# Conftrasporto - Rassegna Stampa

giovedì, 03 ottobre 2024

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

# Conftrasporto - Rassegna Stampa
## giovedì, 03 ottobre 2024

## Quotidiani Nazionali


03/10/2024 **Avvenire** Pagina 13 *PAOLO M. ALFIERI* 11
Sciopero dei porti Usa, merci bloccate Di nuovo a rischio le forniture globali

03/10/2024 **Corriere della Sera** Pagina 21 *ELISABETTA SOGLIO* 13
Disabilità, via al primo G7 «Una carta per l'inclusione»

03/10/2024 **Il Fatto Quotidiano** Pagina 14 *Marco Grasso* 15
"Più tolleranti con gli imprenditori": il benvenuto di Aponte al Secolo XIX

03/10/2024 **Il Foglio** Pagina 3 17
Meloni, Giorgetti e il problema dell'"allineamento"delle accise

03/10/2024 **Il Foglio** Pagina 6 *DANIELE BONECCHI* 19
Dai ticket d'ingresso agli hub della logistica, due modelli opposti

03/10/2024 **Il Foglio** Pagina 7 *GIANLUCA DE ROSA* 21
LO STOP AI TRENI METTE ROMA IN GINOCCHIO

03/10/2024 **Il Giornale** Pagina 19 23
Trasporti del futuro, biocarburanti decisivi

03/10/2024 **Il Giornale** Pagina 31 *MARCO LEARDI* 25
Sea, al via il «Linate Airport District»

03/10/2024 **Il Mattino** Pagina 2 27
E con le opere previste dai progetti del Pnrr gli scali possono svilupparsi ancora

03/10/2024 **Il Mattino** Pagina 2 29
I porti del Sud in crescita la crisi in Medio Oriente non frena il traffico merci

03/10/2024 **Il Mattino** Pagina 7 31
Diviso il regime iraniano il presidente avvisato tardi: «Non vogliamo la guerra»

03/10/2024 **Il Mattino** Pagina 10 33
Ferrovie, altro guasto a Roma cancellati oltre 100 treni e caos

03/10/2024 **Il Mattino** Pagina 12 35
Shipping, a Napoli siglato il gemellaggio Italia-Malta

03/10/2024 **Il Messaggero** Pagina 11 37
Guasto ferroviario a Roma cancellati oltre 100 treni «Colpa di una ditta privata»

03/10/2024 **Il Messaggero** Pagina 55 39
La Ztl in fascia verde slitta di un anno

03/10/2024 **Il Sole 24 Ore** Pagina 10 *Giuseppe Latour* 40
Udine, Firenze, Bari e Palermo: quattro strade per la rigenerazione

03/10/2024 **Il Sole 24 Ore** Pagina 25 *Marco Morino* 43
Le compagnie merci: senza aiuti 15mila addetti a rischio

03/10/2024 **Il Sole 24 Ore** Pagina 26 *Manuela Perrone* 44
«Nautica e subacquea, mare strategico per l'Italia»

03/10/2024 **La Repubblica** Pagina 6 *DI ALDO FONTANAROSA* 46
Il Garante accusa Ferrovie "Ventisette stop al giorno"

03/10/2024 **La Verità** Pagina 14 48
Con Sala più Ztl e meno autisti Atm

03/10/2024 **Libero** Pagina 21 50
Da aeroporto a quartiere La seconda vita di Linate

03/10/2024 **MF** Pagina 13 *ANDREA DEUGENI* 52
Telepass fa cassa col digitale


AD ESCLUSIVO USO INTERNO

03/10/2024 **MF** Pagina 42 *CARLO LO RE* 54
A tutta transizione green

## Quotidiani Locali

03/10/2024 **Corriere del Trentino** Pagina 6 56
Ponte Lueg, si parte a gennaio, nuovi divieti per i tir Il viadotto a 2 corsie solo per 170 giorni, tir a sinistra

03/10/2024 **Corriere dell'Alto Adige** Pagina 6 *Carmelo Salvo* 57
Ponte Lueg, si parte a gennaio In arrivo nuovi divieti per i tir

03/10/2024 **Corriere delle Alpi** Pagina 9 *ENRICA PIOVAN* 59
Manovra, Meloni va in pressing sui ministri «Tagliate le spese»

03/10/2024 **Corriere delle Alpi** Pagina 15 *G.BA.* 61
Nuovi divieti al Brennero I trasportatori al governo «Basta discriminazioni»

03/10/2024 **Corriere dell'Umbria** Pagina 19 63
Ok alla mozione sull'autonomia

03/10/2024 **Corriere di Rieti** Pagina 9 64
Tracciabilità dei rifiuti, due webinar per formarsi

03/10/2024 **Gazzetta del Sud** Pagina 28 65
Via libera a trasporto e assistenza disabili La minoranza ormai orienta il Consiglio

03/10/2024 **Gazzetta di Parma** Pagina 11 67
Interporto, ecco il nuovo terminal per raddoppiare i trasporti su ferro

03/10/2024 **Giornale di Brescia** Pagina 25 69
Accise gasolio: no all'aumento da parte degli autotrasportatori

03/10/2024 **Il Mattino di Padova** Pagina 15 70
Nuovi divieti al Brennero I trasportatori al governo «Basta discriminazioni»

03/10/2024 **La Gazzetta del Mezzogiorno** Pagina 37 *ANDREA PEZZUTO* 72
«Ora voli su Grottaglie» Emiliano pressa Enac

03/10/2024 **La Notizia** Pagina 2-3 *STEFANO RIZZUTI* 74
"Il ministro è inadeguato Dovrebbe fare un altro mestiere"

03/10/2024 **La Nuova Sardegna** Pagina 25 76
L'udienza Sacra Famiglia, braccio di ferro sui pontili

03/10/2024 **La Repubblica (ed. Firenze)** Pagina 3 77
Bus turistici parcheggiati in quarta fila pattuglia fissa dei vigili contro i furbetti

03/10/2024 **La Repubblica (ed. Roma)** Pagina 2 79
Lo strano caso della Ztl verde La delibera di Rocca non c'è ma Fratelli d'Italia fa già festa

03/10/2024 **La Sicilia** Pagina 8 81
Ipotesi aumento accise sul gasolio

03/10/2024 **L'Arena** Pagina 13 83
Brennero, divieti e lavori Esportazioni a rischio

02/10/2024 **Quotidiano di Sicilia** Pagina 5 85
Diesel tassato come la benzina, ipotesi allo studio

03/10/2024 **Giornale di Sicilia** Pagina 4 87
Pressing sui ministri: tagliate le spese Ipotesi aumento accise sul gasolio

## Quotidiani - Ed. Secondarie

03/10/2024 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 27 89
«Il porto un Colosso di Rodi che ha anche alcuni iischi»

03/10/2024 **Il Gazzettino (ed. Pordenone)** Pagina 39 90
Ponte Rosso il consorzio cresce ancora

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

03/10/2024 **Il Gazzettino (ed. Udine)** Pagina 3 92
Iran, il regime è diviso Presidente avvisato tardi: «Non vogliamo la guerra»

03/10/2024 **Il Gazzettino (ed. Udine)** Pagina 6 94
Guasto ferroviario a Roma, treni nel caos in tutta Italia «Colpa di una ditta privata»

03/10/2024 **Il Gazzettino (ed. Udine)** Pagina 9 96
Porto, cambi al vertice? I timori della politica: «Serve una guida solida»

03/10/2024 **Il Mattino (ed. Salerno)** Pagina 11 98
Stabilità, riforme e meno burocrazia: la strategia per l'IA made in Italy

03/10/2024 **Il Mattino (ed. Salerno)** Pagina 24 100
Aeroporto, avvio sprint con 54mila passeggeri e l'impennata di agosto

03/10/2024 **Il Resto del Carlino (ed. Imola)** Pagina 53 102
Misure anti-smog, niente stop ai diesel Euro 5

03/10/2024 **Il Tirreno (ed. Lucca-Viareggio-Versilia-Massa-Carrara)** Pagina 31 *GIOVANNA MEZZANA* 103
Capitaneria Novità al vertice È arrivato il nuovo comandante

03/10/2024 **Il Tirreno (ed. Lucca-Viareggio-Versilia-Massa-Carrara)** Pagina 31 105
Porto, più vicino il cambio di giurisdizione

03/10/2024 **Il Tirreno (ed. Pisa-Pontedera-Empoli)** Pagina 13 106
Successo di partecipazione per gli eventi della Settimana Europea della Mobilità

03/10/2024 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Nord Barese)** Pagina 29 *VALENTINA CASTELLANETA* 107
Ecco i «Port days» una due giorni dedicata all inclusione

03/10/2024 **La Nazione (ed. La Spezia)** Pagina 41 109
Lo sciopero dei porti Usa Scalo spezzino in allarme «A rischio le esportazioni»

03/10/2024 **La Nazione (ed. Prato)** Pagina 40 111
Le idee di Federalberghi «La tassa di soggiorno diventi tassa di scopo Dmo: è la strada giusta»

03/10/2024 **La Nazione (ed. Viareggio-Versilia)** Pagina 57 113
Da Lucca a Santiago Il "Buen Camino" firmato Michael Profeti

03/10/2024 **L'Altravoce dell'Italia** Pagina 6-7 114
CON L'AUTONOMIA CONTI A RISCHIO

03/10/2024 **L'Altravoce dell'Italia** Pagina 7 117
UN HUB DEL MEDITERRANEO

02/10/2024 **L'Edicola del Sud (ed. Bari-BAT-Foggia-Basilicata)** Pagina 11 118
Bici elettriche Più controlli e fino a tarda ora

03/10/2024 **Messaggero Veneto (ed. Gorizia)** Pagina 18 119
Le cinque richieste a palazzo D'Aronco

03/10/2024 **Messaggero Veneto (ed. Pordenone)** Pagina 15 120
Limitazioni al Brennero trasportatori in allarme

03/10/2024 **Quotidiano di Puglia (ed. Bari)** Pagina 18 121
Investimento di Reuben Brothers Altro resort extralusso a Ostuni

## Fonti Web

02/10/2024 **(Sito) Adnkronos** 124
Il prezzo del diesel potrebbe schizzare (e c'entra l'ambiente)

02/10/2024 **(Sito) Adnkronos** 126
Indagine sulla mobilità, cambiano abitudini ma Italia ancora Paese di automobilisti

02/10/2024 **(Sito) Ansa** 129
Mobilità sostenibile, Valle d'Aosta adotta nuova legge

02/10/2024 **(Sito) Ansa** 131
FdI, 'da Regione Lazio proroga diesel euro 4 in fascia verde'

02/10/2024 **9 Colonne** 132
BRENNERO, ANITA: PREOCCUPANO NUOVE LIMITAZIONI ANNUNCIATE DA AUSTRIA (1)

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

02/10/2024 **Affari Italiani** 133
FdL, 'Giornate del Mezzogiorno' CCIAA: la strategia delle infrastrutture

02/10/2024 **Agenparl** 135
Agenzia regionale 1063.24 piemontese, ciliento_quadro di assetto porti pugliesi

02/10/2024 **Agenparl** 137
IL COMUNE COMUNICA - ripartono gli incontri di formazione e i recruiting day di Porta Futuro Bari e Porta Futuro Area Metropolitana

02/10/2024 **Agenparl** 139
Roma. De Priamo-Pellegrino (FdI): Bene delibera Regione Lazio su Ztl

02/10/2024 **Agenparl** 140
IL COMUNE COMUNICA - "Sulla stessa barca": domani nel padiglione del Comune in Fiera del Levante il sindaco Vito Leccese e l'assessore Petruzzelli al confronto sulla blue economy

02/10/2024 **Agenzia Giornalistica Opinione** 141
ANITA * BRENNERO: «PREOCCUPANO LE NUOVE LIMITAZIONI ANNUNCIATE DALL'AUSTRIA, CI APPELLIAMO AL MINISTRO SALVINI»

02/10/2024 **Al Volante** 142
Il diesel potrebbe aumentare di 14 cent al litro

02/10/2024 **altoadige.it** 143
Alta tensione sul Brennero: «No a nuovi divieti per i Tir da parte austriaca»

02/10/2024 **Askanews** 144
Autotrasporto:Assotir, settore strategico ma con evidenti squilibri

02/10/2024 **Associatedmedias** *Enrico Borellini* 146
Rassegna stampa 1 ottobre

02/10/2024 **avvenire.it** 164
Commercio. Trasporto ferroviario merci in crisi nera: le 10 proposte al governo

02/10/2024 **Bari Today** 166
Lavoro, ripartono gli incontri di formazione e i recruiting day di Porta Futuro Bari e Porta Futuro Area Metropolitana

02/10/2024 **Bologna2000** 168
Bologna: sospeso il ritiro dei contrassegni per l'accesso alla ZTL collegati a veicoli Euro 5 diesel

02/10/2024 **Borsa Italiana** 170
Confindustria: Orsini, target 2035 per auto va rivisto, anticipare valutazione -2-

02/10/2024 **Borsa Italiana** 172
Brennero: Anita a Salvini, preoccupati per nuove limitazioni da Austria

02/10/2024 **Borsa Italiana** 173
Brennero: Anita a Salvini, preoccupati per nuove limitazioni da Austria -2-

02/10/2024 **Canaledieci.it** 174
Ztl nuova fascia verde, su diesel Euro4 Gualtieri e Rocca d'accordo per il rinvio

02/10/2024 **Carpi 2000** 175
Bologna: sospeso il ritiro dei contrassegni per l'accesso alla ZTL collegati a veicoli Euro 5 diesel

02/10/2024 **Centro Pagina** 176
La proposta del Comune di Pesaro: «La tomba di Glauco Mauri al cimitero centrale»

02/10/2024 **Centro Pagina** 178
Senigallia, allerta arancione per il maltempo: scuole chiuse

02/10/2024 **Citta della Spezia** 179
La Toscana vuole accorpare il porto di Marina di Carrara con Livorno. Se il ministero darà l'ok La Spezia potrà proseguire in solitudine

02/10/2024 **Città di napoli** 181
Addio bonus ristrutturazioni, stangata sul diesel: il governo a caccia di risorse per finanziare la manovra

02/10/2024 **Città di napoli** 182
VIDEO | Lavoro, Fermerci: "Il settore ferroviario merci verso la crisi, ecco le proposte"

02/10/2024 **CivOnline** 184
Comitato di gestione dell'Adsp: inammissibile il ricorso di Moscherini

02/10/2024 **Collettiva** 185
Il green deal viaggia sui mezzi pubblici

02/10/2024 **Corriere Nazionale** 186
AELOG fa il suo ingresso nel Consiglio direttivo di ALIS

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

02/10/2024 **corriere.it** 187
Orio, le gomme dell'aereo scoppiate, che cos'è successo: aeroporto paralizzato per 12 ore, 129 voli cancellati, incubo per 21 mila passeggeri

02/10/2024 **corriere.it** 190
Bonus ristrutturazioni, cambia tutto: detrazioni dimezzate, addio alle seconde case

02/10/2024 **corriere.it (Milano)** 192
Milano, la zona Ztl spenta favorisce l'illegalità attorno a San Siro. Il Comune: «Lo stop arriva dal Ministero»

02/10/2024 **corriere.it (Roma)** 194
Roma, I Municipio: «I bus turistici fuori dalle Mura, i rincari delle tariffe non sono risolutivi»

02/10/2024 **corriere.it (Roma)** 196
Trasporto ferroviario merci, settore in crisi: Fermerci lancia l'appello alla Regione Lazio sul «ferrobonus»

02/10/2024 **corriere.it (Torino)** *Nicolò Fagone* 197
Alessandria, la logistica del futuro è la sfida del Piemonte

02/10/2024 **corrieredelveneto.it** 199
Autonomia, la giungla di costi e fabbisogni standard, i Lep fermi al palo

02/10/2024 **Cronache Della Calabria** 201
VIDEO | Lavoro, Fermerci: "Il settore ferroviario merci verso la crisi, ecco le proposte"

02/10/2024 **Dagospia** 203
CAMALLI DI TROIA - "IL SECOLO XIX" È DI APONTE DA UN GIORNO E GIA' SI VEDE...LA MANO DEL PADRONE: IL QUOTIDIANO

02/10/2024 **Dagospia** 205
PORTI APERTI AGLI AMERICANI - NON SOLO LE FERROVIE: IL GOVERNO PENSA DI FARE ENTRARE BLACKROCK ANCHE NELLA GESTIONE

02/10/2024 **Dire** 207
VIDEO | Lavoro, Fermerci: "Il settore ferroviario merci verso la crisi, ecco le proposte"

02/10/2024 **Edil Tecnico** 209
FAQ Transizione 5.0, dal GSE chiarimenti su: cumulabilità, documentazione e progetti ammissibili

02/10/2024 **editorialedomani.it** 211
Tra treni fermi e polemiche, Salvini è un ministro per caso

02/10/2024 **Edizione Caserta** 213
Si cercano autisti in vista del Giubileo: ottima opportunità

02/10/2024 **emiliaromagnanews.it** 214
Modifiche alla viabilità in centro storico per il "Festival Internazionale a Ferrara 2024"

02/10/2024 **FanPage** 215
Edifici scolastici vecchi e poco sicuri, i presidi: "Non aspettiamo la tragedia per intervenire"

02/10/2024 **FanPage** 217
Ufficiale, rinviati i nuovi divieti per la Fascia Verde: come cambiano le regole per la Ztl di Roma

02/10/2024 **Gazzetta Dell'Emilia** 219
Dieci nuovi treni regionali in Emilia-Romagna per una flotta ancora più giovane e sostenibile In evidenza Scritto da Redazione

02/10/2024 **Gazzetta di Massa Carrara** 221
Il porto di Carrara torni in Toscana: Uiltrasporti sostiene il passaggio

02/10/2024 **Gazzetta di Massa Carrara** 222
"Carrara: soddisfatti per l'approvazione del nostro atto che chiede come il porto carrarese rientri sotto l'egida di quelli toscani."

02/10/2024 **Gazzetta di Napoli** 223
Taxi, Carbone: no a nuove licenze

02/10/2024 **gazzetta.it** 224
Le 10 auto che consumano meno ed entrano gratis in Area C a Milano

02/10/2024 **gazzetta.it** 225
Bonus ristrutturazioni 2025, cosa cambia: no alle seconde case e detrazioni dimezzate

02/10/2024 **Genova24** 226
Capolungo, nuove case e un parcheggio pubblico per 40 auto al posto delle vecchie serre

02/10/2024 **Giornale Mio** 228
Addio accise scontate, il diesel come la verde? Mai dimenticare lo spot di Meloni al distributore.

02/10/2024 **giornaletrentino.it** 229
Alta tensione sul Brennero: «No a nuovi divieti per i Tir da parte austriaca»

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

02/10/2024 **HD Motori** 230
Diesel, aumenteranno i prezzi? Ipotesi accisa allineata a quella della benzina

02/10/2024 **Huffington Post** 232
Il metodo Lomborg, usare dati corretti per raccontare balle sul riscaldamento globale

02/10/2024 **Il Centro Tirreno** 236
Indagine sulla mobilità, cambiano abitudini ma Italia ancora Paese di automobilisti

02/10/2024 **Il Dispari** 239
Porto turistico di Lacco Ameno, nuovo attacco di Giacomo Pascale alla "Palermo Group"

02/10/2024 **Il Nautilus** 243
Convegno Arbitrato Nautico, il 12 ottobre allo SNIM

02/10/2024 **Il Nautilus** 244
Accoglienza e Sostenibilità nei Porti Turistici al Centro della Blue Economy

02/10/2024 **Il Nautilus** 246
Port&Shipping Tech domani al via la 16^ edizione

02/10/2024 **IL Sicilia** 248
Raffaele Stancanelli: "Ponte sullo Stretto fondamentale per attrarre il commercio navale"

02/10/2024 **Il Vostro Giornale** 250
Sciopero dei porti in Usa, le conseguenze per il porto di Savona-Vado Ligure e il mercato italiano

02/10/2024 **Ilcorrieredibologna.it** 252
Autotrasporto:Assotir, settore strategico ma con evidenti squilibri

02/10/2024 **ilfattoquotidiano.it** 254
Il governo prepara la bastonata agli automobilisti e prospetta l'aumento delle accise sul gasolio

02/10/2024 **ilfoglio.it** *Giorgio Santilli* 256
Il governo scommette in una collaborazione con BlackRock anche sui porti

02/10/2024 **ilfoglio.it** *Gianluca De Rosa* 258
Quando c'era Salvini. Cento treni cancellati e ritardi di quattro ore

02/10/2024 **ilgiorno.com** 260
Un altro nome per Malpensa: 76mila firme su Change per dedicare lo scalo a Carla Fracci e "toglierlo" a Berlusconi

03/10/2024 **ilmessaggero.it** 262
Guasto ferroviario a Roma cancellati oltre 100 treni: «Colpa di una ditta privata»

02/10/2024 **ilrestodelcarlino.it** 264
Incidente aereo, ma solo per finta. Simulazione di tragedia al 'Ridolfi'

02/10/2024 **ilrestodelcarlino.it** 265
Obiettivo sicurezza. Zona rossa, si cambia. Ecco tutte le regole: "La città non è blindata"

02/10/2024 **ilsecoloxix.it** 267
Audizione dei ministri Tajani e Crosetto sui più recenti sviluppi della crisi in Medio Oriente

02/10/2024 **ilsole24ore.com** 272
Aumento delle accise sul gasolio, Assoutenti: «Sarebbe stangata da 3,1 miliardi»

02/10/2024 **iltempo.it** 273
Ztl e biglietti del bus, la Regione di Rocca ferma Gualtieri

02/10/2024 **iltirreno.it** 275
Tirreno Shipping, Adsp Mar Tirreno Settentrionale aggiorna il Piano operativo triennale: i sette obiettivi strategici

02/10/2024 **Informare** 278
Ruote Libere, l'aumento delle accise del gasolio è un'ipotesi inaccettabile

02/10/2024 **Informare** 279
Salvini: la giurisprudenza non afferma alcun diritto delle imprese di navigazione all'autoproduzione con personale di bordo

02/10/2024 **Informatore Navale** 281
ADSP MTS - Illustrato in Comitato di Gestione il Piano Operativo Triennale 2024-2026

02/10/2024 **Informatore Navale** 284
Venice Hospitality Challenge: torna la grande vela nel cuore di Venezia

02/10/2024 **Informazione Fiscale** 286
Dove si può usare la carta dedicata a te?

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

02/10/2024 **Informazioni Marittime** 287
Naples Shipping Week: obiettivo Mediterraneo

02/10/2024 **Informazioni Marittime** 288
Ponte Lueg, dal 2025 ulteriori divieti per i mezzi pesanti

02/10/2024 **L&M Servizi Aziendali - I Ns Servizi** *Valentina Mucci* 289
Scioperi, al via autunno caldo: oltre 60 agitazioni indette a ottobre

02/10/2024 **La Cronaca 24** 291
Roma: Regione Lazio pronta a prorogare ingresso diesel Euro 4 in Ztl fascia verde per 2025

02/10/2024 **La Pressa** 292
'Aumento accise gasolio: inaccettabile, imprese autotrasporto soffocate'

02/10/2024 **La Provincia di Civitavecchia** 293
Comitato di gestione dell'Adsp: inammissibile il ricorso di Moscherini

02/10/2024 **La Voce di Bolzano** 294
Aumento delle accise sul gasolio: "Un colpo mortale per l'autotrasporto"

02/10/2024 **La Voce di Rovigo** 295
"Una mini rotonda giù dal ponte"

02/10/2024 **ladige.it** 296
Alta tensione sul Brennero: «No a nuovi divieti per i Tir da parte austriaca»

02/10/2024 **lagazzettadelmezzogiorno.it** 297
Autorità Portuale di Bari-Brindisi, scaduti i termini: ecco chi aspira alla presidenza

02/10/2024 **L'Agone** 299
Unc: "Diesel tassato come benzina?"

02/10/2024 **lanotiziagiornale.it** 300
"Salvini è inadeguato, dovrebbe fare un altro mestiere": dopo il caos trasporti parla Di Girolamo (M5S)

02/10/2024 **laprovincia.it** 302
Treni: arriva il tavolo per la sicurezza

02/10/2024 **larepubblica.it** 304
Potenziamento del Porto di Termini Imerese, il supporto dei fondi europei

03/10/2024 **larepubblica.it** 305
Bus turistici parcheggiati in quarta fila, pattuglia fissa dei vigili contro i furbetti

02/10/2024 **lasicilia.it** 307
Med Move, a Misterbianco si parla di trasporti e logistica con amministratori ed esperti

02/10/2024 **lastampa.it** 309
Audizione dei ministri Tajani e Crosetto sui più recenti sviluppi della crisi in Medio Oriente

02/10/2024 **Levante News** 314
Bucci: "Penso a un Portofino District". "Fontanabuona,presto parte il tunnel ":

02/10/2024 **LIdentita** 315
Spunta l'adeguamento delle accise sul diesel, consumatori: "Stangata da 3,1 miliardi"

02/10/2024 **Liguria 24** 316
La Toscana vuole accorpare il porto di Marina di Carrara con Livorno. Se il ministero darà l'ok La Spezia potrà proseguire in solitudine

02/10/2024 **Liguria 24** 317
Bucci: "Penso a un Portofino District". "Fontanabuona,presto parte il tunnel ":

02/10/2024 **Lo Jonio** 318
mercoledì, Ottobre 2, 2024

02/10/2024 **Lucca In Diretta** 321
Esce 'Buen camino', opera prima dello scrittore Michael Profeti

02/10/2024 **Lulop** 322
Venice Hospitality Challenge: torna la grande vela nel cuore di Venezia

02/10/2024 **Messaggero Marittimo** 324
ANITA avverte: "Nuove restrizioni al Brennero"

02/10/2024 **milanofinanza.it** 325
Telepass, Luca Luciani fa cassa col digitale

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

03/10/2024 **milanofinanza.it** 327
A tutta transizione green

02/10/2024 **Modena2000** 329
Bologna: sospeso il ritiro dei contrassegni per l'accesso alla ZTL collegati a veicoli Euro 5 diesel

02/10/2024 **Money** 330
Cattive notizie per chi ha un'auto diesel

02/10/2024 **MotoriOnline** 332
Mercato auto: brusco calo in Italia a settembre 2024

02/10/2024 **News Biella** 333
Fondazione Marazzato, la due giorni dedicata alla storia del trasporto militare a Stroppiana si trasforma in una nuova "Festa dei motori", FOTO

02/10/2024 **Notizie** *Redazione Notizie* 337
ECO 2024 traccia il futuro della mobilità sostenibile in Italia

02/10/2024 **Notizie** 340
Un'iniziativa su Change.org ha raccolto 76mila adesioni per intitolare l'aeroporto di Malpensa a Carla Fracci, proponendo di rimandare in secondo piano il legame con Berlusconi

02/10/2024 **Notiziedi** 342
Addio bonus ristrutturazioni, stangata sul diesel: il governo a caccia di risorse per finanziare la manovra

02/10/2024 **Notiziein un click** 343
Coldiretti: sciopero porti, a rischio 6,4 mld export cibo in Usa

02/10/2024 **Oglio Po News** 345
Istat e spesa, dati incerti: Badioni dà la sua lettura

02/10/2024 **opinione.it** 346
FERMERCI LANCIA L'ALLARME: IL SETTORE FERROVIARIO VERSO LA CRISI

02/10/2024 **panorama.it** 348
02 Ottobre 2024 Roma: un Giubileo e un sindaco da giubilare

02/10/2024 **panorama.it** 350
02 Ottobre 2024 Diesel: ipotesi aumento delle accise. Una stangata da 3,1 miliardi

02/10/2024 **Pressmare** 351
Civitavecchia: taglio del nastro per il cantiere Tankoa Yachts

02/10/2024 **Puglia Live** 352
Bari - Presentato il Quadro di Assetto del Sistema dei Porti della Regione Puglia per uno sviluppo sostenibile della portualità turistica

02/10/2024 **Puglia Live** 354
Bari - Ripartono gli incontri di formazione e i recruiting day di Porta Futuro Bari e Porta Futuro Area Metropolitana

02/10/2024 **Quattroruote** 356
Mercato italiano Cardinali (Unrae): "Dati preoccupanti, la crescita del 2024 sta evaporando"

02/10/2024 **quotidianonet.com** 358
Formazione e opportunità. Sette percorsi per il futuro

02/10/2024 **RavennaNotizie.it** 359
Dopo l'ultimo incidente, Ancisi (LpRa) insiste: subito una pista ciclabile per i lavoratori portuali senza auto

02/10/2024 **RavennaNotizie.it** 360
Giorgio Guberti (FERA) parla di Fattore R: la Romagna vale molto e deve lavorare insieme, le sfide sono tante, "il futuro è di chi ha coraggio qui e ora"

02/10/2024 **ravennawebtv.it** 365
Ancisi (LpA): Grave incidente annunciato, tra via Trieste e la Classicana

02/10/2024 **ravennawebtv.it** 367
Ravenna in Comune: il cimitero delle navi é sempre lì

02/10/2024 **Reggio Tv** 369
BERGARE' 2024. Tutto pronto per la terza edizione

02/10/2024 **Reggio2000** 371
Bologna: sospeso il ritiro dei contrassegni per l'accesso alla ZTL collegati a veicoli Euro 5 diesel

02/10/2024 **Regione Vda** 372
Mobilità sostenibile, Valle d'Aosta adotta nuova legge

02/10/2024 **secoloditalia.it** 374
Tajani: "Una guerra in tutto il Medio Oriente si può scongiurare. I canali diplomatici restano aperti"


AD ESCLUSIVO USO INTERNO

02/10/2024 **Sesto Potere** 376
TTG Travel Experience 2024, Rimini sarà per tre giorni il centro nevralgico del turismo internazionale

02/10/2024 **Sesto Potere** 378
Bologna, dal 2020 ritirati oltre 6.800 pass ai veicoli più inquinanti ed erogati 400 bonus mobilità per 300mila euro

02/10/2024 **Shipping Italy** 379
Salvini fuga ogni dubbio sull'autoproduzione delle operazioni portuali (VIDEO)

02/10/2024 **Sky Tg24** 381
Carburanti, ipotesi accisa del diesel allineata a quella della benzina: cosa sappiamo

02/10/2024 **Sky Tg24** 383
Milano, nuove regole per l'ingresso di auto inquinanti in Area C e Area B dall'1 ottobre

02/10/2024 **StartUp Italia** 386
Accise sulla benzina, nuove tasse sul diesel? Le ipotesi allo studio e perché se ne parla

02/10/2024 **TeleRadio News** 387
Venice Hospitality Challenge: torna la grande vela nel cuore di Venezia dal nostro inviato Franco Cocozza

02/10/2024 **Tiscali** 389
Il prezzo del diesel potrebbe schizzare, Governo studia riallineamento delle accise con quelle della benzina

02/10/2024 **TPI News** 390
Altro che cancellare le accise sui carburanti, il Governo Meloni-Salvini vuole aumentarle: è scritto nero su bianco

02/10/2024 **Trm Tv** 392
Presentato il Quadro di Assetto del Sistema dei Porti della Regione Puglia per uno sviluppo sostenibile della portualità turistica

02/10/2024 **TTg Italia** 394
Scioperi, gli stop previsti a ottobre nei trasporti

02/10/2024 **Valori** 395
Il governo Meloni svende e BlackRock colonizza l'Italia

02/10/2024 **Varese News** 397
Anche Somma Lombardo si è unita al ricorso contro l'intitolazione di Malpensa a Silvio Berlusconi

02/10/2024 **Vela Net** 398
Venice Hospitality Challenge

02/10/2024 **Venezie Post** 400
Alta tensione sul Brennero. Anita: "No a nuovi divieti per i Tir da parte austriaca"

02/10/2024 **Voce Apuana** 401
Il Consiglio regionale si impegna: Carrara sotto l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

02/10/2024 **WineNews** 402
Sciopero porti in Usa, Coldiretti: "a rischio 6,4 miliardi di euro in export di cibo made in Italy"

02/10/2024 **YouFeed It** 403
Il governo prepara la bastonata agli automobilisti e prospetta l'aumento delle accise sul gasolio

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Avvenire

Quotidiani Nazionali

COMMERCIO

# Sciopero dei porti Usa, merci bloccate Di nuovo a rischio le forniture globali

PAOLO M. ALFIERI


Sciopero dei porti Usa, merci bloccate
Di nuovo a rischio le forniture globali

Prima mobilitazione dal 1977: già rifiutato un aumento del 50% in sei anni. La serrata costa 5 miliardi di dollari a settimana all'economia americana e rischia di avere conseguenze anche sull'inflazione Trump cavalca la protesta Apoco più di un mese dalle presidenziali Usa, lo storico sciopero proclamato dai lavoratori portuali della costa orientale statunitense - il primo dal 1977 - rischia di avere forti ripercussioni sia sulla stessa economia americana che oltreoceano. A seconda della durata della mobilitazione, l'impatto sulle catene di fornitura a livello globale potrebbe essere più o meno ampio, con la conseguente carenza di beni di consumo e industriali e un aumento dei prezzi.

Lo sciopero, che riguarda i lavoratori dei porti che si estendono dal Maine fino al Texas, sul Golfo del Messico, è arrivato dopo l'interruzione delle trattative tra il sindacato International Longshoremen's Association (Ila) e la United States Maritime Alliance (Usmx). L'Ila, che rappresenta circa 45mila lavoratori portuali, sostiene che gli aumenti salariali offerti dall'Usmx, che rappresenta 40 terminal oceanici e operatori portuali, sono troppo bassi e di aver violato il contratto precedente introducendo l'automazione in diversi porti statunitensi. Lo stop dei porti è pari alla metà del volume di scambi commerciali americano: gli effetti immediati si faranno sentire sui container e sulla consegna di auto, mentre saranno effettuate eccezioni per lo spostamento di beni militari.

Uno sciopero di una settimana potrebbe avere conseguenze per un mese nello smaltimento delle merci accumulate, quindi uno stop prolungato rischia di avere effetti ancora più pesanti. «Siamo pronti a combattere per il tempo necessario, a scioperare per quanto serve», ha assicurato il leader della Ila, Harold Daggett, che spera di ottenere gli stessi successi incassati di recente dal sindacato dei metalmeccanici United Auto Workers. Poco prima di indire lo sciopero, i portuali hanno respinto un'offerta con un aumento del 50% di stipendio in sei anni, ritenendola inadeguata: il sindacato chiedeva infatti un aumento del 77% solo per sedersi al tavolo delle trattative.

