Rassegna Stampa

di Venerdì 7 febbraio 2020

Centro Studi C.N.I.

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica	**Infrastrutture e costruzioni**			
25	La Repubblica	07/02/2020	*IL PONTE DI RENZO PIANO E' GIA' IN PIEDI PER META'*	3
1	La Repubblica	07/02/2020	*UN TRENO OGNI 12 MINUTI RETE SOVRACCARICA (S.Rizzo)*	4
1	Il Messaggero	07/02/2020	*LA RETE SOVRACCARICA: MANUTENZIONE DIFFICILE (U.Mancini)*	5
Rubrica	**Edilizia e Appalti Pubblici**			
1	Italia Oggi	07/02/2020	*APPALTI, RITENUTE CON MODELLI DOC (D.Liburdi/M.Sironi)*	8
29	Italia Oggi	07/02/2020	*BREVI - L'OSSERVATORIO OICE/IN FORMATEL SULLE*	9
37	Italia Oggi	07/02/2020	*LAZIO, 10 MILIONI PER INTERVENTI SUL LITORALE*	10
Rubrica	**Sicurezza**			
1	Corriere della Sera	07/02/2020	*LA SICUREZZA NECESSARIA (D.Di Vico)*	11
3	Corriere della Sera	07/02/2020	*IL CORDOGLIO DI MATTARELLA "FARE LUCE, LA SICUREZZA E' UN DIRITTO"*	12
9	Corriere della Sera	07/02/2020	*QUELLO CHE NON HA FUNZIONATO NEL SISTEMA DEI CONTROLLI (A.Baccaro)*	13
1+6	La Repubblica	07/02/2020	*IL BUCO NERO DEI CONTROLLI NEI CANTIERI (E.Livini)*	14
1	Il Messaggero	07/02/2020	*MA IL TRENO E' IL PIU' VICINO AL RISCHIO ZERO (A.Giuricin)*	16
Rubrica	**Imprese**			
1+11	Il Sole 24 Ore	07/02/2020	*EX ILVA, ARCELOR A NOVEMBRE PUO' LASCIARE (P.Bricco/C.Fotina)*	18
18	Il Messaggero	07/02/2020	*ILVA, L'ACCORDO C'E' MA SOLO SUL RINVIO (R.dim.)*	21
Rubrica	**Università e formazione**			
1	Il Sole 24 Ore	07/02/2020	*PIU' ISCRITTI E SUBITO LAVORO: ECCO LE SCUOLE TECNICHE ANTI CRISI (I.Vesentini/C.Tucci)*	22
Rubrica	**Fisco**			
1	Il Sole 24 Ore	07/02/2020	*FORFETTARI, CORSA ALLE CORREZIONI (G.Gavelli/G.Tosoni)*	24
Rubrica	**Fondi pubblici**			
27	Il Sole 24 Ore	07/02/2020	*DA HORIZON 2020 ANCORA FONDI PER STARTUP E PMI (L.Savini)*	26

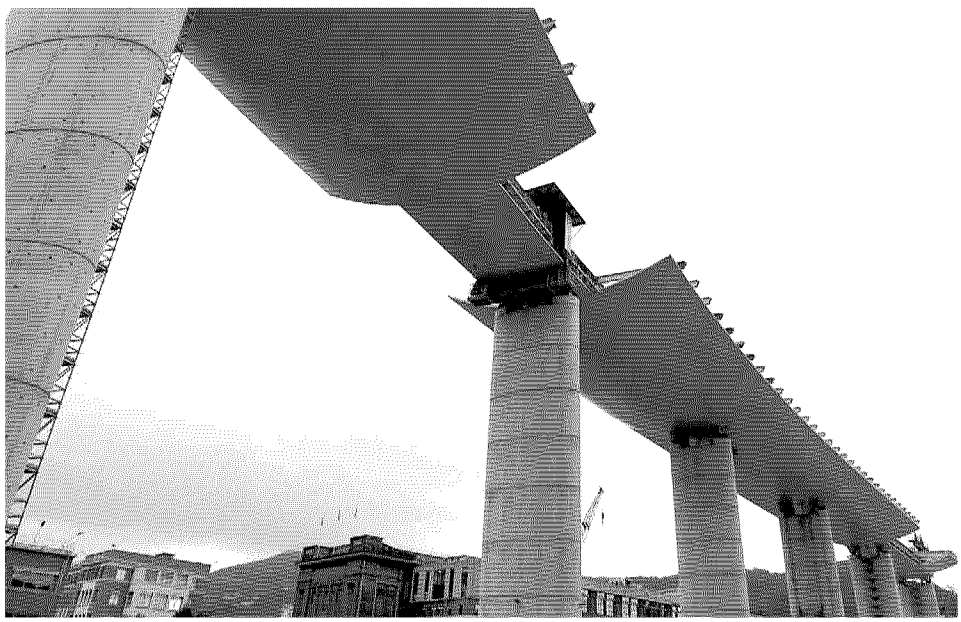
la Repubblica

Quotidiano Data 07-02-2020
Pagina 25
Foglio 1

Genova

Il ponte di Renzo Piano è già in piedi per metà

Oltre la metà del nuovo viadotto issato in quota, e ben visibile. Cominciano stanotte le operazioni e martedì saranno concluse, dopo una delle operazioni più complesse da quando sono iniziati i lavori per la costruzione del ponte progettato da Renzo Piano al posto del Morandi. Martedì si solleverà fino a 40 metri di altezza la prima delle tre campate lunghe 100 metri, quella più a ponente. Tutti i tratti di impalcato montati finora misurano la metà, e sono stati sollevati dalle gru del cantiere. Ora bisogna cambiare, per via delle dimensioni e del peso (1800 tonnellate) delle maxicampate. Entreranno in gioco quegli apparecchi che i tecnici chiamano "strand jack", i martinetti idraulici già usati per lo smontaggio dei monconi del Morandi. Il sindaco e commissario alla ricostruzione Marco Bucci, in pressing costante sul pool industriale "Per Genova" (Salini Impregilo e Fincantieri) per rispettare la tabella di marcia, ha annunciato che «martedì sera avremo in quota oltre 500 metri di ponte, di cui 350 consecutivi». Secondo il cronoprogramma, tutti gli impalcati dovrebbero essere al proprio posto entro il 20 marzo. Il nuovo viadotto sarà lungo un chilometro e 67 metri. Nella notte fra mercoledì e giovedì ha lasciato il cantiere l'ultima trave del vecchio ponte Morandi.



Il ponte di Renzo Piano è già in piedi per metà

Le scuse non bastano E Benetton divorzia da Toscani

FELLINI 100 ANNI.

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la Repubblica

Quotidiano Data 07-02-2020
Pagina 1
Foglio 1

Il commento

Un treno ogni 12 minuti Rete sovraccarica

di **Sergio Rizzo**

a pagina 35

Il commento

Un binario fragile

di **Sergio Rizzo**

L'alta velocità ha cambiato la faccia dell'Italia. Sarebbe ingeneroso non riconoscerlo. Anche se è più esatto dire: la faccia di una parte dell'Italia. Perché se Cristo si era fermato a Eboli, come raccontò Carlo Levi subito dopo la guerra, i treni veloci si sono fermati una trentina di chilometri prima. A Salerno, esattamente. Ma l'alta velocità ha cambiato anche il volto delle ferrovie. Da ente pubblico che aveva lo scopo principale di far camminare i treni, senza badare troppo a come e chi ci stava sopra, ad azienda che per quel genere particolare di business sta sul mercato in competizione con altri operatori. Ed è indiscutibile che tutti, almeno chi vive e si sposta in quel pezzo di Italia, ci abbiano guadagnato. Però il mercato, se non ben governato tanto più quando si tratta di servizi pubblici così importanti e sensibili anche dal punto di vista tecnologico, può anche portarsi dietro qualche serio problema.

Le verifiche tecniche diranno senza dubbio qual è stata la causa del disastro di Lodi. Ma questo episodio, indipendentemente dal fatto che l'ha provocato, deve richiamare l'attenzione sulla situazione di quella linea che collega Torino a Salerno. E soprattutto nel tratto fra Milano e Roma. Se non abbiamo contato male, corre un treno ogni 12 minuti per ogni senso di marcia. Due terzi sono di Trenitalia, la società pubblica. Il terzo rimanente di Italo, il concorrente privato. Su questa frequenza così ossessiva sono state impostate intere campagne pubblicitarie. Ricordate gli slogan? "La metropolitana d'Italia". Oppure "La casa che ti porta a casa", coniato per il decennale dell'alta velocità made in Italy con cortometraggio del bravissimo regista Ferzan Ozpetek.

Ma perché tutto funzioni alla perfezione con un treno ogni 12 minuti non si deve verificare la minima sbavatura. Un piccolo guasto sulla linea o una locomotiva che va in tilt provoca inevitabilmente ritardi a cascata. E più gli intervalli fra un convoglio e il successivo sono brevi, più la rete è sollecitata, più manutenzione ci vuole e meno tempo c'è a disposizione per gli interventi essenziali. Si può soltanto immaginare l'impegno necessario per mantenere in perfetta efficienza una ferrovia sulla quale sfrecciano ogni anno quasi 60 mila treni veloci. Senza poi considerare il dettaglio che una porzione importante della linea, la cosiddetta "direttissima" fra Roma e Firenze, ha pure una certa età, essendo stata realizzata a partire dal 1970: è il primo tratto ad alta velocità entrato in esercizio in Europa. E si capisce anche dal fatto che treni da 300 all'ora lì non superano mai i 250.

Ecco allora che le cose non vanno sempre per il verso giusto. Basta fare una piccola ricerca nella banca dati dell'*Ansa* per ripescare un vecchio comunicato del 28 ottobre 2009 che annunciava per il successivo 13 dicembre un record storico: Roma-Milano in 2 ore e 59 minuti. Addirittura 2 e 45 fra le stazioni di Roma Tiburtina e Milano Rogoredo. E quando nel 2014 l'amministratore delegato delle Ferrovie Mauro Moretti ha passato il testimone a Renato Mazzoncini, c'era il piano di ridurre ancora la durata del viaggio fra la capitale e il capoluogo lombardo a 2 ore e 40 minuti. Per scendere a 2 ore e 20 nel caso in cui fosse stata costruita la stazione per l'attraversamento sotterraneo del nodo di Firenze, sul modello di quella già attiva a Bologna. L'idea venne però cassata un anno e mezzo fa dal ministero delle Infrastrutture allora ancora affidato a Graziano Delrio, giusto qualche settimana prima dell'insediamento del governo Conte uno. Fra le motivazioni il rischio di un aumento dei costi di manutenzione senza peraltro avere la garanzia della puntualità. Il succo è che nel frattempo insieme al sogno delle 2 ore e 40, e per non parlare delle 2 ore e 20 visto che anche la stazione sotterranea di Firenze è sempre sul binario morto, è svanita la certezza che sembrava ormai acquisita, ovvero il superamento della barriera psicologica delle 3 ore. È sufficiente sfogliare gli orari: oggi non c'è un solo collegamento fra le stazioni centrali di Roma e Milano che impieghi meno di 3 ore e 10 minuti. Il traffico ha costretto a ricalibrare i tempi di percorrenza sui tratti Milano-Bologna e Roma-Firenze. Si dirà che 10 minuti non cambiano la vita. Giustissimo. Ma è altrettanto chiaro che qui non se ne fa una banale questione di 600 secondi. Il tema è ben altro: l'efficienza di un'infrastruttura assolutamente strategica e irrinunciabile per il Paese messa a dura prova dalla congestione. Con tutto quello che ne consegue. Perché quei dieci piccoli minuti dicono molto di più di un insignificante prolungamento della durata del viaggio.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

> ***L'alta velocità ha cambiato la faccia dell'Italia, ma il traffico è cresciuto troppo: un treno ogni 12 minuti per ogni senso di marcia***

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Messaggero

Quotidiano Data 07-02-2020
Pagina 1
Foglio 1 / 3

L'infrastruttura

La rete sovraccarica: manutenzione difficile

Umberto Mancini

Troppi treni e poco tempo per fare la manutenzione di binari e scambi.

