

GL 9HQHUGu

GLFHPEUH

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
1	Il Sole 24 Ore	10/12/2021	<i>Parte la sperimentazione per i treni a idrogeno (M.Morino)</i>	3
2	Il Sole 24 Ore	10/12/2021	<i>Sud, pronto un anticipo di 4 miliardi del Fondo coesione per le infrastrutture (C.Fotina)</i>	5
Rubrica Lavoro				
19	Il Sole 24 Ore	10/12/2021	<i>Le imprese sono a caccia di 354mila dipendenti, ma il 37,5% e' introvabile (C.Tucci)</i>	6
Rubrica Altre professioni				
32	Italia Oggi	10/12/2021	<i>Ordini dei commercialisti mai oltre i due mandati (A.Magagnoli)</i>	7
32	Italia Oggi	10/12/2021	<i>Periti industriali sostenibili</i>	8
Rubrica UE				
1	Il Sole 24 Ore	10/12/2021	<i>Regole Ue per dare piu' tutele ai rider (B.Romano)</i>	9
Rubrica Fisco				
1	Italia Oggi	10/12/2021	<i>Bonus liberi sotto i 40 mila euro (C.Bartelli)</i>	11
Rubrica Fondi pubblici				
1	Italia Oggi	10/12/2021	<i>Cianciotta (Confassociazioni): i progetti del Pnrr rischiano il blocco a livello locale (C.Valentini)</i>	12
38	Italia Oggi	10/12/2021	<i>Dal Pnrr 4,5 miliardi alla scuola (M.Finali)</i>	14

TRASPORTI

Parte la sperimentazione per i treni a idrogeno

Lombardia, Puglia, Sicilia, Abruzzo, Calabria e Umbria. Sono le Regioni individuate dal Pnrr che dovrebbero guidare la sperimentazione italiana dell'idrogeno per il trasporto ferroviario. — a pagina 19

Treni, la nuova rete a idrogeno parte da 11 regioni italiane

Ferrovie

La prima lista delle tratte convertibili va da Gallipoli alla Cuneo-Ventimiglia

Al momento il progetto in fase più avanzata è quello di Fnm in Valcamonica

Marco Morino

Lombardia, Puglia, Sicilia, Abruzzo, Calabria e Umbria. Sono le regioni individuate dal Pnrr che dovrebbero guidare la sperimentazione italiana dell'idrogeno per il trasporto ferroviario. Si tratta di regioni caratterizzate da un elevato traffico di passeggeri, con un forte utilizzo di treni diesel su linee non elettrificate. A questa lista presto potrebbero aggiungersi la Sardegna (attualmente l'intera rete ferroviaria dell'isola non è elettrificata), il Piemonte, il Lazio, la Toscana e l'Emilia-Romagna per un totale di 11 regioni ariprista.

In Italia circa un decimo delle reti ferroviarie è servito da treni diesel e in alcune regioni italiane i treni hanno un'età media elevata e dovrebbero essere sostituiti nei prossimi anni, rendendo questo il momento giusto per passare all'idrogeno, in particolare dove l'elettrificazione delle linee non è

tecnicamente fattibile o competitiva. I progetti di fattibilità più avanzati in Valcamonica (linea Brescia-Iseo-Edo) e Salento prevedono la sperimentazione in modo integrato di produzione, distribuzione e acquisto di treni a idrogeno. Dal momento che a oggi non esistono in Italia stazioni di rifornimento a idrogeno per treni, si comprende l'assoluta novità e la portata della sfida. Serviranno tempo e finanziamenti adeguati, soprattutto statali, tuttavia qualcosa inizia a muoversi.