I porti coinvolti includono quelli di New York e del New Jersey, il terzo più grande della nazione per volume di merci movimen-tate, ma comprende anche altri porti come quello di Wilmington nel Delaware che, per esempio, sono centrali per alcuni prodotti come le banane. Conseguenze anche su altri prodotti come vino e birra, ma anche su altre materie prime utilizzate dai produttori alimentari statunitensi, come il cacao e lo zucchero, così come sul settore dei mobili e degli elettrodomestici. In generale, più di un terzo delle esportazioni e delle importazioni potrebbe essere colpito dallo sciopero, frenando la crescita economica degli Stati Uniti. Si stima che l'impatto potrebbe essere di

AD ESCLUSIVO USO INTER

almeno 5 miliardi di dollari per ogni settimana di mobilitazione.

Il rischio è che lo sciopero aumenti, a catena, le pressioni inflazionistiche complicando il lavoro della Fed. Sulla questione si è mossa ovviamente anche la po-litica, con i democratici preoccupati che la mobilitazione possa ridurre le chance di vittoria della vicepresidente Kamala Harris, esponendola a nuove ulteriori critiche da parte di Donald Trump. «Lo sciopero è colpa dell'inflazione creata da Harris-Biden», ha tuonato non a caso il candidato repubblicano. La Casa Bianca chiede ai negoziatori di lavorare in modo «equo e rapido » affinché un accordo venga raggiunto al più presto. Ai portuali va presentata un'offerta «giusta» che rifletta il «loro contributo », ha detto il presidente Joe Biden. Pur esortando le parti a negoziare, il presidente non intende intervenire direttamente nella trattativa, ma segue attentamente consapevole delle implicazioni che lo stop potrebbe avere sulla campagna elettorale.

Le catene di approvvigionamento globali sono state già fortemente colpite quest'anno dalla situazione in Medio Oriente e dagli attacchi dei miliziani Houthi nel Mar Rosso, dalla siccità che ha colpito il Canale di Panama e dal crollo del Ponte al porto di Baltimora. Lo sciopero Usa aggiunge ora un ulteriore tassello di incertezza e di importanti conseguenze economiche.

RIPRODUZIONE RISERVATA La protesta al Packer Avenue Marine Terminal, in Pennsylvania / Reuters.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Corriere della Sera

Quotidiani Nazionali

L'intervista

# Disabilità, via al primo G7 «Una carta per l'inclusione»

*La ministra Locatelli: «Un piano sui soccorsi durante le emergenze»*

ELISABETTA SOGLIO


L'intervista

Disabilità, via al primo G7 «Una carta per l'inclusione»

La ministra Locatelli: «Un piano sui soccorsi durante le emergenze»

Per la prima volta al mondo i grandi della terra si riuniscono per parlare di disabilità: per confrontarsi sulle strategie e sulle politiche, per individuare obiettivi comuni, per ascoltare le associazioni. Ed è stata l'Italia a farsi promotrice di questo appuntamento che si svolgerà dal 14 al 16 ottobre in Umbria. «L'idea - spiega la ministra Alessandra Locatelli - mi è venuta durante la Conferenza Onu del 2023 al termine di una serie di incontri bilaterali in cui sono stata incoraggiata a mettere in agenda un appuntamento di questo tipo. Ne ho parlato alla Presidente del Consiglio, ho avuto il via libera ed eccoci qui».

**Chi parteciperà?**

«I ministri dei Paesi del G7 ovviamente, ma abbiamo invitato anche altri Paesi come ospiti speciali quali la Tunisia, il Kenya, il Cile, il Vietnam e il Sud Africa».

**Il tema scelto?**

«Apriremo ad Assisi che è per tutti un luogo di riferimento e di promozione dell'accoglienza, di Pace, di condivisione e dunque adatto per lanciare un messaggio di inclusione: per la prima volta apriremo la cerimonia anche al pubblico. Il tema scelto esplicita il "diritto di tutti alla piena partecipazione alla vita civile, sociale e politica" e per questo puntici ispiriamo ad un G7 che sia concreto».

**Obiettivo?**

«Dimostrare la leadership italiana su questi temi, firmare la Carta di Solfagnano, alla quale da mesi stanno lavorando i tecnici e gli uffici dei Paesi interessati prendendo un impegno su otto principi che abbiamo individuato: dall'inclusione lavorativa alla vita indipendente, da servizi e sport fino al tema dell'intelligenza artificiale, e prendere un impegno per completare gli approfondimenti su tutte le sfere della vita quotidiana delle persone con disabilità anche nei prossimi G7. Sarà fondamentale anche avviare provvedimenti sulla messa in sicurezza delle persone con disabilità in caso di eventi causati dalle crisi climatiche, umanitarie o nel corso dei conflitti. Il capo dipartimento della Protezione Civile Fabio Ciciliano sarà uno dei relatori su questo tema e grazie all'esperienza maturata la nostra Protezione Civile è già pronta a confrontarsi sui piani di sicurezza vigenti, e sulla tutela di chi ha una disabilità in caso di terremoti, alluvioni e durante altre eventuali situazioni critiche o emergenziali».

AD ESCLUSIVO USO INTER

Corriere della Sera

Quotidiani Nazionali

**Il rischio che si firmi una carta d'intenti e finisca lì?**

«Intanto si inizia a mettere tutto nero su bianco con impegni che riguardano priorità condivise: Questo è un segnale importante, un punto di partenza sul quale continuare a lavorare con il mondo della disabilità, delle Associazioni, con l'Osservatorio Nazionale sulla condizione delle persone con disabilità (Ond), e per ognuno di questi temi abbiamo individuato delle azioni da concretizzare».

**Qualche buona pratica che potremmo «copiare» da altri Paesi?**

«In realtà siamo visti come modello. Possiamo e dobbiamo comunque fare sempre di più e meglio in varie aree della vita quotidiana, nell'integrazione socio sanitaria, nell'inclusione lavorativa, scolastica, sul "dopo di noi", sull'accessibilità universale e nel supporto ai caregiver familiari per esempio. Quindi ci confrontiamo costantemente per creare le condizioni più opportune alla stesura del prossimo Piano Nazionale sulla disabilità, che sarà elaborato dall'Ond coordinato dal Professor Serafino Corti, ed emanato dal Presidente della Repubblica, e che traccerà una strada per il futuro che sia più in linea con la Convenzione Onu sui diritti delle Persone con disabilità».

**Ci sono nuovi fondi a disposizione?**

«Stiamo attuando la Riforma sulla disabilità che ci impegna con più di 400 milioni da quando sarà implementata e a breve partirà la sperimentazione in 9 province, abbiamo ripartito 50 milioni per il turismo accessibile, 217 milioni per l'autonomia e la comunicazione e a partire dal prossimo anno 50 milioni per il trasporto degli studenti con disabilità, stiamo inoltre preparando un bando da quasi 300 milioni per gli Enti del terzo settore che attraverso l'inclusione lavorativa e la valorizzazione delle persone potranno anche creare opportunità per percorsi di autonomia abitativa. Vorrei anche ricordare il Bando per le periferie inclusive: partiremo con 10 Comuni pilota che presenteranno progetti di inclusione in coprogettazione con gli Ets. Una fase iniziale del nostro più ampio Progetto di vita che prevede la presa in carico totale delle persone con disabilità, per sostenere persone e famiglie».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Fatto Quotidiano

Quotidiani Nazionali

# "Più tolleranti con gli imprenditori": il benvenuto di Aponte al Secolo XIX

Marco Grasso


Conte rinuncia in trincea: "Il Pd ci prende in giro"

"Più tolleranti con gli imprenditori": il benvenuto di Aponte al Secolo XIX

Nuovo corso Caccia la direttrice "anti Toti". Benedice Bucci e quelli del Morandi

Genovall Comandante è uomo di poche parole, ma che si fa capire bene. Al suo primo giorno da editore, di fronte alla redazione del Secolo XIX, Gianluigi Aponte ha riassunto così la sua idea di giornale: "Dobbiamo essere più tolleranti nei confronti dei politici e degli imprenditori che favoriscono lo sviluppo". Un'entrata a gamba tesa sulla linea editoriale, in cui ogni riferimento a fatti o persone non è casuale. Negli ultimi cinque mesi il quotidiano genovese ha raccontato in modo puntuale l'inchiesta che ha travolto il sistema Toti, dando alla vicenda lo spazio che merita per i lettori di una regione in cui il governatore viene arrestato per corruzione. A giudicare dai primi segnali, quel tipo di giornalismo è stato archiviato il 29 settembre, con il cambio di proprietà e soprattutto della direttrice Stefania Aloia. Una spina nel fianco per Toti, che prima del terremoto giudiziario aveva provato a far vendere il XIX ad Aldo Spinelli.

Il Secolo è stata l'ultima testata ceduta dal gruppo Gedi (Repubblica e La Stampa), protagonista della più significativa concentrazione editoriale del Paese, seguita da un altrettanto rapido smembramento. E a chi era abituato agli interventi felpati di John Elkann, attentissimo (almeno nelle forme) a evitare l'impressione di ingerenze sui contenuti editoriali, le parole di Aponte devono essere sembrate quasi brutali.

In un successivo incontro, con il Cdr, l'armatore è stato anche più diretto e ha chiesto più tolleranza nei confronti di quei politici e quegli imprenditori "che hanno risollevato la città dopo il crollo del viadotto Morandi". Un identikit che porta facilmente a Marco Bucci, sindaco di Genova e "uomo del ponte" scelto dal centrodestra per far dimenticare il fresco patteggiamento di Toti. Al primo giorno di campagna elettorale, con la ruvidezza che lo contraddistingue, Bucci ha dichiarato pubblicamente che non avrebbe più dato interviste ai giornalisti del quotidiano cittadino finché non fossero cambiati proprietà e direttrice. Una profezia che sembra prossima all'avveramento: subito dopo la presentazione in redazione Aponte ha incontrato Bucci.

Il cambiamento in piazza Piccapietra, insomma, non è solo un dato rilevante per l'informazione locale. I primi segnali suggeriscono che questo passaggio potrebbe avere un significato politico ben più profondo. A suggerirlo non è solo il fatto che il nuovo editore abbia incontrato personalmente uno dei due candidati in corsa per delle elezioni regionali che avranno un importante ricaduta sulla politica nazionale. Aponte è uno dei cinquanta uomini più ricchi del mondo, alla guida della più importante compagnia di movimentazione merci al mondo. A Genova ha forti interessi, dal porto all'aeroporto. Ma le dimensioni del suo impero sono tali da suggerire che l'avventura editoriale potrebbe non fermarsi qui. L'idea di informazione

AD ESCLUSIVO USO INTER

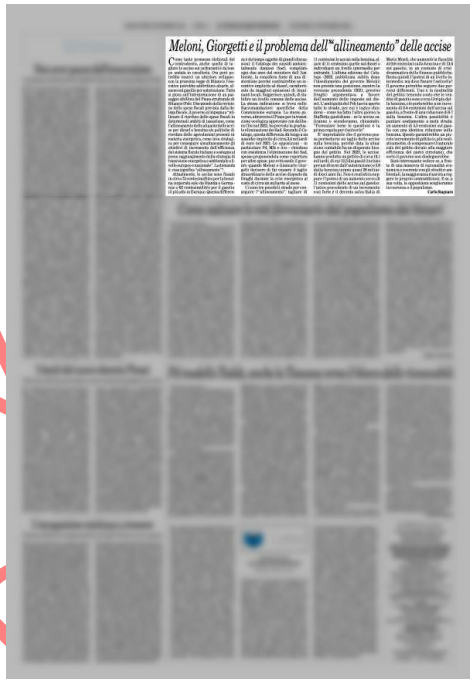
che ha in mente il gruppo Msc si può desumere dall'editoriale del nuovo direttore Michele Brambilla, ex Corriere, QN, Libero e Giornale: "Denuncerà quello che non funziona, ma darà spazio anche a quello che funziona benissimo, cosa non frequente sui media, dove spesso si cede alla tentazione del disfattismo, il quale disfattismo serve solo a portare alla paralisi".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Foglio

Quotidiani Nazionali

# Meloni, Giorgetti e il problema dell'"allineamento"delle accise


Meloni, Giorgetti e il problema dell'"allineamento" delle accise

Come tante promesse elettorali del centrodestra, anche quella di tagliare le accise sui carburanti è da tempo andata in cavalleria. Ora però potrebbe esserci un ulteriore sviluppo: con la prossima legge di Bilancio l'esecutivo potrebbe addirittura alzarle, almeno sul gasolio per autotrazione. Tutto si gioca sull'interpretazione di un passaggio sibillino del Piano strutturale di Bilancio (Psb). Discutendo della revisione delle spese fiscali prevista dalla delega fiscale, il governo si impegna a "utilizzare il riordino delle spese fiscali in determinati ambiti di tassazione, come l'allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina e/o politiche di riordino delle agevolazioni presenti in materia energetica, come leva strategica per conseguire simultaneamente gli obiettivi di incremento dell'efficienza del sistema fiscale italiano e sostegno al pieno raggiungimento della strategia di transizione energetica e ambientale a livello europeo e nazionale". La domanda è: cosa significa "allineamento"?

Attualmente, le accise sono fissate in circa 73 centesimi/litro per la benzina (superato solo da Olanda e Germania) e 62 centesimi/litro per il gasolio (il più alto in Europa). Questa differenza è da tempo oggetto di grandi discussioni: il Catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi (Sad), compilato ogni due anni dal ministero dell'Ambiente, la considera fonte di una distorsione perché costituirebbe un incentivo implicito al diesel, caratterizzato da maggiori emissioni di inquinanti locali. Suggerisce, quindi, di stabilire un livello comune delle accise.

La stessa indicazione si trova nelle Raccomandazioni specifiche della Commissione europea. Lo stesso governo, attraverso il Piano per la transizione ecologica approvato con delibera Cite nel 2022, ha previsto la graduale eliminazione dei Sad. Secondo il Catalogo, questa differenza dà luogo a un sussidio implicito di circa 3,4 miliardi di euro nel 2021. Le opposizioni - in particolare Pd, M5s e Avs - chiedono con insistenza l'eliminazione dei Sad, spesso proponendola come copertura per altre spese, pur criticando il govenro quando Meloni e Giancarlo Giorgetti decisero di far cessare il taglio straordinario delle accise disposto da Draghi durante la crisi energetica al costo di circa un miliardo al mese.

Ci sono tre possibili strade per conseguire l'"allineamento": tagliare di 11 centesimi le accise sulla benzina, alzare di 11 centesimi quelle sul diesel o individuare un livello intermedio per entrambi. L'ultima edizione del Catalogo (2022, pubblicata subito dopo l'insediamento del governo Meloni) non prende una posizione, mentre la versione precedente (2021, governo Draghi) argomentava a favore dell'aumento delle imposte sul diesel. L'ambiguità del Psb lascia aperte tutte le strade, per cui è logico chiedersi

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Foglio

Quotidiani Nazionali

- come ha fatto l'altro giorno la Staffetta quotidiana - se le accise saliranno o scenderanno, chiosando: "Formulare bene le questioni è la prima regola per risolverle".

E' improbabile che il governo possa permettersi un taglio delle accise sulla benzina, perché data la situazione contabile ha un disperato bisogno del gettito. Nel 2022, le accise hanno prodotto un gettito di circa 18,1 miliardi, di cui 12,5 dai gasoli (incluso per usi diversi dall'autotrazione) e 5,6 dalla benzina (erano quasi 26 miliardi dieci anni fa). Non è realistica neppure l'ipotesi di un aumento secco di 11 centesimi delle accise sul gasolio: l'unico precedente di un incremento così forte è il decreto salva-Italia di Mario Monti, che aumentò la fiscalità di 9,9 centesimi sulla benzina e di 13,6 sul gasolio, in un contesto di crisi drammatica delle finanze pubbliche.

Resta quindi l'ipotesi di un livello intermedio: ma dove fissare l'asticella?

Il governo potrebbe seguire due percorsi differenti. Uno è la neutralità del gettito: tenendo conto che le vendite di gasolio sono circa il triplo della benzina, ciò porterebbe a un incremento di 3-4 centesimi dell'accisa sul gasolio, a fronte di una riduzione di 6-7 sulla benzina. L'altra possibilità è puntare esattamente a metà strada: un aumento di 5,5 centesimi sul gasolio con una identica riduzione sulla benzina. Questo garantirebbe un piccolo incremento di gettito (o, più realisticamente, di compensare il naturale calo del gettito dovuto alla maggiore efficienza del parco circolane), che certo il governo non disdegnerebbe.

Sarà interessante vedere se, a fronte di una manovra di razionalità economica e coerente con gli obiettivi ambientali, la maggioranza riuscirà a reggere le proprie contraddizioni. E se, a sua volta, le opposizioni sceglieranno la coerenza o il populismo.

Carlo Stagnaro.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Foglio

Quotidiani Nazionali

# Dai ticket d'ingresso agli hub della logistica, due modelli opposti

*LA MOBILITÀ A MILANO E IN LOMBARDIA RIGUARDA SOPRATTUTTO LE MERCI. LA REGIONE PENSA A UN CAMBIO DI PARADIGMA*

DANIELE BONECCHI


GranMilano

Dai ticket d'ingresso agli hub della logistica, due modelli opposti

LA MOBILITÀ A MILANO E IN LOMBARDIA RIGUARDA SOPRATTUTTO LE MERCI. LA REGIONE PENSA A UN CAMBIO DI PARADIGMA

Da qualche giorno Milano ha inasprito le restrizioni per i veicoli inquinanti nelle zone a traffico limitato, che ormai si estendono fino alla periferia, introducendo nuovi divieti. Per il trasporto merci la selva di stop per molte categorie di veicoli è destinata a incidere sui costi di gestione, soprattutto delle piccole imprese. Un anno fa la tassa d'ingresso nella cerchia dei Navigli è passata da 5 a 7,5 euro. Ma mentre il Comune pensa di gestire la mobilità a furia di ticket, al Pirellone lavorano alla riorganizzazione del trasporto merci. Prima di tutto con una legge sugli insediamenti logistici, "si tratta - spiega l'assessore regionale alle infrastrutture Maria Terzi - di un nuovo capitolo nel settore strategico della logistica, che rappresenta una realtà in forte espansione. Per evitare fenomeni insediativi incontrollati, che talvolta rappresentano una delle maggiori criticità rispetto al consumo di suolo dei territori interessati, Regione Lombardia ha deciso di affrontare la questione in considerazione della lacuna normativa e del valore della logistica. Il settore, infatti, in Lombardia genera unindottoda 35 miliardi di euro (2 per cento del pil del paese), registra la presenza di 28.718 imprese che occupano 232.375 addetti e movimentano 400 milioni di merci circa". E ora? "Finalmente vengono indicati i criteri per definire gli ambiti idonei per gli insediamenti, nel rispetto della riduzione del consumo di suolo e di sviluppo sostenibile. Inoltre, il progetto di legge dà attuazione a un principio importante: gli insediamenti devono essere gestiti secondo regole uniformi, in una logica di sistema, coniugando l'iniziativa economica e l'esigenza di tutelare il territorio".

La legge individua le modalità e i criteri per la definizione, da parte delle province, di ambiti territoriali idonei alla localizzazione di insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale. E prevede lo strumento della co-pianificazione per creare il coordinamento tra gli enti interessati. I grandi operatori sono già scesi in campo scegliendo gli snodi viari più interessanti, come nel caso della bistrattata Brebemi, dove però la logistica ha occupato spazi strategici.Oltre a gestire le ultime miglia delle merci, prima di entrare in città la Regione ha promosso l'alleanza strategica tra Lombardia, Piemonte e Liguria con gli "Stati Generali della Logistica del Nord Ovest", con due obiettivi: le infrastrutture e l'intermodalità. La Lombardia ha un ruolo di cerniera economico e geografico, per questo in parallelo si è svolta anche la conferenza del nuovo corridoio "Mare del Nord - Reno - Mediterraneo" organizzata dall'EGCT Reno-Alpi, il gruppo europeo di cooperazione transfrontaliera che lavora per il miglioramento delle infrastrutture e dei servizi lungo l'intero asse.L'assessore Terzi ricorda che servono infrastrutture per 5 miliardi l'anno.

AD ESCLUSIV
USO INTE

Il Foglio

Quotidiani Nazionali

"In Lombardia si sono sbloccate molte opere fondamentali che vedranno la luce da qui ai prossimi anni, sia in tema ferroviario sia rispetto alla navigabilità del Po o al miglioramento degli interporti e dell'intermodalità. Di seguito alcuni dati che riguardano la Lombardia. Quattro aeroporti lombardi gestiscono il 67 per cento e il 26 per cento dei traffici nazionali rispettivamente delle merci e dei passeggeri. La Lombardia è dotata di un sistema di terminal intermodali inseriti nel network europeo delle reti TEN-T: Milano Smistamento (quasi 12 mila treni/anno) inserito nel Core Network e Interporto di Mortara (unica infrastruttura in Lombardia a disporre contemporaneamente di un terminal intermodale e di un centro logistico, 1.450 treni/anno), Busto Arsizio -Gallarate (2.200 treni/anno), Brescia (circa 7.000 treni/anno) e Mantova Valdaro (550 treni/anno), inseriti nel Comprehensive Network. Ci sono due porti interni nel network europeo: Cremona e Mantova fanno parte del sistema idroviario padano e sono inseriti nel Core Network europeo. A questo proposito, la Regione ha messo in campo incentivi per le imprese che scelgono di puntare sul trasporto merci su rotaia. Si tratta della "Dote merci ferroviaria", il cosiddetto "Ferrobonus regionale" finanziato con oltre 1,4 milioni di euro. L'obiettivo è attenuare il divario con il trasporto su gomma e favorire l'intermodalità, ovvero la capacità di interscambio ferro -gomma -acqua. Questi incentivi, "possono determinare l'inizio di un'inversione di rotta - prosegue Terzi - ed è stata richiesta da imprese e associazioni di categoria". Sotto la lente d'ingrandimento della Regione anche le infrastrutture ferroviarie. L'investimento regionale ammonta complessivamente a 1.424.300 euro nel triennio: 450.000 euro per il 2025, 450.000 euro per il 2026, 524.300 euro per il 2027.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Foglio

Quotidiani Nazionali

# LO STOP AI TRENI METTE ROMA IN GINOCCHIO

GIANLUCA DE ROSA


RomaCapoccia

LO STOP AI TRENI METTE ROMA IN GINOCCHIO

(segue dalla prima pagina) Salvini, questa la versione ufficiale, ha preferito far parlare prima l'ad di Rfi Gianpiero Strisciuglio - "E' doveroso scusarci" - e cercare intanto di fare un punto con ingegneri e tecnici prima di andare in pasto a taccuini e telecamere. Dopo il question time comunque affronta la stampa: "Chi ha sulla coscienza i disagi creati oggi a migliaia di persone ne dovrà rispondere. I tecnici mi dicono esserci stato un errore stanotte di un'impresa privata, che ha piantato un chiodo su un cavo. Ne risponderanno. Ho chiesto nomi, cognomi, indirizzi e codici fiscali di quelli che non hanno fatto il loro lavoro. Quando ci sarà questa conclusione lo saprete". Ma intanto la polemica politica è cominciata. E' un tiro al bersaglio sul vicepremier leghista. Raffaella Paita, di Iv, chiede le dimissioni del ministro. Pd, M5s, Avs invocano un'interrogazione urgente.

"Salvini deve rispondere non solo di quanto accaduto, questo governo fa viaggiare l'Italia con almeno un'ora di ritardo, ogni giorno", attacca la segretaria del Pd Elly Schlein. Tra i problemi al centro delle critiche delle opposizioni ci sarebbe soprattutto il sovrautilizzo della rete ad alta velocità che da mesi causa guasti e ritardi. Allargando le braccia lo ammette anche Salvini: "Anche quello è un problema ma quando qualcuno mette un chiodo...".

Il primo effetto del caos sull'alta velocità comunque è bloccare del tutto la capitale. Matteo Salvini e Roberto Gualtieri, che con il caschetto sulla testa un tempo erano compagni di cantieri, soprattutto in zona metro C, si ritrovano così insieme come gli osservati speciali di questa giornata di caos. Nel tentativo di far l'uno il capro espiatorio dell'altro. E così il consigliere capitolino della Lega Fabrizio Santori subito si scaglia contro il sindaco: "La gestione univoca e ottusa della sinistra in Campidoglio, la raffica di continui divieti e limitazioni al traffico privato, parcheggi pochi, addirittura cancellati e non sostituiti, tram e bus ridicoli o in perenne manutenzione, cantieri ovunque e in ritardo, transenne e reti pollaio, fanno sì che un guasto alle linee ferroviarie, possa fermare la città anche a pochi giorni dal Giubileo.

Roma è un delirio, sull'orlo dell'implosione, la programmazione delle opere giubilari è un fallimento, i cittadini sono ostaggi dei talebani falso-ambientalisti della sinistra, cui altro non resta che fare sciacallaggio mugugnando contro il ministro Salvini per tentare di coprire lo scempio della capitale". E in effetti la città sin dalle prime ore della mattina si risveglia paralizzata. Banchine della metropolitana piene, traffico impazzito, taxi introvabili.

A pesare è soprattutto l'effetto dei pendolari che normalmente arrivano in città per lavorare con i treni regionali e che invece ieri mattina sono stati costretti a riversarsi in città con le auto. In

AD ESCLUSIVO USO INTER

questo modo si sono bloccate tutte le consolari e le altre vie d'ingresso al centro della capitale. Dalla via del Mare all'Appia, dal raccordo urbano dell'A24 alla Tangenziale est, con forti disagi anche sulla Cassia e sulla Flaminia.

A complicare le cose ci si mette anche un pullman che prende fuoco dentro la galleria Giovanni XXIII, snodo fondamentale sulla direttrice est -ovest della città, che ha mandato in tilt il traffico su via Trionfale, via della Pineta sacchetti, via della Camilluccia, via Cortina d'Ampezzo e Corso Francia. L'incendio ha costretto anche a deviare, con forti ritardi, le linee bus 46-49-200-201-223-301-446-911913-980-990. Un caos che si aggiunge alle difficoltà già presenti quotidianamente a causa dei tanti cantieri giubilari soprattutto nel centro della capitale, da piazza Pia, al ponte dell'Industria, da piazza Venezia a piazza dei Cinquecento, e alla rete tram completamente bloccata per l'ammodernamento.

Il sindaco Gualtieri non può neppure consolarsi con la notizia del giorno: l'annunciato stop alla Ztl verde, un provvedimento da tempo contestato e temuto dai romani. Il merito però se lo attribuisce FdI, dato che il rinvio arriverà a breve con una delibera della regione Lazio guidata dal centrodestra, con consiglieri capitolini e regionali di FdI che corrono a intestarsene il merito. Ma Gualtieri non ci sta a passare come l'uomo che voleva lasciare i romani senz'auto: "Con il presidente Rocca - dice - c'è un rapporto istituzionale e ci sentiamo tutti i giorni.

Sulla Ztl stiamo dialogando positivamente. La posizione è condivisa.

Non è un tema di bandierine politiche. Io e lui abbiamo una posizione simile".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Giornale

Quotidiani Nazionali

IL FORUM WAVE PROMOSSO DA CORE

## Trasporti del futuro, biocarburanti decisivi

*Gli esperti: «Accelerano la transizione green». La sfida delle città*


ECONOMIA

Tim, da Tesoro e Asterion 700 milioni per Sparkle

IL FORUM WAVE PROMOSSO DA CORE

Trasporti del futuro, biocarburanti decisivi

Gli esperti: «Accelerano la transizione green». La sfida delle città

«Nel futuro della mobilità, e con una prospettiva di neutralità tecnologica, i biocarburanti hanno un ruolo fondamentale». Nella sua analisi è risoluto Alessandro Sabbini, responsabile delle Relazioni Istituzionali di Enilive e responsabile dei Rapporti Istituzionali Centrali di Eni, intervenuto al forum annuale di Wave - Smart Mobility (nella foto) tenutosi ieri presso l'auditorium del Museo dell'Ara Pacis a Roma.

Organizzato da Core, l'evento ha riunito figure di spicco del mondo politico e aziendale per fare il punto sulle novità, in chiave sostenibile, del settore trasporti in ambito urbano, extraurbano, nonché del mondo della logistica, sempre più attenta all'impatto ambientale.

L'evento è stato organizzato con il contributo dei main partner Enel, Eni e Gruppo FS Italiane, degli official partner Jaguar Land Rover, RideMovi e Unipol e con il patrocinio del ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'assessorato alla Mobilità di Roma Capitale e Rai. Media partner dell'evento è stata Rai Pubblica Utilità.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Presentato durante il forum anche il sondaggio realizzato da Youtrend in esclusiva per Wave, da cui emerge che, nonostante tutto, rimaniamo a tutti gli effetti un popolo di automobilisti, anche se le abitudini stanno cambiando nelle generazioni più giovani. In Italia si usa ancora tantissimo l'automobile privata, soprattutto se si paragona l'utilizzo dell'auto a quello degli altri mezzi di trasporto disponibili sia pubblici che privati. Un numero su tutti: l'auto privata è utilizzata almeno una volta a settimana dall'87% degli intervistati.

Il forum ha quindi approfondito come le tecnologie emergenti e le politiche nazionali stanno trasformando le aree urbane, con un focus su mobilità sostenibile, elettrica e intermodale.

È proprio sulla necessità di accelerare la transizione energetica, in un'ottica di riduzione di emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti, che si è concentrato l'intervento di Sabbini. «La produzione dei biocarburanti può essere realizzata riconvertendo gli impianti già esistenti, come accaduto per le nostre bioraffinerie di Porto Marghera e di Gela, salvaguardando capitale sociale oltre a capitale industriale ha continuato Sabbini - Inoltre, una distribuzione che sfrutta infrastrutture già esistenti, rende fin d'ora i biocarburanti in grado di dare un contributo alla transizione energetica. Con le stesse materie prime rinnovabili (come scarti e residui) con cui produciamo l'Hvo disponibile per i trasporti su strada, i trasporti marittimi e ferroviari, è possibile produrre anche il Saf, che, ad oggi e nel lungo periodo, è l'unica alternativa sostenibile ai carburanti fossili per il settore dell'aviazione».

Il Giornale

Quotidiani Nazionali

MaNe.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Giornale

Quotidiani Nazionali

INFRASTRUTTURE Dopo l'innovativo servizio di Face Boarding

# Sea, al via il «Linate Airport District»

*Investimento da 130 milioni insieme a Costim per un nuovo quartiere di Milano*

MARCO LEARDI


ALTA QUOTA

INFRASTRUTTURE Dopo l'innovativo servizio di Face Boarding

Sea, al via il «Linate Airport District»

Investimento da 130 milioni insieme a Costim per un nuovo quartiere di Milano

Marco Leardi

L'area accoglierà alcuni edifici sostenibili affacciati sullo specchio d'acqua dell'Idroscalo, un hotel a 4 stelle e 14mila metri quadrati di verde

Ampi spazi verdi ed edifici affacciati sullo specchio d'acqua.

Percorsi ciclabili e pedonali, piazze pubbliche e spazi di aggregazione. Un nuovo quartiere di Milano si appresta a «decollare» a due passi dall'Idroscalo.

Sea, il gestore degli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa, ha avviato la realizzazione di un innovativo distretto denominato «Linate Airport District» (Lad): si tratta di un vero e proprio progetto di rigenerazione urbana che ha come obiettivo quello di riqualificare un'area attualmente non accessibile al pubblico e di renderla un nuovo polo di riferimento adiacente al cuore della metropoli. Per completare questo importante sviluppo, attraverso un percorso competitivo Sea ha identificato come partner Costim, primario gruppo nel settore dello sviluppo immobiliare e della rigenerazione urbana, che investirà oltre 130 milioni di euro nella realizzazione dell'intero quartiere e lo gestirà sino al termine della concessione.

«Con questo progetto completiamo il restyling di Linate. Dopo il nuovo layout dell'aerostazione e le nuove tecnologie sulle quali abbiamo investito - l'ultima è il servizio di Face Boarding - per rendere le procedure d'imbarco sempre più comode e veloci, con il Linate Airport District completiamo i servizi offerti dall'aeroporto» ha commentato l'amministratore delegato di Sea Milan Airports, Armando Brunini.

Il «Linate Airport District» sarà a disposizione sia degli operatori aeroportuali sia dei tutti gli abitanti di Milano, anche in considerazione della prossimità della stazione M4 Linate che in poche fermate porta al centro della grande città. Questo progetto permetterà di collegare l'aeroporto a uno scenario «verde e blu» affascinante, rappresentato dall'Idroscalo e dalle ampie aree verdi, offrendo opportunità di svago e relax. «Miglioriamo gli spazi e le infrastrutture per i nostri dipendenti e per tutti gli altri operatori aeroportuali e li rendiamo accessibili anche a tutti i cittadini. Inoltre, quest'area permetterà il collegamento diretto fra l'Idroscalo e la città che, grazie alla metro, sarà raggiungibile comodamente anche senz'auto», ha detto Brunini alla presentazione del progetto prima dell'estate.

Nel dettaglio, come previsto dal Masterplan aeroportuale, la riqualificazione dell'area promossa da Sea prevede la creazione di una piazza centrale con circa 14mila metri quadri di verde urbano, nonché la costruzione di uffici moderni e sostenibili, nonché la distribuzione di servizi a beneficio di tutti i cittadini, per circa 24mila metri quadri. Il tutto, caratterizzato dai più alti standard di qualità, sostenibilità e comfort. In una di queste strutture verranno costruiti i nuovi uffici per il personale

AD ESCLUSIVO USO INTER

amministrativo di Sea e per Enac. Verrà inoltre realizzato un hotel a quattro stelle da 220 camere per i passeggeri dell'aeroporto e della «catchment area» di riferimento.

Il «Linate Airport District» valorizzerà un'area vissuta sinora solo come spazio di servizio, rendendola un luogo nel quale la presenza dell'Idroscalo non rappresenterà più una «barriera» ma un'occasione per creare valore, bellezza e opportunità di sviluppo per i passeggeri e più in generale per tutta la nuova comunità aeroportuale e per i milanesi.