A pag. 5
Da pag. 2 a pag. 5

Il nodo infrastrutture

Rete sovraccarica: troppe corse poco tempo per le manutenzioni

▶L'Agenzia nazionale per la sicurezza avverte: c'è un divario che va colmato subito nei cantieri

▶I sindacati: «Solo 4-5 ore a notte non bastano per i lavori e i controlli. Va ridotto il traffico»

IL FOCUS

ROMA Troppi treni e poco tempo per fare la manutenzione di binari e scambi. Un traffico ferroviario, quello ad alta velocità in primis, che ha avuto in 10 anni un tasso di incremento a due cifre, ingolfando spesso la rete, sovraccaricando gli snodi delle stazioni, acuendo, tra l'altro, i disagi per i passeggeri. Dietro al disastro di ieri, le cui cause saranno accertate dai magistrati, c'è anche e sopratutto questo. L'aumento delle frequenze, la guerra ad accaparrarsi gli slot dei due operatori in campo, Fs e Italo, e una rete che seppure controllata - questo è di fatto il primo grave incidente sull'AV - non sembra più adeguata a reggere una domanda boom. I numeri del resto parlano chiaro. I sindacati hanno calcolato che per fare le verifiche e i lavori sui tratti ad alta velocità vengono concessi al massimo 4-5 ore a notte. «Perché poi - spiega Andrea Pelle dell'Orsa Trasporti - dalla mattina il flusso dei convogli riprende incessante, bisognerebbe ridurlo, dare spazio alle verifiche e all'ammodernamento». Del resto è la stessa Ansf, l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, a ribadire il concetto. E anche se l'Italia è tra i Paesi con un numero di incidenti ridotto rispetto alla media Ue, proprio l'insufficienza delle infrastrutture a fronte di una richiesta crescente, dovrebbe suggerire maggiore cautela e più verifiche. Anche per questo Rfi, la società che gestisce i binari, oggi finita nel mirino, ha triplicato gli investimenti portandoli a 10 miliardi nei prossimi 5 anni.

SERVONO RISORSE

«Un segnale - dicono sempre i sindacati, Cgil in testa - incoraggiante ma che testimonia che forse prima si era fatto non abbastanza». Spiega l'Ansf: «Sull'incidentalità ferroviaria l'Italia mostra ancora margini di miglioramento sul fronte della manutenzione, della cultura della sicurezza e sull'implementazione tecnologica delle reti regionali».

Nel 2018 sulla rete Rfi sono avvenuti 8 deragliamenti per un totale di 37 vittime (3 morti e 34 feriti gravi). Il dato è in crescita rispetto agli anni precedenti con 5 deragliamenti nel 2017 (4 su Rfi e 1 sulle regionali) e 2 nel 2016. E dagli elementi a disposizione dell'Agenzia i deragliamenti 2018 sono «tutti riconducibili a

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

problematiche manutentive e in particolare dell'infrastruttura». Insomma, bisogna cambiare passo. Per questo l'Agenzia aveva emesso una specifica circolare rivolta a tutti gli operatori richiamandoli all'importanza di una corretta manutenzione. E poi impartito disposizioni nei confronti di Rfi «per definire azioni immediate a breve e a lungo termine finalizzate ad un riesame complessivo dei processi interni per garantire un efficace presidio dei processi manutentivi di propria competenza». Un monito forse rimasto inascoltato vista la tragedia di Lodi.

IL GAP DEI LAVORI

Sulla rete Rfi nel 2018 si sono registrati 8 incidenti significativi relativi ad attività legate a cantieri ferroviari con 8 vittime, di cui 2 morti e 6 feriti gravi. Anche qui il dato è in aumento rispetto agli anni precedenti (un evento nel 2016 e 2017) e conferma proprio la necessità di adeguarsi alle direttive che l'Agenzia ha impartito con «particolare riferimento ai processi relativi alla qualificazione dei fornitori esterni, alla formazione del personale e all'adeguatezza dell'organizzazione e delle risorse impiegate».

GLI ORARI

Fs, con il nuovo orario invernale, ha comunque redistribuito il traffico, allungando i tempi di percorrenza per evitare il sovraccarico delle linee soprattutto nelle fasce orarie più critiche, ovvero quelle con maggiore flusso di persone. Ma intanto, nonostante gli sforzi compiuti, troppi treni continuano ad arrivare in pesante ritardo. E' evidente che la rete va adeguata, ammodernata, eliminando tappi e colli di bottiglia. D'altra parte, proprio i ritardi vanno attribuiti anche all'estensione dei lavori di manutenzione proprio tra Bologna e Firenze che, per tutto il 2020, riguarderanno entrambi i binari. Ieri, evidentemente, qualcosa non ha funzionato.

A inizio dicembre l'ad di Rfi, Maurizio Gentile, ora in bilico, aveva chiarito che i rallentamenti sarebbero stati compresi nel nuovo orario 2020. E così è stato. I treni fast Roma-Milano sono passati da 3 ore a 3 ore e 10; il Roma-Milano da 3.30 ore a 3.40 ore; il Roma-Venezia da 3.45 a 4 ore; il fast Roma-Venezia a 3 ore e 38; infine, il Roma-Verona da 2.52 a 3 ore e 18.

Il problema, fanno filtrare dall'Autorità per i trasporti, è che per ragioni di interesse, i gestori concentrano gli orari di partenza sugli slot più remunerativi ingolfando il sistema. Sarebbe meglio distribuire il traffico in maniera diversa, così come chiedono i sindacati. Per evitare l'effetto saturazione. A Roma e Milano i treni movimentati sono passati rispettivamente dai 734 del 2015 ai 981 nel 2020 (con un aumento di 250 treni) e dai 612 del 2015 ai 750 nel 2020. La rete invece è sostanzialmente quella di 10 anni fa.

Umberto Mancini

©RIPRODUZIONE RISERVATA

LA CRESCENTE DOMANDA PER L'ALTA VELOCITÀ HA SATURATO LE LINEE FERME A DIECI ANNI FA

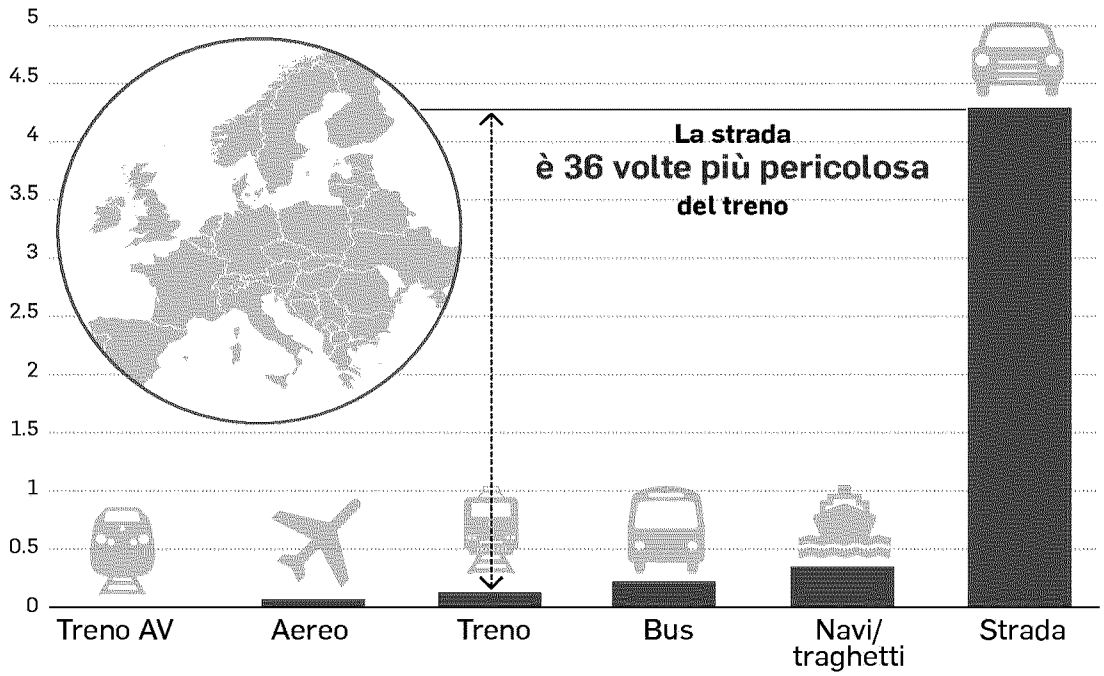
I soccorsi dopo l'incidente al Frecciarossa vicino a Lodi

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Gli incidenti

Per miliardi di passeggeri/chilometro in Europa sui vari mezzi di trasporto

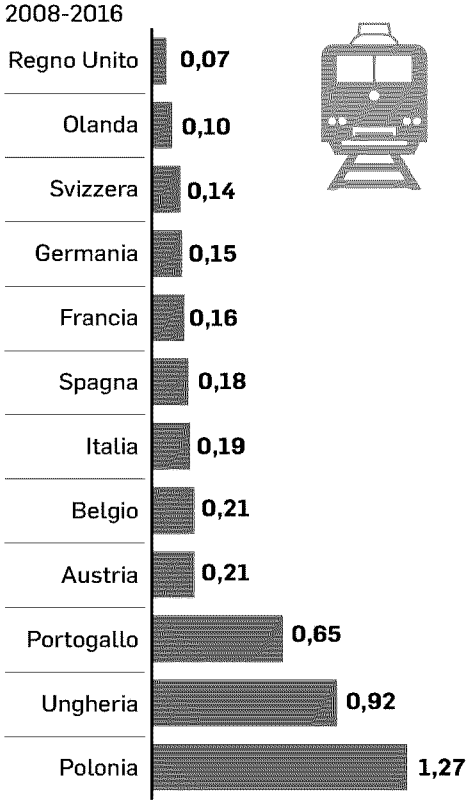


Fonte: Analisi TRA consulting da dati European Union Agency for Rail e Eurostat

centimetri

Morti e feriti gravi in incidenti per milioni di treni chilometro

2008-2016



Fonte: Analisi TRA consulting da dati European Union Agency for Rail

centimetri

Il Messaggero

Scambio mortale

Il nodo infrastrutture:

Rete sovraccarica: troppe corse poco tempo per le manutenzioni

Il rischio zero non esiste ma i binari restano decisamente più sicuri

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ItaliaOggi

Quotidiano Data 07-02-2020
Pagina 1
Foglio 1

Appalti, ritenute con modelli doc

Grazie al provvedimento firmato ieri è possibile certificare le condizioni per evitare di applicare le nuove regole introdotte dalla legge di Bilancio 2020

Pronto il modello di certificazione che consente di evitare l'applicazione delle nuove disposizioni in materia di ritenute sugli appalti. Il rilascio di detto modello, che garantisce la sostanziale affidabilità dell'impresa che effettua i lavori, permetterà in primis di compensare debiti relativi a ritenute sui redditi di lavoro dipendente con crediti fiscali a disposizione dell'impresa stessa. Il provvedimento contiene il modello e le relative istruzioni.