La mappa delle linee

Con il governo Conte 2 era stato istituito un tavolo tecnico specifico, presso il ministero dello Sviluppo, per l'attuazione di tratte sperimentali a idrogeno, un tema caro al Movimento 5 Stelle. Successivamente, il tavolo sulla sperimentazione dell'idrogeno in ambito ferroviario, istituito presso la direzione generale del Mims (ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile), ha compilato la lista delle tratte ferroviarie potenzialmente suscettibili di conversione dal diesel all'idrogeno in diverse regioni. La lista è stata resa nota dal presidente della commissione Lavori pubblici del Senato, Mauro Coltorti (M5S). Eccezioni: Calabria: linea Reggio Calabria-Catanzaro; Sardegna: potenzialmente tutte le linee; Sicilia: linee Siracusa-Modica, Modica-Gela, Gela-Canicatti, Lentini-Gela; Toscana/Emilia: linea Faentina (Firenze-Faenza) e Lucca-Aulla; Umbria/Lazio/Abruzzo: linea Terni-Rieti-Sulmona. A queste si aggiungono l'area Lecce-Gallipoli-Leuca per interventi riguardanti autoli-

nee e tratte ferroviarie gestite da Ferrovie del Sud Est (Gruppo Fs) e la Lombardia, dove Ferrovie Nord Milano (Fnm) è impegnata nella creazione di una vera e propria *hydrogen valley* in Valcamonica. Quest'ultimo è, al momento, il progetto italiano in fase più avanzata: Fnm ha già ordinato 6 treni a idrogeno ad Alstom, con opzione per ulteriori 8 e prima consegna prevista a dicembre 2023. Il convoglio è interamente progettato e costruito negli stabilimenti italiani di Alstom.

Spiega Andrea Gibelli, presidente di Fnm: «Il progetto di Fnm non intende sostituire semplicemente il gasolio con l'idrogeno, ma spingere verso la transizione energetica l'intera comunità. Se vogliamo restare nel drappello dei Paesi di punta in Europa attivi sull'idrogeno serve però una legge quadro sull'idrogeno, semplificazioni e una regolazione snella sulla produzione dei treni, come in Germania e in Francia». La Germania, in particolare, è avanti nella sperimentazione di treni a idrogeno, con i convogli di Alstom appositamente fabbricati per il mercato tedesco già in circolazione su alcune linee regionali e con la Bassa Sassonia che sta ultimando la costruzione della prima stazione al mondo per il rifornimento dei treni passeggeri a idrogeno.

Sindaci e governatori in campo

Torniamo all'Italia. Il sindaco di Firenze, Dario Nardella, spinge per un treno a idrogeno sulla Faentina (linea ferroviaria Firenze-Faenza, in provincia di Ravenna). Il progetto, condiviso anche dalle regioni Toscana ed Emilia-Romagna, prevede la realizzazione nell'area fiorentina di una

stazione di stoccaggio ed erogazione dell'idrogeno. In Sardegna il governatore Christian Solinas annuncia un finanziamento di 140 milioni per il nuovo collegamento ferroviario con

treni a idrogeno Alghero centro-Alghero aeroporto, con la realizzazione di un impianto di produzione e stoccaggio di idrogeno in area aeroportuale. In Piemonte il presidente della

regione, Alberto Cirio, ha già presentato la documentazione per la conversione dal diesel di alcune linee ferroviarie, tra cui la Cuneo-Ventimiglia e la Novara-Biella.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le linee dove correranno i treni a idrogeno

I progetti di conversione dal diesel all'idrogeno; linee ferroviarie non elettrificate



- ① **Piemonte:**
Cuneo-Ventimiglia; Novara-Biella
- ② **Lombardia:**
Brescia-Iseo-Edolo (progetto già in fase di realizzazione)
- ③ **Toscana/Emilia:**
linea Faentina (Firenze/Pontassieve-Borgo S. Lorenzo-Faenza); Lucca-Aulla
- ④ **Umbria/Lazio/Abruzzo:**
linea Terni-Rieti-Sulmona;
- ⑤ **Sardegna:**
Alghero centro-Alghero aeroporto;
- ⑥ **Puglia:**
Lecce-Gallipoli-Leuca
- ⑦ **Calabria:**
Reggio Calabria-Catanzaro
- ⑧ **Sicilia:**
linee Siracusa-Modica; Modica-Gela; Gela-Canicatti; Lentini-Gela;