A fine ottobre partiranno i primi lavori di demolizione dei vecchi edifici e in diverse fasi si procederà alla costruzione delle nuove strutture. L'obiettivo che Sea si è impegnata raggiungere è proprio quello di valorizzare la presenza dell'acqua e del verde nel contesto urbano, mettendo l'accento sulla natura, sulla qualità e sulla fruibilità degli spazi, anche grazie al sistema di percorsi ciclabili e pedonali. L'integrazione di questi elementi disegna il futuro «smart district» interconnesso con la metropoli, con l'ambiente e con il cielo.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Mattino

Quotidiani Nazionali

# E con le opere previste dai progetti del Pnrr gli scali possono svilupparsi ancora

*IL FOCUS*


I porti del Sud in crescita la crisi in Medio Oriente non frena il traffico merci

E con le opere previste dai progetti del Pnrr gli scali possono svilupparsi ancora

IL FOCUS Ercole Incalza Non riuscivamo a capire un fenomeno, un fenomeno che in campo logistico è ancora inspiegabile: avevamo avuto una pandemia e dopo la pandemia un evento bellico come l'invasione russa dell'Ucraina, e dopo l'invasione russa gli attacchi degli Houthi nel Mar Rosso, un attacco che aveva compromesso il transito di navi porta-container attraverso Suez (transito che rappresenta oltre il 20 per cento del transiti container mondiale). Da un anno, infine, assistiamo praticamente ad una guerra sempre più tragica tra l'Iran, Israele e Libano.

Ebbene questo teatro bellico, come detto prima inimmaginabile per chi segue da anni i fenomeni logistici del Mediterraneo, portava automaticamente ad un misurabile fenomeno trasportistico: il crollo della nostra offerta portuale.

LA SORPRESA In realtà non pensavamo e non immaginavamo che la portualità campana e calabrese, una portualità tutta ubicata nel Mezzogiorno, non solo potesse reggere il crollo fisiologico del trasporto ma, addirittura, crescere e dare un segnale forte sulla capacità infrastrutturale, strutturale e gestionale di questi tre impianti portuali Napoli, Salerno e Gioia Tauro.

Proprio questa sorpresa, come detto prima da parte degli esperti di logistica, ci impone un interrogativo: come mai queste tre realtà portuali abbiano superato una congiuntura così rilevante, come mai abbiano mantenuto per il nostro Paese delle condizioni davvero invidiabili da parte di altri impianti portuali del Mediterraneo?

La prima risposta è legata alla qualità di un porto come quello di Gioia Tauro che oltre ai fondali aggiunge una elevata professionalità nelle attività di puro transhipment.

La seconda risposta è invece legata alla centralità all'interno del bacino del Mediterraneo di tale porto, quasi una forza baricentrica tra Suez e Gibilterra.

Per quanto riguarda poi Napoli e Salerno, oltre all'efficienza gestionale, non possiamo non ricordare la forza retroportuale di Napoli e di Salerno; una forza retroportuale che trova nell'interporto di Nola Marcianise grandi condizioni di stoccaggio, di mercato e di trasformazione.

I RITARDI IN VIA DI RECUPERO Questo imprevedibile successo deve però farci meditare a lungo sui ritardi accumulati dal 2015 al 2022 nella realizzazione di infrastrutture come l'asse ferroviario Napoli-Bari e Brindisi-Taranto-Battipaglia.

Sembra strano ma, come ricordato un mese fa, in presenza di tali assi il nostro Paese avrebbe offerto al Mediterraneo un HUB integrato sia sul fronte tirrenico, sia sul fronte ionico che sul fronte adriatico .

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Mattino

Quotidiani Nazionali

Fortunatamente il ministro Raffaele Fitto ha cercato in tutti i modi, sia con il PNRR che con i Fondi di Sviluppo e Coesione di accelerare queste opere per ridare al porto di Napoli, al porto di Salerno, al porto di Gioia Tauro, ma anche e soprattutto ai porti di Taranto, Bari e Brindisi quelle condizioni che fanno del Mezzogiorno un HUB logistico vincente nel Mediterraneo, un HUB logistico aperto su più fronti geografici e geo-economici.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Mattino

Quotidiani Nazionali

# I porti del Sud in crescita la crisi in Medio Oriente non frena il traffico merci

*`L'incremento degli scambi resiste alle rotte più lunghe. Strategici i commerci con l'America: timori solo dallo sciopero dei portuali Usa*


I porti del Sud in crescita la crisi in Medio Oriente non frena il traffico merci

E con le opere previste dai progetti del Pnrr gli scali possono svilupparsi ancora


Flussi turistici e investimenti il Mezzogiorno può salvarsi

GLI SCAMBI Antonino Pane Più contenitori nei porti del Sud Italia, nonostante la crisi mediorientale, i rischi, le rotte più lunghe. Tutti gli indicatori segnano più e assegnano ai porti di Gioia Tauro, Napoli e Salerno le migliori performance. Ma questa crescita rischia una frenata brusca a causa degli scioperi in corso nei porti americani. Domani Srm di Intesa San Paolo darà il dettaglio della crescita durante Naples Shipping Week e Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di Srm, confermerà quanto detto a Il Mattino pochi giorni fa: i nostri porti guardano a occidente, agli Stati Uniti, al Messico e al Canada. E proprio queste rotte che dal Mediterraneo vanno verso la costa Est degli Stati Uniti sono alla base della crescita: è dai porti del Sud Italia, infatti, che le merci partono per attraversare l'Atlantico. Un dato è lo specchio: il traffico manifatturiero al Sud è 1/3 dell'intero traffico nazionale proprio perché è da qui che si va verso l'America. È evidente, quindi, che proprio qui si segue con particolare attenzione quelli che succede oltre l'Atlantico dove gli scioperi dei portuali sono stati annunciati come lunghi e duri. «Lo sciopero dei portuali della East Coast statunitense - ha detto il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, a La Presse inevitabilmente sortirà ripercussioni anche in Italia, ma al momento è difficile prevedere di quale portata: molto dipenderà dalla durata effettiva del blocco e dalla capacità del trasporto marittimo di far fronte a questa ennesima emergenza».

Messina ha sottolineato che «a essere maggiormente colpito sarà invece l'export, dal momento che gli Usa sono i principali destinatari del Made in Italy al di fuori dell'Unione Europea, e il secondo Paese in assoluto dopo la Germania, con il trasporto via nave che assorbe la quasi totalità di questi traffici. Parliamo di merce per un valore di oltre 33 miliardi di euro nei primi sei mesi del 2024, in crescita del 3,8% rispetto allo stesso periodo del 2023». Ma Messina mette anche in evidenza la capacità degli armatori di vincere anche di fronte alle crisi. E la conferma viene proprio dai nostri porti e dal Mezzogiorno in particolare. «La crisi del Canale di Suez, con gli attacchi degli Houthi ai mercantili in transito nell'area dello Stretto di Bab el-Mandeb, ha evidenziato ancora una volta la flessibilità di questo comparto, che in poco tempo è stato capace di riorganizzarsi con modifiche alle rotte e ai porti di scalo per garantire la consegna della merce nei tempi previsti: l'aumento dei noli, che in questo caso ha riguardato prevalentemente l'import dal Far East, non ha avuto impatti rilevanti sull'inflazione in Italia, né si sono registrati problemi legati alle forniture».

IL RISCHIO Ma torniamo agli Stati Uniti e agli scioperi che rischiano di paralizzare settori anche

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

particolarmente vulnerabili come il commercio agricolo. E, infatti, è particolarmente preoccupata la Coldiretti che in una nota ha fatto sapere che «lo sciopero a oltranza dei lavoratori portuali Usa colpisce anche le esportazioni marittime di cibo Made in Italy negli Stati Uniti che nel 2023 sono state pari a 6,4 miliardi di euro in valore. Questa situazione potrebbe influire sulla spedizione di beni deperibili come i prodotti alimentari, causando ritardi significativi che potrebbero comprometterne la qualità o aumentare i costi di trasporto. Ogni anno oltre il 95% in valore delle esportazioni agroalimentare tricolori raggiunge gli States via mare (rispetto al 63% del totale generale), con vino, olio d'olivo e pasta a guidare la classifica dei prodotti più acquistati, secondo l'analisi Coldiretti. gli Usa rappresentano anche il primo sbocco commerciale extra Ue per il cibo Made in Italy, e il terzo a livello mondiale». E Supplychainitaly il giornale online del Made in Italy, lo sciopero dei portuali Usa, che arriva a un anno dal primo attacco dei ribelli Houthi contro le navi in transito nel canale di Suez rischia, dunque, di mandare nuovamente in crisi il mercato mondiale dei contenitori, con perdite giornaliere che JP Morgan stima tra i 3,8 e i 4,5 miliardi di dollari. Va ricordato come lo sciopero interessi 36 porti situati sulla costa orientale degli Stati Uniti e nella zona del Golfo del Messico; l'astensione dal lavoro, proclamata dall'International Longshoremen's Association (Ila), coinvolge circa 45 mila addetti, e paralizzerà le attività di scali in grado di movimentare tra il 40 e il 50% dei volumi di tutti i porti statunitensi. Le perdite di volume in un mese, potrebbero raggiungere i due milioni di contenitori secondo i dati presentati al Fiata Congress di Panama. Come arginare questa situazione? Come cercare, dunque, di arginare i problemi che si verranno a determinare? Spediporto da Genova sottolinea che la soluzione alternativa più gettonata, al momento, è quella relativa all'utilizzo dei porti della West Coast (o del Canada), ma gli operatori stanno puntando anche sul cargo aereo e su una più accurata gestione delle scorte per evitare interruzioni nella catena di approvvigionamento. Gli operatori a questo punto possono augurarsi ovviamente che la situazione possa trovare una rapida soluzione già nei prossimi giorni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Mattino

Quotidiani Nazionali

# Diviso il regime iraniano il presidente avvisato tardi: «Non vogliamo la guerra»

*`Pezeshkian scopre solo all'ultimo del raid missilistico deciso da Khamenei E i pasdaran minacciano: «Abbiamo a disposizione armi che nessuno conosce»*


Diviso il regime iraniano il presidente avvisato tardi: «Non vogliamo la guerra»

LO SCENARIO Il presidente iraniano, Masoud Pezeshkian, ha saputo solo all'ultimo che le guardie rivoluzionare, il braccio armato della Guida Suprema Khamenei, stavano per scagliare contro Israele un attacco che doveva essere, almeno nelle intenzioni, devastante. Così almeno sostiene il New York Times, che segnala le profonde divisioni all'interno della leadership iraniana.

BLOCCO Da un lato il governo del "moderato" Pezeshkian, dall'altro il blocco di potere delle Guardie della Rivoluzione che nei momenti cruciali hanno sempre avuto l'avallo della Guida Suprema, Khamenei. Scegliendo di usare 180 missili balistici senza preavviso, compresi quelli più avanzati ipersonici, i pasdaran hanno voluto superare di molto la forza di fuoco e la capacità offensiva della "parata aerea" dello scorso aprile, quando impiegarono 120 missili da crociera e droni, più lenti e facili da colpire e intercettare. Ma Pezeshkian ha dovuto fare la parte del buono e insieme del cattivo, ieri, a dispetto di una fuga in avanti che non avrebbe voluto, e ha spiegato che Teheran «non cerca la guerra, ma la pace e la calma, è Israele che ci ha costretti a reagire ma se adesso Israele reagisce, noi reagiremo in modo più feroce e duro». Bastone e carota. Conciliazione e rigore.

L'ambiguità di Teheran è tutta in questa doccia scozzese di assicurazioni di non volere la guerra e minacce di reagire con la massima forza se Israele dovesse mai scatenare sui siti nucleari o le infrastrutture economiche o le basi militari del Paese i suoi micidiali caccia invisibili. Con maggiore convinzione e credibilità, la parte del "poliziotto cattivo" la fa l'agenzia di stampa delle Guardie della Rivoluzione, Tasnim, alimentando la guerra psicologica di deterrenza. «Per punire Israele per i suoi crimini ammonisce l'Iran ha sviluppato e completato una tecnologia di armamento non dichiarata, che fornisce al Paese un vantaggio contro il loro regime. Quindi, se i sionisti faranno una qualsiasi mossa contro l'Iran, si troveranno di fronte a una grande sorpresa». La tipica esibizione di muscoli, con l'evocazione di armi segrete, come ce ne sono in tutte le guerre. Non a caso, sono stati proprio gli iraniani a far circolare la notizia dell'uso dei missili ipersonici, che al contrario gli israeliani smentiscono.

Eppure, serpeggia in Iran la preoccupazione per la risposta, inevitabile, israeliana. Gli Usa con Biden hanno già chiesto di risparmiare i siti nucleari, e compiere una rappresaglia proporzionata.

Per Filippo Diodovich, senior market strategist di IG Italia, lo scenario peggiore per i mercati in generale, ma anche per l'Iran in un certo senso, si concretizzerebbe se Israele alla fine decidesse di colpire al cuore l'economia di Teheran bersagliando il settore petrolifero: Kharg Island OilTerminals, Bandar Abbas port Ma l'Iran, a sua volta, potrebbe creare grossi problemi alle economie occidentali

AD ESCLUSIVO USO INTER

bloccando lo Stretto di Hormutz, anche più di quanto non stiano già facendo gli Houthi filo-iraniani dello Yemen che mirano con droni e barchini alle petroliere e ai portacontainer del Mar Rosso. Per il momento, siamo nell'ambito della guerra delle parole. E così, Fonti iraniane fanno sapere tramite il sito Al-Araby Al-Jadeed che le forze di Teheran si preparano a effettuare "diversi cicli successivi" di attacchi in risposta a un'eventuale reazione di Tel Aviv. Addirittura "più intensi e gravi" della pioggia di 180 missili di martedì. E il capo di stato maggiore congiunto delle Forze armate iraniane, il generale Mohammad Bagheri, fa sapere che il Corpo delle Guardie rivoluzionarie è pronto a ripetere i suoi attacchi missilistici con «intensità moltiplicata se il regime sionista, che è impazzito, non è contenuto da America e Europa e intende proseguire con i suoi crimini o fare qualcosa contro la sovranità e integrità territoriale del nostro Paese. In questo caso, colpiremo tutte le loro infrastrutture».

SCELTE Emerge, intanto, che la tattica di martedì consisteva nel lanciare missili su zone altamente abitate, intercettati per lo più dai potenti sistemi antiaerei israeliani e americani nell'area, per poi mirare in modo più subdolo su tre basi militari israeliane circondate da zone poco abitate, se non dal deserto: la basa aerea degli F-35 a Nevatim e quelle di Hatzerim, nel deserto del Negev, e Tel Nof, 20 km a sud di Tel Aviv. Ma nessun aereo sarebbe danneggiato.

Sara Miglionico © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Mattino

Quotidiani Nazionali

# Ferrovie, altro guasto a Roma cancellati oltre 100 treni e caos


Il controllo dei telefonini per identificare i migranti L'estensione dei permessi

Ferrovie, altro guasto a Roma cancellati oltre 100 treni e caos

IL CASO ROMA Un chiodo ha mandato in tilt le ferrovie. Ieri mattina l'Italia si è svegliata tagliata in due. Circolazione ferroviaria sospesa a Roma, bloccata fra gli snodi centrali di Termini e Tiburtina, a causa di un guasto in una cabina elettrica.

Un terremoto che si è propagato su tutta le rete. Per un guasto, ha spiegato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, causato da un'impresa privata che avrebbe effettuato nella notte dei lavori «piantando un chiodo su un cavo, un errore umano imperdonabile».

LA GIORNATA Un evento raro, spiegano da Rfi, perché, ed è l'altro punto oscuro da chiarire, non è scattata nemmeno la seconda linea di sicurezza che entra in funzione in questi casi. Tra l'altro appositamente prevista in uno snodo strategico come quello della Capitale, ma evidentemente non sorvegliato a sufficienza.

Da qui la caccia alle responsabilità. Salvini ha chiesto di andare a fondo per avere «nome e cognome» dell'impresa privata a cui era affidato l'appalto, preannunciando una inchiesta severa. Ma anche dentro Rfi, la società che controlla la rete che fa capo a Fs, ci si interroga se si poteva fare di più.

Da una prima ricognizione risulta infatti che il cavo non sia stato tranciato di netto, ma solo lesionato, facendo così passare l'energia in maniera disomogenea.

Uno "stop and go" che non ha fatto attivare il sistema di sicurezza, nè il gruppo elettrogeno, aggirando così "il paracadute digitale" che controlla ogni istante l'infrastruttura ferroviaria. Un rebus che, al di là delle prime ipotesi, resta tutto da chiarire. Visto che un chiodo in un cavo, sottolineano i sindacati a gran voce, non può avere un effetto così devastante, tanto più con i miliardi di fondi del Pnrr messi a disposizione proprio per modernizzare e mettere in sicurezza l'infrastruttura.

Di certo c'è invece che la circolazione è andata in tilt. Oltre 100 i treni cancellati e ritardi record fino a 140 minuti, con centinaia di passeggeri e pendolari, da Roma a Milano, in fila per chiedere informazioni di fronte ai monitor spenti. Una giornata nera, nerissima. Con i vertici di Fs, Stefano Donnarumma, e quello di Rfi, Gianpiero Strisciuglio, che hanno promesso di voler far luce immediatamente su caso, facendo pagare a caro prezzo alla ditta privata "l'errore". Sono arrivate, e non poteva essere diversamente, anche le scuse ai passeggeri per i disagi causati.

LE REAZIONI Salvini ha comunque ammesso che il «tempo di reazione di fronte a questo errore non è stato all'altezza che la seconda potenza industriale d'Europa deve avere».

Parole dure che hanno messo nel mirino tutta la catena di manager che avrebbero dovuto evitare il guasto

AD ESCLUSIVO USO INTER

o quanto meno fronteggiarlo con maggiore rapidità. Rfi ha però ribattuto che già alle 8 e 30 di ieri era scattato l'intervento.

Il leader della Lega è furioso.

Perché «non è possibile investire miliardi di euro per comprare nuove carrozze e nuovi treni» e «se uno alle 3 di notte pianta il chiodo nel posto sbagliato tu rovini la giornata di lavoro a migliaia di persone». Non è possibile che un errore dei privati, possa fermare mezza Italia.

Sulla schiena del ministro dei Trasporti, subito dopo la notizia del guasto, è comparso un bersaglio che è stato colpito dall'opposizione, ripetutamente. Va all'attacco la leader del Pd Elly Schlein: «Questo governo fa viaggiare l'Italia con almeno un'ora di ritardo ogni giorno». E «il ministro Salvini rincara la dose la segretaria dem si occupa di tutto tranne che dell'emergenza trasporti: pensi a far funzionare le ferrovie, non solo a come venderle». Durissimi anche da M5S: «Qui non si tratta di un mercoledì infausto, ma di un semestre nero per il trasporto ferroviario. Proponiamo che il ministro Salvini tolga il disturbo». «Si dimetta», si unisce al coro delle critiche Raffaella Paita di Italia Viva. Coro che, per una volta, unisce tutte le opposizioni, comprese Avs eAzione. Anche i sindacati dei ferroviari, che dà sempre chiedono di internalizzare i servizi di manutenzione, vanno all'attacco. E non credono alla ricostruzione dell'incidente che ha creato fortissimi disagi da Nord a Sud.

Salvini però non ci sta. E in serata ricorda gli investimenti per «9 miliardi nelle ferrovie solo nel 2024», oltre ai «1.100 cantieri per ammodernare la linea». Poi chiosa: «Vogliamo recuperare decenni di troppi No e non sono ammessi errori». "No" di cui, per il vicepremier, sono la sinistra e i pentastellati i primi responsabili.

A. Bul.

U. Man.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Mattino

Quotidiani Nazionali

# Shipping, a Napoli siglato il gemellaggio Italia-Malta

*`Dalla rassegna di Masucci (Propeller) il patto di cooperazione nella Blue Economy `L'obiettivo: lavorare insieme perché il Mediterraneo conti di più in Europa*


Shipping, a Napoli siglato il gemellaggio Italia-Malta

IL CONFRONTO Dario De Martino «L'Italia e Malta sono sempre state vicine. Ma oggi, più che in passato, è diventata fondamentale la collaborazione tra i nostri due Paesi, affinché l'industria marittima europea rimanga strategica nell'attuale sistema economico». Parola di Chris Bonett, ministro dei Trasporti della Repubblica Maltese, che ha inviato un videomessaggio nel corso della terza giornata della Naples Shipping Week. Una giornata segnata dalla cooperazione: prima un incontro bilaterale con i protagonisti del mondo marittimo spagnolo, poi nel pomeriggio la partnership siglata tra Italia e Malta. Insomma: il Mediterraneo si conferma centrale per l'Europa e Napoli si posiziona come luogo perfetto d'incontro per sinergie in ambito economico, soprattutto quando si parla di economia del mare.

LA SINERGIA Il bilaterale sullo shipping Italia-Malta è stato il protagonista del pomeriggio. Già perché il prossimo grande evento europeo sull'economia marittima si terrà proprio a Malta dal 7 all'11 ottobre. Insomma, appena finirà l'evento di Napoli, sarà l'arcipelago al centro del Mediterraneo a diventare capitale del "mare nostrum". E i due appuntamenti hanno stretto un gemellaggio volto a incoraggiare i rapporti tra Italia e Malta. «Questo accordo ha un valore importantissimo. Malta è il primo Paese in Europa come bandiera europea e, così come l'Italia, è uno Stato in cui lo shipping ha un'importanza primaria. Per questo, visto che la prossima settimana ci sarà il summit maltese, abbiamo voluto gemellare le due manifestazioni», ha spiegato Umberto Masucci, presidente Propeller Club Port of Naples e Naples Shipping Week. Masucci spiega il senso vero dell'intesa: «È chiaro che esiste la competizione, non ci sfugge la concorrenza tra Malta e il porto di Gioia Tauro. Ma anche in questo ambito, si può fare squadra e cooperare insieme». Su quali temi? «Soprattutto sullo shipping, ci sono problematiche comuni che si possono affrontare insieme. Penso ad esempio all'Ets, la tassa europea che grava sui traffici marittimi, su cui abbiamo un'identità di vedute. Ma soprattutto c'è la possibilità di lavorare insieme per far pesare di più il Mediterraneo in Europa, visto che i paesi nord-europei hanno sempre fatto sentire il loro peso per quanto riguarda la portualità nord-europea. Ed è necessario trovare alleanze per riportare il baricentro al Sud», aggiunge Masucci. L'intesa è stata siglata con John A. Gauci-Maistre, chairman dell'Economicard Group of Companies e animatore del Malta Martire Summit. «Il gemellaggio è una grande idea di Gian Enzo Duci (professore dell'Università di Genova e moderatore del pomeriggio di ieri, ndr), che ha fatto sì che i due eventi invece di farsi concorrenza potessero sostenersi l'uno con l'altro. È in questa direzione che dobbiamo andare - spiega Gauci-Maistre - L'affinità tra Italia e Malta c'è sempre stata. Non solo nel settore marittimo, l'Italia è il trading partner principale della nostra

AD ESCLUSIVO USO LIMITE

Il Mattino

Quotidiani Nazionali

Repubblica. E io ho sempre spinto per avvicinare i nostri Paesi». D'altronde, anche il ministro Bonett, nel suo messaggio, spinge molto sull'economia marittima come elemento di vicinanza tra i due Paesi: «I porti sviluppano il mercato, creano posti di lavoro e alimentano la nostra economia. Cooperare significa sviluppare le competenze e condividere best practice per migliorare la competitività dei nostri porti. In parallelo - aggiunge ancora il ministro dei Trasporti maltese - dobbiamo guardare alle sfide del futuro, alla digitalizzazione ma anche alla transizione energetica e ambientale nell'ottica di una crescita sostenibile e resiliente del Mediterraneo».

BILATERALE CON LA SPAGNA Ma come accennato, l'intera terza giornata della shipping week ha avuto come protagonista la cooperazione. La giornata, infatti, si è aperta con "Italia e Spagna: Incontro Bilaterale tra Porti e Città", il convegno internazionale organizzato da Crc in collaborazione con "Rete". Un momento di confronto tra città-porto italiane e spagnole per identificare elementi in comune e differenze tra i due sistemi in un'ottica di reciproco apprendimento e arricchimento. Evento a cui ha partecipato, tra gli altri, anche Jose Luis Estrada, numero due di Puertos dell'Estado, agenzia nazionale spagnola per i porti. «È un modello a cui l'Italia sta guardando: avere un'agenzia governativa che riesca a regolamentare le varie attività dei porti italiani, evitando, ad esempio, che porti vicini non duplichino le stesse attività. C'è bisogno di una strategia nazionale per la portualità», chiosa Masucci. La Naples shipping week continua nei prossimi giorni. Oggi e domani al Centro Congressi Stazione Marittima, al via Port&ShippingTech, il forum internazionale dedicato a strategie e tecnologie del sistema logistico-portuale che riunisce l'intero settore marittimo italiano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Messaggero

Quotidiani Nazionali

# Guasto ferroviario a Roma cancellati oltre 100 treni «Colpa di una ditta privata»


Guasto ferroviario a Roma cancellati oltre 100 treni «Colpa di una ditta privata»

IL CASO ROMA Un chiodo ha mandato in tilt le ferrovie. Ieri mattina l'Italia si è svegliata tagliata in due. Circolazione ferroviaria sospesa a Roma, bloccata fra gli snodi centrali di Termini e Tiburtina, a causa di un guasto in una cabina elettrica. Un terremoto che si è propagato su tutta le rete. Per un guasto, ha spiegato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, causato da un'impresa privata che avrebbe effettuato nella notte dei lavori «piantando un chiodo su un cavo, un errore umano imperdonabile».

LA GIORNATA Un evento raro, spiegano da Rfi, perché, ed è l'altro punto oscuro da chiarire, non è scattata nemmeno la seconda linea di sicurezza che entra in funzione in questi casi. Tra l'altro appositamente prevista in uno snodo strategico come quello della Capitale, ma evidentemente non sorvegliato a sufficienza. Da qui la caccia alle responsabilità. Salvini ha chiesto di andare a fondo per avere «nome e cognome» dell'impresa privata a cui era affidato l'appalto, preannunciando una inchiesta severa. Ma anche dentro Rfi, la società che controlla la rete che fa capo a Fs, ci si interroga se si poteva fare di più.

Da una prima ricognizione risulta infatti che il cavo non sia stato tranciato di netto, ma solo lesionato, facendo così passare l'energia in maniera disomogenea. Uno "stop and go" che non ha fatto attivare il sistema di sicurezza, aggirando così "il paracadute" che controlla ogni istante l'infrastruttura ferroviaria e la cabina che alimenta il nodo di Roma. Un rebus che, al di là delle prime ipotesi, resta tutto da chiarire. Visto che un chiodo in un cavo, sottolineano i sindacati a gran voce, non può avere un effetto così devastante, tanto più con i miliardi di fondi del Pnrr messi a disposizione proprio per modernizzare e mettere in sicurezza l'infrastruttura. Nella notte, in ogni caso, è arrivato l'annuncio: «È stata sospesa qualsiasi attività tra Rfi e la ditta intervenuta» nei lavori, fa sapere il ministero.

Di certo c'è che la circolazione è andata in tilt. Oltre 100 i treni cancellati e ritardi record fino a 140 minuti, con centinaia di passeggeri e pendolari, da Roma a Milano, in fila per chiedere informazioni di fronte ai monitor spenti. Una giornata nera, nerissima. Con i vertici di Fs, Stefano Donnarumma, e quello di Rfi, Gianpiero Strisciuglio, che hanno promesso di voler far luce su caso, facendo pagare a caro prezzo alla ditta privata "l'errore". Sono arrivate, e non poteva essere diversamente, anche le scuse ai passeggeri per i disagi causati. Salvini ha comunque ammesso che il «tempo di reazione di fronte a questo errore non è stato all'altezza che la seconda potenza industriale d'Europa deve avere». Parole dure che hanno messo nel mirino tutta la catena di manager che avrebbero dovuto evitare il guasto o quanto meno fronteggiarlo con maggiore rapidità. Rfi ha però ribattuto che già alle 8 e 30 di ieri

AD ESCLUSIVO USO INTER

Il Messaggero

Quotidiani Nazionali

era scattato l'intervento.

Il leader della Lega è furioso.

Perché «non è possibile investire miliardi di euro per comprare nuove carrozze e nuovi treni» e «se uno alle 3 di notte pianta il chiodo nel posto sbagliato tu rovini la giornata di lavoro a migliaia di persone». Non è possibile che un errore dei privati, possa fermare mezza Italia.

LE REAZIONI Durissime le critiche delle opposizioni che chiedono al vicepremier un'informativa urgente sul caos ferroviario . Va all'attacco la leader del Pd Elly Schlein: «Questo governo fa viaggiare l'Italia con almeno un'ora di ritardo ogni giorno». E «il ministro Salvini rincara la dose la segretaria dem si occupa di tutto tranne che dell'emergenza trasporti: pensi a far funzionare le ferrovie, non solo a come venderle». Sulla stessa linea anche M5S: «Qui non si tratta di un mercoledì infausto, ma di un semestre nero per il trasporto ferroviario.

Proponiamo che il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Salvini tolga il disturbo». Matteo Renzi ironizza: «Stazione Termini in tilt ma lui parla dei nonni» (il riferimento è a un post social del ministro sulla festa dei nonni mentre la circolazione era paralizzata).

Anche i sindacati dei ferroviari, che con la Fit-Cisl dà sempre chiedono di internalizzare i servizi di manutenzione, vanno all'attacco.

E hanno dubbi sulla ricostruzione dell'incidente che ha creato fortissimi disagi da Nord a Sud. Salvini però non ci sta. E in serata ricorda gli investimenti per «9 miliardi nelle ferrovie solo nel 2024», oltre ai «1.100 cantieri per ammodernare la linea». Poi chiosa: «Vogliamo recuperare decenni di troppi No e non sono ammessi errori». "No" di cui, per il vicepremier, sono la sinistra e i pentastellati i primi responsabili.

A. Bul.

U. Man.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Messaggero

Quotidiani Nazionali

# La Ztl in fascia verde slitta di un anno



La Regione è pronta ad approvare un provvedimento che consentirà di rinviare di un altro anno la stretta sull'ingresso delle auto diesel Euro 5 all'interno della fascia verde della Capitale. «Migliaia di romani potranno presto tirare un sospiro di sollievo - sottolineano i senatori di Fratelli d'Italia Andrea De Priamo, componente della commissione Ambiente e Transizione ecologica, e Cinzia Pellegrino, componente della commissione Politiche Ue - Del resto, l'Arpa sostiene che la qualità dell'aria a Roma sia in miglioramento costante e che non esista correlazione, né scientifica né statistica, tra circolazione dei veicoli e rilevazioni delle centraline».

La delibera di fatto bloccherebbe l'ordinanza del sindaco sui nuovi divieti di accesso alla Ztl, che si erano resi necessari in quanto richiesti dal Piano regionale sulla qualità dell'aria varato dalla passata amministrazione. Il provvedimento, pertanto, accoglie la richiesta del Campidoglio di posticipare lo stop per 133 mila auto considerate più inquinanti.

Favorevole la risposta di Palazzo Senatorio: «È una cosa molto positiva che attendiamo, ma la delibera non è stata ancora approvata - dice il sindaco Roberto Gualtieri - Noi l'abbiamo chiesta e Rocca si dice fiducioso, ma commenteremo gli atti ufficiali. Non vedo necessita di fare polemica». Inoltre, la Regione sta lavorando alle modifiche dell'attuale Piano della qualità dell'aria, con l'obiettivo di evitare che il blocco del traffico diventi un obbligo per i Comuni, ma sia soltanto un'opzione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTER

Il Sole 24 Ore

Quotidiani Nazionali

I casi

# Udine, Firenze, Bari e Palermo: quattro strade per la rigenerazione

*Tra interventi in corso e lavori già chiusi il recupero e la creazione di nuove funzioni raccontano la riqualificazione del Paese*

Giuseppe Latour


I casi
Udine, Firenze, Bari e Palermo: quattro strade per la rigenerazione

Tra interventi in corso e lavori già chiusi il recupero e la creazione di nuove funzioni raccontano la riqualificazione del Paese

Giuseppe Latour

Da Udine a Palermo. Dal recupero di spazi esistenti alla creazione di nuove funzioni. La rigenerazione urbana attraversa l'Italia, grazie alla collaborazione tra soggetti pubblici e privati.

A raccontarli è Città in Scena, il festival promosso dall'Ance (l'associazione nazionale costruttori), in collaborazione con l'associazione Mecenate 90, l'associazione delle Città d'arte e cultura (Cidac) e la Fondazione musica per Roma (MpR). Si tratta di un evento diffuso che racconta proprio la rigenerazione urbana in Italia, con l'obiettivo di mettere in luce le tante iniziative e i progetti che attraversano il Paese. Dopo le cinque tappe del 2023, il festival è ripartito, anche con la collaborazione del ministero degli Esteri, con un calendario di quattro tappe itineranti e un evento conclusivo previsto nel mese di dicembre, nuovamente nell'Auditorium Parco della musica di Roma. Ecco alcuni dei casi presentati in questi anni, che sono anche esempi di come la rigenerazione urbana possa cambiare la vita delle comunità.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Udine Il progetto "Experimental city" di Udine (in corso, la chiusura dei cantieri è prevista nel 2024) coinvolge il quadrante orientale della città. Non si limita al riuso edilizio di edifici dismessi o al recupero architettonico del patrimonio della ex caserma Osoppo, ma sperimenta modi di abitare. Il quadrante Est di Udine è caratterizzato dalla predominanza di abitazioni realizzate da parte dell'Ater, con una forte presenza di stranieri.

Il progetto investe l'insieme dei manufatti liberati dall'esercito con una molteplicità di funzioni: nuovi alloggi destinati al social housing, nuovi alloggi destinati al co-housing e spazi di co-working, aree per l'aggregazione pubblica, orti urbani comunitari e recupero di aree verdi, nuovi campi sportivi. In particolare, il manufatto parallelo a via Brigata Re sarà destinato a contenere un progetto di iniziativa pubblica con forme residenziali sperimentali. In modo complementare all'intervento di housing sociale a sud della piazza d'Armi, l'hub per l'abitare comprenderà un insieme di forme di co-housing, di residenza per anziani e per studenti, di forme miste di casa-studio e di casa-bottega, di abitazioni temporanee, anche con forme di residenzialità assistita e condivisa.

Punto di forza del progetto, il cui costo è stimato in poco meno di 30 milioni (al reperimento delle risorse partecipano privati), è stato il coinvolgimento di molti portatori di interesse, attraverso procedure di evidenza pubblica, che ha permesso di condividere con molti soggetti pubblici e privati la rigenerazione urbana.