Liburdi-Sironi a pag. 27

L'agenzia ha rilasciato il modello da comunicare per snellire la trasmissione dei dati

Appalti, gli esoneri certificati

È arrivato il documento unico di regolarità fiscale

DI DUILIO LIBURDI
E MASSIMILIANO SIRONI

Pronto il Durf (documento unico di regolarità fiscale) per la disapplicazione del monitoraggio appalti. Il modello di certificazione consente di evitare l'applicazione delle nuove disposizioni in materia di ritenute sugli appalti. Il rilascio di detto modello, che garantisce la sostanziale affidabilità dell'impresa che effettua i lavori, permetterà in primis di compensare debiti relativi a ritenute sui redditi di lavoro dipendente con crediti fiscali a dispsosizone dell'impresa stessa. Il provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate, emanato ieri contiene due allegati, il primo dei quali è il vero e proprio modello mentre il secondo contiene l'esplicitazione dei criteri in base ai quali si procede al rilascio in virtù della verificata affidabilità del richiedente.

Tale certificato era tanto atteso dagli operatori del settore, soprattutto in considerazione del fatto che i nuovi obblighi sopra sinteticamente descritti si applicano a far data dai versamenti del 16 febbraio prossimo, con riferimento alla ritenute operate per il mese di gennaio.

Si deve ricordare in primo luogo, che l'articolato meccanismo declinato dall'articolo 4 del decreto legge n. 124 del 2019, può essere appunto sostituito dal possesso e dalla comunicazione al committente del modello in questione che attesta alcuni elementi che devono congiuntamente sussistere, quali:

- l'attività almeno triennale certificata a ritroso partendo dall'ultimo giorno del mese della richiesta,
- l'avvenuta presentazione delle dichiarazioni nel triennio con il medesimo criterio del precedente alinea,
- l'avvenuta effettuazione di versamenti in conto fiscale pari almeno al 10 per cento dell'ammontare dei ricavi assumendo sempre lo stesso criterio temporale, in buona sostanza collegato alle dichiarazioni,
- l'inesistenza di debiti riferiti ad imposte sui redditi, Irap, ritenute e contributi di importo superiore a 50 mila euro e che siano scaduti. A tale proposito l'allegato B del modello precisa che nel computo numerico non rientrano sanzioni ed interessi. Anche in questo caso il riferimento temporale è all'ultimo giorno del mese della richiesta.

Il testo del provvedimento precisa altresì come:

- il certificato è riferito all'ultimo giorno del mese precedente a quello di scadenza richiamato dal comma 2 dell'articolo 17 bis del decreto legislativo 241 del 1997. In sostanza, posto che il comma 2 fa riferimento in prima battuta alla data di versamento delle ritenute, il criterio è dunque quello della competenza della ritenuta effettuata sui lavoratori fermo restando che le informazioni al committente devono essere fornite entro i cinque giorni lavorativi successivi alla scadenza di versamento delle ritenute in questione.
- Il certificato viene messo a disposizione a partire dal terzo giorno lavorativo di ogni mese ed ha una validità di quattro mesi. Un periodo temporale che comprende, ad esempio, i 60 giorni entro i quali rispetto ad un atto impositivo o riscossivo può verificarsi la relativa scadenza.

Da un punto di vista operativo, il provvedimento precisa come il certificato viene messo a disposizione su richiesta presso qualunque ufficio della direzione provinciale dell'Agenzia delle entrate territorialmente competente e, su richiesta, può essere integrato con dati che non risultano in modo immediato. Si tratta ora di comprendere, alla luce del fatto che il provvedimento è del 6 febbraio, se le disposizioni di legge si possano rendere comunque applicabili già dal mese corrente in relazione alle ritenute del mese di gennaio 2020, circostanza che appare di fatto conclamata. Fermo restando che si potrebbe comunque fare una valutazione in relazione alla applicabilità di quanto previsto dallo statuto dei diritti del contribuente che comporterebbe uno slittamento al mese di marzo.

Al momento non è prevista alcuna possibilità di ottenimento del certificato, magari tramite le funzionalità del cassetto fiscale.

© Riproduzione riservata

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ItaliaOggi

Quotidiano Data 07-02-2020
Pagina 29
Foglio 1

L'Osservatorio Oice/Informatel sulle *gare pubbliche di ingegneria e architettura ha diffuso ieri le anticipazioni dei dati di gennaio 2020. Il dato più eclatante è stato la pubblicazione di 36 bandi per accordi quadro, con un valore complessivo di 82,0 milioni, di cui più della metà, 45 milioni, nei 3 bandi pubblicati da Acamir - Agenzia campana per la mobilità. Tra gli accordi quadro quelli che hanno riguardato i servizi di sola progettazione sono stati 25 con un importo di 20,6 milioni. Nel mese di gennaio le gare di progettazione sono state 251, per un valore di 53,4 milioni. Quasi la metà del valore messo in gara è venuto dai 25 bandi per accordi quadro, con un valore di 20,6 milioni di progettazione. Il confronto con il mese di gennaio 2019 è positivo: il numero dei bandi di gara è cresciuto del 33,5% e il loro valore dell'84,7%. Rispetto al mese di dicembre, uno dei mesi migliori del 2019, il numero è in calo del 31,8% e il valore del 16,7%.*

IMPOSTE E TASSE

La banca è meglio del fisco

Prestito più conveniente del ravvedimento operoso

Ecu-Entrate compensate le perdite

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ItaliaOggi

Quotidiano Data 07-02-2020
Pagina 37
Foglio 1

SCADENZA ALL'8 APRILE

Lazio, 10 milioni per interventi sul litorale

La Regione Lazio ha pubblicato un bando per la presentazione di manifestazioni di interesse per il completamento del «piano degli interventi straordinari per lo sviluppo economico del litorale laziale», per il triennio 2019/2021. Il bando stanzia 10 milioni di euro per finanziare interventi straordinari per lo sviluppo economico del litorale laziale, in attuazione della lr n. 26 del 28 dicembre 2007. L'azione è finalizzata allo sviluppo di infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti volte al miglioramento dei contesti ambientali costieri dei comuni del litorale laziale e delle isole, attraverso una serie di interventi destinati alla realizzazione di percorsi ciclabili e pedonali e ad un sistema integrato di pedonalizzazione del lungomare, oltreché alla realizzazione e alla riqualificazione dell'arredo urbano e all'ampliamento ed alla valorizzazione delle aree verdi pubbliche. L'azione è anche finalizzata all'innalzamento del livello qualitativo del sistema degli arenili ed alla riduzione dell'uso della plastica, attraverso il miglioramento delle strutture e dei servizi rivolti all'utenza pubblica. Sono legittimati a presentare le manifestazioni di interesse i comuni del litorale laziale, il decimo municipio di Roma Capitale e i comuni isolani, anche in forma aggregata. Il contributo regionale concedibile ai soggetti pubblici beneficiari prevede importi minimi pari a 500 mila euro e massimi fino a 3 milioni di euro, a copertura del 90% del costo di investimento. Le domande per l'accesso al bando devono essere presentate entro l'8 aprile 2020.

© Riproduzione riservata

L'Ue contro razzismo e violenza

Stanziati 37 milioni per tutelare donne e bambini

Lazio, 10 milioni per interventi sul litorale

Cultura, 5 milioni per la riqualificazione culturale nei Balcani

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

CORRIERE DELLA SERA

Quotidiano Data 07-02-2020
Pagina 1
Foglio 1

LA SICUREZZA NECESSARIA

di **Dario Di Vico**

Il tragico incidente di ieri mattina a Lodi ha causato la morte di due macchinisti che stavano facendo il loro lavoro. E avrebbe potuto provocare un bilancio ancor più cruento in termini di vite umane spezzate. È il primo deragliamento di un treno dell'Alta velocità e anche per questo motivo ci sarà bisogno che il processo di accertamento delle cause e delle responsabilità sia particolarmente accurato.

I primi riscontri che vengono dagli inquirenti rimandano ad errori compiuti durante la manutenzione notturna, vedremo se saranno confermati e quali contromisure i gestori della rete ferroviaria adotteranno per evitare qualsiasi tipo di bis. Dopo la drammatica vicenda del Ponte Morandi siamo entrati, nostro malgrado, nella stagione della fragilità delle infrastrutture, ma nel caso di Lodi non ci sono neanche eventi atmosferici o cause esterne che abbiano congiurato a originare il disastro, tutto va ricondotto a quella che dovrebbe essere l'ordinaria gestione del traffico. Ma se per quanto riguarda gli errori umani dei macchinisti esistono tutta una serie di sistemi automatici e di tecnologie avanzate che li rendono pressoché impossibili, evidentemente nel caso della manutenzione della rete non è ancora del tutto così.

continua a pagina **28**

ALTA VELOCITÀ

LA SICUREZZA NECESSARIA

di **Dario Di Vico**

SEGUE DALLA PRIMA

A rendere più inquietanti i primi bilanci sull'incidente non ci sono solo il cordoglio per le vittime e i dubbi sulle presunte inefficienze ma anche la considerazione, non ultima, di come l'Alta velocità rappresenti uno dei rari casi di successo dell'iniziativa pubblica italiana degli ultimi dieci anni. In queste ore di doloroso lutto va detto che i treni veloci hanno cambiato il Paese. O almeno quella parte dell'Italia che può beneficiarne (20 milioni di abitanti). Secondo i dati forniti dal professore Ennio Cascetta, uno dei pionieri dell'Alta velocità italiana, riportati il 30 gennaio scorso dal *Sole 24Ore*, le città dotate di stazioni AV avrebbero visto crescere il proprio Pil nel decennio 2008-18 del 10% contro il 3% delle province che sono distanti più di due ore da una fermata. Si calcola poi che i 43 milioni di spostamenti su Alta velocità conteggiati nel 2017, ultimo dato disponibile, siano stati per il 40% aggiuntivi. E si spiegano, infatti, con un'integrazione dei mercati territoriali del lavoro — almeno nella fascia alta — e più in generale con un diverso orientamento delle scelte di residenza e mobilità di molte famiglie.

Il successo è stato così ampio che sul versante della domanda ci sarebbero le condizioni per autorizzare un terzo gestore dopo Trenitalia e Italo, senonché è l'offerta infrastrutturale (ancora una volta!) a rendere difficile l'allargamento perché segnata da alcuni colli di bottiglia, in primis il nodo di Firenze. Non ultima considerazione da ricordare, l'Alta velocità è un esempio, dal punto di vista sistemico, dei vantaggi della concorrenza perché ha saputo produrre pluralismo, competizione e riduzione dei prezzi. Occorre quindi il massimo dell'attenzione per evitare di compromettere questo patrimonio di esperienze, specie in un Paese che le occasioni di sviluppo tende a sprecarle. Non possiamo permetterci di armare, le une contro le altre, le ragioni della sicurezza e quelle della crescita. In altri termini e con un'altra posta (la salute dei tarantini) questo conflitto l'abbiamo già vissuto e pagato nel caso Ilva. Le indagini, quindi, dovranno sgombrare il terreno dai dubbi e dagli interrogativi di queste ore perché avremmo bisogno di «più Tav». Se infatti l'Alta velocità (esistente) con il suo successo ha ampliato le differenze tra le «città aperte» e quelle «dimenticate», l'antidoto sarebbe quello di sostenere e finanziare i programmi di completamento della rete. A condizione però di non archiviare Lodi e il tragico prezzo di vite umane che abbiamo pagato.