Fonte: elaborazioni Il Sole 24 Ore

TRENI INQUINANTI
In Italia circa un decimo delle reti ferroviarie è servito da treni diesel, in molte regioni i convogli hanno un'età elevata

L'ALIMENTAZIONE
La prima sfida: creare una rete di stazioni di rifornimento, sul modello di quanto sta facendo la Germania

Il Sole 24 ORE

Debiti con il Fisco, tagli ai rimborsi

Decreto da 3,3 miliardi: altri 1,8 miliardi alle bollette

UniCredit, 16 miliardi ai soci

ROBERTO CURCI

Imprese & Territori

Treni, la nuova rete a idrogeno parte da 11 regioni italiane

Scopri i lavori assai del Superbonus 110% per i professionisti

Sud, pronto un anticipo di 4 miliardi del Fondo coesione per le infrastrutture

Mezzogiorno

Franco e Carfagna: metodo Pnrr per spendere le risorse del ciclo 2021-2027

Carmine Fotina

ROMA

Tutti i fari sono puntati sul Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr). Ma vanno programmati in fretta anche i fondi strutturali europei e le risorse nazionali per la coesione, per non creare un effetto imbuto in cui si bloccherebbero decine di miliardi. Il governo proverà all'inizio del 2022 a liberare una tranche del Fondo nazionale sviluppo e coesione (Fsc) per il ciclo 2021-27, un anticipo da 4 miliardi che dovrebbe passare per una delibera del Cipe con interventi prevalentemente dedicati alle infrastrutture stradali e in parte a ferrovie e settore idrico. Un precedente anticipo di 3 miliardi, che risale alla scorsa primavera, è stato sbloccato solo di recente con il nuovo decreto di attuazione del Pnrr.

Dell'Fsc 2021-27, una cassaforte da 73,5 miliardi (dei quali l'80% per il Sud), si è discusso ieri nel corso di un

confronto online organizzato dal ministero del Sud, guidato da Mara Carfagna, e al quale hanno partecipato il ministro dell'Economia Daniele Franco e le Regioni. I ministri concordano sulla necessità di varare un "metodo Pnrr" anche per l'Fsc, per spendere cioè secondo un cronoprogramma preciso, con obiettivi quantitativi e qualitativi predefiniti e procedure semplificate. Carfagna ha parlato di una lista di 12 grandi aree tematiche su cui lavorare «per una programmazione quanto più possibile partecipata con tutti i livelli istituzionali coinvolti»: ricerca e innovazione, digitalizzazione, competitività delle imprese, energia, ambiente e risorse naturali, cultura, trasporti e mobilità, riqualificazione urbana, lavoro e occupabilità, sociale e salute, istruzione e formazione, capacità amministrativa. Da quasi tutti i rappresentanti delle Regioni è arrivata la richiesta di poter utilizzare le risorse Fsc anche come cofinanziamento dei programmi che rientrano nel ciclo dei fondi Ue 2021-27. E proprio sulla nuova programmazione europea il ministro per il Sud ha preannunciato che oggi verrà finalmente sbloccato l'Accordo di partenariato: «Abbiamo ricevuto anche dalle ultime Regioni i dati mancanti sulla concentrazione tematica dei programmi ope-

rativi e possiamo inviare il piano alla Commissione Ue e al Cipe».

Il ministro Franco ha sintetizzato con una serie di numeri lo sforzo enorme di realizzazione dei progetti che attende le amministrazioni verso la riduzione dei divari territoriali. Il Fondo di sviluppo e coesione, con oltre 73 miliardi, dispone di una dotazione superiore rispetto ai 41 miliardi del 2007-13 e ai 63 nel 2014-20. Risorse che, aggiunge Franco, «si aggiungono ai 222 miliardi del Pnrr, comprensivi del Fondo complementare nazionale, e agli 81 miliardi di fondi strutturali di cui 54 destinati al Mezzogiorno. Parliamo di 370-380 miliardi totali, cui sommare poi i normali stanziamenti delle leggi di bilancio: 170 miliardi dei fondi quindicennali stanziati dalle manovre 2017-21 e non ancora utilizzati e 71 miliardi della legge di quest'anno». Quasi inutile ricordare che, a fronte di un ricco portafoglio, vanno accelerati progetti e spese. I dati della Ragioneria dello Stato sull'andamento dell'Fsc restano sconfortanti: per il 2014-2020 i pagamenti rispetto al programmato sono fermi a poco più dell'8%.