Firenze A Firenze è stato completato nel 2022 il progetto di rigenerazione urbana per trasformare,

dopo un attento e meticoloso restauro, l'ex Granaio dell'Abbondanza - una volta usato dall'esercito come caserma (caserma Cavalli) - in un Innovation Center, grazie all'intervento di Cassa depositi e presiti e della Fondazione CR di Firenze.

Un intervento volto alla ristrutturazione non solo delle parti storiche e architettoniche del complesso, quanto a una sua riqualificazione funzionale con destinazioni innovative, culturali e didattiche che portano nel centro di Firenze qualità e recupero, storia e tecnologia, giovani e progettisti di nuove forme di scienza, tecnologia, ricerca di alta qualità. L'ammontare complessivo dell'investimento è di 10 milioni di euro. Bari A Bari il Programma integrato di riqualificazione delle periferie interessa un'area di Piano di Zona "167" nel quartiere Japigia. L'intervento, in corso con previsione di chiusura nel 2027, nasce da un'attenta progettazione integrata di investimenti pubblici e privati, finalizzata alla rigenerazione ecologica e funzionale dei quartieri più degradati, definendo obiettivi ed azioni tramite la partecipazione attiva degli abitanti.

Il progetto prevede la creazione di 148 nuovi alloggi pubblici, un centro civico polifunzionale, una palestra, due scuole, due parchi, opere sperimentali e per il risparmio energetico, urbanizzazioni primarie e secondarie, nuova edilizia libera e convenzionata. Tutti interventi grazie ai quali verrà incrementata la dotazione infrastrutturale di una zona degradata della città a forte disagio abitativo e occupazionale.

Le nuove opere, che andranno a sostituire anche 84 ex container provvisori destinati ad edilizia residenziale pubblica, saranno realizzate rispettando i nuovi standard di prestazioni energetiche e comfort. Particolare attenzione è stata posta agli aspetti che caratterizzano la rigenerazione ecologica del quartiere.

Grazie a questi nuovi spazi di aggregazione, è atteso un drastico abbassamento del tasso di criminalità del quartiere.

Nell'ambito del progetto è stato sottoscritto un Protocollo d'intesa per la regolarità, la sicurezza, l'occupazione e la formazione nell'ambito del cantiere: il Formedil Bari ha organizzato corsi di formazione per le maestranze coinvolte. L'importo complessivo dell'investimento previsto è di circa 96,9 milioni di euro, tra risorse pubbliche e private (fondi regionali, comunali e di Iacp).

Palermo La riqualificazione del Molo trapezoidale di Palermo, conclusa nell'ottobre del 2023, ha avuto avvio nell'aprile del 2021 in seguito all'aggiudicazione di una gara d'appalto ed ha coinvolto il vecchio molo commerciale ormai in disuso adiacente al parco urbano del Castellammare.

Il progetto ha previsto la realizzazione del proseguimento della passeggiata sulla Cala, la valorizzazione del perimetro del Castello a Mare, demolito fra il 1922 e il 1923, e la realizzazione di un lago urbano lungo il suo perimetro, la costruzione di dieci edifici destinati a diverse funzioni: commerciali, servizi, uffici, nonché la realizzazione di aree di sosta e parcheggi.

La volontà dell'Autorità di sistema portuale era quella di rendere questa parte della città fruibile non solo dall'utenza portuale (passeggeri e crocieristi) ma da tutta la collettività.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Sole 24 Ore

Quotidiani Nazionali

Il Molo trapezoidale è stato pensato e costituisce ora un grande spazio pubblico che sancisce il superamento della contrapposizione della lunga "guerra di posizione" tra porto e città che qui tornano ad incontrarsi. L'importo complessivo dell'investimento è stato di 30 milioni di euro. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Sole 24 Ore

Quotidiani Nazionali

# Le compagnie merci: senza aiuti 15mila addetti a rischio

Marco Morino



Il trasporto ferroviario merci è in crisi conclamata: senza aiuti è a rischio il futuro del settore, che conta oltre 20 compagnie ferroviarie e circa 15mila lavoratori. Fermerci propone la creazione di un fondo complementare a sostegno del trasporto ferroviario merci per accompagnare la transizione infrastrutturale in corso fino al 2027 e quantifica in 42 milioni di euro l'anno il contributo pubblico necessario per garantire almeno la sopravvivenza delle imprese.

È questo l'appello che l'associazione - che rappresenta alcune tra le principali compagnie attive in Italia (Mercitalia del gruppo Fs, Medway del gruppo Msc, le compagnie del gruppo Autobrennero, Gts Rail, Hupac, CargoBreamer e altri) - rivolge a Governo e Parlamento alla vigilia della legge di bilancio. L'allarme è ai massimi livelli dopo che il decreto omnibus, in sede di conversione, ha tagliato 55 milioni di contributi pubblici destinati, per il 2024, al comparto ferroviario delle merci. «Un colpo basso», secondo il presidente di Fermerci Clemente Carta, che produrrà «una forte riduzione delle risorse destinate a nuovi carri e locomotive per il trasporto ferroviario delle merci, compromettendo seriamente la capacità operativa e finanziaria delle imprese».

Le aziende del settore avevano pianificato investimenti strategici basati sulle misure incentivanti approvate nel luglio 2023 dalla Commissione europea. «Questi investimenti, per un valore di 700 milioni - continua Carta - sono stati utilizzati per l'acquisto di 196 nuove locomotive. Tuttavia, il taglio inaspettato dei fondi mette a rischio lo sviluppo di questi progetti essenziali per la modernizzazione del settore e la transizione verso un trasporto a basse emissioni di carbonio».

Alla base della grave crisi che ha colpito il cargo ferroviario ci sono le interruzioni delle linee dovute ai lavori infrastrutturali del Pnrr, che impongono deviazioni di percorso, allungamento dei tempi di viaggio e maggiori costi a carico degli operatori ferroviari. I cantieri si protrarranno fino al 2026 e hanno già ridotto la capacità di trasporto ferroviario di oltre il 50% nel 2024, con punte del 60% durante i mesi estivi. Nel 2025 le interruzioni aumenteranno ulteriormente. Nel 2023 il settore ha registrato un calo del 3,2% rispetto all'anno precedente e le previsioni per il 2024 indicano una perdita ulteriore di traffico del 6,7%, con un impatto economico stimato in 90 milioni di perdita di fatturato per l'intero settore. Soffre anche il traffico ferroviario nei porti marittimi (-5%), in seguito alla crisi del Mar Rosso, mentre i valichi alpini restano un collo di bottiglia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTER

Il Sole 24 Ore

Quotidiani Nazionali

ECONOMIA BLULE MOSSE DEL GOVERNO

# «Nautica e subacquea, mare strategico per l'Italia»

Manuela Perrone



Valorizzare la filiera della nautica da diporto, eccellenza italiana, e governare l'esplorazione delle nuove frontiere della dimensione subacquea.

Sulla blue economy il governo italiano si muove tra vecchio e nuovo, al fine di « sostenere al massimo i comparti strategici per l'economia del mare». E, nel caso del dominio sottomarino, anche della sicurezza nazionale e internazionale. Ne ha parlato ieri il ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare, Nello Musumeci, intervistato da Silvia Sciorilli Borrelli alla quinta edizione del Made in Italy Summit targato Il Sole 24 Ore, Financial Times e Sky Tg24.

Musumeci ha annunciato, innanzitutto, che alla nautica da diporto sarà dedicata una riunione del Comitato interministeriale per le politiche del mare (Cipom), in programma a ottobre, con l'intento di «ascoltare tutti gli attori della filiera e capire i nodi da sciogliere».

«La nautica - ha sottolineato il ministro - è uno dei comparti strategici dell'economia del mare: c'è tanto interesse non soltanto per il design ma anche per il Made in Italy in generale, la componentistica, l'accessoria, la possibilità di utilizzare materiale evitando di doverlo importare, l'eleganza della produzione. Abbiamo conquistato mercati in tutto il mondo nonostante la concorrenza di alcuni Paesi asiatici». Dove si deve migliorare? Nella burocrazia, naturalmente, ma anche nell'aumento di posti barca o, dove non sia possibile, almeno di semplici ormeggi, e «nella creazione di infrastrutture» per migliorare il raccordo con l'entroterra, «dove il patrimonio artistico, monumentale e culturale e l'enogastronomia giocano una partita senza timori di competizione».

Musumeci non ha mancato di tornare sul disegno di legge per la sicurezza dell'attività subacquea approvato la scorsa settimana dal Consiglio dei ministri, i cui contenuti sono stati anticipati su queste pagine il 27 settembre e che tra breve approderà in Parlamento.

«Siamo tra i primi Paesi Ue a dotarsi di una legge sull'attività subacquea che servirà non solo alla Marina Militare ma anche alla comunità scientifica e imprenditoriale», ha evidenziato Musumeci.

Con la «crescente antropizzazione» e con la presenza di «milioni di chilometri di cavi, di infrastrutture di comunicazione ed energetiche» che viaggiano sott'acqua, si avverte l'esigenza di regole per permettere uno sviluppo ordinato della ricerca e dell'impresa. Una vigilanza d'obbligo «nel contesto di pre-allarme in cui stiamo vivendo, ma anche in tempi di pace».

A questo compito servirà l'Agenzia che il Ddl punta a istituire a Palazzo Chigi. «L'industria - ha concluso Musumeci - si è dedicata alla produzione di sofisticati mezzi per esplorazione fondali e c'è una rete sempre più estesa di droni collegati a una serie di stazioni di allarme. La volontà è conquistare

AD ESCLUSIVO USO INTER

il dominio subacqueo con il rispetto e la prudenza che l'uomo deve avere per questo mondo sconosciuto». E con l'obiettivo di «consentire progresso civile e benessere delle persone».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Repubblica

Quotidiani Nazionali

L'Autorità dei Trasporti

# Il Garante accusa Ferrovie "Ventisette stop al giorno"

DI ALDO FONTANAROSA


L'Autorità dei Trasporti

Il Garante accusa Ferrovie "Ventisette stop al giorno"

L'Art denuncia l'aumento della durata delle interruzioni: "Serve cambio di rotta"

di Aldo Fontanarosa

L'esperto

Arrigo "Guasti da troppo traffico solo il tempo perso costa 3 milioni"

di Marco Bettazzi

ROMA - La sfortuna, con le giornate difficili che Ferrovie dello Stato ci regala, non c'entra niente. E il chiodo piantato male - che il ministro Salvini (Trasporti) chiama in causa dopo il disastro di Roma Termini ieri - non spiega per intero le sofferenze dei viaggiatori.

La rete ferroviaria italiana è entrata in una sofferenza perdurante e strutturale, che minaccia di creare nuovi disagi in futuro. Una sofferenza della rete che, in alcuni casi, è effetto diretto delle azioni di Ferrovie. A sostenerlo non è un parlamentare di opposizione arrabbiato con il ministro leghista dei Trasporti; non è l'ultima associazione dei consumatori. La ferma denuncia porta la firma dell'Autorità indipendente che sorveglia il settore della mobilità in Italia, l'ART. Parla, insomma, un arbitro imparziale e preparato.

Nella sua ultima Relazione al Parlamento del 18 settembre 2024, l'Autorità fornisce un primo dato eloquente: «Ogni anno si contano circa 10.000 interruzioni di linea » che colpiscono i viaggi delle persone e anche delle merci, molto importanti per l'economia del Paese. Diecimila in un anno vuol dire che, ogni giorno, ci sono oltre 27 interruzioni di linea in Italia.

La rete ferroviaria, dunque, ha la febbre alta, e da tempo. E questa febbre non è affatto stabile nel tempo, come il numero secco delle interruzioni annue (10.000) farebbe pensare. Al contrario, si sta aggravando. L'Autorità precisa che la durata di queste interruzioni si allunga, in termini di ore.

«Nel primo semestre 2022» si sono prolungate per 17.913 ore; nel primo semestre 2023 per 19.978 ore; e «nel primo semestre 2024 per ben 22.904 ore».

Sotto accusa finisce inevitabilmente la manutenzione che Ferrovie fa dei binari e degli impianti per prevenire le avarie e dei meccanismi di pronto intervento, per risolverle. E l'Autorità, in ansia, chiede ora «un significativo cambio di rotta gestionale e industriale » per evitare «il collasso di singole modalità» e garantire «competitività e vivibilità al Paese».

Colpe di Ferrovie si rintracciano anche nel 2023, quando l'Autorità decide una multa da 350.000 euro. Destinataria dell'ammenda (il 27 luglio 2023) è RFI, la società di Ferrovie che gestisce la rete di binari, vediamo perché. RFI può noleggiare la sua rete ad aziende di trasporto diverse dalle consorelle Trenitalia e Mercitalia; ma entro dei limiti di legge. Limiti che servono anche a preservare la rete da una pressione, da un'usura eccessiva. Limiti che l'Autorità considera superati in «11 accordi quadro», nove per il trasporto regionale di passeggeri e due per il trasporto merci. Malgrado la sanzione da 350.000 euro, RFI insiste nella condotta che l'Autorità considera irregolare. RFI ha presentato - è vero - una lista di impegni per risolvere il problema, ma l'Autorità ha respinto la proposta

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

di mediazione. Quindi ha avviato un nuovo procedimento, tutt'ora in corso, che può portare a un «ordine » di interruzione della violazione. Contro ogni multa dell'Autorità, attenzione, è possibile un ricorso al Tar o un ricorso straordinario al Presidente della Repubblica.

In un quadro già complesso, si inserisce il possibile sovraffollamento della rete ad alta velocità del Paese. Durante un seminario a gennaio 2024 e di nuovo in un intervento per il Foglio ad agosto, il docente Andrea Giuricin ha fornito numeri che fanno riflettere.

Ogni giorno - ricorda il docente dell'Università Bicocca di Milano - ci sono 164 treni che corrono veloci tra Milano e Roma. Sono molti di più di quelli che troviamo in Spagna lungo la Madrid-Barcellona (90); in Francia tra Parigi e Lione (60); in Germania da Berlino e Monaco (38). E i viaggi italiani sono destinati a crescere ulteriormente nel 2026 quando la società ferroviaria francese SNCF sfiderà i nostri due attuali operatori, Trenitalia ed Ntv-Italo.

©RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Verità

Quotidiani Nazionali

# Con Sala più Ztl e meno autisti Atm

*Mentre il sindaco rende il centro sempre più inaccessibile a chi non è ricco, l'azienda dei trasporti si arrende: pochi conducenti, sui mezzi aumenteranno i tempi d'attesa*


Cybertelecamere per beccare chi guida usando il telefonino: è la Milano da spiare

Con Sala più Ztl e meno autisti Atm

Mentre il sindaco rende il centro sempre più inaccessibile a chi non è ricco, l'azienda dei trasporti si arrende: pochi conducenti, sui mezzi aumenteranno i tempi d'attesa

fabio dragoni Milano come Parigi ma anche Barcellona. E perché no Oxford. Sono le cosiddette città a 15 minuti dove puoi fare di tutto senza prendere la macchina, ma camminando a piedi. È la tendenza cui si ispirano gli urbanisti di grido. Quelli più fighi. La «città da un quarto d'ora» è un concetto urbano e residenziale moderno. La maggior parte delle necessità quotidiane dei residenti può essere soddisfatta spostandosi a piedi o in bicicletta. Sulla carta bellissimo. Gli illuminati del World economic forum hanno in mente per noi questo futuro, pur di salvare il pianeta. Milano, Parigi e Barcellona non sono che l'avanguardia di questo gigantesco esperimento sociale.

Beppe Sala, il sindaco super manager, prende da tempo la cosa sul serio. Far stare a piedi i milanesi è la sua missione. Dal primo ottobre entra in vigore la super Ztl. In area C - vale a dire la zona più centrale di Milano presidiata da 43 varchi elettronici manco fosse Fort Knox, dove la Federal reserve americana stocca buona parte dei suoi lingotti d'oro - entrare diventa un'impresa titanica. Le auto immatricolate prima del 2001 (fino a euro 3) sono off limits.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

A corredo tutta una serie di limitazioni e pedaggi che i milanesi ben conoscono, anche per le altre vetture più moderne. La guerra alla CO2 va condotta senza pietà. I commercianti denunciano spesso cali del giro d'affari consistenti, con percentuali talvolta vicine al 40%. Beppe Sala non ne vuole sapere. Salvare Milano per salvare il mondo.

Insomma, la religione della città a 15 minuti prevede che le auto siano progressivamente bandite.

Del resto, ci sono i mezzi pubblici no? Milano è o non è all'avanguardia anche per quanto riguarda autobus, tram e metropolitana almeno in Italia? Poche storie.

Niente macchine e tutti in autobus. Peccato però che nello stesso giorno, il primo ottobre, ovvero la data in cui diventa praticamente impossibile accedere in auto nelle aree più centrali di Milano - il dorso milanese di Repubblica riporti la notizia che l'Azienda trasporti di Milano (Atm) è in difficoltà nel mantenere gli standard di servizio cui aveva abituato i propri sudditi, pardon utenti. E via di ritocchi alle frequenze dei mezzi in superficie. Sala è un super manager. Lui non taglia. Rimodula. «Trenta linee», scrive Repubblica, «viaggeranno nei prossimi mesi con tempi di attesa più lunghi per evitare la soppressione inaspettata delle corse». Sala è una super manager dal cuore buono. Meno male.

Con la nuova rimodulazione «arrivano a 90 su 130», riporta Repubblica, «le linee che da novembre dello scorso anno hanno subito modifiche ai tabelloni orari». Sembra che si risparmino, bontà loro, le linee

più delicate perché trasportano più passeggeri. Le attese saranno prolungate per gli autobus e i tram nelle fasce orarie non di punta, arrivando in alcuni casi fino a 18 minuti di frequenza tra una corsa e l'altra. Quindi diciamo, per essere precisi, che Milano è una città a 18 minuti e non 15. Mancano i conducenti e questo provoca cancellazioni e ritardi.

«Da inizio del 2023», continua il quotidiano del Gruppo Gedi, «i mezzi hanno iniziato a soffrire». Insomma, con tempismo e sincronia perfetti i cittadini milanesi si vedono preclusa la possibilità di accedere in centro e contemporaneamente i mezzi pubblici faranno sempre più fatica a sopportare i volumi di traffico. Quindi attese più lunghe in pensilina per i mezzi Atm. Salvare il pianeta è una missione impossibile e i milanesi hanno da fare i loro sacrifici. Il mondo gli sarà grato in eterno per questo sforzo.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Libero

Quotidiani Nazionali

PARTONO I LAVORI PER LA TRASFORMAZIONE

# Da aeroporto a quartiere La seconda vita di Linate

*Lo scalo milanese di Sea diventerà un vero e proprio distretto con edifici e aree verdi. Piano di investimenti da 130 milioni*



VITTORIA LEONI  Da qui ai prossimi anni, a Milano, nascerà un nuovo, innovativo smart district. Il suo nome? "Lad", acronimo di Linate Airport District.

Riguarda un rilevante intervento di trasformazione dell'area adiacente allo scalo cittadino di Milano Linate, di fronte all'Idroscalo. A promuovere il progetto è la Sea, il gestore degli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa, con il supporto e il coordinamento di Enac identificando come partner, attraverso un percorso competitivo, la società Costim, gruppo attivo nello sviluppo immobiliare e nella rigenerazione urbana. Un progetto che vale dal punto di vista degli investimenti ben 130 milioni di euro.

In coerenza con il Masterplan 2030 dell'aeroporto, il progetto prevede lo sviluppo di tutto il cosiddetto «waterfront», è stato approvato in via tecnica da Enac il 25 agosto 2023 e, nell'agosto 2024, ha ottenuto l'ok della Conferenza dei Servizi, che ha attestato la conformità urbanistica delle opere. E così, dopo il recente restyling dell'aerostazione di Linate che ha migliorato la "passengers experience" dei clienti dello scalo meneghino, Sea ha intrapreso un vero e proprio progetto di rigenerazione urbana che ha come intento la trasformazione di un'area oggi non accessibile al pubblico, in uno spazio con edifici e aree verdi per svago e relax a pochi passi dall'Idroscalo. Grazie a questo progetto si valorizzerà un'area che finora è stata vissuta solo come spazio di servizio in un luogo in cui la presenza dell'Idroscalo non rappresenterà più una "barriera" ma un'occasione per creare valore, bellezza e opportunità di sviluppo per i passeggeri e più in generale per tutta la comunità aeroportuale e per i milanesi tutti. Il concept del progetto punta a valorizzare l'interazione tra acqua e verde, con percorsi ciclabili e pedonali, piazze pubbliche e spazi d'aggregazione.

In più raggiungere "Lad" sarà comodo e veloce grazie alla nuova metropolitana M4 che collega (in 12 minuti) il centro città con Linate. Sea ha promosso la riqualificazione di questa parte del sedime principalmente per creare una piazza centrale con circa 14mila mq di verde urbano che offra spazi di connessione e servizi; per insediare uffici e servizi moderni e sostenibili per circa 24mila mq.

In una di queste strutture saranno costruiti i nuovi uffici per il personale amministrativo di Sea ed Enac; realizzare un hotel a quattro stelle da 220 camere per i passeggeri dello scalo. Tutti i lavori si concluderanno in circa quattro anni dall'inizio dei cantieri di demolizione che partiranno a fine ottobre. La prima fase dei lavori prevede la demolizione del parcheggio multipiano all'interno del sedime aeroportuale, ora usato dagli operatori aeroportuali. Qui saranno costruiti i nuovi uffici,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

tra cui quelli dedicati al personale di Sea e Enac. Tutti i 1.600 posti del parcheggio multipiano sinora fruibili saranno riprotetti in diverse aree aeroportuali. Il personale turnista sarà riprotetto nei parcheggi più prossimi all'aerostazione. Inoltre, sarà messa a disposizione una navetta dedicata in funzione 20 ore al giorno ogni 15 minuti. La seconda fase dei lavori che inizierà a cavallo tra fine 2024 e l'inizio del 2025, prevede una completa riqualificazione/ristrutturazione di un fabbricato esistente perla realizzazione di uffici che sarà utilizzato temporaneamente per i dipendenti Sea, in attesa che vengano realizzati gli uffici definitivi. Si baseranno su un concept di modern workplace, con luci, spazi, colori, arredamento di design, studiato per avere un luogo piacevole e funzionale. Infine, grazie al nuovo collegamento della M4 tutte le persone che operano in aeroporto potranno usare il mezzo pubblico anziché l'auto per raggiungere il posto di lavoro. E per favorire l'uso dei mezzi Sea coprirà il 100% dei costi dell'abbonamento Atm ai dipendenti che rinunceranno al posto auto in aeroporto utilizzando il servizio pubblico.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

MF

Quotidiani Nazionali

ceduta alla romana Dst la divisione delle tecnologie per i servizi di mobilità

## Telepass fa cassa col digitale

*Accordo per mantenere la fornitura Sul fronte polizze Rc-auto la spagnola Mapfre prende il posto di Munich Re*

ANDREA DEUGENI


CEDUTA ALLA ROMANA DST LA DIVISIONE DELLE TECNOLOGIE PER I SERVIZI DI MOBILITÀ

Telepass fa cassa col digitale

*Accordo per mantenere la fornitura Sul fronte polizze Rc-auto la spagnola Mapfre prende il posto di Munich Re*

DI ANDREA DEUGENI

La rivoluzione di Milano Finanza del 9 giugno sulle strategie di Telepass

Kkr punta ai microchip di Asmpt, quotata a Hong Kong

di Sara Bichicchi

Luca Luciani, Telepass

Luca Luciani mette ordine nella galassia societaria Telepass. Secondo quanto risulta a MF-Milano Finanza, il ceo del gruppo del telepedaggio controllato da Mundys (al 51%) e partecipato (al 49%) dal private equity svizzero Partners Group ha aperto i cantieri della cessione di Telepass Digital. È la divisione che sviluppa le tecnologie relative ai servizi di mobilità, creata dopo l'acquisizione del 2021 di Wise Emotions, una startup specializzata in prodotti innovativi digitali per piattaforme tecnologiche (com'è la fintech Telepass) attorno a cui era stata costruita - dall'ex amministratore delegato Gabriele Benedetto - Telepass Digital. Ora Luciani ha deciso di appoggiarsi a un partner, esternalizzando la funzione e mettendo in vendita la divisione attraverso una cessione di ramo d'azienda. L'asset, che impiega 40 dipendenti, andrà al gruppo Dst, tech company romana da 17 milioni di euro di ricavi che già lavora con grandi clienti come Eni, Enel, Generali e Ferrovie e con cui Telepass siglerà una collaborazione pluriennale.

All'interno della riorganizzazione societaria - che mira anche a creare maggiore efficienza operativa per liberare risorse da coinvogliare sul piano da 500 milioni di investimenti (nei prossimi 5 anni) e sul rafforzamento dei canali distributivi - rientra anche la fusione per incorporazione di Telepass Broker in Telepass Assicura. Si tratta delle due controllate attive in campo assicurativo: la prima con funzioni di broker, la seconda invece opera da master general agent (mga) specializzato sulle polizze Rc Auto. Da oggi Telepass Assicura gestirà tutte le attività assicurative del gruppo e sui contratto Rc verranno distribuite le polizze di Verti, l'ex Direct Line che fa parte del colosso spagnolo Mapfre.

Verti ha preso il posto del riassicuratore tedesco Munich Re.

La strategia di Luciani è incentrata sul superamento del modello telepedaggio (sei clienti su 10 si abbonano ancora solo per il pagamento dell'autostrada senza fila al casello) spingendo sugli altri servizi per fare di Telepass una piattaforma della mobilità urbana. Quindi, come raccontato da questo giornale (si veda il settimanale dell'8 giugno), accanto all'efficienza operativa, il ceo ha puntato molto sulla distribuzione commerciale. Oltre a quelli proprietari come gli store e i centri servizi Telepass o, ancora, al digital marketing, sono stati potenziati i canali fisici, affiancando alle tradizionali stazioni di benzina Eni anche le reti di negozi Vodafone.

Da ex manager della telefonia, Luciani ha stretto un'intesa con il colosso della telefonia passato nell'orbita Swisscom nei cui punti vendita è possibile acquistare da giugno anche le offerte Telepass.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

MF

Quotidiani Nazionali

In più, il gruppo ha siglato accordi anche con alcuni contact center che già lavorano in outsourcing con le grandi telco. La leva commerciale servirà anche per centrare gli ambiziosi target del 2030: Luciani intende passare da 7 (famiglie e business) a 10 milioni di clienti, raggiungendo il miliardo di euro di ricavi, dai 374 milioni del 2023. Il raggiungimento degli obiettivi passa anche da un aumento delle tariffe. Insediatosi a marzo, come primo atto il ceo ha rivisto ad aprile i listini e l'offerta Telepass, raddoppiando i prezzi ma allargando la base di servizi, mossa che ha anche favorito i concorrenti UnipolMove e MoneyGo. Infine, per «esportare» il pacchetto smart mobility urbana (che consente anche di usufruire di parcheggi, del pagamento dei ticket Ztl, e di usare i sevizi di mobilità condivisa con auto, monopattini e biciclette) oggi principalmente diffuso a Milano, Luciani ha siglato alcuni accordi con i sindaci delle principali città italiane, intese che pare stiano iniziando a dare i primi frutti. (riproduzione riservata).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

MF

Quotidiani Nazionali

A Misterbianco la prima edizione della fiera HeySun

## A tutta transizione green

*Si ragiona fra esperti e istituzioni sul futuro dell'energia pulita nell'area mediterranea. Nuovo percorso collaborativo tra pubblico e privato Di Cavolo (SiciliaFiera) «sviluppate partnership importanti con le istituzioni»*

CARLO LO RE



A MISTERBIANCO LA PRIMA EDIZIONE DELLA FIERA HEYSUN

A tutta transizione green

*Si ragiona fra esperti e istituzioni sul futuro dell'energia pulita nell'area mediterranea. Nuovo percorso collaborativo tra pubblico e privato*
*Di Cavolo (SiciliaFiera) «sviluppate partnership importanti con le istituzioni»*

DI CARLO LO RE

SETTE ROTTE CON LO SCALO RAGUSANO

Aeroitalia conferma la presenza a Comiso

DI GIANNI MARIOTTA

Buon successo di pubblico per la prima edizione di HeySun, expo mediterraneo sulla transizione energetica.

Oltre 10mila presenze, quasi 100 espositori e più di quattordici convegni di carattere tecnico-scientifico e divulgativo per l'evento espositivo dedicato alle energie rinnovabili nell'area del Mare Nostrum, tenutosi presso l'innovativo polo di SiciliaFiera, a Misterbianco, alle porte di Catania. Un meeting che punta a essere un appuntamento fisso settembrino, nonché un punto di riferimento per chi si occupa delle energie da produrre e consumare sia nell'immediato che nel prossimo futuro.

Un mondo che si rinnova Incontri, workshop, seminari, tavole rotonde e momenti di approfondimento sulla transizione energetica vista da qualsivoglia angolo di visuale, con docenti universitari e ricercatori appartenenti all'ateneo di Catania oltre che dell'Aquila, Messina, Milano, Modena, Palermo e Reggio Emilia, nonché rappresentanti dell'industria energetica nazionale ed estera, tutti coordinati da Rosario Lanzafame, ordinario di Macchine e Sistemi per l'Energia e l'Ambiente a UniCT (già presidente della commissione regionale per la valutazione dei progetti della cosiddetta Hydrogen Valley).

Tanti i temi affrontati a Misterbianco: dagli esiti della transizione sul panorama economico e sociale del comprensorio di Catania alle prospettive di sviluppo del segmento idrogeno rinnovabile, dagli effetti positivi dello sviluppo delle nuove tecnologie energetiche per le aziende e per i cittadini alle Comunità energetiche rinnovabili e sostenibili, dall'importanza delle Esco nella transizione energetica in corso alla redazione delle diagnosi energetiche finalizzate allo sviluppo dei progetti "Industria 5.0".

Una certa attenzione è stata dedicata allo sviluppo delle energie rinnovabili offshore, con un focus sulle grandi mutazioni in corso nei porti e nelle relative infrastrutture (è notorio il processo in corso di forte sviluppo degli scali portuali siciliani). E ancora un convegno dedicato al tema più che attuale «Agricoltura ed Energia», cui è seguita una tavola rotonda per meglio esplicitare il punto di vista di professionisti, rappresentanti del mondo della ricerca e manager d'impresa appunto sulla transizione energetica.

Un momento di riflessione collettiva, con uno specifico convegno sulla mobilità, è stato pure dedicato all'automotive, un comparto la cui crisi globale, in parte legata all'esigenza di microchip da parte del mercato, tocca in un certo qual modo anche Catania e l'Etna Valley.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

MF

Quotidiani Nazionali

Futuro e buone pratiche Il presidente di SiciliaFiera, Nino Di Cavolo, ha sottolineato come HeySun sia un «attrattore importante per gli stakeholders di tutto il Mediterraneo. Il futuro dell'ambiente passa da buone pratiche del cittadino e noi di SiciliaFiera siamo ben lieti di farci portavoce di messaggi positivi per la comunità. Durante la fiera si sono sviluppate partnership importanti con le istituzioni cittadine, che suggellano collaborazioni future come quella dell'AmtS che ha fornito alcun bus elettrici dedicati, che hanno trasportato i nostri visitatori dall'uscita della stazione Metro di Monte Po' a SiciliaFiera fino all'ingresso del blocco C del polo fieristico. La Città metropolitana di Catania ci ha poi ospitato alle Ciminiere per la nostra festa "HeySun Experience", dedicata a tutti coloro i quali hanno lavorato, partecipato e creduto con entusiasmo al nostro primo evento, tracciando un nuovo percorso collaborativo tra pubblico e privato. Siamo già a lavoro per settembre 2025, quando presenteremo novità importanti».

Università e scuola UniCT e HeySun insieme per una «forte sinergia».

Dopo aver partecipato il rettore, Francesco Priolo, all'apertura delle attività convegnistiche, il rapporto con l'ateneo si è concretizzato con la partecipazione alla Sharper Night, la notte europea dei ricercatori. Per inciso, il Comitato tecnico-scientifico di HeySun è formato da personalità accademiche di chiara fama e specialisti di profilo istituzionale, oltre che da manager del comparto energetico. Ma l'evento ha anche visto una grande partecipazione di studenti delle scuole medie e superiori per il progetto «Mobility Day», con tutta una serie di attività che hanno spaziato dall'educazione stradale ai percorsi in bici a cura della Fiab, alla conoscenza del progetto Archimede.

Di sicuro interesse la mostra fotografica, curata dall'architetto Massimo Inzerilli, con illustrata l'evoluzione dei treni della Ferrovia Circumetnea. I giovani hanno avuto la possibilità di scoprire la funzione del pantografo e in particolare è stata mostrata la procedura attraverso la quale si ricaricano le batterie di accumulo delle navette a trazione elettrica dell'Amts. (riproduzione riservata).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Corriere del Trentino

Quotidiani Locali

# Ponte Lueg, si parte a gennaio, nuovi divieti per i tir Il viadotto a 2 corsie solo per 170 giorni, tir a sinistra


Tennis, effetto Sinner sui circoli
Boom di iscrizioni tra i più piccoli
Ponte Lueg, si parte a gennaio, nuovi divieti per i tir
Il viadotto a 2 corsie solo per 170 giorni, tir a sinistra

«No a nuovi divieti per il transito dei mezzi pesanti sull'asse del Brennero in occasione del chiusura per il rifacimento del ponte Lueg in Austria». A rimarcarlo è Anita, l'associazione di Confindustria che rappresenta le imprese dell'autotrasporto merci e della logistica, che si appella al ministro delle Infrastrutture e i trasport, Matteo Salvini. Sul ponte Lueg, come fa sapere Asfinag (la società che gestisce le autostrade austriache), a partire dal primo gennaio, si potrà transitare solo su una sola corsia in entrambe le direzioni.

Solo per 170 giorni saranno raddoppiate ma i camion dovranno viaggiare a sinistra.

Previsti limitazioni per evitare che il traffico finisca sulla rete di strade limitrofe ai paesi.

L'ora X, temuta dagli autotrasportatori, dagli operatori del turismo altoatesino, dalla stessa giunta provinciale e da chi dovrà gestire la mobilità in Alto Adige è arrivata.

Dal primo gennaio diventerà realtà che il Brennero si trasformi, sia sul versante austriaco, che su quello della Provincia di Bolzano in un imbuto, con ripercussioni sulle viabilità alternative. Asfinag ha comunicato che dal primo gennaio sul ponte Lueg, viste le condizioni non ottimali della struttura, si potrà transitare su una sola corsia per ogni senso di marcia. La limitazione, che durerà per i 3 anni necessari per la costruzione della prima carreggiata del ponte, avrà una deroga di 170 giorni (a traffico più intenso) in cui i mezzi oltre le 6,5 tonnellate, potranno circolare sulla corsia interna di sinistra (quella di sorpasso) in entrambe le carreggiate.

