti.

Ma potrebbe essere un ok limitato a un certo peso e comunque sarà condizionato a una distanza minima tra i mezzi pesanti (difficile da far rispettare ma sufficiente a sollevare Aspi e Mit da responsabilità).

Resta il problema-frana, che impatta meno sul traffico. Richiede un piano di emergenza nel caso in cui la frana creasse pericoli rilevati da sensori da mettere sulle fondazioni (non quelli già piazzati da Aspi). Va anche accertato lo stato delle fondazioni su cui la frana preme (non basta considerare quelle dell'impalcato e il fatto che non si registrano movimenti della frana, su cui Aspi ha a lungo insistito).

L'inquinamento

Intanto negli abitati attraversati dalla statale 16 sono stati superati i limiti di legge sulla concentrazione di inquinanti nell'aria. Lo ha rilevato la centralina fissa di montesilvano dell'Agenzia regionale per la tutela ambientale (Arta). Oggi al Comune di Silvi si svolge una riunione con Regione, Arta, Asl e sindaci. Si parla di installare anche centraline mobili nei punti cruciali. Due senatori di Forza Italia, Nazario Pagano e Alessandra Gallone, hanno presentato un'interrogazione.

Le barriere e il rischio neve

Nella riunione al Mit si è parlato anche delle barriere da sostituire sugli altri viadotti; mercoledì il Tribunale di Avellino ha bocciato la richiesta di dissequestro presentata da Aspi, che contava di far scorrere il traffico su due corsie sia pur ristrette. Il no è dovuto alle obiezioni degli ispettori Mit sulla capacità di contenimento delle barriere temporanee che Aspi vorrebbe utilizzare. Ora la società ne cercherà di più performanti. Ma anche con queste non sarà possibile riguadagnare due corsie ovunque. Sarà però possibile far passare gli spazzaneve, mentre oggi in caso di neve l'autostrada va chiusa.

Il processo

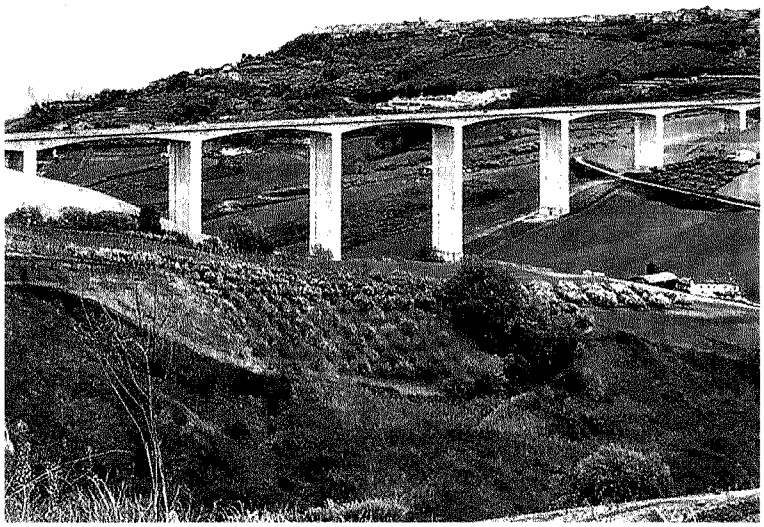
Anche ieri è saltato l'inizio dell'udienza preliminare contro dipendenti Aspi e Pavimental e un'impresa con legami di camorra che lo scorso decennio ha eseguito lavori in autostrada, anche con crolli. Agli atti, intercettazioni con gli stessi protagonisti di quelle sul crollo del Ponte Morandi. È il quinto rinvio, dal 6 dicembre 2018. E si affaccia il rischio prescrizione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ANSA



Tratti a rischio. Il viadotto Cerrano, chiuso ai mezzi pesanti almeno fino a martedì

Economia &Imprese

Discariche dei Casalesi, lo Stato lascia Via il commissario e stop alla bonifica

Verdeggiando

Viadotti, Abruzzo pronto a bloccare i tir

marea BolognaFiere

Bolaffi allo sbarco nell'immobiliare: case di lusso all'asta

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ItaliaOggi

Quotidiano Data 10-01-2020
Pagina 31
Foglio 1

TEST D'ACCESSO

Esami a maggio e novembre

Le professioni interessate

Commercialisti
Ingegneri
Attuari
Chimici
Architetti
Biologi
Geologi
Psicologi
Agronomi
Assistenti Sociali
Odontoiatri
Farmacisti
Veterinari
Tecnologi Alimentari