L'evento organizzato dal ministero per il Sud prosegue oggi con una serie di relazioni tematiche, l'intervento del sottosegretario per il Sud Dalila Nesci e le conclusioni del ministro Carfagna.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MARA CARFAGNA
Ministro per il Sud.
Ieri ha aperto due giorni di confronto con gli enti locali sul Fondo sviluppo e coesione



UNIONCAMERE ANPAL

Le imprese sono a caccia di 354mila dipendenti, ma il 37,5% è introvabile

65%

GLI INTROVABILI

Tra le figure introvabili ci sono gli specialisti in scienze matematiche, informatiche, chimiche, fisiche e naturali

L'allarme sul mismatch di competenze, sottolineato dai principali osservatori nazionali e internazionali, dall'Istat alla Banca d'Italia, dalla Commissione europea all'Ocse, a dicembre esplose in tutta evidenza. Le imprese, questo mese, hanno in programma di effettuare 354mila assunzioni, ma 133mila, pari al 37,5%, sono considerate, dagli stessi imprenditori, di "difficile reperimento". Per alcuni profili professionali, soprattutto tecnico-scientifici, il disallineamento tra domanda e offerta di impiego supera, addirittura, il 60%. Dalla fotografia scattata dal Sistema Excelsior, realizzato da Unioncamere e Anpal, tra le figure introvabili ci sono gli specialisti in scienze matematiche, informatiche, chimiche, fisiche e naturali (difficoltà di reperimento 65,2%), i dirigenti (60,9%), i fonditori, saldatori, montatori (59,4%), gli operatori della cura estetica (56,8%), i tecnici della gestione dei processi produttivi di beni e servizi (56,5%), i fabbri ferrai e costruttori di utensili (55,4%), gli artigiani e operai specializzati addetti alla pulizia e all'igiene degli edifici (55,2%), i direttori e dirigenti dipartimentali di aziende (54,5%), i meccanici artigianali, montatori, riparatori e manutentori di macchine fisse e mobili (52,4%), gli operai di macchine automatiche e semiautomatiche per lavorazioni metalliche e per prodotti minerali (52,3%), gli ingegneri (52,0%), i tecnici della distribuzione commerciale (50,9%), i tecnici informatici, telematici e delle telecomunicazioni (50,3%) e i tecnici in campo ingegneristico (49,3%). I profili di "difficile reperimento" si concentrano nelle aree aziendali dei sistemi informativi e della progettazione ricerca e sviluppo con un mismatch superiore alla soglia del 50% delle figure richieste. La mancanza di candidati è la principale motivazione della difficoltà di reperimento segnalata dalle imprese, superando la motivazione di non adeguatezza delle competenze, e interessa soprattutto le imprese della metallurgia, la mecatronica, l'informatica e le tlc, le costruzioni ed il turismo. Il mismatch rischia di frenare la ripresa in atto, visto che l'industria e i comparti del Made in Italy sostengono la ripartenza: +9mila le entrate programmate sia dalle industrie meccaniche ed elettroniche che dalle industrie metallurgiche e dei prodotti in metallo, seguite dalle industrie chimico-farmaceutiche e dalle imprese della moda (tessile-abbigliamento-calzature). Numeri positivi anche dalle imprese di trasporti e logistica (+13mila assunzioni rispetto allo stesso periodo del 2019), mentre il commercio, il turismo e ristorazione (-5mila) sono sotto i livelli di dicembre 2019. Sono 190mila contratti a tempo determinato (53,6% in crescita rispetto al 50,9% di dicembre 2019), seguono 75mila contratti a tempo indeterminato (erano 76mila), 30mila contratti di somministrazione (il doppio di dicembre 2019), 24mila altri contratti alle dipendenze, 16mila contratti di apprendistato, 11mila altri contratti alle dipendenze e 7mila contratti di collaborazione.