AD ESCLUSIVO USO INTE

Corriere dell'Alto Adige

Quotidiani Locali

# Ponte Lueg, si parte a gennaio In arrivo nuovi divieti per i tir

*Il viadotto a 2 corsie solo per 170 giorni, tir a sinistra. Anita: «Basta limitazioni»*

Carmelo Salvo


Ponte Lueg, si parte a gennaio
In arrivo nuovi divieti per i tir
Il viadotto a 2 corsie solo per 170 giorni, tir a sinistra. Anita: «Basta limitazioni»

BOLZANO «No a nuovi divieti per il transito dei mezzi pesanti sull'asse del Brennero in occasione del chiusura per il rifacimento del ponte Lueg in Austria». A rimarcarlo è Anita, l'associazione di Confindustria che rappresenta le imprese dell'autotrasporto merci e della logistica, che si appella al ministro delle Infrastrutture e i Trasport, Matteo Salvini. Sul ponte Lueg, come fa sapere Asfinag (la società che gestisce le autostrade austriache), a partire dal primo gennaio, si potrà transitare solo su una sola corsia in entrambe le direzioni. Solo per 170 giorni saranno raddoppiate ma i camion dovranno viaggiare a sinistra.

Previsti limitazioni per evitare che il traffico finisca sulla rete di strade limitrofe ai paesi.

L'ora X, temuta dagli autotrasportatori, dagli operatori del turismo altoatesino, dalla stessa giunta provinciale e da chi dovrà gestire, anche praticamente, la mobilità in Alto Adige, è arrivata. Dal primo gennaio diventerà realtà che il Brennero si trasformi, sia sul versante austriaco, che su quello della Provincia di Bolzano in un imbuto, con ripercussioni sulle viabilità alternative. Asfinag ) ha infatti comunicato che dal primo gennaio sul ponte Lueg, che viste le condizioni non proprio ottimali della struttura verrà risanato, si potrà transitare su una sola corsia per i ciascuno dei sensi di marcia. La limitazione, che durerà per i circa 3 anni necessari per la costruzione della prima delle due carreggiate del nuovo ponte, avrà una deroga di 170 giorni (quelli a traffico più intenso) in cui, i mezzi pesanti, oltre le 6,5 tonnellate, potranno circolare sulla corsia interna di sinistra (quella di sorpasso) in entrambe le carreggiate. La scelta della corsia interna è dettata motivi statici. Ma Asfinag, oltre a prevedere misure di "protezione" per la viabilità alternativa vicino ai centri abitati (ovvero il divieto di uscire dall'autostrada), parla di generici ulteriori divieti per i mezzi pesanti anche se si esclude un aumento dei giorni di dosaggio. Notizia che ha fatto saltare dalla sedia i vertici di Anita, l'associazione di Confindustria che rappresenta le imprese dell'autotrasporto merci e della logistica. Pur accogliendo con favore la deroga dei 170 giorni, respinge l'idea «di estendere i divieti di circolazione per i veicoli industriali in determinati giorni» e lancia un appello al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, «perché possa monitorare questo scenario per il bene della categoria e della competitività nazionale». Anita, attraverso il suo past president Thomas Baumgartner, non fa mistero di nutrire «forti preoccupazioni nei confronti del pacchetto di misure annunciato da Asfinag». Anita chiede a Salvini che «venga riservato al settore un trattamento equo, senza discriminazioni tese ad avvantaggiare i veicoli ad uso turistico o privato così come i trasporti con partenza o arrivo in Austria, ai quali spesso viene garantito il vantaggio della libera circolazione, e si impedisca all'Austria

AD ESCLUSIVO USO INTER

di trascurare nuovamente il diritto europeo introducendo nuove limitazioni illegittime».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Corriere delle Alpi

Quotidiani Locali

Nella riunione a palazzo Chigi l'indicazione a ridurre «sprechi» e «inefficienze»

# Manovra, Meloni va in pressing sui ministri «Tagliate le spese»

ENRICA PIOVAN


Nella riunione a palazzo Chigi l'indicazione a ridurre «sprechi» e «inefficienze»

Manovra, Meloni va in pressing sui ministri «Tagliate le spese»

Giorgia Meloni

Enrica Piovan / ROMA Ridurre le uscite "inutili". Anche perché sarà meglio "tagliare le spese" che "aumentare le tasse". La premier Giorgia Meloni e il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti si rivolgono ai ministri e vanno dritti al punto.

Perché il tempo stringe: davanti ci sono un paio di settimane per mettere nero su bianco la manovra. E la caccia alle coperture passa anche dal rispetto degli obiettivi della spending review, che fissano a 2 miliardi il target per il 2025.

Il consiglio dei ministri è stato l'occasione per la premier e per il titolare del Mef per tornare in pressing sui dicasteri ad autodisciplinarsi, riducendo "sprechi" e "inefficienze".

Anche perché altrimenti, avrebbe ripetuto il titolare dell'Economia, toccheranno a tutti "tagli lineari". "Volete aumentare le tasse o tagliare le spese? Meglio tagliare le spese...", avrebbe sintetizzato Giorgetti.

La spending è solo una delle voci dell'elenco delle coperture per la manovra. Il puzzle non è ancora completo, ma con le risorse finora individuate il contatore sarebbe già più o meno a quota 20 miliardi.

L'ultimo tassello è delineato nelle tabelle del Piano strutturale di bilancio: nel quadro programmatico (quello che tiene conto anche dell'effetto delle misure della legge di bilancio) il deficit del 2025 è fissato al 3,3%, mentre a legislazione vigente è pari al 2,9%: questi 0,4 punti di differenza, che equivalgono a circa 9 miliardi, sono la dote in deficit destinata a dare una mano alla messa a punto del capitolo coperture.

Nel serbatoio delle risorse ci sono poi i circa 4 miliardi frutto dell'abrogazione dell'Ace (un'agevolazione per le imprese) e dell'introduzione della global minimum tax, che sono destinati a rifinanziare per un altro anno la nuova Irpef a tre aliquote. Si lavora anche ad estendere il taglio ai ceti medi, ovvero i dipendenti con reddito fino a 50-60mila euro, ma questo step dipende dall'esito del concordato per le partite Iva. Per aderire al patto biennale con il Fisco c'è tempo fino al 31 ottobre. Solo dalla spinta del ravvedimento speciale appena approvato il governo punta a racimolare almeno 1,5 miliardi.

Ad arricchire l'elenco delle risorse a disposizione, oltre ai 2 miliardi attesi dalla spending review, c'è anche il lavoro in corso per sfoltire la selva delle tax expenditures. Un dossier complesso, aperto già lo scorso anno e che potenzialmente potrebbe fruttare fino ad un miliardo di risorse. L'obiettivo è un'attenta operazione di pulizia, ma senza toccare le detrazioni per spese mediche, casa e lavoro.

AD ESCLUSIVO USO INTE

Corriere delle Alpi

Quotidiani Locali

Il tema è toccato anche nel Psb, che parla di "allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina e/o politiche di riordino delle agevolazioni presenti in materia energetica". Aumentare le accise sul gasolio si tradurrebbe in un incasso per lo Stato intorno ai 3 miliardi, calcola Assoutenti, che grida alla "stangata" sugli automobilisti.

Una ipotesi che agita anche la categoria degli autotrasportatori: la Fai Conftrasporto avverte che non accetterà peggioramenti e chiede al governo "certezze". Tra le partite ancora aperte da cui dipendono potenziali altre risorse, oltre alla revisione delle tax expenditures e al concordato preventivo biennale, c'è anche anche il delicato dossier del contributo volontario da chiedere alle banche, e non solo.

- Giorgia Meloni.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Corriere delle Alpi

Quotidiani Locali

Torna la tensione con l'avvicinarsi dell'inizio dei lavori al ponte di Lueg «A farne le spese saranno la manifattura e le filiere del made in Italy»

## Nuovi divieti al Brennero I trasportatori al governo «Basta discriminazioni»

G.BA.


Nuovi divieti al Brennero
I trasportatori al governo
«Basta discriminazioni»

il caso Con l'avvicinarsi dell'inizio dei lavori al ponte di Lueg, che provocheranno disagi al traffico leggero e pesante, torna la tensione sul Brennero. Ieri è stata l'associazione di Confindustria che rappresenta le imprese dell'autotrasporto merci e della logistica ad esprimere preoccupazione in merito al pacchetto di misure presentato da Asfinag (la società pubblica di gestione delle strade austriache) che per affrontare i lavori di rifacimento del Ponte Lueg sul tratto autostradale della A13 avrebbe previsto, a partire dal prossimo primo gennaio, l'introduzione di ulteriori divieti non meglio specificati per il transito dei mezzi pesanti sull'asse del Brennero. «Nutriamo forti preoccupazioni nei confronti del pacchetto di misure annunciato da Asfinag, che metterebbe ancora una volta l'Austria nelle condizioni di contingentare il traffico merci dall'Italia su di un corridoio, lo Scandinavo-Mediterraneo, pilastro delle reti Ten-t», ha detto Thomas Baumgartner, in passato presidente di Anita con delega al Brennero.

«Inoltre», ha spiegato, «le riduzioni della carreggiata già operate sul versante italiano della A22 in occasione di cantieri per la manutenzione, dimostrano come nei giorni feriali il traffico sia regolare e diventi problematico solo in corrispondenza di festività, quando in autostrada si riversa il traffico turistico».

Per questo l'associazione si rivolge direttamente al ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini: «Chiediamo che vigili affinché venga riservato al settore un trattamento equo, senza discriminazioni tese ad avvantaggiare i veicoli ad uso turistico o privato così come i trasporti con partenza o arrivo in Austria, ai quali spesso viene garantito il vantaggio della libera circolazione, e impedisca all'Austria di trascurare nuovamente il diritto europeo introducendo nuove limitazioni al traffico prive di legittimità». «Viceversa» ha concluso Baumgartner «a farne le spese sarà l'industria delle filiere del made in Italy, che grazie al trasporto merci su gomma è resa competitiva a vantaggio dell'export e dell'economia italiana».

Asfinag, il gestore della tratta autostradale in territorio austriaco, ha messo a punto un pacchetto di misure studiato per contingentare il passaggio di tutti i veicoli, non solamente quelli pesanti, dato che in quel tratto di autostrada dal primo gennaio del 2025 fino alla fine del 2027 si potrà viaggiare su una corsia in entrambe le direzioni di marcia. Partendo dal presupposto che i danni riportati dal viadotto richiederanno restrizioni per ridurre il carico, allo studio c'è l'istituzione di un sistema a slot per i mezzi pesanti, tramite gestione digitale, analogamente a quanto avviene presso i porti

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

e gli scali intermodali. Nel caso di chiusura totale della struttura si ipotizzano poi ulteriori divieti per i tir attraverso i dosaggi del traffico, divieti di circolazione a tutela della sicurezza pubblica e limitazioni al traffico dei camion tra Matrei am Brenner (nel distretto di Innsbruck) e il confine. Ma non è finita: tra le ipotesi anche un sistema di fasce orarie, che però è condizionato ad un accordo internazionale tra Germania, Austria e Italia.

- g.ba. © RIPRODUZIONE RISERVATA Un serpentone di mezzi pesanti lungo l'autostrada del Brennero.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Corriere dell'Umbria

Quotidiani Locali

Città della Pieve

## Ok alla mozione sull'autonomia


Muore carbonizzato in auto

Ok alla mozione sull'autonomia

Con quattro voti a favore, tre contrari e sei astenuti, al consiglio comunale di Città della Pieve riunito giovedì scorso è stata approvata la mozione presentata dal gruppo di minoranza Insieme per Città della Pieve, relativa alla legge 86 del 26 giugno 2024 sull'autonomia differenziata delle Regioni. La mozione presentata esprimeva una netta opposizione alla riforma e aveva l'obiettivo di impegnare l'amministrazione comunale a manifestare il proprio disaccordo in tutte le sedi istituzionali e di rappresentanza. "In particolare - spiega il capogruppo di Insieme per Città della Pieve, Marco Cannoni - si chiedeva di valutare l'adesione di Città della Pieve a interventi, ricorsi e iniziative volte a contrastare l'attuazione dell'autonomia differenziata". I gruppi di minoranza, rappresentati dallo stesso Cannoni, da Nicoletta Conciarelli e Raffaele Parbono di Insieme per Città della Pieve e da Lucia Fatichenti di Cambiamo, hanno votato unitariamente esprimendo pieno sostegno alla mozione, sottolineando "le possibili ricadute negative della riforma sulla qualità dei servizi per il nostro territorio". Il gruppo di maggioranza Liberamente, invece, ha lasciato ai propri consiglieri libertà di decisione sul voto: il sindaco Fausto Risini e altri cinque consiglieri si sono astenuti, mentre tre hanno votato contro la mozione. Così, la mozione è stata approvata.

"Questo voto diviso e questa diversa unità di intenti tra il sindaco e i suoi consiglieri - commenta Cannoni - non è un bel segnale. Adesso comunque ci aspettiamo che l'amministrazione comunale rispetti e porti avanti gli impegni presi durante la seduta. Con questa riforma i cittadini rischiano di veder diminuire la qualità dei servizi sul territorio, aggravando una situazione già compromessa".

N.T.

AD ESCLUSIVO USO INTE

Corriere di Rieti

Quotidiani Locali

Camera di commercio Dal 15 giugno è entrato in vigore il nuovo registro gestito dal ministero dell'ambiente

# Tracciabilità dei rifiuti, due webinar per formarsi


Vita licenzia la sua vicesindaca
Terremoto a Palazzo del Vignola
Camera di commercio Dal 15 giugno è entrato in vigore il nuovo registro gestito dal ministero dell'ambiente
Tracciabilità dei rifiuti, due webinar per formarsi

KDue appuntamenti formativi gratuiti online venerdì e sabato da mettere in agenda per arrivare pronti all'iscrizione al Rentri, il nuovo Registro elettronico sulla tracciabilità dei rifiuti, ossia un modello di gestione digitale per l'emissione dei formulari di identificazione dei rifiuti e per la tenuta dei registri di carico e scarico.

Il 15 giugno 2024 è infatti entrato in vigore il decreto n. 59/2023 recante la "Disciplina del sistema di tracciabilità dei rifiuti e del registro elettronico nazionale per la tracciabilità dei rifiuti ai sensi dell'articolo 188-bis del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152", pubblicato in Gazzetta ufficiale n. 126 del 31 maggio.

Il registro è gestito dal ministero dell'Ambiente con il supporto tecnico-operativo dell'albo nazionale gestori ambientali e del sistema delle Camere di commercio.

Le iscrizioni al Rentri partiranno a dicembre: saranno obbligati ad iscriversi enti e imprese che effettuano il trattamento dei rifiuti, produttori di rifiuti pericolosi, enti e imprese che raccolgono o trasportano rifiuti pericolosi a titolo professionale o che operano in qualità di commercianti ed intermediari di rifiuti pericolosi, consorzi istituiti per il recupero e il riciclaggio di particolari tipologie di rifiuti, soggetti di cui all'articolo 189, comma 3, del decreto legislativo 152/2006, con riferimento ai rifiuti non pericolosi.

È prevista tuttavia una fase transitoria che si concluderà a febbraio 2026 e le imprese tenute ad iscriversi procederanno a scaglioni.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Gazzetta del Sud

Quotidiani Locali

In aula approvate le variazioni di bilancio ritenute urgenti, rinviate le altre

# Via libera a trasporto e assistenza disabili La minoranza ormai orienta il Consiglio

*L'opposizione sottolinea di avere ottenuto più tempo per le altre proposte*


In aula approvate le variazioni di bilancio ritenute urgenti, rinviate le altre
Via libera a trasporto e assistenza disabili
La minoranza ormai orienta il Consiglio

BARCELLONA Fallisce l'ennesimo tentativo dell'esecutivo di Palazzo Longano che, ancora una volta, ha tentato di presentare e far passare, in un unico blocco, un pacchetto di variazioni di Bilancio.

Tentativo che l'opposizione ha nuovamente sventato.

In merito, dunque, alla variazione di bilancio in corso di gestione provvisoria della manovra 2022-2024, i gruppi dello schieramento di opposizione sono riusciti ad estrapolare le spese da finanziare subito e che hanno la precedenza, rimandando indietro alla Giunta municipale, il resto delle spese. Per queste ultime hanno invitato ancorauna voltal'esecutivo a provvedere alla loro suddivisione al fine di consentire all'assemblea di esaminare ogni voce proposta, in maniera da decidere su ciascun singolo provvedimento. E così, dalla proposta di delibera sono state estrapolate dall'opposizione le seguenti voci da finanziare. Si tratta, in primo luogo, delle somme per gli Asacom, il servizio di assistenza alla comunicazione per gli alunni delle scuole dell'obbligo che ne necessitano; l'altro provvedimento votato dall'opposizione, con l'astensione della maggioranza, presente in numero inferiore all'opposizione, è stato il finanziamento per il trasporto dei disabili gravi. Il resto delle spese da finanziare, che non sono urgenti, e rispondono alle esigenze di singoli assessori, è stato rinviato ai proponenti. La maggioranza di centrodestra - in crisi di identità - nel voto perla mozione proposta dalle opposizioni contro l'Autonomia differenziata si è persino astenuta, in controtendenza con i partiti di riferimento, Fratelli d'Italia e Lega.

Il capogruppo di Città Aperta, Antonio Mamí ha sottolineato: «Come è ormai consuetudine, è stato solo grazie all'opposizione che si sono raggiunti i numeri necessari per lo svolgimento del Consiglio comunale. Con responsabilità - rivendica il consigliere-abbiamo esaminato ilprovvedimento contenente, per l'ennesima volta, numerose variazioni di bilancio afferenti a settori totalmente diversi, impedendo quindi al Consiglio di trattare con dovuto approfondimento i singoli punti. Nonostante ciò - prosegue il capogruppo di Città Aperta - abbiamo approvato le variazioni di bilancio più urgenti, sul servizio Asacom e sul trasporto dei disabili gravi, chiedendo all'Amministrazione di ripresentare il provvedimento, suddividendolo in singole delibere tematiche, anticipando già piena collaborazione per l'approvazione delle variazioni più urgenti, come asili nido e servizi sociali tra tutte».

Sulla medesima linea Melangela Scolaro, consigliera di Sud chiama Nord, che osserva: "Anche nelle sedute più complesse, che richiedono grande assunzione di responsabilità, le forze consiliari a sostegno di Pinuccio Calabrò, tra assenze e astensioni, si sgretolano, dimostrando inconsistenza politica. Il difficile consiglio comunale di lunedì, prolungatosi per oltre 6 ore, ha nuovamente sancito l'evidente assenza

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Gazzetta del Sud

Quotidiani Locali

di una maggioranza. L'amministrazione Calabrò è sempre più fragile - rincara la dose Scolaro - ed annaspa non potendo contare neanche sui 12 consiglieri che sulla carta le rimangono. Tutto questo, paradossalmente - incalza - rende ancora più gravoso illavoro dell'opposizione, sulle cui spalle, sia in termini numerici, che di argomentazioni, si regge l'intera attività consiliare».

Scolaro ricostruisce infine lavicenda: «L'ultima seduta ha visto il Consiglio impegnato in un maxi provvedimento, contenente molteplici ed eterogenee voci di variazione bilancio.

Tutto ciò nonostante già da maggio - ricorda -l'opposizione chiedesse l'invio di distinti provvedimenti in modo da poter vagliare singolarmente le voci di entrata e di spesa, posto che si può essere d'accordo su alcune voci e non su altre. Ciò nonostante, con incredibile testardaggine - conclude Melangela Scolaro - il provvedimento è arrivato in aula con al suo interno un po' di tutto, in modo confuso. L'opposizione ha così emendato laproposta, approvando subito le voci di spesa relative ad Asacom e servizi per i ragazzi con disabilità, chiedendo per le restanti somme diversi distinti provvedimenti». L'augurio finale è che «l'auspicato scorporo delle variazioni di bilancio avvenga in tempi brevi. I consiglieri di opposizione assicurano che non si sottrarranno alle loro responsabilità votando proposta per proposta e ricordando che il numero legale è stato garantito grazie a loro.

l.o.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Gazzetta di Parma

Quotidiani Locali

# Interporto, ecco il nuovo terminal per raddoppiare i trasporti su ferro

*Infrastruttura da 20 milioni di euro. Ieri l'inaugurazione per i 50 anni di Cepim*


GAZZETTA DI PARMA Giovedì 3 ottobre 2024 11

Parma

Logistica

Interporto, ecco il nuovo terminal per raddoppiare i trasporti su ferro

Infrastruttura da 20 milioni di euro. Ieri l'inaugurazione per i 50 anni di Cepim

Cepim Ogni anno vengono movimentati 5,7 milioni di tonnellate di merci

Dal 1974 a oggi: mezzo secolo di storia

Più ferro e meno gomma. Il nuovo terminal ferroviario dell'interporto, inaugurato ieri pomeriggio in occasione dei 50 anni del Cepim, porterà molteplici benefici migliorando l'efficienza logistica, alleggerendo il traffico stradale e favorendo lo sviluppo del territorio. Il progetto ha richiesto un investimento di 20 milioni di euro, per oltre la metà finanziati dall'interporto. La struttura si sviluppa su 13 ettari, è stata realizzata al 90 per cento e sarà completata entro l'anno. La lunghezza dei binari è stata pensata secondo i nuovi standard europei, per far arrivare treni da oltre settecento metri. L'obiettivo del Cepim è quello di raddoppiare il trasporto su ferro, passando dagli attuali 3mila treni all'anno, a seimila. Durante la cerimonia di inaugurazione i lavori sono stati aperti da Fabio Rufini, ad di Cepim, che ha ripercorso brevemente la storia dell'interporto per poi soffermarsi sulle sfide future. «L'interporto - ha spiegato- sorge su una superficie di 2,5 milioni di metri quadrati, in un luogo ideale per sviluppare l'intermodalità. Poter trasportare le merci su ferro ha molteplici benefici, anche ambientali, basti pensare che con ogni treno in partenza togliamo dalla strada trenta mezzi di trasporto. Ora la sfida è quella di raddoppiare il traffico dei treni, forti anche della crescita di richiesta logistica a Parma e in regione». L'Europa chiede che al 2030 si arrivi al 30 per cento del trasporto merci su ferro, attualmente fermo all'11 per cento nel nostro Paese. «La strategia di Eni - ha spiegato Giuseppe Ricci, ceo di It Eni (Cepim ha Eni come azionista di maggioranza) - è ben rappresentata in questo interporto perché si basa sulla combinazione tra diversi sistemi di trasporto. La transizione energetica può essere sostenibile soltanto passando attraverso un mix di soluzioni. Il nuovo terminal è la dimostrazione di come si possa potenziare il trasporto merci su ferro in un'area di grande scambio di merci». Matteo Apollonio (Vp sales Italy Dba) ha posto l'accento sulle innovazioni a livello digitale realizzate dall'interporto per la gestione delle merci. «La digitalizzazione - ha rimarcato - consente una interazione molto più spinta col mondo dell'autotrasporto, stimando i tempi di arrivo della merci, favorendo la gestione dei picchi e facilitando quindi la gestione operativa». Michele de Pascale, sindaco di Ravenna, ha sottolineato il valore della nuova infrastruttura per il porto di Ravenna. «Una parte significativa dello sviluppo industriale - ha dichiarato parte da una sana logistica, gestita in modo efficiente».

«Per Fontevivo l'interporto riveste una fondamentale importanza - ha osservato Tommaso Fiazza, sindaco di Fontevivo - basti pensare che occupa un terzo della superficie del nostro Comune. Tante imprese si sviluppano qui e abbiamo il dovere di dare delle risposte».

Andrea Corsini, assessore regionale ai Trasporti e infrastrutture, non ha nascosto la soddisfazione

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Gazzetta di Parma

Quotidiani Locali

«nel vedere realizzato questo progetto, a cui la Regione ha offerto un contributo importante».

Gli interventi sono stati chiusi da Gianpaolo Serpagli, presidente di Cepim. «Il nuovo terminal ferroviario è il grande regalo che ci siamo fatti per i 50 anni di Cepim ha affermato -. È stata una lunghissima traversata nel deserto perché l'Italia ha bisogno di sburocratizzare».

Ora la sfida è duplice: «A livello di infrastrutture - ha proseguito Serpagli - Cepim attende da tantissimi anni il raddoppio della Pontremolese e la realizzazione della Ti-Bre autostradale. L'altra scommessa è quella di allargare l'Interporto, ormai saturo, scommettendo su altre aree del parmense in cui realizzare altri terminal come questo, soprattutto dopo l'approvazione di una nuova Zona logistica semplificata (Zls) legata al porto di La Spezia».

Buia: «Momento importante» A margine della cerimonia, Gabriele Buia, presidente dell'Unione Parmense degli Industriali, ha ribadito il valore dell'infrastruttura «espressione massima di un servizio collettivo fondamentale non solo per questo territorio, ma anche per quelli vicini e per il porto di La Spezia».

Libro e serata di gala Sempre ieri si è tenuta una cena di gala sotto i Voltoni della Pilotta. Per l'occasione è stato presentato il libro edito da Vanillaedizioni che ripercorre la storia del Cepim dalla sua fondazione, nel 1974, fino ai giorni nostri.

Oggi infine dalle 10 alle 13 al teatro Farnese sarà ospitato un workshop intitolato «Sviluppo sostenibile: il ruolo degli interporti nella logistica del futuro».

Luca Molinari.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Giornale di Brescia

Quotidiani Locali

# Accise gasolio: no all'aumento da parte degli autotrasportatori


ECONOMIA

Microsoft investirà 4,3 miliardi in Italia per potenziare l'Ia e la capacità cloud

Accise gasolio: no all'aumento da parte degli autotrasportatori

La manovra

La manovra ROMA. Ridurre le uscite «inutili».

Anche perché sarà meglio «tagliare le spese» che «aumentare le tasse». La premier Giorgia Meloni e il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti si rivolgono ai ministri e vanno dritti al punto. Perché il tempo stringe: davanti ci sono un paio di settimane per mettere nero su bianco la manovra. E la caccia alle coperture passa anche dal rispetto degli obiettivi della spending review, che fissano a 2 miliardi il target per il 2025. Il consiglio dei ministri è stato l'occasione per la premier e per il titolare del Mef per tornare in pressing sui dicasteri ad autodisciplinarsi, riducendo «sprechi» e «inefficienze».

Anche perché altrimenti, avrebbe ripetuto il titolare dell'Economia, toccheranno a tutti «tagli lineari». «Volete aumentare le tasse o tagliare le spese? Meglio tagliare...».

Si parla anche di «allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina e/o politiche di riordino delle agevolazioni». Aumentare le accise sul gasolio si tradurrebbe in un incasso per lo Stato intorno ai 3 miliardi. Ipotesi che agita anche la categoria degli autotrasportatori: la Fai Conftrasporto avverte che «non accetterà peggioramenti».

//.

AD ESCLUSIVO USO INTE

Il Mattino di Padova

Quotidiani Locali

Torna la tensione con l'avvicinarsi dell'inizio dei lavori al ponte di Lueg «A farne le spese saranno la manifattura e le filiere del made in Italy»

## Nuovi divieti al Brennero I trasportatori al governo «Basta discriminazioni»



G.BA. IL CASO Con l'avvicinarsi dell'inizio dei lavori al ponte di Lueg, che provocheranno disagi al traffico leggero e pesante, torna la tensione sul Brennero. Ieri è stata l'associazione di Confindustria che rappresenta le imprese dell'autotrasporto merci e della logistica ad esprimere preoccupazione in merito al pacchetto di misure presentato da Asfinag (la società pubblica di gestione delle strade austriache) che per affrontare i lavori di rifacimento del Ponte Lueg sul tratto autostradale della A13 avrebbe previsto, a partire dal prossimo primo gennaio, l'introduzione di ulteriori divieti non meglio specificati per il transito dei mezzi pesanti sull'asse del Brennero. «Nutriamo forti preoccupazioni nei confronti del pacchetto di misure annunciato da Asfinag, che metterebbe ancora una volta l'Austria nelle condizioni di contingentare il traffico merci dall'Italia su di un corridoio, lo Scandinavo-Mediterraneo, pilastro delle reti Ten-t», ha detto Thomas Baumgartner, in passato presidente di Anita con delega al Brennero.

«Inoltre», ha spiegato, «le riduzioni della carreggiata già operate sul versante italiano della A22 in occasione di cantieri per la manutenzione, dimostrano come nei giorni feriali il traffico sia regolare e diventi problematico solo in corrispondenza di festività, quando in autostrada si riversa il traffico turistico».

Per questo l'associazione si rivolge direttamente al ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini: «Chiediamo che vigili affinché venga riservato al settore un trattamento equo, senza discriminazioni tese ad avvantaggiare i veicoli ad uso turistico o privato così come i trasporti con partenza o arrivo in Austria, ai quali spesso viene garantito il vantaggio della libera circolazione, e impedisca all'Austria di trascurare nuovamente il diritto europeo introducendo nuove limitazioni al traffico prive di legittimità». «Viceversa» ha concluso Baumgartner «a farne le spese sarà l'industria delle filiere del made in Italy, che grazie al trasporto merci su gomma è resa competitiva a vantaggio dell'export e dell'economia italiana».

Asfinag, il gestore della tratta autostradale in territorio austriaco, ha messo a punto un pacchetto di misure studiato per contingentare il passaggio di tutti i veicoli, non solamente quelli pesanti, dato che in quel tratto di autostrada dal primo gennaio del 2025 fino alla fine del 2027 si potrà viaggiare su una corsia in entrambe le direzioni di marcia. Partendo dal presupposto che i danni riportati dal viadotto richiederanno restrizioni per ridurre il carico, allo studio c'è l'istituzione di un sistema a slot per i mezzi pesanti, tramite gestione digitale, analogamente a quanto avviene presso i porti

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

e gli scali intermodali. Nel caso di chiusura totale della struttura si ipotizzano poi ulteriori divieti per i tir attraverso i dosaggi del traffico, divieti di circolazione a tutela della sicurezza pubblica e limitazioni al traffico dei camion tra Matrei am Brenner (nel distretto di Innsbruck) e il confine. Ma non è finita: tra le ipotesi anche un sistema di fasce orarie, che però è condizionato ad un accordo internazionale tra Germania, Austria e Italia.

- © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Gazzetta del Mezzogiorno

Quotidiani Locali

# «Ora voli su Grottaglie» Emiliano pressa Enac

*L'ira di Fi: «Così meno traffico e personale sull'aeroporto di Brindisi»*

ANDREA PEZZUTO


GAZZETTA BRINDISI

«Ora voli su Grottaglie» Emiliano pressa Enac

L'ira di Fi: «Così meno traffico e personale sull'aeroporto di Brindisi»

Neppure il tempo di annunciare il potenziamento dei collegamenti tra Brindisi e Fiumicino ad opera di Ita Airways, che dal centrodestra partono bordate all'indirizzo di Michele Emiliano e di Aeroporti di Puglia. Non sono passate inosservate, infatti, le dichiarazioni del governatore durante l'inaugurazione della Fiera del Levante: «È probabile - ha affermato Emiliano - che anche per via dei Giochi del Mediterraneo, Enac si renda conto che l'aeroporto di Taranto va accompagnato anche dal traffico turistico, come sta già accadendo per Foggia. Per noi questo è importantissimo». Frasi che rilanciano gli aneliti dei tarantini e le preoccupazioni dei brindisini. «Ancora una volta Emiliano ha dimostrato disattenzione verso Brindisi, perché - attacca Nicola Di Donna, capogruppo in consiglio comunale di Fi - se i suoi propositi andassero in porto, questo comporterebbe un decremento del traffico e del personale sull'aeroporto del Salento. Spesso si sostiene che sia il mercato a decidere, ma in realtà il fatto che su Bari ci siano il triplo dei collegamenti dipende anche dalle sollecitazioni politiche». A riprova di ciò, Di Donna richiama un recente video in cui Emiliano dichiara: «C'è qualcuno che dice che penso sempre a Bari, però questa voltala notizia è importante per i foggiani: avremo un volo Foggia-Milano quotidiano». Con questa affermazione «è stato disvelato prosegue il forzista - che è Emiliano a sollecitare le compagnie aeree. Adesso concentra l'attenzione sull'aeroporto di Grottaglie, preannunciando di voler attivare i voli commerciali. Così diventerebbe una guerra tra poveri. Malpensa e Linate, per fare un esempio, sono distanti oltre cento chilometri, e l'aeroporto di Monza non è mai stato attivato proprio perché è stato effettuato un calcolo su come garantire la sostenibilità degli aeroporti di quell'area. Enac ha individuato altre destinazioni d'uso per Grottaglie anche sulla base di studi e proiezioni di traffico».

Di Donna anticipa poi una novità positiva che potrebbe riguardare Brindisi: «In questi giorni il Governo dovrebbe individuare una nuova base per i canadair e sono in lizza la Calabria e la Puglia. In caso di scelta della nostra regione, Brindisi diventerebbe la base dei canadair. Qui ci sarebbero infatti le condizioni ideali, data la presenza della base Onu e la capacità di assistenza e manutenzione specializzata che la città può garantire».

Polemico anche il consigliere regionale de La Puglia Domani, Paolo Pagliaro, che spegne gli entusiasmi sul potenziamento dei collegamenti tra l'aeroporto del Salento e Fiumicino. «È curioso - dice Pagliaro come si possano usare toni trionfalistici per annunciare quello che, in sostanza, è un aumento minimo di due voli settimanali sulla tratta Brindisi-Roma Fiumicino. L'entusiasmo esagerato del presidente di Aeroporti di Puglia, Antonio Maria Vasile, per questo modesto incremento di frequenze

AD ESCLUSIVO USO INTE

non è proporzionato alla reale esigenza di potenziamento che l'aeroporto del Salento richiede. Parlare di crescita economica e sviluppo territoriale per due voli in più, peraltro concentrati solo nei giorni di punta del lunedì e venerdì, sembra un'operazione di facciata più che un impegno concreto per migliorare la connettività della nostra regione».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Notizia

Quotidiani Locali

SFIDA AGLI ALLEATI Iter più rapido FI rilancia sulla cittadinanza

## "Il ministro è inadeguato Dovrebbe fare un altro mestiere"

*Parla la senatrice M5S Di Girolamo: per lui solo fiaschi "Il caos di ieri è figlio dell'incapacità del governo"*

STEFANO RIZZUTI


SFIDA AGLI ALLEATI
Iter più rapido
FI rilancia
sulla cittadinanza

"Il ministro è inadeguato
Dovrebbe fare un altro mestiere"
Parla la senatrice M5S Di Girolamo: per lui solo fiaschi
"Il caos di ieri è figlio dell'incapacità del governo"

L'intervista
"Non parliamo di un caso isolato Il semestre nero ferroviario non ha precedenti nella nostra storia"

ARoma ieri i pendolari hanno vissuto un'al tra giornata infernale.