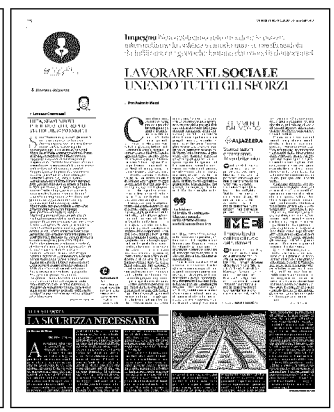
© RIPRODUZIONE RISERVATA

CORRIERE DELLA SERA

Deraglia il treno, la morte a 290 all'ora

Il primo italiano contagiato

LA RAGIONE E IL BUON SENSO


LAVORARE NEL SOCIALE UNENDO TUTTI GLI SFORZI

LA SICUREZZA NECESSARIA

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

CORRIERE DELLA SERA

Quotidiano Data 07-02-2020
Pagina 3
Foglio 1

Il messaggio del presidente

Il cordoglio di Mattarella «Fare luce, la sicurezza è un diritto»

Il politico parla con una voce sola, e si stringe attorno alle famiglie delle vittime dell'incidente ferroviario accaduto ieri mattina nel Lodigiano che è costato la vita a due ferrovieri e che ha provocato decine di feriti. Ma la richiesta che sale, anche questa unanime, è che sull'incidente al Frecciarossa sia fatta piena luce, ed è la stessa che arriva dai sindacati di settore che hanno proclamato per oggi uno sciopero di due ore. Il primo a parlare di «due nuove vittime sul lavoro», una piaga sociale, è il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, che si augura che venga fatta «presto piena luce sulla dinamica del grave incidente, per garantire il diritto dei cittadini alla sicurezza nei trasporti». E lo stesso invito arriva dal presidente del Consiglio Giuseppe Conte: prima in un tweet: «La morte di due macchinisti nel deragliamento del Frecciarossa vicino a Lodi è una tragedia su cui è necessario fare chiarezza. Esprimo il mio cordoglio alle famiglie delle vittime e vicinanza ai feriti. Il mio ringraziamento va alla macchina dei soccorsi». Poi, in un intervento al Senato dove tutta l'aula si è stretta in un minuto di silenzio: «La sicurezza nei trasporti e delle nostre infrastrutture in generale è un diritto dei cittadini che lo Stato deve garantire e che per il mio governo rappresenta la massima priorità». Ma tutto il mondo politico è colpito. Il leader del Pd Nicola Zingaretti parla di «una notizia terribile», Giorgia Meloni per FdI chiede «chiarezza al più presto», Matteo Salvini invita tutti a «fare una preghiera» per le vittime e aggiunge «una richiesta pressante: chi ha sbagliato paghi», Luigi Di Maio per il M5S e Matteo Renzi per Italia viva ringraziano i soccorritori, il presidente della Lombardia Attilio Fontana definisce «incredibile e inspiegabile» l'accaduto ma aggiunge che «nella disgrazia, poteva essere una tragedia molto, molto più grave». Un invito a non trasformare questa tragedia in un passo indietro arriva dal presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia: «Un incidente è un elemento di emergenza ma questo non significa che l'Alta velocità non sia strategica per il Paese».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

CORRIERE DELLA SERA

Quotidiano Data 07-02-2020
Pagina 9
Foglio 1

L'analisi

Quello che non ha funzionato nel sistema dei controlli

di **Antonella Baccaro**

Il primo incidente sulla rete dell'Alta velocità in Italia non può non suscitare apprensione nei 170 mila passeggeri che tutti i giorni la percorrono. Sono 15 anni che i treni superveloci volano su quei binari, dieci che esiste un servizio commerciale. Nel resto d'Europa l'Alta velocità ha già registrato incidenti mortali tra Francia, Spagna e Germania. In Italia fino a ieri nessuno. Se la statistica ha un senso, un incidente per quanto grave, al punto purtroppo di essere costato la vita a due persone, e non è un dettaglio, non dovrebbe far crollare la fiducia che in questi anni 350 milioni di viaggiatori hanno riposto nella sicurezza di questo sistema di trasporto in Italia.

Eppure non possiamo nascondere l'inquietudine: come è possibile che anche un mezzo sofisticato come un treno dell'Alta velocità possa fallire? Come accade tutte le volte che a «tradirci» è una tecnologia che pensavamo imbattibile, la paura supera la razionalità. Per non cedere a questo impulso, in attesa che le indagini facciano il loro corso, non resta che cercare di capire come funziona il sistema di sicurezza dell'Alta velocità.

Secondo quanto riportato da Ferrovie dello Stato, dal 2002 al 2019 gli investimenti realizzati per la sicurezza ferroviaria dal gestore della rete (Rfi) sono raddoppiati: da 1.146 milioni di euro nel 2002 a 2.240 milioni di euro nel 2019. Quel che è certo è che l'intera rete Alta velocità/Alta capacità è dotata di sistemi avanzati di protezione della circolazione dei treni, in particolare l'European rail traffic management system (Ertms) controlla la velocità massima ammessa e la distanza dei treni, istante per istante, intervenendo automaticamente in caso di superamento di tali limiti. La stessa tecnologia, operativa in Italia da 15 anni, consente lo scambio di informazioni tra i treni e chi controlla il traffico da terra. È lo stesso treno, circolando sulla rete, a rilevare le anomalie che vengono registrate e girate a chi si occupa della manutenzione. Tutte le settimane i treni diagnostici percorrono l'intera rete per ulteriori rilevamenti. Inoltre c'è la diagnostica effettuata periodicamente su punti fissi.

Questo per dire che è difficile che un'anomalia sfugga ai controlli. E questo è tanto vero che il binario lungo il quale è avvenuto l'incidente era stato oggetto di manutenzione proprio qualche ora prima dello stesso. Il rilevamento dell'anomalia conta molto a livello preventivo, ma non è tutto. Occorre che l'intervento che segue sia tempestivo ed efficace. Lo è stato quello che è stato effettuato a Lodi? Probabilmente no, questa è la traccia che starebbero seguendo gli inquirenti. Un errore umano, dunque. Il treno deragliato è stato il primo a percorrere la tratta dopo i lavori. Il sistema di segnalamento dell'anomalia qui evidentemente non ha potuto funzionare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Gli investimenti
Dal 2002 al 2019 gli investimenti per la sicurezza di Rfi sono raddoppiati: da 1.146 milioni di euro a 2.240 milioni di euro

Primo piano
L'INTERVISTA
Il prefetto di Lodi: «Scenario apocalittico, per fortuna c'erano pochi passeggeri»
Quello che non ha funzionato nel sistema dei controlli

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la Repubblica

Quotidiano Data 07-02-2020
Pagina 1
Foglio 1 / 2

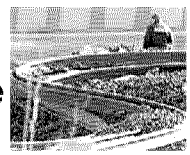
L'allarme

Il buco nero dei controlli nei cantieri

di **Ettore Livini**

a pagina 6

I nodi delle Ferrovie



La manutenzione viene fatta costantemente, ma associarla all'evento tragico è prematuro. Poteva essere una carneficina

Marcello Cardona, 63 anni È il prefetto di Lodi

Linea satura, buchi nella manutenzione Così anche l'Alta velocità è andata ko

Sul tratto più affollato, tra le stazioni di Roma e Firenze, i treni sono aumentati del 46% negli ultimi sette anni
I tecnici sono costretti a lavorare poche ore di notte. E i cantieri spesso vengono affidati ad aziende in subappalto

di **Ettore Livini**

MILANO – Il Frecciarossa è un mezzo super-moderno. La linea Milano-Bologna è una delle più avanzate e controllate d'Italia. Gli investimenti di Rete ferroviaria italiana (Rfi) «per l'efficienza e la manutenzione» sono saliti dai 2,6 miliardi del 2016 ai 3,3 del 2018. L'Alta velocità – almeno fino a ieri mattina – ha fatto viaggiare in 10 anni 465 milioni di passeggeri senza incidenti. Il risultato finale però non cambia. E la tragedia di Lodi – la magistratura stabilirà le cause – conferma che qualcosa, anche sui treni a cinque stelle, non torna ancora e che la lezione dei nove morti delle tragedie di Pioltello e di Caluso del 2018 è al momento servita a poco.

La gestione della manutenzione

I pompieri, ovviamente, gettano acqua sul fuoco: gli incidenti "significativi" sulle rotaie italiane sono pari a uno ogni 3,3 milioni di chilometri di viaggio, il 20% in meno della media europea «e sono in calo del 15% dal 2007», calcola Andrea Giuricin professore di economia dei trasporti all'Università Bicocca.

Dal giunto rotto di Pioltello fino ai misteri del deragliamento di ieri, dai treni per pendolari ai gioielli ad Alta velocità, resta però un'inquietante costante: «La gestione del sistema manutentivo – per dirla con le parole dell'ultimo rapporto dell'Ansf, gli 007 incaricati di vigilare sullo stato di salute della rete – è una delle principali criticità del sistema ferroviario italiano». Ed è la causa regina del 16% degli incidenti e del 27% delle vittime.

L'allarme dei sindacati

Il mondo dorato dei Frecciarossa e Italo sembrava fino a ieri immune a problemi di questo genere. Ma un paio di settimane fa il sindacato ha fatto scattare l'allarme: «La frequenza dei treni ad Alta velocità è aumentata e la capacità delle linee s'è ridotta, così come gli spazi temporali per le manutenzioni», ha detto il 14 gennaio la segretaria nazionale della Filt Cgil Maria Teresa De Benedictis. Sulla tratta Roma-Firenze, per dire, viaggiano oggi 257 treni al giorno, il 46% in più del 2013, sulla Milano-Bologna («dove la linea non è certo satura», sostiene Giuricin) 172. Un boom che ha fatto bene alla mobilità del paese e alle tasche dei risparmiatori (i prezzi dei biglietti sono scesi del 36%) ma che secondo molti osservatori pone qualche problema alla gestione dei lavori sulla rete.

I tempi troppo stretti

La prova? Le opere appena partite per ammodernare la tratta tra la capitale e Firenze (un'infrastruttura che risale al 1977) hanno costretto le Fs ad allungare di 10 minuti il tempo di percorrenza tra Milano e Roma nell'ultimo orario. E per non creare ulteriori disagi, dicono i sindacati, molti lavori di manutenzione vengono spesso confinati a quelle poche ore di notte in cui la linea è deserta. Con ritmi e tempi di esecuzione a rischio di "errore umano". Una delle ipotesi – non a caso – su cui lavora la magistratura per spiegare il dramma di Lodi.

«Quello della saturazione delle linee è un problema oggettivo – dice De Benedictis, segretaria nazionale Filt Cgil – . Tutti i lavori necessari, intendiamoci, vengono fatti. Ma c'è in piedi un confronto con l'azienda per rivedere il ciclo d'impegno, rafforzando le squadre e rivedendo i turni per garantire la sicurezza di tutti».

I controlli ai cantieri

Le risorse umane, in teoria, non dovrebbero essere un problema: Rfi ha concordato dopo Pioltello e Caluso un piano straordinario per l'assunzione di oltre un migliaio di manutentori per rafforzare i controlli sulla rete. E gli organici dell'Ansf – da sempre un po' in affanno – dovrebbero rafforzarsi a breve grazie ai concorsi (già fatti) per reclutare 60 nuovi ispettori.

Il buco nero però, a giudicare dai provvedimenti presi dopo le tragedie del 2018, resta il controllo dei cantieri come quello aperto sul luogo dell'incidente di ieri. Affidati spesso – pare non sia il caso di Lodi, ha detto il procuratore Domenico Chiaro – a una giungla di subappalti dove è facile perdere l'orientamento.