DI MICHELE DAMIANI

Pronto il calendario degli esami di stato per accedere alla professione. Le due sessioni di esame si terranno nei mesi di giugno e di novembre. Le domande dovranno essere presentate entro il 22 maggio ed entro il 16 ottobre. Lo rende noto il ministero dell'istruzione e della ricerca, che ha pubblicato sul proprio sito internet le ordinanze ministeriali contenenti le informazioni relative agli esami di stato di abilitazione all'esercizio della professione per le professioni regolamentate, non regolamentate e di commercialista ed esperto contabile. L'accesso alla professione è subordinato al superamento dell'esame di stato: secondo quanto riportato dal ministero, le due sessioni per il 2020 sono indette nei mesi di giugno e novembre per tutte le categorie interessate (dagli ingegneri ai farmacisti passando per biologi e psicologi, si veda tabella in pagina). Alle sessioni potranno accedere solo i candidati che hanno conseguito il titolo accademico richiesto. Le domande di presentazione dovranno essere presentate entro il 22 maggio per la prima sessione ed entro il 16 ottobre per la seconda presso la segreteria dell'università o dell'istituto di istruzione universitaria dove si intende sostenere la prova.

© Riproduzione riservata

LAVORO E PREVIDENZA

Rdc, al via i lavori utili

Impegno di otto ore nei progetti comunali

Lavoratori all'estero, fissate le retribuzioni

TEST D'ACCESSO Esami a maggio e novembre

Formazione negli studi finanziata

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ItaliaOggi

Quotidiano Data 10-01-2020
Pagina 1
Foglio 1

APPROVATO IL DL

Istruzione e Università separati, ricerca all'Agenzia

Ricciardi a pag. 25

Il consiglio dei ministri ha approvato il decreto legge che spacchetta il dicastero

Istruzione e Università separati

Le competenze sulla ricerca all'Agenzia nazionale (Anr)

DI ALESSANDRA RICCIARDI

Istruzione e Università, la separazione è fatta. Il consiglio dei ministri ha varato ieri il decreto legge con cui si dà il via allo spacchettamento del Ministero dell'istruzione, università e ricerca nella veste nella quale era operativo dal 2007, governo Berlusconi. Tra le novità più importanti, come anticipato martedì scorso da *ItaliaOggi*, l'abolizione del dipartimento dell'università e l'istituzione di un Segretario generale con compiti di indirizzo e coordinamento della macchina amministrativa. La riforma inoltre autorizza i due nuovi ministri a nominare i direttori generali della nuova struttura prima che siano approvati i provvedimenti di riorganizzazione: la ricognizione del personale sarà fatta entro il 30 aprile 2020, il decreto di riorganizzazione vero e proprio non prima di giugno 2020. Inoltre il ministero dell'Università, altra novità, perde le competenze sulla ricerca che l'ultima legge di bilancio ha deciso di trasferire all'Anr, l'agenzia nazionale per la ricerca, nuova creatura che nasce all'ombra di Palazzo Chigi. L'intervento con decreto legge è stato dettato dalla necessità di dare corpo alla scelta politica del governo Conte 2 di avere, dopo le dimissioni dell'allora grillino e ministro Lorenzo Fioramonti, due ministri di area politica diversa che rappresentassero i nuovi equilibri della maggioranza di governo: da un lato Lucia Azzolina per il Movimento 5stelle, dall'altro Gaetano Manfredi per il Pd. Il giuramento al Quirinale dei neo ministri potrà a questo punto aversi la prossima settimana, il giorno dopo la pubblicazione del decreto in *Gazzetta Ufficiale*.

ItaliaOggi
Azienda Scuola
Un Segretario per l'Università
E contro la paralisi ministeriale, procedure semplificate