**Gabriella Di Girolamo, capogruppo M5S in commissione Trasporti al Senato, può un guasto mettere in ginocchio l'intero sistema dei trasporti in Italia o sono disagi intollerabili?**

"Intanto chiariamo una cosa: quello di ieri non è un caso isolato di giornata "disgraziata", perché veniamo da un semestre nero che non ha precedenti nella storia del trasporto ferroviario del nostro Paese.

Nei primi sei mesi del 2024, le ore di interruzione di li nea sono state quasi 4mila in più rispetto allo stesso periodo dell'anno prima: sono numeri più che intollerabili. Che ci espongono a figuracce desolanti a livello internazionale: le immagini estive di turisti sdraiati per terra nelle nostre principali stazioni, esausti nell'attesa di prendere treni in ritardo anche di 200-300 minuti, hanno travalicato i nostri confini. Questa è la conseguenza dell'incapacità diffusa nel team di Giorgia Meloni: quando hai un ministro dei Trasporti come Salvini che si occupa di trasporti sì e no mezza giornata al mese, i risultati sono questi".

**Quella di ieri è stata l'ultima giornata di passione dopo un'estate di ritardi e treni cancellati. La situazione del trasporto ferroviario in Italia è critica?**

"Più che una giornata di passione, ieri a Termini si è visto un film dell'orrore, tra grida, panico e migliaia di passeggeri attoniti davanti a monitor o spenti o che segnalavano solo cancellazioni. È vero, come ha spiegato più volte Rfi, che la cantierizzazione è al suo massimo sulla rete grazie al Pnrr. Però la frequenza dei ritardi e dei disagi in questo 2024 sta diventando raccapricciante. E potrebbe andare peggio: dei 25 miliardi del Pnrr destinati a Rfi, finora ne sono stati spesi circa 10. Gli altri andranno messi a terra entro la fine del 2026: se il buongiorno si vede dal mattino, ci aspetta un biennio di paralisi diffuse sulla liForza Italia torna alla carica sulla cittadinanza e invece di "Ius scholae" parla di "Ius Italiae" nella speranza, col cambio di nome, forse di ammorbidire gli alleati. Tra i pilastri della proposta, oltre al ciclo scolastico obbligatorio necessario per diventare italiani, c'è anche "la riduzione da 3 a 1 anno del periodo in cui lo Stato deve o può rispondere alle richieste di cittadinanza".

avvenuto nelle scorse ore...

AD ESCLUSIVO USO INTER

"Il comportamento di Salvini di ieri è la prova provata della sua inadeguatezza al ruolo che ricopre. Per ore, mentre arrivavano notizie incredibili da Termini, il massimo che è riuscito a fare sono stati gli auguri a tutti i nonni via social. Poi, come in un film di Totò e Peppino, ha scaraventato maldestramente le colpe dell'accaduto su una società esterna, che avrebbe piantato un chiodo dove non doveva. Premesso che è grottesco soltanto pensare che l'Italia si possa paralizzare per un chiodo, a Salvini andrebbe ricordato che il sistema degli appalti pubblici lo ha appena riformato lui con una riforma scriteriata, che allarga le maglie e di fatto abbassa la qualità media dei lavori.

Quindi ha ammesso le sue marchiane responsabilità".

**Avete chiesto a Salvini di riferire in Parlamento?**

"Certo, come M5s lo abbiamo chiesto ieri in Aula e anche in occasione dei collassi ferroviari e aeroportuali di giugno e luglio: certe scene non sono da paese civile. Una volta fatta chiarezza, però, Salvini dovrebbe seriamente ragionare sull'ipotesi di andare a fare un altro mestiere. Come ministro dei Trasporti ha collezionanea, e l'Italia non può permetterselo".

Di fronte a questi disagi, però, Matteo Salvini sembra dimenticarsi di essere il ministro dei Trasporti parlando di qualsiasi argomento ma non di quanto to un fiasco dietro l'altro: è giunto il momento di passare il testimone a qualcuno più all'altezza".

**Il governo si sta concentrando troppo su grandi progetti come il Ponte sullo Stretto trascurando l'ordinaria amministrazione e la reale situazione della rete del trasporto in Italia?**

"Tra tutti i disastri di Salvini, aver ipotecato il ministero delle Infrastrutture per un'opera inutile e delirante come il ponte sullo Stretto è forse il 'papà' di tutti gli errori. Il più madornale. La Sicilia viene da quattro mesi senz'acqua, e oltre al danno per i siciliani c'è la beffa di vedere 15 miliardi gettati alle ortiche per un'opera che non si sa se si farà né quando. Ci rendiamo conto? A seguire caos ferroviario, flop totale sui taxi, misure inutili sul caro-voli: più che un ministro, Salvini è una calamità naturale".

**Proprio negli scorsi giorni Salvini ha aperto a una privatizzazione, almeno parziale, dell'alta velocità: è una soluzione auspicabile o è solo un modo per fare cassa o per coprire le inefficienze?**

"Per Giorgia Meloni infrastrutture e asset strategici vanno solo svenduti e privatizzati. Lo abbiamo visto con la rete Tim, con l'ex compagnia di bandiera Ita Airways, con Poste e ora anche con i porti italiani, che potrebbero finire in mano a un fondo americano. E sull'alta velocità pure nostrana anche lì i privati si leccano i baffi. Il bello è che da anni i componenti di questo governo si sono definiti patrioti: patrioti "alla gricia", verrebbe da dire".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Nuova Sardegna

Quotidiani Locali

# L'udienza Sacra Famiglia, braccio di ferro sui pontili


LA NUOVA Nuova Sardegna — Giovedì 3 Ottobre 2024

OLBIA

La Fiera nautica non fa le valigie nel 2025 si resta a Porto Rotondo

Nel borgo la terza edizione consecutiva. L'annuncio al Salone di Genova

L'udienza

Sacra Famiglia, braccio di ferro sui pontili

Novamarine Piazza Affari porta bene

Approvata la relazione semestrale: aumentano tutti gli indicatori economici

Istruzione per adulti open day al Panedda

Salvataggio in mare corso con i propri cani

Pista ciclabile interrotta dalla grata La segnalazione: «È pericolosa»

Olbia. Nella zona di Mogadiscio, dove sta vedendo la luce una pista ciclabile con parco sul mare, il braccio di ferro continua. Tutto ruota attorno ai quattro pontili della Marina della Sacra Famiglia, dove da anni sono ormeggiate le piccole imbarcazioni di centinaia di olbiesi. Tempo fa il Comune, per lasciare campo libero all'avanzata del progetto Iti, aveva chiesto all'Autorità di sistema portuale di non rinnovare più la concessione alla marina. I soci, però, si erano rivolti al Tar, che la scorsa primavera aveva accolto il ricorso e fissato l'udienza per il prossimo febbraio. I pontili, quindi, sono rimasti al loro posto. Nel frattempo l'Authority si è appellata al Consiglio di Stato proprio contro l'ordinanza cautelare del Tar. L'udienza è stata fissata per l'8 ottobre. I soci della Marina, assistiti dall'avvocato Antonio Fois, hanno più volte, nel corso dei mesi, chiarito la loro posizione. Sostengono infatti che i loro pontili non intralcino in alcun modo il progetto Iti, attraverso cui nella zona di Mogadiscio il Comune sta realizzando una pista ciclabile e un grande parco verde con camminamenti, chioschi e aree fitness. Una presenza, quella della Marina, a cui si oppone il sindaco Settimo Nizzi. Più volte il primo cittadino aveva illustrato la sua idea: liberare la linea di costa dalle piccole imbarcazioni, un po' come accaduto nel lungomare di via Redipuglia, e magari, un giorno, trovare una nuova sistemazione per i soci della marina. Nelle vicinanze ha già dovuto rinunciare ai suoi pontili, invece, lo storico cantiere Moro. Qui la concessione non è stata rinnovata e non è stato presentato nessun ricorso. Così, lungo i vecchi moli, il Comune ha potuto realizzare un tratto di pista ciclabile.

AD ESCLUSIVO USO TINTE

La Repubblica (ed. Firenze)

Quotidiani Locali

I l caso

## Bus turistici parcheggiati in quarta fila pattuglia fissa dei vigili contro i furbetti

*Dopo il caso della foto pubblicata dal consigliere di Forza Italia, l'assessore ordina un presidio dedicato nelle ore di punta*


IL CASO

Bus turistici parcheggiati in quarta fila pattuglia fissa dei vigili contro i furbetti

Dopo il caso della foto pubblicata dal consigliere di Forza Italia, l'assessore ordina un presidio dedicato nelle ore di punta

Gli scontri

La macchina dei vigili si apposta verso le 16, quando i plotoni dei turisti rientrano dal centro storico per montare sul bus che li aspetta nel lungarno Pecori Giraldi. «Qui non si può sostare, dovete proseguire » avverte l'agente. E per un giorno, coi vigili lì appostati, per i torpedoni che puntano alla sosta vietata non c'è trippa per gatti. Musica cambiata, da ieri. Ora va visto quanto dura.

Dopo l'arrabbiatura di martedì per quella foto record coi bus in quarta fila, quello scatto del consigliere comunale di Forza Italia Alberto Locchi che è riuscito a immortalare una specie di muraglia che impediva al traffico di scorrere, ieri Palazzo Vecchio ha dato input alla polizia municipale di organizzare un controllo fisso del lungarno. Già scattato da ieri. L'ultimo argine del Comune ad uno degli effetti più vistosi dell'overtourism. Non sarà una pattuglia fissa, a tutte le ore del giorno.

Ma «dedicata», spiega l'assessore alla sicurezza e alla mobilità Andrea Giorgio, che ha preso la decisione d'intesa con la sindaca Sara Funaro e in filo diretto col comandante dei vigili Francesco Passaretti.

Vuol dire che una macchina oppure due moto del reparto stradale saranno dedicate ogni giorno nelle ore più sensibili dello " scarico" dei turisti al presidio del lungarno per prevenire il caos, che talvolta raggiunge livelli inaccettabili. Multare se necessario ma soprattutto impedire che si creino imbarazzanti seconde, terze o addirittura - e sembrava impossibile - quarte file. In realtà se ne parla da anni. Almeno dall'era Renzi. Più volte il successore Dario Nardella si è infuriato per la situazione chiedendo controlli dei vigili e pugno duro sulle autorizzazioni sosta. Ma puntualmente nell'alta stagione turistica che ormai si allunga per 8-9 mesi l'anno, dalla primavera all'autunno, il caos si ripropone.

Giorgio ora non ci sta. È passato lui stesso nei giorni scorsi per ammonire gli autisti. Ora annuncia la pattuglia dedicata ma dirama anche un avviso: «Gli operatori dei bus turistici non possono pensare di continuare a comportarsi in questo modo.

Tra bus che non pagano il ticket e soste selvagge dobbiamo cambiare perché serve rispetto per la città e per i fiorentini. Ecco perché dopo i controlli sui ticket, che continuano, ho chiesto al comandante della Polizia municipale di avere una pattuglia dedicata a quella zona presente quotidianamente nelle ore di punta per i bus turistici » dice l'assessore.

« Non possiamo essere ostaggio dei tour dei croceristi come di nessun altro. Le regole esistono e vanno rispettate » aggiunge. E un guanto di sfida è lanciato.

Del resto gli autisti sembrano agire come persuasi di una certa impunità, in quel tratto. Si affollano

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Repubblica (ed. Firenze)

Quotidiani Locali

senza problemi per aspettare le comitive come fosse un parcheggio privato. Il problema è che stiamo parlando di una giungla. I numeri nel 2023 parlavano di quasi 23 mila autorizzazioni rilasciate da Sas ai bus turistici, ma non è un dato che dà il polso della situazione. Intanto perchè c'è parecchio abusivismo: tra agosto e i primi di settembre i vigili hanno controllato 730 bus turistici in città, e di questi sanzionati 95. Molti erano senza permesso. Ma non basta: «Molti dei pullman che portano i turisti negli hotel del centro hanno autorizzazioni per più giorni, e Sas non dispone di dati disaggregati. E poi ci sono i furbetti che entrano in città senza pagare alcun ticket che, quindi, non rientrano nei dati ufficiali a disposizione. Infine ci sono quelli che fanno il permesso per un uso diverso. Un assalto sottostimato dalla statistica » fa notare Lorenzo Masi dei 5 Stelle, che sta seguendo il problema. Giorgio e Funaro stanno lavorando ad una modifica strutturale del settore. Intanto con lo scudo verde in funzione scatterà progressivamente il controllo delle targhe dei bus turistici per verificare che abbiano il contrassegno valido. Come fosse una super Ztl. Poi anche i punti di sosta a ridosso del centro come il lungarno sono destinati ad essere superati. Non è chiara la tempistica ma la prospettiva è quella. Nella seduta di giunta del 18 settembre è stato approvato il progetto di fattibilità tecnica economica per la realizzazione di un nuovo check point bus turistici nella zona di Firenze sud.

Anche a nord ne nascerà uno oltre a quello esistente nella zona dell'aeroporto. Ora sul lungarno Pecori Giraldi polizia municipale mobilitata: ieri in due ore 35 controlli e 3 multe.

Torpedoni furbastri: avvisati. - e.f.

I controlli A destra, la pattuglia di vigili ieri sul lungarno.

A sinistra, la foto che ha fatto infuriare.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Repubblica (ed. Roma)

Quotidiani Locali

Il retroscena

# Lo strano caso della Ztl verde La delibera di Rocca non c'è ma Fratelli d'Italia fa già festa


Regione e Gualtieri d'accordo sui rinvii ma mancano ancora numerosi passaggi La stretta slitta al 2025

di Emiliano Pretto

Lo strano caso della Ztl verde La delibera di Rocca non c'è ma Fratelli d'Italia fa già festa

Il partito prova a intestarsi il merito dello stop ai divieti per le vecchie auto

di Emiliano Pretto La destra regionale tenta lo strappo sulla Ztl fascia verde. Con una pioggia di comunicati stampa targati FdI, pensati per prendersi la paternità della proroga per un altro anno dello stop ai divieti di ingresso nel nuovo anello allargato, immaginato per bloccare le auto più inquinanti da buona parte delle zone centrali e semicentrali della città di Roma. La realtà è che i divieti di circolazione per le auto diesel euro 4 e quelle a benzina euro 3 non scatteranno nemmeno quest'anno. Non li vuole né il Comune di Roma del sindaco Roberto Gualtieri né la stessa Regione di Francesco Rocca, entrambi alle prese con un provvedimento dalla doppia paternità piombato sulle loro teste per decisioni partite dalle precedenti amministrazioni. Ma non sarà la Regione Lazio a decidere da sola. E non esiste ancora la delibera regionale propagandata da diversi esponenti di FdI per tutta la giornata di ieri.

Una fuga in avanti evidentemente giustificata dalla necessità di posizionarsi politicamente su un tema particolarmente sentito da molti cittadini, spaventati dal non poter più utilizzare la loro auto. Un esempio su tutti è quanto fatto sapere dai consiglieri capitolini di Fratelli d'Italia in una nota. «Grazie alla Regione Lazio - si poteva leggere - si è potuto frenare la nuova scellerata Ztl fascia verde che avrebbe costretto migliaia di romani ad acquistare una nuova automobile, colpendo fortemente le famiglie già in difficoltà ».

Le cose non stanno esattamente così. La delibera regionale che autorizzerà le proroghe potrà essere approvata solo dopo la chiusura di un tavolo tecnico tra Comune di Roma e Regione Lazio e solo dopo il via libera dell'Arpa.

Prima servirà, inoltre, un altro atto, questa volta targato Campidoglio, con le proposte comunali per abbassare la presenza di particelle inquinanti nell'aria attraverso misure alternative a quelle che contenevano il blocco per le auto.

Tutto sta andando nella direzione auspicata ma la delibera regionale fantasma non sarà votata dalla giunta regionale prevista domani. E nemmeno entro la settimana.

« Noi - ha confermato a tal proposito il sindaco Gualtieri - questa delibera l'attendiamo ma non è stata ancora approvata. Non è un tema di bandierine politiche e non vedo necessità di fare polemica visto che io e Rocca abbiamo una posizione simile e stiamo dialogando positivamente, su questo come sulla bigliettazione Atac » . Tutto dovrà essere approvato entro novembre, data indicata l'anno scorso come momento di attivazione della nuova Ztl fascia verde. C'è ancora tempo.

«Con Rocca - ha ribadito Gualtieri - c'è condivisione sul rinviare i divieti e lui è d'accordo».

AD ESCLUSIVO USO INTERNET

La Repubblica (ed. Roma)

Quotidiani Locali

Per un altro anno fino al novembre del 2025, dunque, tutto rimarrà come oggi, senza nuovi divieti. Se ne riparlerà tra un anno, insieme all'introduzione del cosiddetto Move in, «un meccanismo - ha voluto chiarire Gualtieri - per fare in modo che chi ha un'auto meno moderna possa comunque entrare nella Ztl fascia verde con un tetto massimo di ingressi. Noi puntiamo però sullo sviluppo del tpl» come vera alternativa al traffico veicolare privato. E la nuova sfida è ottenere le risorse per poter finanziare e avviare i lavori della metro D.

j Smog I divieti di circolazione per diesel euro 4 e benzina euro 3 nella Ztl fascia verde slitteranno a novembre 2025.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Sicilia

Quotidiani Locali

# Ipotesi aumento accise sul gasolio

*Manovra. Allineando il prezzo a quello della benzina il governo ricaverebbe 3 miliardi*


economia

Ipotesi aumento accise sul gasolio

Manovra. Allineando il prezzo a quello della benzina il governo ricaverebbe 3 miliardi

Ma i consumatori si oppongono alla "stangata" e chiedono certezze Si lavora anche al taglio delle tax expenditures

Disoccupazione ai minimi dal 2007, più 500mila occupati

Enrica PiovanROMA. Ridurre le uscite «inutili». Anche perché sarà meglio «tagliare le spese» che «aumentare le tasse». La premier Giorgia Meloni e il ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti, nel Cdm di ieri si sono rivolti ai ministri andando dritti al punto. Perché davanti ci sono solo un paio di settimane per mettere nero su bianco la Manovra. E la caccia alle coperture passa anche dal rispetto degli obiettivi della spending review, che fissano a 2 miliardi il target per il 2025.

La spending è solo una delle voci dell'elenco delle coperture per la Manovra. Il puzzle non è ancora completo, ma con le risorse finora individuate il contatore sarebbe già più o meno a quota 20 miliardi. L'ultimo tassello è delineato nelle tabelle del "Piano strutturale di bilancio": nel quadro programmatico (quello che tiene conto anche dell'effetto delle misure della legge di Bilancio) il deficit del 2025 è fissato al 3,3%, mentre a legislazione vigente è pari al 2,9%: questi 0,4 punti di differenza, che equivalgono a circa 9 miliardi, sono la dote in deficit destinata a dare una mano alla messa a punto del capitolo coperture.

Nel serbatoio delle risorse ci sono poi i circa 4 miliardi frutto dell'abrogazione dell'Ace (un'agevolazione per le imprese) e dell'introduzione della global minimum tax, che sono destinati a rifinanziare per un altro anno la nuova Irpef a tre aliquote. Si lavora anche ad estendere il taglio ai ceti medi, ovvero i dipendenti con reddito fino a 50-60mila euro, ma questo step dipende dall'esito del concordato per le partite Iva. Per aderire al patto biennale con il Fisco c'è tempo fino al 31 ottobre. Solo dalla spinta del ravvedimento speciale appena approvato il governo punta a racimolare almeno 1,5 miliardi.

Ad arricchire l'elenco delle risorse a disposizione, oltre ai 2 miliardi attesi dalla spending review, c'è anche il lavoro in corso per sfoltire la selva delle tax expenditures. Un dossier complesso, aperto già lo scorso anno e che potrebbe fruttare fino ad un miliardo di risorse. L'obiettivo è un'attenta operazione di pulizia, ma senza toccare le detrazioni per spese mediche, casa e lavoro. Il tema è toccato anche nel "Psb", che parla di «allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina e/o politiche di riordino delle agevolazioni presenti in materia energetica». Aumentare le accise sul gasolio si tradurrebbe in un incasso per lo Stato intorno ai 3 miliardi, calcola Assoutenti, che grida alla «stangata» sugli automobilisti. Una ipotesi che agita anche la categoria degli autotrasportatori: la Fai Conftrasporto avverte che non accetterà peggioramenti e chiede al governo «certezze».

Tra le partite ancora aperte da cui dipendono potenziali altre risorse, oltre alla revisione delle tax expenditures e al concordato preventivo biennale, c'è anche il delicato dossier del contributo volontario

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

da chiedere alle banche, e non solo.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

L'Arena

Quotidiani Locali

Autotrasporti

# Brennero, divieti e lavori Esportazioni a rischio

*Tir fermi nel fine settimana, poi il 26 Preoccupa la circolazione a corsia unica sul Ponte di Lueg dal 1° gennaio 2025*


Autotrasporti
Brennero, divieti e lavori Esportazioni a rischio
A13 Innsbruck
A13 Bozen

Ottobre comincia, come di consueto, con i divieti per i tir al Brennero, che non potranno circolare oggi, domani e dopodomani, ovvero il 3, il 4 e il 5 ottobre e neppure sabato 26, in occasione di alcune festività in Austria e Germania. Sono state riconfermate le abituali deroghe per il trasporto di animali vivi destinati al macello, per le merci deperibili e per i veicoli diretti alla ferrovia con prenotazione al seguito.

Il punto è che però questo stop cade in una stagione più critica del solito per l'autotrasporto italiano lungo la principale direttrice verso Nord.

E rappresenta una sorta di anticipo di quanto accadrà con l'anno nuovo, valuta Casartigiani Veneto.

«Asfinag, ovvero l'operatore autostradale austriaco, ha appena concluso un'ispezione sul Ponte di Lueg e stabilito che dal 1° gennaio 2025 la circolazione sull'infrastruttura avverrà soprattutto a corsia unica, in entrambe le direzioni, per motivi di sicurezza», afferma il segretario, Andrea Prando. L'inizio lavori sarà nella prossima primavera e i tempi di costruzione della prima struttura del ponte sono stimati in due anni e mezzo o tre; il completamento degli interventi programmati è previsto nel 2030.

Intanto il percorso dei camion sarà estremamente rallentato. «Rischiamo la formazione di code chilometriche in un tratto percorso da tantissimi mezzi pesanti che trasportano merci italiane dirette alla Germania, sbocco principale dell'economia veronese e tra i più importanti per l'intero Paese», prosegue Prando, che è anche vicepresidente del Consorzio Zai e che sottolinea come nel frattempo il combinato gomma-ferro non potrà ricevere impulso. «Le aziende sono preoccupate per la movimentazione delle merci; emerge la necessità di una riprogrammazione importante», aggiunge, «considerando che il traforo del Brennero non sarà pronto prima del 2032 e il ponte Lueg non prima del 2030». Prando, infine, evidenzia che il valico è l'unico corridoio da cui passano i trasporti eccezionali diretti al Nord Europa, che attendono mesi per un'autorizzazione. Sarà difficile far arrivare ai committenti tanti macchinari, prodotti in Italia ed in particolare in Veneto, nei tempi richiesti.

Stesse considerazioni da parte delle imprese del trasporto e logistica aderenti al sistema di Confindustria.

«Temiamo che il pacchetto di misure annunciato da Asfinag metta ancora una volta l'Austria nelle condizioni di contingentare il traffico merci dall'Italia», afferma Thomas Baumgartner, past president Anita con delega al Brennero.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

L'Arena

Quotidiani Locali

«Ci appelliamo al ministro alle Infrastrutture e trasporti, Matteo Salvini, perché vigili evitando che a fare le spese della situazione sia l'industria delle filiere del made in Italy, penalizzata nel suo export"». Va.Za.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Quotidiano di Sicilia

Quotidiani Locali

La proposta avanzata dal Mef nel Piano strutturale a medio termine: "Allineamento strategico per transizione energetica"

## Diesel tassato come la benzina, ipotesi allo studio

*Il pressing del Ministero dell'Ambiente: "Trattamento favorevole del gasolio contribuisce all'inquinamento"*


La proposta avanzata dal Mef nel Piano strutturale a medio termine: "Allineamento strategico per transizione energetica"
Diesel tassato come la benzina, ipotesi allo studio
Il pressing del Ministero dell'Ambiente: "Trattamento favorevole del gasolio contribuisce all'inquinamento"
Assuntenti si opponc: "Stangata da 3,1 mld per gli automobilisti, meglio accise mobili"
L'imposta sulla benzina è di 0,728 euro al litro mentre sul gasolio è di 0,617 euro al litro

Salvatore Rocca ROMA - Diesel e benzina potrebbero essere tassati allo stesso modo. Si tratta dell'ipotesi che viene avanzata all'interno del Piano strutturale a medio termine pubblicato il 28 settembre scorso dal Ministero dell'Economia e delle finanze e deliberato dal Consiglio dei ministri il giorno prima.

Nel documento, il Governo Meloni specifica che per quanto concerne la tassazione, "un ambito di riforma di particolare importanza per il completamento dell'attuazione della legge delega fiscale è costituito dal riordino delle spese fiscali".

Tra i vari intenti, viene indicato "l'allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina e/o politiche di riordino delle agevolazioni presenti in materia energetica". Un'azione che è definita come "leva strategica per "conseguire simultaneamente gli obiettivi di incremento dell'efficienza del sistema fiscale italiano e sostegno al pieno raggiungimento della strategia di transizione energetica e ambientale a livello europeo e nazionale".

L'accisa, va ricordato, è una tassa che presenta un valore fisso e che il consumatore paga nel momento in cui acquista del carburante. Tale imposta è differente tra benzina e gasolio (quest'ultimo è il tipo di carburante che viene utilizzato per il funzionamento dei motori diesel). Così come indicato dall'Agenzia delle dogane e dei monopoli, al 1° gennaio 2024 in Italia l'accisa sulla benzina è pari a 0,728 euro al litro, mentre quella sul gasolio a 0,617 euro/litro.

L'idea di allineare il costo delle accise di benzina e diesel viene indicata all'interno del "Catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi e dei sussidi ambientalmente favorevoli" del Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica retto dal ministro Gilberto Pichetto Fratin, si legge che "l'aliquota di accisa del gasolio dovrebbe essere innalzata al livello della benzina".

"Infatti - si specifica -, il trattamento più favorevole del gasolio contribuisce certamente al grave problema dell'Italia di inquinamento atmosferico da pm, ossidi di azoto e ozono, con sforamento dei limiti previsti dalle direttive europee sulla qualità dell'aria e procedura di infrazione (tutti gli inquinanti citati sono direttamente o indirettamente associati alle maggiori emissioni specifiche del parco circolante a gasolio". E ancora, continua il Catalogo, "il trattamento fiscale preferenziale del gasolio ha favorito negli annui la graduale crescita del parco circolante

AD ESCLUSIVO USO INTER

diesel fino all'attuale 42%, nonostante la disponibilità da molti anni di alternative meno inquinanti a minor costo per l'utenza ad alta percorrenza (auto a Gpl e metano)".

Il documento del ministero ribadisce ancora che "il trattamento fiscale troppo favorevole del gasolio ostacola la diffusione dei veicoli che utilizzano carburanti alternativi" come l'elettrico, il Gpl e il Gnc. Una prospettiva che, come detto in precedenza, continua a rimanere un'ipotesi ma che ha già suscitato diverse reazioni da parte di associazioni a tutela dei consumatori.

Secondo Assoutenti, "oggi, su ogni litro di gasolio acquistato dagli automobilisti italiani, il 56,1%, pari a 0,91 euro al litro ai prezzi attuali, se ne va in tasse a titolo di Iva e accise. Situazione anche peggiore per la benzina, dove la tassazione pesa per il 59,8%, pari a 1,04 euro per ogni litro di verde".

"Solo nel 2023 gli italiani hanno pagato un totale di 38 miliardi di euro a causa della tassazione (iva e accise) che grava sui carburanti venduti in Italia", spiega il presidente Gabriele Melluso, il quale ha ricordato che "un eventuale allineamento delle accise sul gasolio al livello di quelle in vigore sulla benzina, farebbe aumentare il prezzo ai distributori ed equivarrebbe a un maggior esborso pari a 5,5 euro a pieno, determinando una stangata totale sugli automobilisti da 3,1 miliardi di euro all'anno, qualora i consumi di diesel si mantenessero ai livelli del 2023".

"Ribadiamo ancora una volta come, al netto delle speculazioni sui prezzi ai distributori che si registrano in alcuni periodo dell'anno, il Governo debba intervenire sul fronte della tassazione sui carburanti applicando accise mobili in grado di compensare gli aumenti dei prezzi industriali attraverso una proporzionale riduzione del peso fiscale", ha concluso il presidente Gabriele Melluso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Giornale di Sicilia

Quotidiani Locali

Meloni e Giorgetti spingono sulla spending review, che varrebbe 2 mld

## Pressing sui ministri: tagliate le spese Ipotesi aumento accise sul gasolio

*Caccia alle coperture, con 9 miliardi in deficit si arriva a 20*


Meloni e Giorgetti spingono sulla spending review, che varrebbe 2 mld
Pressing sui ministri: tagliate le spese
Ipotesi aumento accise sul gasolio
Caccia alle coperture, con 9 miliardi in deficit si arriva a 20
Enrica Piovan
ROMA
Tassazione extra-profitti, manovra da 60mld
Francia, ecco la patrimoniale

Enrica Piovan ROMA Ridurre le uscite «inutili». Anche perché sarà meglio «tagliare le spese» che «aumentare le tasse». La premier Giorgia Meloni e il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti si rivolgono ai ministri e vanno dritti al punto. Perché il tempo stringe: davanti ci sono un paio di settimane per mettere nero su bianco la manovra. E la caccia alle coperture passa anche dal rispetto degli obiettivi della spending review, che fissano a 2 miliardi il target per il 2025.

Il Consiglio dei ministri è stato l'occasione per la premier e per il titolare del Mef per tornare in pressing sui dicasteri ad autodisciplinarsi, riducendo «sprechi» e «inefficienze». Anche perché altrimenti, avrebbe ripetuto il titolare dell'Economia, toccheranno a tutti «tagli lineari». «Volete aumentare le tasse o tagliare le spese? Meglio tagliare le spese...», avrebbe sintetizzato Giorgetti.

La spending è solo una delle voci dell'elenco delle coperture per la manovra. Il puzzle non è ancora completo, ma con le risorse finora individuate il contatore sarebbe già più o meno a quota 20 miliardi. L'ultimo tassello è delineato nelle tabelle del Piano strutturale di bilancio: nel quadro programmatico (quello che tiene conto anche dell'effetto delle misure della legge di bilancio) il deficit del 2025 è fissato al 3,3%, mentre a legislazione vigente è pari al 2,9%: questi 0,4 punti di differenza, che equivalgono a circa 9 miliardi, sono la dote in deficit destinata a dare una mano alla messa a punto del capitolo coperture.

Nel serbatoio delle risorse ci sono poi i circa 4 miliardi frutto dell'abrogazione dell'Ace (un'agevolazione per le imprese) e dell'introduzione della global minimum tax, che sono destinati a rifinanziare per un altro anno la nuova Irpef a tre aliquote. Si lavora anche ad estendere il taglio ai ceti medi, ovvero i dipendenti con reddito fino a 50-60mila euro, ma questo step dipende dall'esito del concordato per le partite Iva. Per aderire al patto biennale con il Fisco c'è tempo fino al 31 ottobre. Solo dalla spinta del ravvedimento speciale appena approvato il governo punta a racimolare almeno 1,5 miliardi.

Ad arricchire l'elenco delle risorse a disposizione, oltre ai 2 miliardi attesi dalla spending review, c'è anche il lavoro in corso per sfoltire la selva delle tax expenditures. Un dossier complesso, aperto già lo scorso anno e che potenzialmente potrebbe fruttare fino ad un miliardo di risorse. L'obiettivo è un'attenta operazione di pulizia, ma senza toccare le detrazioni per spese mediche, casa e lavoro. Il tema è toccato anche nel Psb, che parla di «allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina e/o politiche di riordino delle agevolazioni presenti in materia energetica». Aumentare le accise sul gasolio si tradurrebbe in un incasso per lo Stato intorno ai 3 miliardi, calcola Assoutenti,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

che grida alla «stangata» sugli automobilisti. Una ipotesi che agita anche la categoria degli autotrasportatori: la Fai Conftrasporto avverte che non accetterà peggioramenti e chiede al governo «certezze».

Tra le partite ancora aperte da cui dipendono potenziali altre risorse, oltre alla revisione delle tax expenditures e al concordato preventivo biennale, c'è anche anche il delicato dossier del contributo volontario da chiedere alle banche, e non solo.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Gioia Tauro, l'intervento di Agostinelli alla Naples Shipping Week

## «Il porto un Colosso di Rodi che ha anche alcuni iischi»

*I"nodi":dai contratti alle tasse di ancoraggio*


Gioia Tauro, l'intervento di Agostinelli alla Naples Shipping Week
«Il porto un Colosso di Rodi che ha anche alcuni rischi»
I "nodi": dai contratti alle tasse di ancoraggio

Domenico Latino GIOIATAURO Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, alla sesta edizione della Naples Shipping Week (l'evento dedicato all'economia del mare che sta animando il capoluogo campano dal 30 settembre al 5 ottobre) ha preso parte alla "Bilaterale sullo shipping Italia-Malta", organizzata dal Propeller Port of Naples e dal Malta Maritime Summit.

Nel corso del dibattito, Agostinelli ha illustratole peculiarità del porto di Gioia Tauro che, tra luci e ombre, vanta il primato nel settore del transhipment in Italia. «Gioia Tauro -ha detto Agostinelli - dopo dieci anni per me è come un figlio. È il più importante porto nazionale, con infiniti margini di crescita, ma nello stesso tempo è un "Colosso di Rodi" con alcuni rischi. Tra questi, il problema della forza-lavoro e le evidenti ripercussioni sulla sicurezza. Gli integrativi che non si firmano, l'avvicendamento degli organici del terminalista MCT e il problema dei picchi di lavoro. Ma anche le tasse di ancoraggio e le detrazioni fiscali».