I paletti dell'authority

L'authority di sorveglianza, sul tema, ha alzato nel 2018 un cartellino giallo a tutti gli operatori ferroviari con una circolare piena zeppa di richieste vincolanti: una su tutte, l'obbligo a «individuare un efficace presidio dei processi manutentivi prevedendo attività di audit sui fornito-

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la Repubblica

Quotidiano Data 07-02-2020
Pagina 1
Foglio 2 / 2

ri esterni». Tradotto in soldoni: aumentare i controlli sui lavori affidati a terzi per evitare sorprese. Unico problema: a fine 2018 «le attività di revisione delle procedure non erano concluse», scrive l'ultimo rapporto dell'Ansf. Oggi – dicono fonti interne all'autorità – «buona parte delle richieste fatte a Rfi sono state portate a termine», ma resta aperto un tavolo di aggiornamento continuo per «migliorare le prestazioni». Come dire, par di capire, che sul tema della sicurezza dei passeggeri c'è ancora un po' di strada da fare. Anche sull'Alta velocità.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

ANDREA FASANI/EPA

Le indagini della polizia

Il Frecciarossa 1000

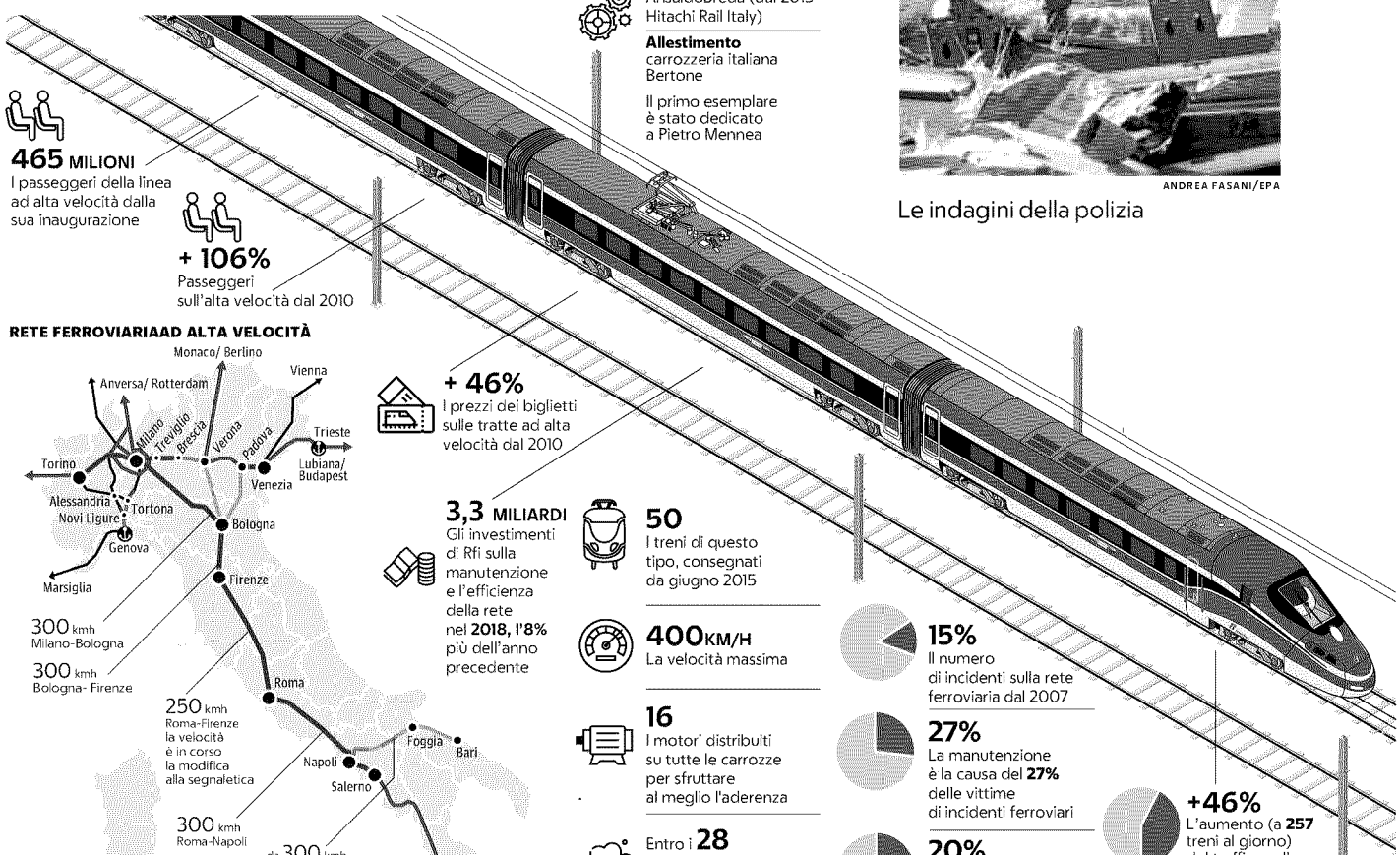
E' il treno più moderno della flotta Trenitalia
E' ecologico e costruito per viaggiare su tutte le reti AV d'Europa

Progetto
Bombardier

Assemblaggio
AnsaldoBreda (dal 2015 Hitachi Rail Italy)

Allestimento
carrozzeria italiana Bertone

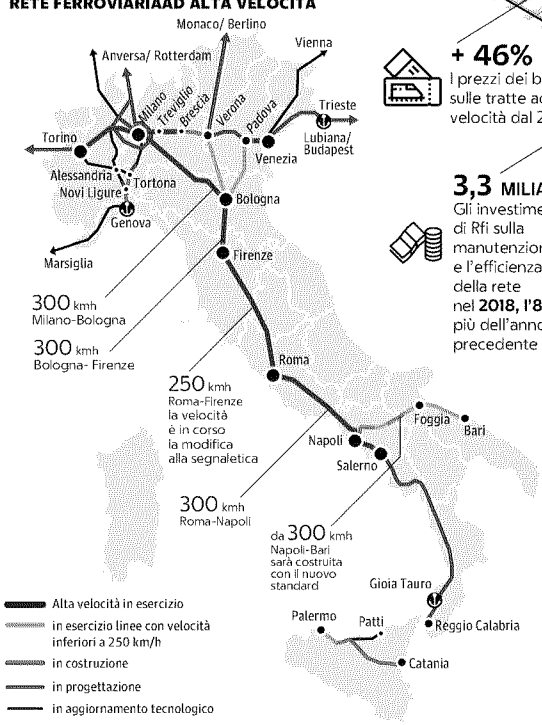
Il primo esemplare è stato dedicato a Pietro Mennea



465 MILIONI
I passeggeri della linea ad alta velocità dalla sua inaugurazione

+ 106%
Passeggeri sull'alta velocità dal 2010

RETE FERROVIARIAAD ALTA VELOCITÀ



+ 46%
I prezzi dei biglietti sulle tratte ad alta velocità dal 2010

3,3 MILIARDI
Gli investimenti di Rfi sulla manutenzione e l'efficienza della rete nel **2018, l'8%** più dell'anno precedente

50
I treni di questo tipo, consegnati da giugno 2015

400KM/H
La velocità massima

16
I motori distribuiti su tutte le carrozze per sfruttare al meglio l'aderenza

Entro i **28** microgrammi
Le emissioni di Co_2 per passeggero/ chilometro

172
I treni al giorno sulla linea veloce Milano-Bologna

15%
Il numero di incidenti sulla rete ferroviaria dal 2007

27%
La manutenzione è la causa del **27%** delle vittime di incidenti ferroviari

20%
Il tasso di incidenti in Italia rispetto alla media delle ferrovie europee

3,3 MILIONI
Il numero di chilometri percorsi dai treni in Italia per un incidente serio

+46%
L'aumento (a **257** treni al giorno) del traffico sulla Roma-Firenze,la traccia più "satura" della rete ad altà velocità

109
Il numero degli ispettori dell'Anasf che controlla la sicurezza della rete ferroviaria, il **30%** ammnistrativi

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Messaggero

Quotidiano Data 07-02-2020
Pagina 1
Foglio 1 / 2

La sicurezza

Ma il treno è il più vicino al rischio zero

Andrea Giuricin

Negli ultimi due giorni si sono verificati due incidenti rilevanti nel settore dei trasporti: in Turchia l'uscita di pista di un aereo, spaccato in due al momento dell'atterraggio, e ieri mattina all'alba il deragliamento del treno Frecciarossa Milano-Salerno, nei pressi di Lodi, con la morte dei due macchinisti. Due tragedie che non possono non colpire.

Continua a pag. 5

Il rischio zero non esiste ma i binari restano decisamente più sicuri

IL TRASPORTO SU GOMMA 36 VOLTE PIÙ PERICOLOSO DI QUELLO SU FERRO L'ITALIA IN LINEA CON GLI ALTRI PAESI EUROPEI I CASI BELGIO E AUSTRIA

L'ANALISI

segue dalla prima pagina

Eppure proprio il settore aereo e quello ferroviario rimangono i più sicuri nel mondo dei trasporti. Alla luce dell'incidente sulla rete dell'Alta Velocità, sempre più utilizzata dall'utenza, è quindi bene avere un'informazione completa sulla sicurezza del sistema ferroviario in generale, di quello italiano e dell'AV in particolare. Va detto che il tema della sicurezza ferroviaria non da ieri è al centro dell'attenzione dei gestori della rete, al tempo stesso è necessario valutare con dati precisi e incontestabili se gli obiettivi siano raggiunti o meno. Sarà invece cura dell'autorità giudiziaria comprendere cosa sia successo, esattamente, ieri mattina al Frecciarossa 9595 che aveva da poco iniziato la sua corsa verso Salerno.

Di fronte alla tragedia lombarda è bene tornare alle fredde statistiche, perché in caso contrario si rischia di avere l'effetto opposto di una valutazione obiettiva, altrimenti viziata dal dato emozionale. Va detto subito che il trasporto su gomma è di circa 36 volte più pericoloso rispetto al trasporto su ferro. E se è vero che il treno è il mezzo più sicuro insieme all'aereo, vale sottolineare che i sistemi Alta Velocità in esercizio sono storicamente i più sicuri.

Per questa ragione è sconsigliabile spostare il traffico dal trasporto ferroviario a quello stradale: avremmo l'effetto perverso di veder aumentare il numero degli incidenti e dei decessi sulle nostre strade. Non è un'opinione, lo dicono i numeri che è sempre bene studiare per cercare di minimizzare i rischi.

Altro aspetto da valutare: ieri alcuni esperti si sono interrogati se di nuovo non sia un problema di scarsa o inadeguata manutenzione delle linee. In realtà, allo stato nulla si può dire dell'Alta Velocità, soprattutto che vi sia un sotto-investimento nella manutenzione: il settore riceve infatti grandi finanziamenti sia tramite il pedaggio pagato dalle imprese ferroviarie che tramite i finanziamenti dei piani di programma. L'Italia, inoltre, è tra i Paesi europei considerati tra i più sicuri a proposito delle linee ferroviarie. Basti dire che il numero di passeggeri coinvolti in incidenti ferroviari in Italia è sensibilmente inferiore a quello del Belgio o dell'Austria, e leggermente superiore solo quello tedesco o francese. I Paesi che hanno seri problemi quanto a sicurezza ferroviaria sono nell'Est Europa, in particolare Romania, Polonia e Repubblica Slovacca e persino Portogallo. È bene inoltre aggiungere che la separazione tra gestore dell'infrastruttura e operatori ferroviari non impatta sull'incidentalità: lo dimostrano i ca-

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

si di Svezia e Gran Bretagna che, avendo attuato questa separazione, vantano gli indici migliori.

Vi è infine un ulteriore elemento da considerare. Negli ultimi 15 anni il trend degli incidenti ferroviari rilevanti in Italia è in diminuzione, confermando che il sistema sta diventando sempre più sicuro. Oltretutto i dati dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria comprendono, relativamente agli ultimi tre anni, gli incidenti non solo collegati a Rete Ferroviaria Italiana, ma anche quelli delle reti interconnesse.