Da *ItaliaOggi* del 7 gennaio 2010

Il dl, preparato d'intesa tra il Dipartimento degli affari generali della presidenza del consiglio dei ministri e il gabinetto dell'istruzione guidato da Luigi Fiorentino, ha dovuto anche risolvere il problema, frutto della scissione operata a governo già avviato, dell'operatività della macchina: la prospettiva era che i due dicasteri rimanessero bloccati per almeno sei mesi. La strada che si è scelta per evitare che non ci fossero dirigenti nel pieno possesso di competenze e poteri di firma, essendo stati revocati o essendo decaduti, è stata quella di dare ai ministri potere di nomina immediata dei vertici ministeriali, analogamente agli uffici di diretta collaborazione. «Nelle more dell'entrata in vigore dei regolamenti di organizzazione», recita l'articolato, «il ministro dell'istruzione e il ministro dell'università assicurano tempestivamente, secondo le rispettive competenze, la nomina dei due capi dipartimento e del Segretario generale, nonché il successivo conferimento degli incarichi per le posizioni dirigenziali». L'Istruzione si articolerà in due dipartimenti, il numero dei direttori generali sarà al massimo di 23, inclusi i capi dipartimento che vengono equiparati ai dg. Niente dipartimenti e sei direzioni generali, compreso il Segretario, per l'Università, erano quattro oggi. Il personale che sarà assegnato ai due rami dell'attuale Miur è quello ad oggi incardinato, «a qualsiasi titolo» presso i rispettivi dipartimenti. E dunque anche il personale in comando o in distacco da altra amministrazione. Due terzi di personale all'Istruzione, un terzo all'Università.

Per decidere la definitiva riorganizzazione, dopo il decreto di giugno prossimo, il decreto legge prevede che sia redatta una graduatoria secondo il criterio prioritario dell'accoglimento delle manifestazioni di interesse espresse sulla base di apposito interpello e, in caso di loro numero incongruente per eccesso o per difetto, si deciderà secondo il criterio della maggiore anzianità di servizio. Chi ha un trattamento economico più favorevole, se lo porterà dietro nella nuova amministrazione con assegno ad personam.

© *Riproduzione riservata*

Il dl sul sito www.italiaoggi.it/documenti-italiaoggi

ItaliaOggi
Roma versa alla Ue 7 mld in più
SEI UN GIOVANE COMMERCIALISTA? ENTRA NEL NETWORK DI NOVERIMA

Istruzione e Università separati
Le competenze sulla ricerca all'Agenzia nazionale (Anr)
Scuola
Un Segretario per l'Università
Assegni familiari, ecco le nuove tabelle
Polizia municipale in campo

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ItaliaOggi

Quotidiano Data 10-01-2020
Pagina 31
Foglio 1

PRONTI 3,7 MLN

Formazione negli studi finanziata

Quasi 4 milioni di euro per finanziare la formazione dei dipendenti negli studi e nelle aziende. È quanto già stanziato da Fondoprofessioni per il 2020 a seguito dell'approvazione degli avvisi 01/20, 02/20, 03/20 e 05/20. Precisamente, saranno 3,7 i milioni di euro a disposizione. Con l'avviso 01/20 saranno finanziati integralmente i corsi promossi dallo studio professionale, destinati ai dipendenti di studi e aziende. Attraverso l'avviso 02/20, invece, il Fondo rimborsa agli studi professionali/aziende l'80% del costo sostenuto per la partecipazione dei dipendenti ai corsi a catalogo programmati, organizzati dagli enti di formazione accreditati presso il Fondo. Il singolo studio/azienda può, invece, rivolgersi a un ente attuatore per la realizzazione di un percorso formativo «su misura», destinato ai propri dipendenti, tramite l'avviso 03/20. Infine, l'avviso 05/2020 si rivolge agli studi professionali neoaderenti al Fondo, che applicano il Ccnl di settore, introducendo un ulteriore voucher, definito «bonus di benvenuto», per il rimborso del 100% del costo sostenuto.

© Riproduzione riservata

ItaliaOggi LAVORO E PREVIDENZA 31

Rdc, al via i lavori utili

Impegno di otto ore nei progetti comunali

Formazione negli studi finanziata

Lavoratori all'estero, fissate le retribuzioni

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ItaliaOggi

Quotidiano Data 10-01-2020
Pagina 1
Foglio 1

Roma versa alla Ue 7 mld in più

Nel 2018 ha girato a Bruxelles 17 miliardi ricevendone indietro soltanto 10
Eppure l'Italia è in cronico ritardo sull'utilizzo dei fondi europei 2014-2020

Italia in ritardo nella programmazione della spesa dei fondi comunitari. E non di poco. La percentuale media degli impegni di spesa è pari a poco più del 54%, i pagamenti sono al di sotto del 27%. Stiamo parlando della programmazione 2014/2020. E nel 2018 l'Italia ha versato all'Unione, a titolo di risorse proprie, la complessiva somma di 17 mld di euro (+23,1% rispetto all'anno precedente), mentre l'Unione ha accreditato la somma di 10,1 mld.