Nel parlare della svolta green, che tutti i porti sono chiamati a dover realizzare in base a precise direttive europee di settore, relative quindi all'installazione del cold ironing lungo le banchine portuali, Agostinelli ha fatto riferimento al segretario generale di Assarmatori, Alberto Rossi, presente tra i relatori della tavola rotonda, che «conosce bene la redistribuzione del fondo complementare, a tale scopo destinato su Gioia Tauro, del quale ci manca l'ultima tranche. Siamo noi come Autorità di Sistema - ha proseguito -che mettiamo 35-40 milioni di euro annuì per ristrutturare cinque porti, o per costruire nuove banchine, l'ultima inaugurata due mesi fa. Abbiamo il progetto definitivo per allargare l'imboccatura del porto, da 285 a 400 metri, e soprattutto alla quota di 20 metri, da appena 165 a 290. E il finanziamento? Quindi - ha concluso Agostinelli - capirete che la palla passa necessariamente al Governo, alla sua riforma dei porti, ma per quanto mi riguarda alla sua volontà di mantenere e sviluppare la leadership di Gioia Tauro nel transhipment».

L'intervento del presidente Agostinelli è stato accompagnato dalla proiezione di uno un cortometraggio che riproduce il porto, le sue navi - le più grandi al mondo - e i suoi dintorni, la costa calabrese tanto famosa per il suo storico e mitologico passato, arricchito dalle musiche inedite del maestro Ennio Morricone, concesse gentilmente dai suoi eredi.

® RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERE

Il Gazzettino (ed. Pordenone)

Quotidiani - Ed. Secondarie

# Ponte Rosso il consorzio cresce ancora

*`Decine di milioni di euro grazie al sostegno della Regione e nuove aree di gestione: è il piano per il 2025/2027*


Sanvitese

Ponte Rosso il consorzio cresce ancora

▸Decine di milioni di euro grazie al sostegno della Regione e nuove aree di gestione: è il piano per il 2025/2027

Incontri nei quartieri, il via da Ligugnana

SAN VITO Nuove aree di gestione e investimenti da decine di milioni di euro grazie al sostegno della Regione Friuli Venezia Giulia. Questi gli elementi cardine del Piano industriale 2025-27 e del Piano triennale delle opere pubbliche del Consorzio Ponte Rosso-Tagliamento approvato all'unanimità dall'assemblea dei soci.

L'ente oggi gestisce, direttamente o in convenzione, la Zipr e Zona artigianale a San Vito, la Zin a Spilimbergo, Tabina a Valvasone Arzene, zona artigianale a Cordovado, Zona artigianale del "Cosa", zona artigianale di Sesto che si sviluppano su oltre 600 ettari di aree e vedono insediate 290 aziende che impiegano circa 7mila occupati. L'espansione non si ferma come annunciano il presidente Sergio Barel e il direttore Daniele Gerolin: «Se è in fase di firma la convenzione per la gestione della zona artigianale di Morsano, nel 2025 saranno interessate le aree D2 e D3 anche dei comuni di Aviano, Azzano Decimo, Casarsa, Chions, Pravisdomini. Si conferma il ruolo fondamentale nel Friuli occidentale di gestione delle aree industriali e artigianali da parte del Consorzio Ponte Rosso-Tagliamento».

IL CONTRIBUTO In tema di investimenti in infrastrutture, l'ente ha ottenuto dalla Regione l'assegnazione di un contributo pari a oltre 19 milioni di euro per la realizzazione del 1° stralcio dell'acquedotto che servirà la Zipr, 811mila euro per realizzare un bacino di laminazione e 548mila euro per procedere con l'ampliamento dell'asilo nido consortile. Ammonta invece a 312mila euro il costo per le opere di urbanizzazione in via Clauzetto. Le linee d'azione di crescita del Consorzio industriale guardano al recupero di fabbricati e aree produttive dismesse, al recupero delle aree degradate, alla gestione delle aree Zls (Zona logistica semplificata), all'estensione territoriale della Zipr (nella porzione nord-ovest) oltre all'estensione dell'area industriale D1 all'area produttiva della Tabina.

IL NODO CASA Nel frattempo procede, in collaborazione con Confindustria Alto Adriatico, il progetto per ricavare strutture abitative per lavoratori da locare per brevi periodi: saranno realizzate residenze "temporanee" in Zona industriale Ponte Rosso per facilitare in particolare - ma non solo- l'avvicinamento di lavoratori alle aziende in cerca di manodopera.

Non ultimo, Barel ha richiamato l'attenzione sulla gestione ambientale con il proseguo della raccolta dati e monitoraggi evoluti all'interno del percorso Apea. Per quanto concerne la compravendita di lotti industriali, sono previste nel 2025 nuove cessioni per un valore di circa 1,5 milioni di euro, il che consentirà di ottenere una plusvalenza utile ai conti per il risultato d'esercizio del 2025. Il Consorzio Ponte Rosso - Tagliamento vedrà dunque il consolidamento dei ricavi derivanti dalle locazioni.

AD ESCLUSIV
USO INTE

Il Gazzettino (ed. Pordenone)

Quotidiani - Ed. Secondarie

GLI INVESTIMENTI Il direttore Gerolin si è soffermato sugli importanti investimenti effettuati nell'area spilimberghese dove «il Consorzio ha riqualificato due siti, il lotto ex Albatros in ZIN e l'insediamento di Sintesi nella zona industriale del Cosa, per un totale di oltre 36 mila metri quadrati di spazio industriale». Michelangelo Agrusti, presidente di Confindustria Alto Adriatico, ha sottolineato il buon lavoro del Consorzio Ponte Rosso-Tagliamento e si è soffermato «sulla necessità di continuare ad attrarre attività imprenditoriali, con un occhio di riguardo alle startup e alle imprese con alto valore tecnologico».

Ha, inoltre, ribadito l'importanza di promuovere l'utilizzo del raccordo ferroviario. Infine, il sindaco Alberto Bernava ha espresso apprezzamento per le previsioni di sviluppo e ha richiamato l'attenzione sulle opere di mitigazione degli scarichi di acque piovane in roggia.

Emanuele Minca © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Gazzettino (ed. Udine)

Quotidiani - Ed. Secondarie

# Iran, il regime è diviso Presidente avvisato tardi: «Non vogliamo la guerra»


Iran, il regime è diviso Presidente avvisato tardi: «Non vogliamo la guerra»

LO SCENARIO Il presidente iraniano, Masoud Pezeshkian, ha saputo solo all'ultimo che le guardie rivoluzionare, il braccio armato della Guida Suprema Khamenei, stavano per scagliare contro Israele un attacco che doveva essere, almeno nelle intenzioni, devastante. Così almeno sostiene il New York Times, che segnala le profonde divisioni all'interno della leadership iraniana.

BLOCCO Da un lato il governo del "moderato" Pezeshkian, dall'altro il blocco di potere delle Guardie della Rivoluzione che nei momenti cruciali hanno sempre avuto l'avallo della Guida Suprema, Khamenei. Scegliendo di usare 180 missili balistici senza preavviso, compresi quelli più avanzati ipersonici, i pasdaran hanno voluto superare di molto la forza di fuoco e la capacità offensiva della "parata aerea" dello scorso aprile, quando impiegarono 120 missili da crociera e droni, più lenti e facili da colpire e intercettare. Ma Pezeshkian ha dovuto fare la parte del buono e insieme del cattivo, ieri, a dispetto di una fuga in avanti che non avrebbe voluto, e ha spiegato che Teheran «non cerca la guerra, ma la pace e la calma, è Israele che ci ha costretti a reagire ma se adesso Israele reagisce, noi reagiremo in modo più feroce e duro». Bastone e carota. Conciliazione e rigore.

L'ambiguità di Teheran è tutta in questa doccia scozzese di assicurazioni di non volere la guerra e minacce di reagire con la massima forza se Israele dovesse mai scatenare sui siti nucleari o le infrastrutture economiche o le basi militari del Paese i suoi micidiali caccia invisibili. Con maggiore convinzione e credibilità, la parte del "poliziotto cattivo" la fa l'agenzia di stampa delle Guardie della Rivoluzione, Tasnim, alimentando la guerra psicologica di deterrenza. «Per punire Israele per i suoi crimini ammonisce l'Iran ha sviluppato e completato una tecnologia di armamento non dichiarata, che fornisce al Paese un vantaggio contro il loro regime. Quindi, se i sionisti faranno una qualsiasi mossa contro l'Iran, si troveranno di fronte a una grande sorpresa». La tipica esibizione di muscoli, con l'evocazione di armi segrete, come ce ne sono in tutte le guerre. Non a caso, sono stati proprio gli iraniani a far circolare la notizia dell'uso dei missili ipersonici, che al contrario gli israeliani smentiscono.

Eppure, serpeggia in Iran la preoccupazione per la risposta, inevitabile, israeliana. Gli Usa con Biden hanno già chiesto di risparmiare i siti nucleari, e compiere una rappresaglia proporzionata.

Per Filippo Diodovich, senior market strategist di IG Italia, lo scenario peggiore per i mercati in generale, ma anche per l'Iran in un certo senso, si concretizzerebbe se Israele alla fine decidesse di colpire al cuore l'economia di Teheran bersagliando il settore petrolifero: Kharg Island OilTerminals, Bandar Abbas port Ma l'Iran, a sua volta, potrebbe creare grossi problemi alle economie occidentali bloccando lo Stretto di Hormutz, anche più di quanto non stiano già facendo gli Houthi filo-iraniani

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Gazzettino (ed. Udine)

Quotidiani - Ed. Secondarie

dello Yemen che mirano con droni e barchini alle petroliere e ai portacontainer del Mar Rosso. Per il momento, siamo nell'ambito della guerra delle parole. E così, Fonti iraniane fanno sapere tramite il sito Al-Araby Al-Jadeed che le forze di Teheran si preparano a effettuare "diversi cicli successivi" di attacchi in risposta a un'eventuale reazione di Tel Aviv. Addirittura "più intensi e gravi" della pioggia di 180 missili di martedì. E il capo di stato maggiore congiunto delle Forze armate iraniane, il generale Mohammad Bagheri, fa sapere che il Corpo delle Guardie rivoluzionarie è pronto a ripetere i suoi attacchi missilistici con «intensità moltiplicata se il regime sionista, che è impazzito, non è contenuto da America e Europa e intende proseguire con i suoi crimini o fare qualcosa contro la sovranità e integrità territoriale del nostro Paese. In questo caso, colpiremo tutte le loro infrastrutture».

SCELTE Emerge, intanto, che la tattica di martedì consisteva nel lanciare missili su zone altamente abitate, intercettati per lo più dai potenti sistemi antiaerei israeliani e americani nell'area, per poi mirare in modo più subdolo su tre basi militari israeliane circondate da zone poco abitate, se non dal deserto: la basa aerea degli F-35 a Nevatim e quelle di Hatzerim, nel deserto del Negev, e Tel Nof, 20 km a sud di Tel Aviv. Ma nessun aereo sarebbe danneggiato.

Sara Miglionico © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Gazzettino (ed. Udine)

Quotidiani - Ed. Secondarie

# Guasto ferroviario a Roma, treni nel caos in tutta Italia «Colpa di una ditta privata»


Guasto ferroviario a Roma, treni nel caos in tutta Italia «Colpa di una ditta privata»

IL CASO ROMA Un chiodo ha mandato in tilt le ferrovie. Ieri mattina l'Italia si è svegliata tagliata in due. Circolazione ferroviaria sospesa a Roma, bloccata fra gli snodi centrali di Termini e Tiburtina, a causa di un guasto in una cabina elettrica. Un terremoto che si è propagato su tutta le rete. Per un guasto, ha spiegato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, causato da un'impresa privata che avrebbe effettuato nella notte dei lavori «piantando un chiodo su un cavo, un errore umano imperdonabile».

LA GIORNATA Un evento raro, spiegano da Rfi, perché, ed è l'altro punto oscuro da chiarire, non è scattata nemmeno la seconda linea di sicurezza che entra in funzione in questi casi. Tra l'altro appositamente prevista in uno snodo strategico come quello della Capitale, ma evidentemente non sorvegliato a sufficienza.

Da qui la caccia alle responsabilità. Salvini ha chiesto di andare a fondo per avere «nome e cognome» dell'impresa privata a cui era affidato l'appalto, preannunciando una inchiesta severa. Ma anche dentro Rfi, la società che controlla la rete che fa capo a Fs, ci si interroga se si poteva fare di più.

Da una prima ricognizione risulta infatti che il cavo non sia stato tranciato di netto, ma solo lesionato, facendo così passare l'energia in maniera disomogenea. Uno "stop and go" che non ha fatto attivare il sistema di sicurezza, nè il gruppo elettrogeno, aggirando così "il paracadute" che controlla ogni istante l'infrastruttura ferroviaria. Un rebus che, al di là delle prime ipotesi, resta tutto da chiarire. Visto che un chiodo in un cavo, sottolineano i sindacati a gran voce, non può avere un effetto così devastante, tanto più con i miliardi di fondi del Pnrr messi a disposizione proprio per modernizzare e mettere in sicurezza l'infrastruttura.

Di certo c'è invece che la circolazione è andata in tilt. Oltre 100 i treni cancellati e ritardi record fino a 140 minuti, con centinaia di passeggeri e pendolari, da Roma a Milano, in fila per chiedere informazioni di fronte ai monitor spenti. Una giornata nera, nerissima. Con i vertici di Fs, Stefano Donnarumma, e quello di Rfi, Gianpiero Strisciuglio, che hanno promesso di voler far luce immediatamente su caso, facendo pagare a caro prezzo alla ditta privata "l'errore". Sono arrivate, e non poteva essere diversamente, anche le scuse ai passeggeri per i disagi causati.

LE REAZIONI Salvini ha comunque ammesso che il «tempo di reazione di fronte a questo errore non è stato all'altezza che la seconda potenza industriale d'Europa deve avere». Parole dure che hanno messo nel mirino tutta la catena di manager che avrebbero dovuto evitare il guasto o quanto meno fronteggiarlo con maggiore rapidità. Rfi ha però ribattuto che già alle 8 e 30 di ieri era scattato l'intervento.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Gazzettino (ed. Udine)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Il leader della Lega è furioso. Perché «non è possibile investire miliardi di euro per comprare nuove carrozze e nuovi treni» e «se uno alle 3 di notte pianta il chiodo nel posto sbagliato tu rovini la giornata di lavoro a migliaia di persone». Non è possibile che un errore dei privati, possa fermare mezza Italia.

Sulla schiena del ministro dei Trasporti, subito dopo la notizia del guasto, è comparso un bersaglio che è stato colpito dalle opposizioni. Che chiedono al vicepremier un'informativa urgente sul caos ferroviario di ieri.

Va all'attacco la leader del Pd Elly Schlein: «Questo governo fa viaggiare l'Italia con almeno un'ora di ritardo ogni giorno». E «il ministro Salvini rincara la dose la segretaria dem si occupa di tutto tranne che dell'emergenza trasporti: pensi a far funzionare le ferrovie, non solo a come venderle». Durissimi anche da M5S: «Qui non si tratta di un mercoledì infausto, ma di un semestre nero per il trasporto ferroviario. Proponiamo che il ministro Salvini tolga il disturbo». «Si dimetta», si unisce al coro delle critiche Raffaella Paita di Italia Viva. Coro che, per una volta, unisce tutte le opposizioni, comprese Avs eAzione. Anche i sindacati dei ferroviari, che dà sempre chiedono di internalizzare i servizi di manutenzione, vanno all'attacco. E non credono alla ricostruzione dell'incidente che ha creato fortissimi disagi da Nord a Sud.

Salvini però non ci sta. E in serata ricorda gli investimenti per «9 miliardi nelle ferrovie solo nel 2024», oltre ai «1.100 cantieri per ammodernare la linea». Poi chiosa: «Vogliamo recuperare decenni di troppi No e non sono ammessi errori». "No" di cui, per il vicepremier, sono la sinistra e i pentastellati i primi responsabili.

A. Bul.

U. Man.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Gazzettino (ed. Udine)

Quotidiani - Ed. Secondarie

# Porto, cambi al vertice? I timori della politica: «Serve una guida solida»


Porto, cambi al vertice? I timori della politica: «Serve una guida solida»

Salute

IL CASO VENEZIA C'è preoccupazione per il futuro a breve del porto di Venezia, dopo la notizia che il presidente dell'Autorità portuale per l'alto Adriatico settentrionale, Fulvio Lino Di Blasio, ha presentato la sua candidatura per altre tre sedi in fase di rinnovo: Triste, Taranto e Napoli. Sarebbe un addio anticipato (il suo primo mandato scadrà a maggio 2025), anche se l'interessato ha spiegato di averlo fatto solo come gesto di disponibilità nei confronti del ministro e che si candiderà anche per la sede veneziana, quando uscirà la procedura. Ma la sua scelta sta facendo discutere il mondo del porto e non solo. Il timore di molti è di un indebolimento del ruolo del presidente e di conseguenza degli scali in genere (con Venezia, c'è anche Chioggia), tanto più in una fase cruciale come questa, con investimenti da centinaia di milioni in ballo.

L'APPELLO Il vicesindaco di Venezia, con delega alle attività portuali, Andrea Tomaello, lo dice chiaramente. «Non so se queste candidature per altre sedi siano una prassi. Non entro nel merito. È una scelta di Di Blasio e basta - premette - Quel che mi preoccupa è il futuro del porto nei prossimi mesi. Spero che Venezia non sia messa in secondo piano. Questa presidenza scade a maggio, ci sono altri sette mesi davanti e un lavoro importante da fare. Spero che l'attenzione continui ad esserci». Tomaello mette in conto anche un trasferimento a breve di Di Blasio verso uno dei tre porti per cui si è candidato, ma anche per un'altra sede. La decisione, infatti, spetta al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ovvero Matteo Salvini, che non è vincolato a pescare dalla rosa di candidature. Le Autorità per cui è stata avviata la procedura per il rinnovo sono in tutto nove. Quella di Venezia entrerà in una seconda tornata, probabilmente nei primi mesi del prossimo anno. «Se ci sarà uno spostamento bisogna evitare quei periodi di instabilità che avevano caratterizzato la fase precedente alla nomina di Di Blasio - l'appello del vicesindaco - Ci sono tanti investimenti sul piatto. Tanti progetti in corso. Il porto ha bisogno di una guida solida».

LE SFIDE IN CORSO In effetti, a complicare il quadro, c'è il fatto che la figura del presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Alto Adriatico settentrionale somma anche le funzioni di doppio commissario: alle crociere, per la realizzazione degli scali diffusi, previsti dal decreto Draghi del 2021, dopo l'estromissione della grandi navi da crociera dal Bacino di San Marco, nonché di commissario per il recupero ambientale dell'area Montesyndial, con la realizzazione del terminal container.

Operazioni strategiche per la città, ma che da programma non si concluderanno prima del 2026.

Anche per questo un secondo mandato di Di Blasio sembrava nelle cose. Invece... Ora questa sua scelta di candidarsi per altre sedi, anche se non si concluderà con una nomina, ha indispettito molti operatori

AD ESCLUSIVO USO INTERNET

Il Gazzettino (ed. Udine)

Quotidiani - Ed. Secondarie

portuali, che la leggono come un segnale di debolezza, quasi una dichiarazioni di disimpegno. Nominato nel giugno 2021, proprio dal governo Draghi, dopo essere stato segretario generale a Taranto, Di Blasio a Venezia ha affrontato anni difficili, non solo per le questioni crociere e Montesyndial, ma anche per gli investimenti del Pnrr, il piano regolatore, le tensioni con Vtp, da ultimo pure con il Comune per il progetto waterfront.

Ad affiancarlo a Venezia, Di Blasio ha portato la segretaria generale, Antonella Scardino. Anche per lei, in questi giorni, si vocifera di possibili cambi di ruolo. Ieri nessuna dichiarazione ufficiale da parte dei due. Di Blasio, con ogni probabilità, parlerà domani, all'inaugurazione delle giornate dei porti, presente lo stesso Tomaello.

Roberta Brunetti © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Mattino (ed. Salerno)

Quotidiani - Ed. Secondarie

# Stabilità, riforme e meno burocrazia: la strategia per l'IA made in Italy


Vertice Meloni-Microsoft investimento da 4,3 miliardi per i data center in Italia

Stabilità, riforme e meno burocrazia: la strategia per l'IA made in Italy

LO SCENARIO ROMA Auto, jet e chip. E pure film e pannelli solari. Ma, sopratutto, data center e intelligenza artificiale.

Alla fine il mandato che Giorgia Meloni si è imposta nelle sue articolate peregrinazioni globali pare piuttosto chiaro, almeno sul fronte economico: attrarre, attrarre, attrarre. Investimenti, competenze e nuovi alleati. Una missione per cui lunedì a palazzo Chigi si è palesato anche chi come Larry Fink, il ceo di BlackRock, non era esattamente nel pantheon della premier fino a qualche anno fa. Idem ieri per il presidente di Microsoft Brad Smith, per Elon Musk o per i vertici dei principali colossi tecnologici mondiali incontrati negli Stati Uniti, in Cina o in Giappone. A tutti Meloni ha dipinto un Paese che in nome di una stabilità politica «senza precedenti» è pronto a fare un balzo in avanti nelle classifiche europee, agganciando quantomeno la Spagna sulla quota di investimenti diretti esteri raggranellati ogni anno (oggi 18,2 contro 35,9 miliardi di dollari).

L'EXPLOIT AI netto dell'importanza immediata che rivestono a livello occupazionale settori come quello dell'automotive e dell'acciaio, la premier è convinta che un eventuale exploit italiano oggi passi per l'all-in che il governo sta tentando sull'Intelligenza artificiale. Tant'è che, ragionano attorno a Meloni, la scommessa di provarsi a rendere leader continentale di un settore tanto innovativo oggi ha prodotto un interesse enorme, in primis quello di BlackRock, il più grande fondo di investimenti del mondo. Costruire nella Penisola una rete di data center in grado di favorire lo sviluppo dell'AI e sostenerla con una rete energetica in grado di autosostenersi (da qui il ruolo strategico di Enel e delle ex miniere di carbone presenti sul territorio), secondo i vertici dell'esecutivo donerebbe all'Italia un'importanza geo-strategica mai avuta. In primo luogo perché dotarsi di strutture di questo tipo permetterebbe poi di attrarre i colossi che ne hanno bisogno per implementare le proprie intelligenze artificiali. Significherebbe "costringere" OpenAI o Alphabet-Google ad usare l'Italia come loro necessario sbocco europeo. In seconda istanza, sul lungo periodo Roma si ritroverebbe ad essere pure un ponte verso Africa e Balcani.

IL TAVOLO La volontà, Meloni, ce la sta mettendo tutta. È stata sua l'idea di un tavolo operativo per agevolare al massimo l'identificazione delle aree di intervento, immaginando un investimento da diversi miliardi e un modello che possa essere replicato anche con valori di scala un po' più bassi. La richiesta è quella di stabilire un filo diretto con la porzione italiana del colosso Usa in modo da produrre i primi risultati nei prossimi sei mesi. Una sorta di versione potenziata della figura di commissario ad hoc alla "sburocratizzazione" che il governo ha istituito per quelle imprese straniere che arrivano in Italia con almeno un miliardo di euro da investire.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Mattino (ed. Salerno)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Per di più l'intesa con il colosso Usa si estenderebbe anche ad altre infrastrutture critiche nostrane, a partire dal potenziamento di porti e aeroporti. Per i primi del resto l'esecutivo sta già lavorando ad una riforma che superi l'attuale frammentazione gestionale e possa spingere il potenziamento grazie a nuovi investitori.

Per BlackRock e per gli altri che hanno manifestato interesse, prima ancora delle aree e delle cifre, ci sono allo studio le modalità. Gli americani - forti di un portafogli enorme e di una partnership specifica con Microsoft - propongono di sbarcare nel settore attraverso un partenariato pubblico-privato.

Una formula che all'Italia piace eccome. Per poter procedere però si attende la riforma integrativa del nuovo codice appalti in arrivo nelle prossime settimane. Un testo che, dopo una lunga trattativa con Europa, pare essersi sbloccato, accordando nuovi incentivi a chi vorrà investire i propri capitali in Italia e consentire al Paese di non superare lo scoglio del 2026, anno della prevista chiusura dei progetti del Pnrr.

Francesco Malfetano © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Mattino (ed. Salerno)

Quotidiani - Ed. Secondarie

# Aeroporto, avvio sprint con 54mila passeggeri e l'impennata di agosto


La svolta Costa d'Amalfi

Aeroporto, avvio sprint con 54mila passeggeri e l'impennata di agosto

Torna la Borsa del turismo scolastico «Così destagionalizziamo l'offerta»

Brigida Vicinanza Oltre 38mila passeggeri transitati nel mese di agosto, fino ad arrivare ad un totale di quasi 54mila in poco meno di due mesi di aeroporto Salerno-Costa d'Amalfi. Un'estate da re per lo scalo aeroportuale gestito da Gesac (il secondo della Campania dopo Capodichino) e situato tra Bellizzi e Pontecagnano con i numeri che mettono leali. E non solo figuratamente. L'impennata dei dati durante il mese di agosto con 958 movimenti (di cui 102 nazionali, 178 internazionali e 678 tra aviazione generale e altri) e 38.537 passeggeri fornisce uno scenario importante e significativo sulle potenzialità dell'aeroporto salernitano riaperto l'11 luglio e che ha già incassato consensi e successo, in attesa di "allargarsi" tra una nuova aerostazione e il completamento dei collegamenti, tra cui il prolungamento della metropolitana. Un'opportunità per il turismo del territorio e per la sua crescita: sintomo che Salerno, la costiera amalfitana e cilentana e tutta la provincia potranno beneficiarne con il tempo.

I NUMERI Significativo da questo punto di vista anche e soprattutto il dato che vede tra i passeggeri 14.203 tra i nazionali e 22.867 tra gli internazionali. Un totale movimenti per i primi 52 giorni di attività (luglio e agosto) che si attestano sui 1643 (più del 725% rispetto a quando l'aeroporto era ancora un'idea) e 53954 passeggeri in totale che hanno fatto visita all'aerostazione salernitana tra atterraggi e decolli. Cifre positive pubblicate proprio due giorni fa da Assoaeroporti e che fanno ben sperare sia per la winter season che per la nuova stagione estiva che le compagnie aeree che attualmente operano all'interno dello scalo hanno già programmato o stanno per programmare e annunciare. L'unica casella a rimanere vuota e a "zero" rispetto alla tabella rimane quella che riguarda i voli cargo. I dati di luglio invece avevano visto un incremento del 439% dei movimenti in soli 20 giorni. Complice appunto la riapertura e lo start con le compagnie di linea che hanno scommesso tutto sull'aeroporto salernitano con un numero di oltre 15mila passeggeri transitati (3.691 nazionali, 10.652 internazionali) per un totale di 15.417 e una percentuale da capogiro sui movimenti totali (685) che si attestano al 4.071,4%. A questi numeri si aggiungevano i 3000 movimenti di aviazione privata che portavano ad oltre 5000 passeggeri in più.

I LAVORI Ma in questi giorni si lavora anche e soprattutto sul fronte dei trasporti con la Regione Campania che sembra volersi continuare ad impegnare insieme ad Rfi al prolungamento della metropolitana proprio verso lo scalo aeroportuale. I lavori dovrebbero iniziare a gennaio 2025 e prevedono un collegamento dalla fermata metro Arechi fino all'aeroporto con la creazione di quattro stazioni ferroviarie ex novo, tra cui molto probabilmente quella di Pontecagnano dove insiste proprio l'aeroporto Salerno-Costa d'Amalfi. Sono cominciate in queste giorni, infatti, le opere propedeutiche all'avvio delle operazioni (tra espropri

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Mattino (ed. Salerno)

Quotidiani - Ed. Secondarie

e aree per la posa dei materiali già delimitate) e dei cantieri che interesseranno anche la stazione ferroviaria di Salerno su cui verrà operato (con l'eliminazione dell'impianto semaforico sulla linea metropolitana alla fermata di Torrione e con ulteriori interventi di collegamento tra la stazione e la vicina cittadella giudiziaria) non prima di ultimare i lavori della linea storica a Cava, interessata da importanti operazioni in queste settimane. Sul punto occhi aperti da parte dei sindacati e in particolare della Cgil salernitana: «All'interno di un ragionamento di sviluppo dello scalo aeroportuale, il prolungamento della metropolitana è fondamentale per la movimentazione dei passeggeri ha sottolineato Carmen Morra, segretaria provinciale Filt Cgil sarà infatti questo un tassello importante all'interno del mosaico del trasporto intermodale tra gomma, ferro ed aria. Tra le stazioni più significative quella di Pontecagnano prima di arrivare a quella definitiva dell'aeroporto e tra le principali anche quella di Scavate Case Rosse».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Resto del Carlino (ed. Imola)

Quotidiani - Ed. Secondarie

I mezzi con quel tipo di emissioni potranno circolare, il Comune ha deciso di derogare al divieto che doveva scattare a gennaio

## Misure anti-smog, niente stop ai diesel Euro 5


Treni, la giornata nera
Maxi guasto a Roma
E la stazione va in tilt
Ritardi fino a quattro ore

I mezzi con quel tipo di emissioni potranno circolare, il Comune ha deciso di derogare al divieto che doveva scattare a gennaio

Misure anti-smog, niente stop ai diesel Euro 5

Il Comune si prepara a sospendere la misura che prevedeva la revoca, a partire dal primo gennaio 2025, dei contrassegni collegati a veicoli Euro 5 diesel per l'accesso alla Ztl di tipo residenti (R), posto auto (Pa), temporaneo (T), interesse pubblico (Ip), medici (M) e accompagnamento scolastico. E' la proposta che la giunta sottoporrà al Consiglio comunale, con l'obiettivo di modificare quanto previsto da una delibera del 2019.

«La ragione di questa sospensione deriva soprattutto dal fatto che, nel frattempo, la Regione Emilia-Romagna ha approvato il Piano aria integrato regionale (Pair 2030) - spiega Palazzo D'Accursio - che aggiorna le precedenti regole previste dal Pair 2020 sulle limitazioni alla circolazione delle auto, nel periodo 1 ottobre-31 marzo nella fascia oraria 8.30-18.30 delle giornate feriali, includendo tra i veicoli oggetto di restrizioni quelli fino all'Euro 4 diesel, mentre per quanto riguarda gli Euro 5 diesel le limitazioni sono valide, fino al marzo 2025, solo nelle giornate emergenziali e nelle domeniche ecologiche, consentendo quindi la circolazione nelle restanti giornate della settimana». L'amministrazione ha quindi «ritenuto opportuno adeguare le limitazioni introdotte nel 2019 a quelle stabilite in attuazione del Pair 2030, sospendendo esclusivamente la misura prevista per gli Euro 5 diesel.

Entro il marzo 2025 dovrà essere disposto un nuovo piano di regolazione della misura in coerenza con le limitazioni imposte dal Pair 2030».

Nel frattempo in questi anni, grazie alla delibera di Consiglio del 2019, «sono stati progressivamente ritirati oltre 6.800 contrassegni per l'accesso alla Ztl legati ai veicoli più inquinanti», riepiloga Palazzo D'Accursio, fornendo il dettaglio: 1.507 dal 2020 legati a Euro 0 diesel-benzina-gpl-metano; 916 dal 2021 legati a Euro 1 diesel-benzina-gpl-metano; 1.881 dal 2022 legati a Euro 2 diesel-benzina; 953 dal 2023 legati a Euro 3 diesel; 1.552 dall'inizio del 2024 legati a Euro 4 diesel. Quanto al bonus mobilità per chi non ha più il contrassegno per la sosta, in cinque anni «sono stati erogati oltre 400 contributi per un totale di circa 300mila euro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Tirreno (ed. Lucca-Viareggio-Versilia-Massa-Carrara)
Quotidiani - Ed. Secondarie

PORTO E SICUREZZA

# Capitaneria Novità al vertice È arrivato il nuovo comandante

*Pisino al posto di Mazzarese, oggi la cerimonia del passaggio di consegne*

GIOVANNA MEZZANA


Carrara

PORTO E SICUREZZA

Capitaneria Novità al vertice
È arrivato il nuovo comandante

Pisino al posto di Mazzarese, oggi la cerimonia del passaggio di consegne

Porto, più vicino il cambio di giurisdizione

Il consiglio regionale approva la proposta della Lega per passare sotto Livorno

Marina di Carrara Arriva da Roma, dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - cioè dal centro nevralgico da cui si dà seguito a tutte le funzioni di competenza del ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Tommaso Pisino, il nuovo comandante del porto di Marina di Carrara. Lui, capitano di fregata, prende il posto della pari-grado Monica Selene Mazzarese che torna nella Capitale, un po' prima di quella che avrebbe dovuto essere la scadenza del suo mandato. A lui lei lascia un porto che - dal 29 gennaio 2023-quando era approdata la Ocean Viking della Sos Mediterranee al 13 luglio di quest'anno-quando attraccò nuovamente quella nave - ha accolto 14 sbarchi di migranti. E che attende - entro il 31 dicembre - l'approvazione del Piano regolatore portuale, quell'elaborato complesso che disegna l'assetto, delimita l'ambito del porto, e che ha in seno la mappa dello sviluppo futuro dello scalo apuano, alla cui messa a punto la Capitaneria ha dato - per le proprie competenze - un necessario e insostituibile contributo.

Chi va via Era giugno 2023 quando il capitano di fregata Mazzarese, di origini palermitane, prese il comando del porto di Marina: la sua è stata la prima guida in rosa dello scalo apuano. «Qui sono stata benissimo - dice e la frase non è di circostanza - Il periodo è stato breve ma, me ne accorgo ora, molto intenso». Basti pensare ai (ben) 14 approdi delle locomotive del mare con il loro carico di umanità sofferente ma anche, per esempio, al distaccamento dei portelloni della nave Asian Spirit che si erano arenati nel mare di fronte ad alcuni stabilimenti balneari del litorale massese e che - se non fossero stati prontamente recuperati - avrebbero compromesso l'inizio della stagione balneare di quest'anno.