Queste considerazioni sono perciò finalizzate a tranquillizzare chi quotidianamente utilizza il trasporto ferroviario in Italia, pur rimanendo imprescindibile fare chiarezza su quanto accaduto ieri a Lodi proprio per avere a disposizione ogni elemento che ci aiuti a consolidare ulteriormente le policy di sicurezza. Sono infatti proprio questi dati cui fare riferimento quando si decidono le politiche dei trasporti nel nostro Paese. Del resto, se come abbiamo visto il trasporto ferroviario resta il più sicuro, è bene che lo si renda sempre di più: ben coscienti che il rischio zero, purtroppo, non esiste.

Andrea Giuricin
** Università Milano Bicocca*

Il Messaggero

Scambio mortale

Virus, un contagiato tra gli italiani la paura degli altri in quarantena

Postamat

Il nodo infrastrutture

Rete sovraccarica: troppe corse poco tempo per le manutenzioni

Il rischio zero non esiste ma i binari restano decisamente più sicuri

159329

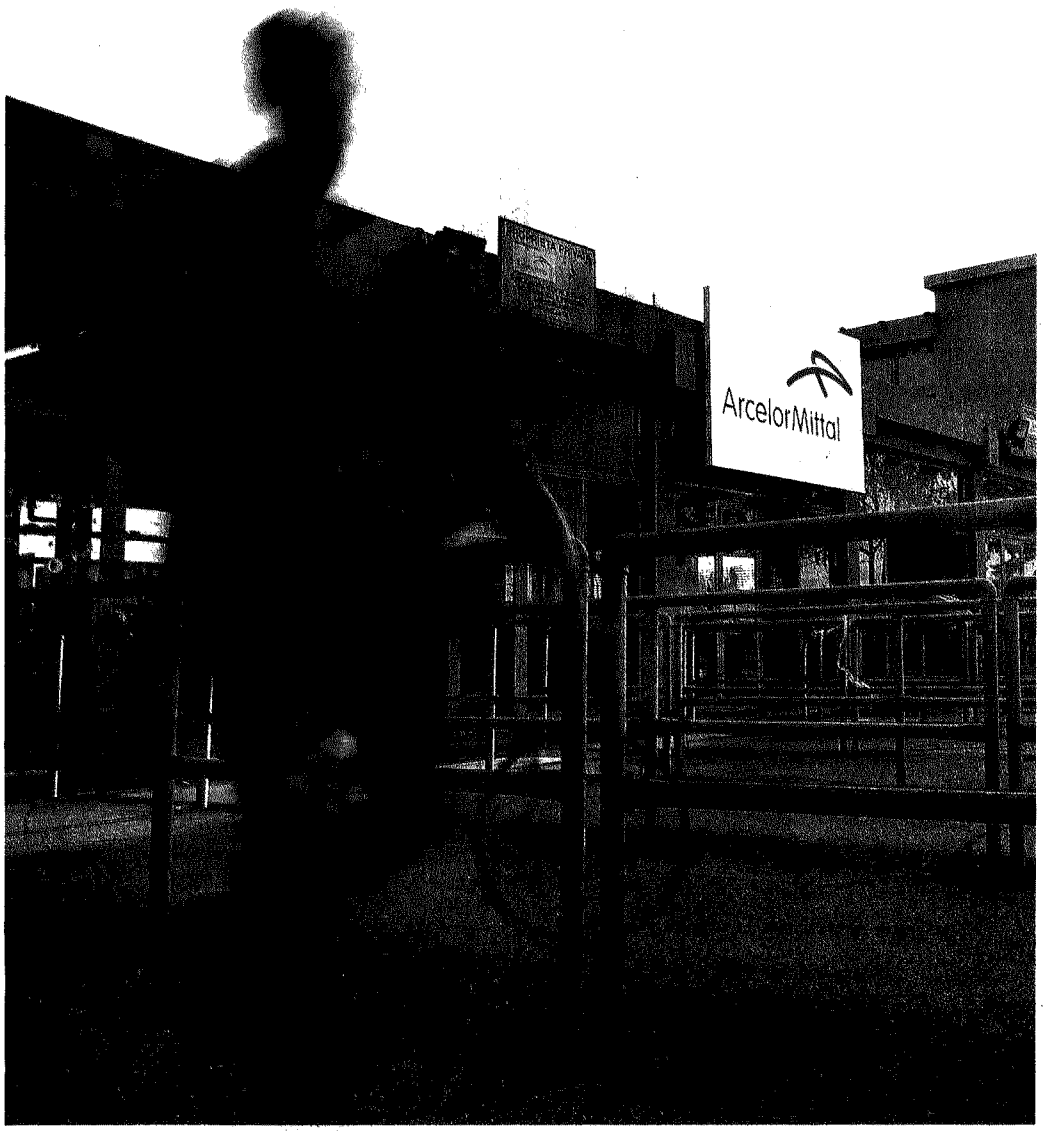
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

Quotidiano Data 07-02-2020
Pagina 1
Foglio 1 / 3

ACCORDO QUADRO RAGGIUNTO

CIRO DE LUCA/REUTERS



L'uscita ora è possibile. Anche se alcuni punti sono ancora aperti Mittal potrebbe andarsene a fine anno

Ex Ilva, Arcelor a novembre può lasciare

Bricco e Fotina —*a pag. 11*

Il caso Taranto

Ex Ilva, Mittal può lasciare l'impianto a novembre

È ormai definto l'accordo tra Arcelor Mittal e lo Stato per l'impianto siderurgico ex Ilva di Taranto. Arcelor potrà lasciare l'azienda a novembre con una pemale di 500 milioni

—*a pagina 11*

Il Sole 24 ORE
Fisco, redditi bassi e famiglie obiettivi della riforma Irpef
2,6 miliardi
Forfettari, cresce alle correzioni
Ex Ilva, Arcelor a novembre può lasciare
I miliardi, ai soci 1,6 miliardi «Nessuna fusione fino al 2023»
Virus, il tarlano rischia perdite da 1,6 miliardi
moda
ACQUISTIAMO GIOIELLI E DIAMANTI

Economia & Imprese
Frecciarossa deraglia a Lodi, sotto esame uno scambio
Nei sistemi di controllo il deviatore risultava a posto

Ex Ilva, l'accordo c'è Mittal può andarsene
Crescono i mangini e il titolo sale (+11%)
CASHMERE ULTRASOFT 149 €
FALCONERI

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

Quotidiano Data 07-02-2020
Pagina 1
Foglio 2 / 3

Ex Ilva, l'accordo c'è Mittal può andarsene

ACCIAIO

Verso intesa tra Stato e Am Accordo impostato da Conte e Gualtieri, dubbi del Mise

Alcuni punti ancora aperti, uscita possibile da novembre pagando mezzo miliardo

Paolo Bricco
Carmine Fotina
ROMA

Serve ancora tempo per arrivare a un accordo completo sull'ex Ilva ma la cornice su diversi punti sarebbe ormai pronta. Sarà determinante il via libera del ministero dello Sviluppo ai commissari straordinari affinché accettino un rinvio per continuare il negoziato con l'azienda. Il ministro grillino Stefano Patuanelli avrebbe sollevato dubbi su alcune condizioni economiche poste da ArcelorMittal e che invece sarebbero state sostanzialmente accettate da Palazzo Chigi e dal ministero dell'Economia, soprattutto per quanto riguarda il dimezzamento del canone di affitto in capo all'azienda (da 15 a 7,5 milioni al mese) e il corrispettivo da pagare per l'acquisto finale. Nella preintesa ci sarebbe anche la previsione di una clausola di uscita a favore della multinazionale.

Nella tarda serata di ieri il confronto è proseguito e potrebbero essere decisive le prime ore di questa mattina. Una volta sciolti i dubbi di Patuanelli, oggi dovrebbe essere chiesto al giudice Claudio Marangoni del Tribunale di Milano un rinvio dell'udienza (tra 2 settimane e un mese). Difficilmente comunque si arriverà già a un accordo firmato tra le parti (per Mittal sono in campo Roberto Bonsignore, Giuseppe Scassellati e Ferdinando Emanuele di Cleary, per i commissari straordinari Giuseppe Lombardi di Bonelli Erede ed Enrico Castellani di Freshfields): l'idea è argomentare i punti di allineamento tenendosi le mani libere per definire poi nel dettaglio un vero documento come addendum al contratto.

Del resto non c'è ancora piena intesa sulla questione degli esuberi, in merito al numero esatto di lavoratori che potranno essere riassorbiti dopo il periodo di cassa integrazione che garantirà lo Stato, e resta il complicato tema politico dell'immunità penale. Le prossime settimane saranno decisive anche per mettere a punto una possibile norma in forme digeribili dai Cinque Stelle, il partito del ministro Patuanelli, da far votare come emendamento al decreto Taranto più volte annunciato e ancora atteso al consiglio dei ministri.

Tornando agli aspetti economici, per ora non è stato definito l'ingresso dello Stato nella holding AmInvestco dal momento che non è stato concordato il valore della società e non c'è una decisione sul soggetto da coinvolgere (Invitalia, Cassa depositi e prestiti o una partecipata di quest'ultima). Nella nuova società ("Greenco"), che si occuperà solo del preridotto, entrerà lo Stato e non ArcelorMittal, mentre in capo a quest'ultima saranno i nuovi forni elettrici. Fissata anche la data entro cui ArcelorMittal può uscire: dal 1° o dal 30 novembre 2020 versando mezzo miliardo di euro (400 milioni di euro cash e 100 milioni di euro di valore di magazzino). Una clausola che a qualcuno lascia presagire una soluzione ponte, per poi passare a un assetto futuro del tutto nuovo dell'ex Ilva, a quel punto a controllo pubblico.

Al momento, a valle del rinvio dell'udienza, si prevede una nuova tornata del negoziato. Con l'addendum al contratto ArcelorMittal dovrebbe ritirare l'atto di citazione - dove ha ufficializzato il recesso da Ilva - verso i commissari straordinari e come conseguenza decadrebbe il ricorso cautelare urgente depositato da questi ultimi verso la multinazionale allo scopo di impedirne l'uscita. La lunga giornata di ieri ha visto Aditya Mittal, presidente del gruppo e figlio del fondatore, auspicare un accordo tra parti, così come aveva fatto Conte il 4 febbraio a Londra incontrando i Mittal. Nella presentazione agli analisti finanziari dei dati di bilancio 2019, che vede un "rosso" di 2,5 miliardi di dollari, Aditya si è augurato «ulteriori passi avanti» affermando che «siamo tutti al lavoro per trovare una soluzione sostenibile». La questione, ha ammesso, è «complessa» ma nell'ultimo incontro col premier Conte «ci sono stati dei progressi». Conte, invece, ieri al Senato ha ribadito che il governo sta valutando la possibilità di usare una parte delle risorse Ue del Just Transition Fund destinato alla decarbonizzazione per il polo dell'acciaio di Taranto, probabilmente per la cosiddetta Greenco.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IN NUMERI

7,5 milioni
Canone di affitto
Il possibile dimezzamento del canone di affitto che oggi versa ArcelorMittal (15 milioni al mese)

500 milioni
Clausola di uscita
Si ragiona su una cifra di 500 milioni per la clausola di uscita che dovrebbe essere inserita a favore di ArcelorMittal

400 milioni
Fondi Ue
Quota massima del Just Transition Fund che l'Italia dovrebbe poter utilizzare (ma non tutto per l'ex Ilva)

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ANSA

Nodo esuberi. Non c'è ancora piena intesa su quanti lavoratori saranno riassorbiti, tra quelli che saranno supportati dallo Stato con gli ammortizzatori sociali

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Messaggero

Quotidiano Data 07-02-2020
Pagina 18
Foglio 1

Ilva, l'accordo c'è ma solo sul rinvio

▶Oggi governo e ArcerlorMittal presentano al tribunale di Milano la richiesta condivisa di slittamento a fine mese del piano di rilancio