a pag. 29

Report Corte dei conti. Roma versa all'Ue 7 mld in più di quelli che riceve

Fondi Ue, l'Italia arranca

Impegnato il 54% del budget, speso il 27%

Italia in ritardo nella programmazione della spesa dei fondi comunitari. E non di poco. La percentuale media degli impegni di spesa è pari a poco più del 54%, i pagamenti sono al di sotto del 27%. Stiamo parlando della programmazione 2014/2020; quella prossima alla chiusura formale, ma che può beneficiare di un ulteriore biennio per le erogazioni effettive dei fondi, che devono comunque essere impegnati entro la fine di quest'anno. Viste le performance, il rischio, rileva la Corte dei conti è «di non riuscire ad assumere tutti gli impegni entro la fine del 2020, ultimo termine utile per bloccare, dopo aver selezionato i progetti, tutti i fondi disponibili per il nostro Paese». Un pericolo a cui le pubbliche amministrazioni del paese si sono abituate, arrivando a chiudere le programmazioni sempre sul filo di lana. Qualche volta, sono anche in revoche dei finanziamenti non assegnati.

Il dato su impegni e spese dei fondi Ue emerge dalla «Relazione annuale 2019-I rapporti finanziari con l'Unione europea e l'utilizzazione dei fondi comunitari», relativa al 2018, approvata dalla Sezione di controllo per gli Affari Comunitari e Internazionali della magistratura contabile con delibera n. 16/2019. Il monitoraggio analizza i flussi finanziari in entrata e in uscita e le tipologie di risorse che hanno alimentato il bilancio europeo, valuta l'utilizzo dei fondi destinati alla Politica di coesione e alla Politica agricola comune, infine analizzare i Programmi operativi regionali e nazionali.

L'ammontare delle procedure attivate, nell'ambito dei Programmi Fesr e Fse 2014/20 (con esclusione dei programmi Cte), al 30 giugno 2019, è di 45,64 mld, pari all'83,78% delle risorse totali programmate. Con riferimento ai Pon, l'ammontare delle procedure attivate al 30 giugno 2019 è di 13,53 mld, pari al 76,14% delle risorse programmate, tutte in incremento rispetto al 2018. «Perché i programmi vengano realizzati», ha avvertito la magistratura contabile, «è necessario che all'attivazione seguano le fasi dell'impegno e del pagamento».

L'analisi dei flussi finanziari intercorsi tra Italia e l'Ue, nel 2018, ha confermato la tradizionale posizione di contributore netto: nel 2018 l'Italia ha versato all'Unione, a titolo di risorse proprie, la complessiva somma di 17 mld di euro (+23,1% rispetto all'anno precedente), mentre l'Unione ha accreditato complessivamente al nostro Paese nel 2018 la somma di 10,1 mld. Il saldo negativo si rispetto al passato quindi aumenta sensibilmente e ciò accade nonostante si registri un aumento sensibile degli accrediti (+6,5%) rispetto al precedente esercizio, in cui l'importo delle assegnazioni era pari a 9,5 mld in termini assoluti.

Frodi. I giudici contabili hanno poi dedicato attenzione all'efficacia dei controlli in tema di frodi e irregolarità. Secondo i dati prodotti dalla Commissione Ue, l'Italia si colloca in nona posizione per di irregolarità segnalate (104 segnalazioni; erano 145 nel 2017) e in settima posizione per importi comunicati, con circa 9,8 mln di euro di irregolarità totali registrate a sistema, che rappresentano lo 0,43% del totale delle risorse proprie tradizionali versate al bilancio Ue (in miglioramento rispetto al 2017, anno in cui lo stesso indice era pari allo 0,57%). Tra le aree più significative in termini di irregolarità e frodi, il settore appalti, con prevalenza di fenomeni di violazione della normativa. Infine, nonostante le misure adottate per contrastarne l'evasione, il gap dell'Iva (che dà la misura dell'imposta perduta per evasione ed elusione) per l'Italia è ancora molto elevato (33,6 miliardi in valore assoluto), benché in diminuzione (dal 26,6% al 23,8% del gettito potenziale), a fronte di una media Ue attestata comunque su valori molto più contenuti (11%).

© Riproduzione riservata

La relazione su www.italiaoggi.it/documenti-italiaoggi

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.