—Giorgio Pogliotti
—Claudio Tucci



159329

Ordini dei commercialisti mai oltre i due mandati

L'art.9 comma 9 e 24 del dlgs 28 giugno 2005 n.139 e le disposizioni del Codice deontologico che escludono la possibilità di effettuare una terza candidatura per i componenti dei consigli degli ordini dei commercialisti e degli esperti contabili sono sempre applicabili. Lo afferma la corte di Cassazione con l'ordinanza n.38333/2021 depositata il giorno 6/12/2021. Il caso di specie trae origine dalla decisione emessa da parte del consiglio dell'ordine dei commercialisti e degli esperti contabili di Napoli Nord, che rigettava la richiesta di ammissione alla competizione elettorale prevista per il rinnovo delle cariche sociali del relativo ordine presentata da parte di due commercialisti. Il procedimento proseguiva in sede di Cassazione a seguito del ricorso proposto da parte di uno dei due esclusi. Deducava il ricorrente di avere effettuato le dimissioni dalla carica di Consigliere antecedente al raggiungimento della metà del secondo mandato. Pertanto precisava sul punto nella propria tesi difensiva nel caso di specie non avrebbe potuto essere applicato il divieto previsto dall' art.9 comma 9 che impedisce la terza candidatura. Di ben diverso parere invece sono gli ermellini. Ad avviso dei giudici, infatti, tale divieto presenta una natura inderogabile tanto da non potere in alcun modo venire disapplicato. La norma, infatti ha la funzione di consentire il tempestivo avvicendamento degli iscritti nelle cariche sociali garantendone l'avvicendamento. Non solo anche l'ulteriore aspetto della tesi difensiva, che deduceva la presenza di una lacuna nell'ordinamento così da potersi ritenere applicabile l'art.3 della legge n.117/2017 che consente ai componenti dei consigli degli ordini circondariali forensi la possibilità di una terza rielezione nella carica non avrebbe potuto trovare applicazione nel caso di specie. L'ordinamento non presentava alcun tipo di lacuna data l'eshaustività del contenuto dell'art. 9 comma 9 del dlgs 28 giugno 2005 n.139 e delle disposizioni dei codici deontologici.

Andrea Magagnoli



PROGETTO *Periti industriali sostenibili*

Risparmio, riduzione delle emissioni di Co2, contrasto alla povertà energetica. Sono questi gli obiettivi delle politiche di sviluppo delle comunità energetiche rinnovabili al centro di un progetto del Consiglio nazionale dei periti industriali e dei periti industriali laureati, realizzato con Ancitel energia e ambiente srl, presentato ieri a Napoli alla presenza tra gli altri del sindaco della città Gaetano Manfredi, degli operatori del settore (Federesco e Gse), dei professionisti e degli esperti a livello nazionale in tema di energia. L'evento rappresenta il primo di una serie di appuntamenti sul territorio nazionale che toccheranno le città di Venezia, Milano, Firenze, Palermo, Bari per approfondire e diffondere il nuovo modello di sviluppo dato dalle comunità energetiche e le relative opportunità ambientali, sociali ed economiche. «Del resto», come si legge nella nota diffusa ieri dal Cnpi, «i numeri delle attuali comunità energetiche parlano da soli: sono appena 30 le realtà censite da Legambiente e si configurano per lo più come situazioni sperimentali».



LAVORO E PIATTAFORME DIGITALI

Regole Ue per dare più tutele ai rider

Beda Romano — a pag. 6

Piattaforme digitali, così la Ue tutelerà i diritti dei lavoratori

La svolta. Nelle proposte legislative i criteri che utilizzeranno le autorità nazionali per stabilire l'esistenza o meno di un rapporto da dipendente

Beda Romano

Dal nostro corrispondente
BRUXELLES

In un contesto lavorativo in pieno subbuglio, anche a causa della pandemia, la Commissione europea ha presentato ieri attese proposte legislative per meglio regolamentare il lavoro sulle piattaforme digitali, da Deliveroo a Uber. Il tentativo è di tutelare lavoratori che in questi anni sono rimasti alla mercé di una grave incertezza normativa che ha provocato centinaia di ricorsi giudiziari. L'iniziativa comunitaria è stata criticata da alcune associazioni imprenditoriali.