▶La maratona notturna tra i legali non ha prodotto la fumata bianca: posizioni ancora distanti sul riassorbimento dei 1.800 lavoratori in cig

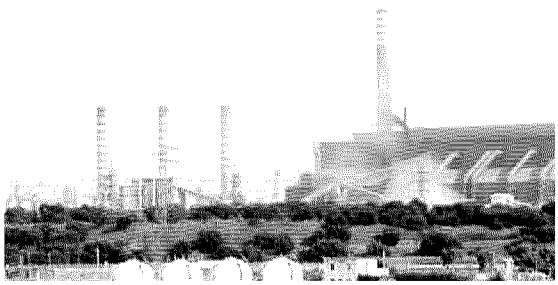
LA TRATTATIVA

ROMA Tempi supplementari per la trattativa fra il governo e ArcelorMittal. Le ore piccole fatte l'altra notte presso lo studio Gop, alla presenza anche di Francesco Caio, Lucia Morselli, e dei legali di BonelliErede, Cleary Gottlieb, non sono servite per condividere un documento con alcuni punti chiave su cig e valutazione di Am InvestCo Italy (Ami). Del resto già dal 31 gennaio scorso era apparso evidente che, depositate le memorie, l'unica soluzione per evitare la rottura immediata sarebbe stata la richiesta, stamane alle 11, davanti al presidente del tribunale delle imprese Claudio Marangoni, di una terza proroga di 15-20 giorni per confezionare il risultato. E ci vorrà tutta l'abilità dei team guidati da Giuseppe Lombardi per governo e procedura straordinaria e da Ferdinando Emanuele per il gruppo indiano per far passare la richiesta di qualche settimana in più, sulla base di un *term sheet* di una decina di pagine che cerca di dimostrare la buona volontà delle parti di riavviare il rilancio di Taranto.

ULTIMO TENTATIVO

Ieri è stata un'altra giornata di riunioni in video-conference tra tutti i soggetti, con una puntata anche al Mise per un ultimo tentativo del governo di avvicinare ancora di più il negoziato e almeno cinque scambi di carteggi con i *mark-up* sulle formulazioni di accordo. «Le trattative sono ancora in corso tra ArcelorMittal e il governo e siamo tutti impegnati a trovare una soluzione sostenibile», ha detto Lakshmi Mittal, presidente e ceo di ArcelorMittal, durante una call sui conti 2019 del gruppo. «Stiamo facendo progressi», ha indicato l'imprenditore indiano a capo del colosso mondiale dell'acciaio, ricordando che «a inizio settimana abbiamo avuto un incontro costruttivo con il presidente Conte e altri incontri sono in corso anche oggi (ieri, ndr) alla vigilia dell'udienza in calendario al tribunale di Milano. Eppure nonostante gli auspici di Mittal, non si sarebbe riusciti a trovare una convergenza sul primo punto proposto nel documento del governo, il riassorbimento dei 1.800 dipendenti in cig, nemmeno in tempi graduali: l'ultima proposta sarebbe all'ultimo anno di piano (2025). Ma nemmeno sul secondo punto, che sarebbe la capitalizzazione di Am InvestCo con la ripartizione del capitale fra Arcelor, banche, Tesoro. Gli indiani vogliono il controllo ma non si riesce a individuare criteri univochi per definire il valore patrimoniale della società. Meglio dunque il rinvio sperando in un ricompattamento, anche se dalle parti del governo c'è il sospetto che l'accordo alla fine andrà trovato sul prezzo di uscita degli indiani. E bisognerà trovare altri partner.

r. dim.



Gli stabilimenti dell'Ilva di Taranto

Economia
Ilva, l'accordo c'è ma solo sul rinvio
Enel, i ricavi oltre le previsioni sfondano il tetto di 80 miliardi

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

Quotidiano Data 07-02-2020
Pagina 1
Foglio 1 / 2

ISTRUZIONE

Più iscritti e subito lavoro: ecco le scuole tecniche anti crisi

Tucci, Vesentini —*a pag. 6*

Più iscritti e subito un lavoro Ecco i sei istituti tecnici anti crisi

In controtendenza. Dalla Lombardia all'Emilia-Romagna al Lazio: crescono le iscrizioni nelle scuole tecniche vicine al territorio che utilizzano una didattica progettata con imprese e laboratori all'avanguardia

Ilaria Vesentini
Claudio Tucci

Sono sei "istituti tecnici d'eccellenza", che grazie a laboratori all'avanguardia, didattica co-progettata con il mondo produttivo, e tanta alternanza nelle imprese, hanno aumentato gli iscritti (e in prospettiva l'occupazione giovanile), a fronte di un dato nazionale con più ombre che luci.

Siamo al Guglielmo Marconi di Dalmine (Bg); un tecnico, settore Tecnologico, che il prossimo anno, conta 292 nuovi studenti il 10% in più rispetto allo scorso 1° settembre. «Il trend è in costante incremento - racconta il preside Maurizio Chiappa -. Siamo passati dall'anno scolastico 2014-2015 con 39 classi e 970 alunni a circa 1.320 iscritti, 50 classi, previsti per il prossimo anno». Il Guglielmo Marconi è integrato con il territorio (a Bergamo c'è molta fame di "tecnici", soprattutto manifattura, meccanica, meccatronica "larga"); e collabora stabilmente con una serie di aziende, ABB, Tenaris, Siad Macchine Impianti, Aruba Spa, Brembo, SMI Group, Cosberg, solo per citarne alcune.

Dalla Lombardia all'Emilia-Romagna il passo è breve, anche se nel triangolo d'oro dei motori, del packaging e della meccatronica, gli istituti tecnici tengono salde le posizioni (con oltre il 37% delle matricole). «Proporzioni ancora insufficienti, perché nonostante l'appeal delle nostre manifatture e l'ottimo lavoro che le imprese stanno facendo da alcuni anni per promuovere la formazione tecnica, il numero dei periti meccanici e meccatronici che vanno in pensione è quattro o cinque volte quello dei neodiplomati», segnala Stefano Versari, dg dell'Ufficio scolastico regionale. Il caso delle Aldini Valeriani, una delle più antiche scuole tecniche d'Europa (176 anni di storia) è sintomatico dell'approccio molto pragmatico delle famiglie e dei giovani emiliani nella scelta degli studi: gli iscritti all'indirizzo diurno del tecnico sono saliti di circa il 5%, da 524 a 548 (praticamente, una classe in più). Rispetto al tetto massimo di 450 alunni fissato dal Consiglio di istituto per garantire alti standard qualitativi, anche il prossimo anno saranno invece accolti nella scuola un centinaio di ragazzi in più. A "tirare molto" sono gli indirizzi meccanica, meccatronica, energia ed informatica, grazie soprattutto a laboratori 4.0, docenti preparati e motivati, e legame stretto con territorio e imprese locali (ad esempio, Ducati, Lamborghini, Bonfiglioli). Un mix vincente: «come conferma il tasso di occupabilità dei nostri studenti che è molto elevato», dice Lorenzo Baffetti, professore di matematica all'Aldini Valeriani.

Sono storie e numeri, purtroppo, ancora "in controtendenza" rispetto al dato nazionale che vede il prossimo anno l'istruzione tecnica attestarsi al 30,8% di iscritti al 2020/2021, in calo di 0,2 punti rispetto all'anno prima. A fronte di un nuovo incremento dei licei, che intercettano il 56,3% delle domande.

Ecco allora che laddove il rapporto scuola-imprese-territorio funziona, ed è ben consolidato, si segnalano altre storie "virtuose". In Toscana, ad Arezzo, c'è l'istituto Galileo Galilei, indirizzi meccanico, meccatronico, informatico, biologico-sanitario, elettronico/elettrotecnico. Il prossimo anno gli iscritti salgono a 397 (da 376 dell'anno prima); «e sono due anni che siamo la prima scuola della città, avendo superato il liceo scientifico - evidenzia, soddisfatto, il preside Alessandro Artini -. Come ho fatto? Puntando su alternanza rafforzata e tirocini. Abbiamo inoltre 34 laboratori all'avanguardia; oggi offriamo agli studenti anche la possibilità di estrarre il Dna. Tutto questo sforzo è premiato: alle prove Invalsi otteniamo risultati eccellenti e abbiamo anche vinto le olimpiadi di matematica».

Proseguendo lungo lo Stivale arriviamo al Lazio. Qui "in controtendenza" c'è il Leopoldo Pirrelli di Roma, un istituto tecnico ad indirizzo economico, dove il prossimo anno si attiveranno 6 prime classi (in passato le classi oscillavano tra 4 e 5). Gli iscritti potevano essere di più, ma per via degli spazi limitati, molte domande saranno respinte. «Puntiamo molto sull'alternanza - evidenzia la preside Flavia De Vincenzi - mandiamo anche ragazzi in quarta e quinta primaria a insegnare ai giovanissimi francese e spagnolo. Nel giro di 2/3 anni i nostri alunni sono tutti occupati, uno addirittura al Cern di Ginevra, altri si orientano verso le libere professioni».

Il tema degli spazi è avvertito anche in Piemonte, al Giulio Natta di Rivoli (To), per via del boom di iscritti registrato negli ultimi anni: la popolazione studentesca è passata da 600 ragazzi a oltre mille. «Siamo nella zona produttiva di Grugliasco-Collegno e abbiamo un solido legame con le imprese - dichiara la preside Rita Esposito (l'istituto è anche capofila dell'Its aerospazio e meccatronica) -. I nostri diplomati trovano lavoro subito, ed entro un raggio di 9 Km, nel settore dello stampaggio delle materie plastiche. Per favorire il link scuola-lavoro abbiamo anche uno sportello lavoro» (tra le pochissime realtà in tutt'Italia).

Il rapporto stretto con territorio e mondo produttivo premia anche il Veneto, con il Ruzza di Padova che incrementa gli iscritti ai due indirizzi moda (tecnico e professionale) da 67 a 75 per l'indirizzo Moda Professionale Industria e Artigianato per il Made in Italy da 21 a 25 per l'indirizzo Tecnico del Sistema Moda. Sono quindi un centinaio gli studenti che hanno scelto di formarsi nel settore del Fashion. «Collaboriamo con marchi del calibro di Diesel, Fashionart, Moncler e Womsh - chiosa la professoressa Silvia Tebaldi, referente per la scuola-lavoro dell'istituto -. Puntiamo molto sullo sviluppo di progetti assieme alle aziende. Così gli studenti entrano in contatto con il mondo del lavoro, e poi vengono subito assunti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Le iscrizioni

Iscrizioniper tutti gli indirizzi e confronto con l'anno precedente. In %

INDIRIZZO DI STUDIO	A.S. 2020/2021	A.S. 2019/2020
Liceo Classico	**6,7**	6,8
Liceo Linguistico	**8,8**	9,3
Liceo Scientifico	**15,5**	15,4
Liceo Scientifico - opzione Scienze Applicate	**8,9**	8,4
Liceo Scientifico – sezione Sportivo	**1,8**	1,7
Licei Scientifici	**26,2**	25,5
Liceo Scienze Umane	**6**	5,8
Liceo Scienze Umane - opz. Economico Sociale	**2,7**	2,5
Licei Scienze Umane	**8,7**	8,3
Liceo Musicale e Coreutico - sez. Musicale	**0,8**	0,8
Liceo Musicale e Coreutico - sez. Coreutica	**0,2**	0,2
Licei Musicali e Coreutici	**1**	1
Liceo Artistico	**4,4**	4
Liceo Europeo / Internazionale	**0,5**	0,5
Totale Licei	**56,3**	55,4
Istituti Tecnici - Settore Economico	**11,2**	11,4
Istituti Tecnici - Settore Tecnologico	**19,6**	19,6
Totale Istituti Tecnici	**30,8**	31
Totale Istituti Professionali	**12,9**	13,6
Totale scuole secon. di II grado	**100**	100

Fonte: Miur

Istruzione tecnica. Dove è più stretta la collaborazione scuolae azienda è più facile trovare occupazione

A livello nazionale crescono le domande di iscrizione ai licei e si regista un lieve calo delle domande per gli istituti tecnici

Il Sole 24 ORE

Fisco, redditi bassi e famiglie obiettivi della riforma Irpef

Più iscritti e subito un lavoro
Ecco i sei istituti tecnici anti crisi

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

Quotidiano Data 07-02-2020
Pagina 1
Foglio 1 / 2

Forfettari, corsa alle correzioni

DOPO LA STRETTA

Per le fatture ipotesi ravvedimento. Ritenute con termini ancora aperti

La stretta sul forfait decisa dalla manovra per il 2020 ha effetto immediato. Il Mef è stato categorico e ora per i contribuenti che avevano, invece, fatto affidamento su un'entrata in vigore dall'anno prossimo delle nuove regole scatta la necessità di correre ai ripari. Per il futuro nessun problema: basterà rispettare i vincoli che derivano dall'uscita dal regime forfettario. Per il passato, invece, è possibile utilizzare il ravvedimento per le fatture emesse senza Iva, sempre che la circolare delle Entrate non confermi l'applicazione dei principi dello Statuto del contribuente. Per gli altri adempimenti contabili e Iva (inclusi i versamenti) si è ancora in tempo a provvedere. In particolare i versamenti di Iva e ritenute vanno realizzati, per i pagamenti di gennaio, entro il 17 febbraio.

Gavelli e Tosoni —*a pag. 23*

Espulsi dal forfait appesi al ravvedimento sulle fatture

ADEMPIMENTI

Dopo la risposta del Governo si dovrebbe applicare lo Statuto

Si attende la circolare dell'Agenzia a conferma del limbo di 60 giorni

Giorgio Gavelli
Gian Paolo Tosoni

Fatture elettroniche, adempimenti contabili e Iva, ritenute attive e passive e Irpef progressiva. La conferma definitiva da parte del Governo che le nuove cause di esclusione dal regime forfettario previste dal comma 692 dalla legge 160/2019 fanno già riferimento al periodo d'imposta 2019 (risposta ad interrogazione parlamentare n. 5-03471, si veda Il Sole-24 Ore di ieri) induce a esaminare i comportamenti tenuti dai contribuenti in queste prime settimane del 2020, e in particolare di quelli che hanno confidato in un rinvio dell'uscita al prossimo anno. Tali soggetti erano convinti di poter proseguire ancora un anno in regime forfettario ma ora è chiaro che, dal 1° gennaio, non sono più in tale regime, ma in quello semplificato.

È evidente che da ora in poi si attrezzeranno per non sbagliare più, ma cose fare per il passato? Le soluzioni sono diverse a seconda dell'adempimento che si prende in esame e del tipo di contribuente.

La risposta parlamentare tende a negare che vi sia un contrasto con lo Statuto del contribuente (in particolare l'articolo 3, comma 2, della legge 212/2000), ma è difficile negare che chi si trova nelle situazioni approdate in Gazzetta ufficiale il 30 dicembre (avendo superato la soglia dei 20mila euro di compensi a dipendenti ed assimilati nel 2019 o avendo percepito nel medesimo anno redditi di lavoro dipendente o simili per rapporti non cessati superiori a 30mila euro) può benissimo aver sino a ora creduto (in buona fede) di uscire solo dal 2021. In questo caso, il problema forse maggiore è quello di aver emesso fatture senza Iva e, presumibilmente, non in formato telematico, problema che però non riguarda i medici e tutti coloro che fatturano esente (su carta) inviando i dati al sistema tessera sanitaria (si veda «Il Sole-24 Ore» del 2 febbraio). Per questo errato adempimento, la soluzione è il ravvedimento operoso, ma ci pare opportuno attendere la circolare che la stessa risposta parlamentare indica come in corso di predisposizione. In essa, infatti, è auspicabile che i contribuenti trovino una qualche forma di rimessione in termini senza sanzioni, avendo fatto affidamento senza colpa a una interpretazione comunque plausibile.

La rimessione in termini potrebbe riguardare gli adempimenti posti in essere nei primi 60 giorni del 2020 (in aderenza allo Statuto) o quelli tenuti sono all'emanazione della circolare o, quanto meno, della risposta parlamentare. Per gli altri adempimenti contabili e Iva (inclusi i versamenti mensili o trimestrali) si è ancora in tempo a provvedere nei termini e così pure per le ritenute di gennaio sia attive che passive.

Certo, non mancheranno i problemi. Convincere il cliente (soprattutto se privato) a pagare un'Iva originariamente non prevista non sarà una passeggiata, così come rincorrere i soggetti che dovevano subire ritenuta (e non l'hanno subita) o coloro che dovevano effettuarla e non l'hanno fatto. Il termine di versamento, in entrambi i casi, per i pagamenti avvenuti in gennaio è il 17 febbraio.

Peraltro, prendendo spunto da un quesito ricorrente dei partecipanti a Telefisco, va ricordato che il soggetto che ha emesso fatture in regime forfettario nel 2019, ma le incassa nel 2020 quando è uscito dal regime, non deve modificare l'Iva (che segue le regole del momento di emissione e quindi correttamente non va applicata) ma deve subire la ritenuta, atteso che quest'ultimo adempimento è collegato al momento dell''incasso e non a quello di emissione della fattura.

Il cambiamento maggiore, comunque, l'ex forfettario l'avrà nella dichiarazione dei redditi riferita al 2020, in cui l'Irpef progressiva e le addizionali sostituiranno l'imposta sostitutiva del 5% o del 15%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

La risposta del Mef e le conseguenze

1

LA STRETTA

Nessun posticipo

In una risposta letta mercoledì dal sottosegretario all'Economia Alessio Villarosa è arrivata l'ufficializzazione che la stretta sul regime forfettario è già operativa. Il Mef ha infatti chiuso ogni spiraglio a un'applicazione posticipata della causa di esclusione sul cumulo dei redditi da lavoro oltre i 30mila euro introdotta per il regime forfettario dalla legge di Bilancio. «Le modifiche apportate al regime con la legge di Bilancio per il 2020 non impongono alcun adempimento immediato - sottolinea il ministero - atto a garantire le condizioni abilitanti per la permanenza nel regime per i soggetti che nel 2019 avevano i requisiti per fruire del forfait»

2

LINEA RIGOROSA

Flessibilità negata

Nella risposta il ministero ha quindi sottolineato che il requisito (20mila euro di spese massime per lavoro dipendente o accessorio) e la causa di esclusione (non aver percepito più di 30mila euro in qualità di lavoratore dipendente) indicate dalla legge di Bilancio «impongono esclusivamente una verifica dell'eventuale superamento» di tale soglie. E in questo, secondo il Mef, non è ravvisabile alcun contrasto con lo Statuto del contribuente (legge 212/2000) e pertanto non è applicabile la linea interpretativa delle Entrate con cui era stata concessa maggiore flessibilità nella verifica sulla causa ostativa della detenzione di partecipazioni in Srl

3

GLI EFFETTI

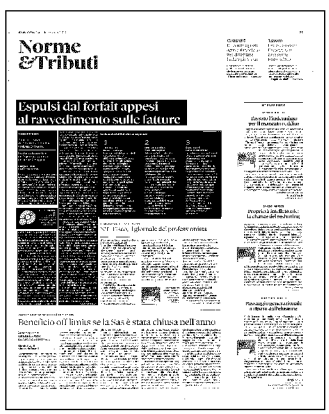
Torna l'Iva in fattura

Il problema forse maggiore è il fatto che siano state emesse fatture senza Iva e, presumibilmente, non in formato telematico. Per questo errore la soluzione è il ravvedimento operoso, ma è meglio attendere la circolare che potrebbe indicare qualche forma di rimessione in termini. Inoltre chi ha emesso fatture in regime forfettario nel 2019, ma le incassa nel 2020 quando è fuori dal regime, non deve modificare l'Iva (che segue il momento di emissione) ma deve subire la ritenuta, collegata al momento dell'incasso. Nella dichiarazione dei redditi, poi, l'Irpef progressiva e le addizionali sostituiranno l'imposta sostitutiva del 5 o del 15%

TELEFISCO 2020
Sono già consultabili online le prime risposte ai quesiti inviati al portale del convegno

Il Sole 24 ORE

Fisco, redditi bassi e famiglie obiettivi della riforma Irpef


Norme & Tributi

Espulsi dal forfait appesi al ravvedimento sulle fatture

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole 24 ORE

Quotidiano Data 07-02-2020
Pagina 27
Foglio 1

PROGETTI INNOVATIVI SENZA FRONTIERE

Da Horizon 2020 ancora fondi per startup e Pmi

È possibile ottenere capitali fino a 17,5 milioni di euro di cui 2,5 a fondo perduto

Laura Savini

Il 2020 è l'ultimo anno del ciclo di vita di Horizon 2020, il principale programma europeo per il sostegno alla ricerca e l'innovazione. Le imprese possono ancora partecipare all'Eic accelerator pilot le cui prossime scadenze sono: 18 marzo, 19 maggio e 7 ottobre 2020. La misura si rivolge a start up e Pmi con potenziale di crescita sui mercati internazionali con progetti innovativi in qualsiasi ambito settoriale. C'è la possibilità di richiedere una quota di investimento in equity di importo massimo pari a 15 milioni di euro oltre al contributo a fondo perduto fino a 2,5 milioni di euro.

Lo strumento è mono-beneficiario: non si possono presentare proposte in partenariato.

La descrizione del contenuto del progetto, oggetto della prima fase della valutazione, deve essere presentata online secondo il format predisposto dalla Commissione.

Il modello si articola in tre sezioni che corrispondono ad altrettanti criteri di selezione: eccellenza, impatto e implementazione. Il business plan deve evidenziare come la soluzione innovativa proposta si collochi significativamente oltre lo stato dell'arte esistente e il prodotto o servizio sia già in fase avanzata di sviluppo. È necessario dimostrare un impatto sul mercato, concreto e quantificabile, sostenuto da una strategia strutturata di commercializzazione. Occorre, pertanto, che l'impresa conosca i suoi concorrenti, identifichi chiaramente il vantaggio competitivo della soluzione proposta e il suo valore commerciale, individui il segmento di mercato di riferimento a livello europeo ed extra-europeo e lo quantifichi, indicando anche il percorso per raggiungere gli obiettivi prefissati.

Concorre alla valutazione delle proposte anche la qualità del piano finanziario che, nel caso venga espressa la richiesta della componente di equity, dovrà contenere informazioni aggiuntive ed essere sottoposto a una due diligence da parte della Banca europea degli investimenti (Bei) in qualità di investment advisor del Fondo Eic. Infine, oltre alla capacità dell'impresa di implementare il progetto proposto, pesano nella sua valutazione anche le caratteristiche, la strategia e le competenze del suo team.

La Commissione, attraverso l'Eic Accelerator cerca aziende eccellenti e con possibilità di *scale-up* su cui investire. Un supporto alla redazione della proposta proviene dalla rete Enterprise Europe network (Een), di cui Finlombarda spa è partner attraverso il consorzio Simpler. La rete, sostenuta dalla Ce, offre servizi gratuiti alle imprese in tema di innovazione, internazionalizzazione e partecipazione ai bandi europei per la ricerca.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Bandi sul calcolo ad alte prestazioni, limite di spesa a 40 milioni di euro

Da Horizon 2020 ancora fondi per startup e Pmi

NORME&TRIBUTI MESE

159329

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.