«Dobbiamo sfruttare il più possibile il potenziale occupazionale delle piattaforme digitali - ha commentato qui a Bruxelles il commissario all'occupazione Nicolas Schmit -. Ma dobbiamo anche assicurarci che siano lavori di qualità, che non promuovano la precarietà, in modo che questi lavoratori godano di una certa sicurezza e possano pianificare il loro futuro (...) Il progresso tecnologico deve essere equo e inclusivo».

Le proposte prevedono innanzitutto una direttiva che dovrebbe permettere di garantire ai singoli lavoratori un corretto status. Sono attualmente 28 milioni gli europei che lavorano per circa 500 diverse piattaforme internet.

Secondo la Commissione europea, 5,5 milioni di essi non sono correttamente classificati, ossia risultano liberi professionisti quando in realtà sono lavoratori dipendenti, con tutti i conseguenti benefici previdenziali (si veda *Il Sole/24 Ore* del 7 novembre).

Si tratterà di verificare se vi è la determinazione o meno del salario o di un tetto allo stipendio; se vi è vigilanza sul lavoro attraverso strumenti elettronici; se vi sono restrizioni all'orario di lavoro o al periodo di vacanza e al trasferimento a terzi dell'impegno preso; se vi sono regole vincolanti sul tipo di lavoro da garantire; o restrizioni alla possibilità di allargare la propria clientela. Nei fatti, i parametri devono servire a valutare il grado di controllo della società sul lavoro del singolo.

La verifica verrà effettuata dalle autorità nazionali. Secondo la proposta di direttiva, la singola piattaforma potrà respingere l'esito della nuova classificazione, ma avrà l'onere della prova nello spiegare che il lavoratore è un libero professionista, non un classico dipendente. Viceversa, anche il singolo lavoratore potrà respingere l'esito della riclassificazione, contando sull'aiuto della stessa piattaforma per fare chiarezza; «senza dover andare dal giudice», ha precisato il commissario Schmit.

L'iniziativa dell'esecutivo comunitario giunge mentre si moltiplicano in Europa i ricorsi giudiziari che

riguardano proprio lo status incerto dei fattorini e altri riders, come vengono chiamati in Italia. Uber è oggetto di diatribe giudiziarie in vari paesi, fra cui la Francia, il Belgio e l'Italia. Tra le proposte, la Commissione europea ha inserito anche norme per evitare che gli algoritmi mettano a rischio legittime condizioni di lavoro sia per i liberi professionisti che per i lavoratori dipendenti.

L'esecutivo comunitario ha anche pubblicato nuove linee-guida sul fronte della concorrenza. Oggi se un fattorino è ritenuto un libero professionista non potrà accordarsi con altri fattorini per difendere migliori condizioni di lavoro o salari più elevati senza violare l'articolo 101 dei Trattati. Giuridicamente, la collaborazione tra liberi professionisti viene considerata nei fatti un cartello. Le nuove linee-guida permetteranno di evitare che ciò accada per i lavoratori delle piattaforme digitali.

Bruxelles calcola che maggiori controlli in questo settore permetteranno ai Ventisette di incassare 1,6-4,0 miliardi di euro di nuovi contributi previdenziali all'anno. Secondo una valutazione d'impatto, la direttiva rischia però di aumentare i costi per le piattaforme di 4,5 miliardi di euro all'anno. Non per altro ieri le azioni di molte aziende sono calate in Borsa; mentre le associazioni imprenditoriali Delivery Platforms Europe e Business Europe si sono dette preoccupate per l'impatto sull'occupazione

© RIPRODUZIONE RISERVATA