Chi arriva È un porto insomma impegnativo quello che Mazzarese lascia a Pisino, classe 1978, di origini pugliesi - di Lecce - sposato con due figli, una già più che ragguardevole esperienza alle spalle - dal porto di Ancona al cuore pulsante del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto - con formazione all'Accademia navale di Livorno e una laurea in giurisprudenza all'Università di Pisa. «Credevo fosse una piccola realtà - confessa il capitano di fregata Pisino - e ora vedo invece che è un porto poliedrico e in forte sviluppo». «Il Piano regolatore portuale - risponde su sollecito del Tirreno - sarà uno dei primi e più corposi dossier che mi aspettano».

Il futuro Senza dubbio lo è. È atteso da una settimana all'altra - tra ottobre e novembre, ha sempre assicurato l'ex presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva, alla guida dell'Autorithy fino al 30 settembre, poi dimissionario - il nulla osta (ultimo atto) prima dell'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici al Piano regolatore del porto

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Tirreno (ed. Lucca-Viareggio-Versilia-Massa-Carrara)
Quotidiani - Ed. Secondarie

che dovrà sostituire quello datato 1981 e che apre un allettante sistema di aspettative per lo sviluppo non solo dell'infrastruttura ma anche dell'industria apuana, alla luce dell'operosità di alcuni colossi - leggi Baker Hughes - che hanno scelto di stare ai piedi delle Apuane perché c'è il porto. Fin dal 2018, spiega la comandante uscente Mazzarese, la Capitaneria ha lavorato alla stesura del Piano dal fronte della propria competenza, ovvero, la sicurezza della navigazione - l'entrata in porto/l'uscita dal porto delle navi, le manovre - e lo ha fatto con un'analisi sulla fattibilità tecnico nautica del progetto; ha poi fornito (come previsto dalla procedura burocratica) chiarimenti e integrazioni su richiesta del Consiglio superiore dei lavori pubblici, nel cui compitato siede il comandante del porto, non come incarico ad personam bensì come corpo: prima Mazzarese, dal 4 ottobre Pisino. Questa mattina ci sarà la cerimonia del passaggio di consegne alla presenza del direttore marittimo della Toscana, il contrammiraglio Gaetano Angora.

.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Tirreno (ed. Lucca-Viareggio-Versilia-Massa-Carrara)
Quotidiani - Ed. Secondarie

# Porto, più vicino il cambio di giurisdizione

*Il consiglio regionale approva la proposta della Lega per passare sotto Livorno*


Carrara

Capitaneria Novità al vertice È arrivato il nuovo comandante

Pisino al posto di Mazzarese, oggi la cerimonia del passaggio di consegne

Porto, più vicino il cambio di giurisdizione

Il consiglio regionale approva la proposta della Lega per passare sotto Livorno

Carrara Detto, fatto. È stato compiuto un passo ulteriore verso il traghettamento del porto di Marina di Carrara dall'egida spezzina a quella livornese: o meglio dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure orientale, ente gestore del porto di Marina e di quello della Spezia, all'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale.

Il consiglio regionale della Toscana ha infatti approvato ieri una proposta di risoluzione collegata al Documento di economia e finanza regionale (Defr) - presentata dalla Lega - che rappresenta il primo atto formale per avviare il trasferimento di giurisdizione. La paternità della proposta deve essere attribuita al deputato del Carroccio Andrea Barabotti.

«Siamo soddisfatti che la proposta di risoluzione presentata dal Gruppo della Lega - intervengono i consiglieri regionali del Carroccio, il capogruppo Elena Meini e Massimiliano Baldini-primo firmatario - abbia trovato apprezzamento anche nella maggioranza, che ha votato l'atto impegnando il presidente della Regione Eugenio Giani a procedere perché il porto di Carrara venga ricompreso nell'elenco dei porti toscani sotto l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale (in base all'articolo 6, comma 2 bis della Legge 28 gennaio 1994, n. 84)». «Questa iniziativa, lanciata dal deputato Barabotti - aggiungono Meini e Baldini - rappresenta un passo decisivo per riportare il porto sotto la competenza toscana», «è un contributo fondamentale che consentirà di affrontare al meglio le numerose problematiche che riguardano il porto carrarese, a partire dal grave problema dell'erosione». «Il risultato raggiunto oggi (ieri per chi legge, ndr), è in gran parte merito delle continue sollecitazioni di Nicola Pieruccini, segretario provinciale di Massa -Carrara, prematuramente scomparso in queste ore (ieri, ndr), che era profondamente legato al suo territorio».

G.M.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Tirreno (ed. Pisa-Pontedera-Empoli)

Quotidiani - Ed. Secondarie

# Successo di partecipazione per gli eventi della Settimana Europea della Mobilità

*Gli appuntamenti in centro organizzati da Pisamo con il patrocinio del Comune I numeri*


"Easy Park Insights" Parcheggi, Pisa accelera ancora sull'innovazione

Successo di partecipazione per gli eventi della Settimana Europea della Mobilità

Gli appuntamenti in centro organizzati da Pisamo con il patrocinio del Comune

Nella giornata conclusiva, più di 1500 le colazioni offerte sul Ponte di Mezzo e mille partecipanti all'aperitivo al tramonto Pisa La Settimana Europea della Mobilità 2024 a Pisa è stata contrassegnata dagli appuntamenti organizzati da Pisamo con il patrocinio del Comune. Per questa edizione sono stati concentrati in due giornate concentrate in Logge di Banchi e sul Ponte di Mezzo, con l'anello centrale dei lungarni chiuso al traffico veicolare.

Il primo giorno è iniziato con la presenza di più di cento bambini delle scuole pisane che hanno avuto modo di provare un percorso di sicurezza urbana grazie al prezioso contributo della Polizia Municipale di Pisa, che ha accolto le scolaresche con grande capacità e professionalità. Quindi è stata la volta della donazione, da parte di Pisamo, di una "Hugbike", nota anche come bici degli abbracci per il particolare doppio manubrio presente, all'Associazione Dinsi une Man - Pisa Odv.

empre in Logge di Banchi, è stato presentato il libro "Pisamo - dalla visione alla realtà", voluto per festeggiare i 20 anni della municipalizzata, donato ai moltissimi intervenuti.

Un'occasione per parlare di pianificazione innovative, mezzi e progetti in ambito di mobilità, vantaggi della condivisione dei mezzi di trasporto sostenibili, come biciclette e monopattini in sharing.

La seconda giornata ha visto poi una grandissima partecipazione sul Ponte di Mezzo con l'appuntamento, giunto alla terza edizione, della colazione aperta alla cittadinanza.

Più di 1500 le colazioni offerte da Pisamo, con la collaborazione di Confcommercio, per un evento che consente di vivere il Ponte in modo diverso, conversando e passeggiando senza mezzi a motore in movimento.

Mattinata arricchita da un MiniDuathlon che ha visto protagonisti i bambini dai 2 ai 10 anni.

Il Ponte di Mezzo è rimasto allestito per accogliere poi la grande novità un aperitivo guidato dal pisano Giorgio Bargiani, celebre e premiato mixologist del prestigioso Connaught di Londra - nominato miglior bar del mondo ai World's 50 Best Bars 2020 e 2021, vincitore anche del premio di International Bartender of the Year 2023.

Nella bellissima luce regalata dal tramonto sui lungarni, sono più di mille le persone che hanno partecipato all'evento, che ha chiuso con successo la SEM 2024.

.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Nord Barese)

Quotidiani - Ed. Secondarie

AL PORTO DI TARANTO

# Ecco i «Port days» una due giorni dedicata all inclusione

VALENTINA CASTELLANETA


GAZZETTA DI TARANTO

AL PORTO DI TARANTO

Ecco i «Port days» una due giorni dedicata all'inclusione

Paga dai mercati rionali un bancarella su 3 è vuota

«Di Gregorio deve scegliere Comune oppure Regione»

L'inclusione è il tema centrale della sesta edizione dei Port Days in programma al Porto di Taranto venerdì 11 e sabato 12 ottobre. Due giorni all'insegna di talk, approfondimenti, sport, laboratori, intrattenimento e visite guidate per conoscere meglio il Porto. Per il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Sergio Prete, sarà l'ultima volta, a gennaio terminerà il suo mandato, ma ci tiene che l'evento sia quanto più inclusivo, con un'attenzione particolare alla disabilità. «Sono particolarmente contento - ha sottolineato - della riuscita di questo evento, riconosciuto come il migliore a livello nazionale». Infatti, la manifestazione nasce nell'ambito dell'iniziativa Italian Port Days promossa da Assoporti e rappresenta un tributo importante per chi lavora e vive nell'area portuale. Valorizza la dimensione inclusiva a cui ambisce il porto di Taranto. «L'intenzione - ha spiegato Prete - è traghettare un porto industriale chiuso a un porto aperto polifunzionale innovativo e sostenibile».

Eppure non è stata un'annata semplice per Taranto. «La tensione - ha sottolineato il presidente non viene allentata, è un anno pesante, perché c'è una criticità evidente legata in particolare alla situazione dell'ex Ilva che ha portato a una decrescita importante dei traffici, ma si sta facendo di tutto per garantire un futuro prospero al porto». L'evento, ospitato dalla Calata 1 del porto di Taranto (adiacente al varco Est), è ad ingresso gratuito e gode del patrocinio del Comune di Taranto e del Comando Interregionale Marittimo Sud della Marina Militare, in collaborazione con l'Associazione The International Propeller Club Port of Taras. Si comincia alle 9 di venerdì 11 ottobre con la cerimonia inaugurale e il duo musicale SbandAut. Ma non poteva mancare la premiazione del concorso "Taranto: la mia città porto", il contest artistico rivolto alle scuole di Taranto e provincia. Durante le due giornate si potrà visitare il Porto via terra e via mare, grazie a Jonian Dolphin Conservation.

Ampio spazio sarà dedicato ai più piccoli, con la Biblioteca Civica "Acclavio" che curerà i reading con il supporto di volontari e volontarie della rete Nati per Leggere. L'Associazione dei Vigili del Fuoco tornerà con "Pompieropoli" e come ogni anno il Port Village ospiterà 16 stand. Nell'area dedicata agli sport a terra, si alterneranno eventi sportivi, organizzati dalla Fondazione Taranto 25 con le società del territorio. Mentre, gli sport di mare sono organizzati da Asd Enjoy your dive e da Mediterraneo Village, con il contributo della Marina Militare.

Non mancheranno laboratori e tanto altro. Ma i Port Days sono anche un momento di riflessione.

Si chiama "Il ruolo dei Porti nello sviluppo energetico del Paese" il convegno a cura del The International Propeller Club - Port of Taras, dedicato al tema della transizione energetica. L'evento terminerà con

AD ESCLUSIVO USO INTE

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Nord Barese)

Quotidiani - Ed. Secondarie

la consegna dei Falanto Awards, premi dedicati a coloro che si sono distinti per le attività a favore della comunità.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Nazione (ed. La Spezia)

Quotidiani - Ed. Secondarie

# Lo sciopero dei porti Usa Scalo spezzino in allarme «A rischio le esportazioni»

*Nel terminal Lsct movimentati mille contenitori a settimana verso gli Stati Uniti Pieragnolo:«Ci aspettiamo che la catena logistica risponda con prontezza»*


GIOVEDÌ — 3 OTTOBRE 2024 5..

ECONOMIA DEL MARE
Il nodo americano

Lo sciopero dei porti Usa
Scalo spezzino in allarme
«A rischio le esportazioni»

Nel terminal Lsct movimentati mille contenitori a settimana verso gli Stati Uniti Pieragnolo:«Ci aspettiamo che la catena logistica risponda con prontezza»

LA SPEZIA

Gli attacchi degli Houthi nel Mar Rosso, la siccità che ha colpito il Canale di Panama, il crollo del ponte al porto di Baltimora. E ora, lo storico sciopero che sta parallizzando i porti della costa orientale degli Stati Uniti.

Eventi geograficamente così lontani ma tali da mettere in apprensione i sistemi portuali di mezzo mondo. E anche alla Spezia, scalo storicamente non molto legati ai traffici da e per gli Usa, si guarda con una certa apprensione alla serrata dei portuali statunitensi. Lsct, per esempio, movimenta nel porto spezzino un migliaio di container destinati agli Stati Uniti, nell'ambito dei due collegamenti settimanali: uno raggiunge proprio la east coast, l'altro è diretto al Golfo e la west coast (unico in Italia; ndr).

Un volume che potrebbe essere dunque influenzato dagli scioperi negli Stati Uniti. Impatti che, come già successo per la crisi di Suez, vede il terminalista già al lavoro per alleviarli. «Ci aspettiamo che la catena logistica risponda con la solita prontezza, individuando soluzioni e rotte alternative. Da Lsct parte l'unico servizio diretto per la West Coast degli Stati Uniti, via Panama: al momento questa tratta non è interessata dagli scioperi, e possiamo prevedere che una parte dei volumi in transito venga dirottata su questa rotta nel prossimo futuro» afferma Cristiano Pieragnolo, Chief Commercial Officer di Lsct. Anche la comunità portuale guarda con attenzione a quanto accade negli Usa. In primis gli spedizionieri, che ipotizzano un rallentamento nell'export almeno per ottobre.

«In generale l'impatto dello sciopero sarà forte, non solo su Spezia ma su tutto il sistema nazionale della logistica - afferma Alessandro Laghezza, presidente degli spedizionieri spezzini -.

Il primo effetto dello sciopero sarà quello di bloccare i traffici e rendere non disponibili a nuovi servizi quelle navi ferme con i contenitori a bordo, e questo stallo potrebbe portare gli esportatori a bloccare le spedizioni, in quanto chi spedisce ora non è sicuro di vedere recapitata la merce nei tempi. Credo che almeno per ottobre ci potrebbe essere una flessione dei traffici, soprattutto sull'export.

Credo però che l'impatto sarà decisamente maggiore per i porti di Genova e Livorno, che diversamente da quello di Spezia hanno maggiori collegamenti con i porti americani».

In guardia anche gli agenti marittimi spezzini, che si augurano che lo sciopero dei portuali americani non abbia ripercussioni sullo scalo del golfo. «Tutte queste problematiche portano evidentemente ripercussioni in Europa, in Italia, anche alla Spezia, ma ora è difficile prevedere quanto possano essere pesanti

AD ESCL USO INTT

La Nazione (ed. La Spezia)

Quotidiani - Ed. Secondarie

- dice il presidente degli agenti marittimi spezzini, Andrea Fontana -. Quello della Spezia è un porto che non ha grossi traffici con gli Usa, ha delle linee verso gli Stati Uniti ma non è proprio il business principale, quindi speriamo che questa vicenda non incida più di tanto.

Matteo Marcello © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Nazione (ed. Prato)

Quotidiani - Ed. Secondarie

# Le idee di Federalberghi «La tassa di soggiorno diventi tassa di scopo Dmo: è la strada giusta»

*Ieri l'assemblea annuale dell'associazione: sviluppo turistico al centro Il presidente Venturi: «Bene la strategia dell'assessora Bartalini» La proposta: «Mettiamo a pagamento il Castello dell'Imperatore»*


Le idee di Federalberghi
«La tassa di soggiorno diventi tassa di scopo Dmo: è la strada giusta»
28 SETTEMBRE 2024 LA NAZIONE
Le prospettive del turismo «Non siamo la Cenerentola Si alla gestione con Dmo. Sinergia con tutti i Comuni»

PRATO Pronti a serrare i ranghi per lanciare la sfida del turismo e per far sì che Prato, possa farsi scoprire e diventare attrattiva per flussi di viaggiatori italiani e stranieri. Uno slancio per il quale è necessario che la città si doti di strumenti atti a far germogliare quella potenzialità insita in una città ricca di storia, arte, cultura, tradizioni ed enogastronomia. Le azioni da intraprendere sono state al centro del confronto che si è svolto ieri mattina all'Assemblea di Federalberghi all'Art Hotel Milano. Sul tavolo questioni stringenti che chiedono coraggio e scelte, come l'attivazione della gestione manageriale del turismo con la struttura Dmo, l'utilizzo dell'imposta di soggiorno e la sua possibile trasformazione in tassa di scopo, trasporti ed eventi che rendano interessante da scoprire Prato ed il suo territorio in tutti i mesi dell'anno. Temi che Sauro Venturi, presidente di Federalberghi, e Davide Bonari, hanno affrontato di fronte ad una nutrita platea con l'assessora Chiara Bartalini (la sindaca Ilaria Bugetti non è stata presente perché convocata al Comitato per l'ordine e la sicurezza in Prefettura). Tra il pubblico anche Lorenzo Tinagli, presidente del Consiglio comunale, Tiziano Tempestini direttore di Confcommercio Pistoia e Prato, il segretario generale di Federalberghi Toscana Pierluigi Masini e Ilaria Matini, vice segretario generale.

«Siamo tutti d'accordo con l'attivazione della Dmo - afferma Venturi - Al riguardo l'assessora Bartalini ha espresso la volontà di partire con la gestione manageriale del turismo entro un anno. Abbiamo preso atto che l'assessora intende strutturare bene lo strumento e si augura di aver a disposizione un discreto portafoglio proveniente dall'imposta di soggiorno: al riguardo, al momento, il regolamento non è preciso e dice soltanto di usarla nell'ambito del turismo».

Federalberghi si dichiara della partita per la Dmo e anche perché l'imposta di soggiorno, al momento presente solo a Prato, possa trasformarsi in tassa di scopo. «Ciò significherebbe che quei soldi verrebbero utilizzati esclusivamente per azioni legate al turismo e alla ricettività - prosegue Venturi - La sensazione, a livello nazionale, è che non manchi tanto ad arrivare ad una riforma della tassa. Per noi sarebbe importante».

Per il presidente le possibili risorse provenienti dalla tassa di scopo «potrebbe essere usate per l'istituzione della Dmo, struttura capace di fare promozione del territorio o per organizzare eventi e appuntamenti che vadano oltre ai concerti del Settembre pratese e che possano coprire altri periodi dell'anno. E' indispensabile pensare e creare occasioni per attirare l'attenzione delle persone e far

AD ESCLUSIVO USO INTERNET

La Nazione (ed. Prato)

Quotidiani - Ed. Secondarie

muovere in positivo il nome di Prato».

Venturi sostiene che «la nostra città per molti che vi si fermano per caso è una scoperta piacevole. Con la Dmo si potrebbe fare un passo in più: fare in modo che la gente sia incuriosita di visitare Prato, una città che non nasce come turistica. Per noi è una sfida importante, difficile e lunga. Ma bisogna lavorare proprio per questo obiettivo».

La Dmo ben strutturata e con punti di partenza sui quali impegnarsi si rivelerebbe un trampolino determinante per il futuro del turismo. «Da qui potremo poi decidere su che cosa declinare le peculiarità pratesi». Uno dei nodi da risolvere riguarda i trasporti. «Abbiamo ricevuto rassicurazioni circa la realizzazione della tranvia da Peretola fino a Prato - prosegue Venturi - Pare stia andando tutto a dama con la Regione. Una notizia che apprendiamo con favore». Come pure c'è un altro vulnus da risolvere: la questione sicurezza. «Più che altro abbiamo a che fare con problemi legati alla microcriminalità. I clienti che visitano il centro talvolta non hanno la percezione di tranquillità.

Ci sarebbe bisogno di un maggior pattugliamento. Esigenza alla quale l'assessora ha risposto dicendo che il Comune si sta muovendo per avere un potenziamento di forze dell'ordine». «Prato ha bisogno non solo di grandi eventi - sottolinea il vice presidente Bonari - Prato deve diventare meta turistica per le bellezze, l'arte e la cultura che detiene». Tra le proposte presentate da Bonari all'assessora anche «l'ipotesi di mettere a pagamento il Castello dell'Imperatore, come è stato fatto per il Pantheon. Come pure la possibilità di partecipare a fiere specifiche per la promozione, insieme anche a Toscana Promozione.

Proposte che hanno lasciato un po' scettica l'assessora».

Un accenno al fenomeno degli affitti brevi. «A Prato se ne contano 200 - dice Bonari - il Comune ci ha assicurato che è un fenomeno sotto controllo». Poco spazio, infine per far sviluppare il turismo congressuale, in crescita a Firenze , mentre a novembre è attesa una novità: «Per la prima volta l'ente bilaterale del turismo, di cui sono consigliere, - conclude il vice presidente - farà a novembre un corso gratuito per hotel, per albergatori e dipendenti».

Sara Bessi.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Nazione (ed. Viareggio-Versilia)

Quotidiani - Ed. Secondarie

IL LIBRO

## Da Lucca a Santiago Il "Buen Camino" firmato Michael Profeti



LUCCA E' uscita in questi giorni l'opera prima di un giovane scrittore di Lucca, Michael Profeti, dal titolo "Buen Camino" edito da Giovane Holden Edizioni. Michael si è laureato in Economia Aziendale con una specializzazione in Marketing e Ricerche di mercato presso l'università di Pisa, attualmente lavora alla Confcommercio di Lucca e Massa Carrara. Si tratta dell'appassionato racconto di un passaggio fondamentale della vita di Michael, ovvero un viaggio da Lucca fino alla Galizia, lungo il cammino di Santiago de Compostela, uno dei percorsi spirituali più visitati al mondo e fonte di ispirazione per tantissime persone, devote o solamente alla ricerca di se stesse. Michael racconta con molto trasporto il suo cammino, circa 100 km da Sarria fino alla meta finale, la Cattedrale di Santiago, viaggio effettuato con suo padre Fabio. Un viaggio nell'anima, per riscoprire la bellezza delle piccole cose, per alimentare un rapporto, quello fra padre e figlio, che la fatica e la riflessione maturano ulteriormente, arricchendo entrambi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTE

L'Altravoce dell'Italia

Quotidiani - Ed. Secondarie

L'Editoriale

# CON L'AUTONOMIA CONTI A RISCHIO

*Almeno fino al 2031 non saranno disponibili risorse per finanziarie i Lep, da definire entro giugno del 2026*


L'Editoriale
CON L'AUTONOMIA CONTI A RISCHIO
Almeno fino al 2031 non saranno disponibili risorse per finanziarie i Lep, da definire entro giugno del 2026

Tra le riforme indicate come necessarie dal Governo Meloni nel Piano Strutturale di Bilancio di medio termine, il Ministro dell'Economia, il leghista Giancarlo Giorgetti, indica la necessità di mettere in campo, per quanto riguarda la spesa pubblica, misure per migliorare la programmazione e il controllo, per responsabilizzare i centri di spesa a livello statale, regionale e locale, in coerenza al progredire della cosiddetta Autonomia differenziata'. Ricordiamo che l'indebitamento degli enti territoriali viene regolato dall'articolo 119, ultimo comma, della Costituzione: gli enti possono ricorrere all'indebitamento solo per finanziare spese di investimento, con la contestuale definizione di piani di ammortamento e a condizione che per il complesso degli enti di ciascuna Regione sia rispettato l'equilibrio di bilancio. L'attuazione della legge Calderoli avviene dentro un quadro di compatibilità dettato dal nuovo patto di stabilità comunitario, che non lascia alcun margine per una politica della spesa pubblica sganciata da vincoli di rigorosa riduzione del debito: è così ormai dal Trattato di Maastricht, ma ora i poteri della Commissione non si limitano alla moral suasion: con la nuova versione del patto di stabilità si cambia di passo. L'autonomia differenziata è stata invece costruita nella logica che le risorse fossero largamente disponibili, perché originariamente l'obiettivo era quello di determinare una forte contrazione delle diseguaglianze territoriali. In particolare, nella versione della sinistra, che ha modificato nel 2001 il Titolo V della Costituzione, questo percorso era stato concepito affinchè, attraverso i livelli essenziali delle prestazioni, potessero essere ricuciti i gap nella erogazione dei servizi collettivi a vantaggio dei territori svantaggiati.

Nella versione di Calderoli, chiaramente espressa nella legge 86/24, il principio ispiratore della autonomia differenziata è basata su un principio concorrenziale e manifesta l'in tenzione che le risorse debbano essere allocate laddove sono più efficienti le amministrazioni.

Nemmeno questo è poi vero, perché tutte le evidenze stanno a dimostrare che le inefficienze delle amministrazioni regionali sono distribuite in modo omogeneo sull'intero territorio nazionale.

Con il nuovo patto di stabilità cambia completamente lo scenario. Il compendio complessivo della spesa pubblica deve essere posto sotto rigido controllo, per essere ridotto in modo molto consistente nell'arco della pianificazione prevista, avendo come traguardo un abbattimento radicale del debito pubblico.

Tra Governo e Commissione deve essere concordato il piano di rientro che sarà costantemente monitorato. Come si dice con linguaggio popolare, non c'è trippa per gatti.

AD ESCLUSIVO USO INTER

L'Altravoce dell'Italia

Quotidiani - Ed. Secondarie

Proprio per questa ragione sarà necessario, secondo quanto scrive il Governo nel Piano, potenziare la funzione di controllo e monitoraggio della spesa pubblica ai fini dell'effettivo conseguimento degli obiettivi del Piano, attraverso le attività ispettive e le indagini conoscitive svolte, in particolare, dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, assicurando la possibilità di controllo nel caso di gestione di risorse pubbliche. Al contempo, nel documento del Governo è detto che per tali finalità di monitoraggio sarà rafforzato il ruolo svolto dagli organi di revisione e sindacali nelle amministrazioni pubbliche, enti e società che ricevono contributi ordinari o straordinari a carico della finanza pubblica.

Non una parola viene spesa sul fatto che, contrariamente a quanto affermato dal documento del Governo, la capacità di controllo sulla finanza pubblica sarà destinata a ridursi in modo sostanziale, per effetto della devoluzione di fondamentali capitoli di spesa, che passeranno dalla titolarità statale a quella regionale, almeno per le Regioni che sceglieranno di percorrere la strada della acquisizione di competenze esclusive tra le 23 materie oggetto del processo di devoluzione.

Quanto agli effetti distributivi, per il Governo, "il Piano non lascia indietro nessuno".

Incredibile a dirsi e ad ascoltarsi. Questa affermazione lascia davvero di stucco. Nel quadro della autonomia differenziata accadrà esattamente il contrario. Nel gioco a somma negativa della riduzione della spesa pubblica, per rispettare il piano di rientro comunitario, l'unico spazio che si potrà determinare riguarda l'allocazione delle risorse decrescenti tra i diversi territori del Paese. La ispirazione fondamentale che sta alla base della autonomia differenziata riguarda non il riequilibrio necessario per dare respiro alle Regioni svantaggiate, quanto esattamente l'opposto.

Insomma, l'autonomia differenziata si pone in piena contraddizione con il quadro economico che emerge dal Piano strutturale di bilancio.

Nell'arco dei prossimi sette anni i cordoni della spesa dovranno essere ulteriormente stretti per rispettare lo stretto crinale che dovrà essere attraversato per rientrare negli obiettivi di controllo della spesa e di riduzione del debito pubblico.

Coerentemente con le nuove regole europee, il Piano ha un orizzonte quinquennale (2025-2029). Il Governo ha scelto di distribuire l'aggiu stamento della finanza pubblica su sette anni (anziché quattro), a fronte di un impegno a proseguire il percorso di riforme e investimenti previsto dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

La nuova disciplina di bilancio europea è incentrata sulla sostenibilità del debito seguendo la cosiddetta Debt Sustainability Analysis (DSA).

Gli Stati membri con deficit eccessivi o elevato debito pubblico devono seguire un percorso di aggiustamento che al termine del Piano, o anche oltre se necessario, li porti su un sentiero di riduzione sostenibile del debito pubblico.

La variabile chiave della DSA è il saldo primario strutturale, ovvero il saldo di bilancio della Pubblica

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

L'Altravoce dell'Italia

Quotidiani - Ed. Secondarie

Amministrazione (PA), esclusi i pagamenti per interessi e al netto di effetti ciclici e misure temporanee o una tantum, in rapporto al PIL.

La sfida più grande per il Paese è rappresentata dall'ele vato stock di debito pubblico e dal relativo onere per interessi. Questi due elementi hanno spiazzato ogni margine per disegnare politiche pubbliche di sostegno alla crescita negli ultimi decenni. Gli spazi, sia pur limitati, per gli investimenti pubblici concessi dal Piano dal 2027 e una politica di bilancio prudente e credibile, sono due elementi cruciali per aggredire il fardello del debito e della spesa per interessi, alleggerendolo in modo strutturale.

Le prospettive per il 2025 mostrano un'economia lievemente meno dinamica, a causa principalmente di un rallentamento nella crescita degli investimenti. L'espansione del PIL sarà guidata dai maggiori consumi delle famiglie, previsti crescere a un tasso leggermente superiore a quello del PIL, anche grazie al più elevato potere d'acquisto delle retribuzioni. Nel complesso, l'attività economica è attesa espandersi dello 0,9 per cento nel 2025, seguita da un aumento dell'1,1 nel 2026, dello 0,7 per cento nel 2027, dello 0,8 per cento nel 2028 e dello 0,7 per cento nel 2029.

Nel quadriennio 20262029, gli investimenti continueranno a fornire un deciso impulso alla crescita e, ad eccezione del 2027, ad aumentare ad un ritmo superiore a quello del PIL, anche sull'onda della spinta finale dei progetti del PNRR, inclusi gli incentivi legati al pacchetto 'Transizio ne 5.0'.

La ripresa della domanda mondiale pesata per l'Italia è prevista raggiungere un picco nel 2026, per poi decelerare con l'approssimarsi della fine del periodo di previsione. Ciononostante, il contributo della domanda estera netta tornerà a essere lievemente positivo a partire dal 2027. Il saldo di parte corrente della bilancia dei pagamenti in percentuale del PIL aumenterebbe gradualmente nell'orizzonte previsionale considerato fino al 2,3 per cento nel 2027, attestandosi su tale livello nel biennio 2028-2029.

Dentro questo quadro risulta evidente che, almeno fino al 2031, non saranno disponibili risorse economiche per finanziarie i livelli essenziali delle prestazioni che si dovranno comunque definire entro giugno del 2026: manca la benzina per consentire ai territori svantaggiati di recuperare i divari cumulati.

L'esercizio di costruzione degli indicatori sarà puramente retorico, a meno che questi indicatori non siano costruiti con l'obiettivo di acuire le diseguaglianze, come pare che si appresti a fare considerando le linee guida che cominciano ad emergere dalla Commissione Cassese. Le stelle polari per la definizione dei Lep sono il differente costo della vita, con le gabbie salariali, e le tendenze delle proiezioni demografiche. Questi principi stanno ad indicare che saranno le Regioni ricche a guidare le danze nella riallocazione delle risorse pubbliche disponibili. I sacrifici saranno a carico delle Regioni svantaggiate.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

L'Altravoce dell'Italia

Quotidiani - Ed. Secondarie

LE GIORNATE DEL MEZZOGIORNO

# UN HUB DEL MEDITERRANEO


UN HUB DEL MEDITERRANEO

"La riforma di Calderoli ci allontanerà dall'Europa"

La geografia vince sulla storia e sull'economia. In Puglia come nel Mezzogiorno un sistema di infrastrutture materiali e immateriali, dai porti agli aeroporti, dalla rete ferroviaria ai servizi alle imprese, è determinante per la costruzione di un vero e proprio hub nel Mediterraneo. È stato il tema al centro del secondo appuntamento delle "Giornate del Mezzogiorno", promosse dalla Camera di Commercio di Bari alla Campionaria Internazionale barese che, come ha detto il presidente della Nuova Fiera del Levante, Gaetano Frulli «rilancia un dibattito strategico per il Sud in una Puglia che può vantare buoni risultati economici».«Il nostro territorio non è soltanto turismo e agroalimentare ha sottolineato l'assessore allo Sviluppo Economico della Regione Puglia, Alessandro Delli Noci c'è tutto un altro pezzo di economia che può fare massa critica, costituire un paniere e dar vita a scenari importanti, a partire dalla blue e dalla green economy.

Per noi è fondamentale essere la prima porta d'Europa, ma per farlo dobbiamo anche garantire sicurezza». Una questione strategica, secondo il prefetto di Bari, Francesco Russo, «affinché la regione possa potenziare il suo ruolo e le sue capacità attraverso un sistema imprenditoriale di aziende sane». È evidente che in una Puglia con oltre 900 km di costa, 4 porti, un sistema di aeroporti, e una rete ferroviaria e stradale da ammodernare e ristrutturare, «dobbiamo cambiare paradigma sull'economia del mare», ha rilevato la presidente della Camera di Commercio, Luciana Di Bisceglie (nella foto). «La Puglia non può fare a meno dell'industria in questo processo di sviluppo, che può contare anche su pipeline a cominciare dal Tap, nel momento in cui l'approvvigionamento di gas dalla Russia si è quasi azzerato».

La centralità della logistica e delle infrastrutture, rilevanti tra i progetti del Pnrr, «non devono far dimenticare i problemi nell'in tegrazione fra sistemi produttivi e attraverso una movimentazione moderna e razionale delle merci troppo spesso parcellizzata», ha concluso Di Bisceglie.

AD ESCLUSIVO USO INTER

L'Edicola del Sud (ed. Bari-BAT-Foggia-Basilicata)

Quotidiani - Ed. Secondarie

LA SICUREZZA

## Bici elettriche Più controlli e fino a tarda ora

*È stato deciso in prefettura per affrontare un'emergenza legata anche a fenomeni criminali*


Bat e provincia

«Questa ferita resterà sempre aperta nel cuore della città»

Bici elettriche Più controlli e fino a tarda ora

9 BARLETTA Controlli maggiori e più mirati delle forze dipoliziaper contrastare le scorribande in sella alle bici elettriche nelle città della Bat e l'invito alle amministrazioni comunali a promuovere campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale nelle scuole. È quanto deciso dal comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica, presieduto dal prefetto Silvana D'Agostino, cui hanno partecipato ieri il questore e i comandanti provinciali di carabinieri e guardia di finanza; il sindaco di Barletta Cosimo Cannito, e gli assessori Colasuonno diAndria e Di Lernia per Trani.

Il caso Andria C'era anche la consigliera regionale Grazia Di Bari, che aveva sollecitato un approfondimento sul tema nella città di Andria dove il numero di bici e monopattini elettrici in circolazione, infatti, è di 12mila mezzi, da aggiungere a quelli acquistati on line. In generale nel 2024 sono stati 83 i posti di controllo effettuati e 575 le sanzioni (38 posti di controllo e 197 sanzioni in tutto il 2023, 32 posti di controllo e 234 sanzioni nel 2022). Oltre al piantonamento nelle aree pedonali e ztl.

Mezzi usati per delinquere «L'uso improprio delle bici elettriche rappresenta una piaga per questo territorio, in quanto oltre a mettere seriamente a repentaglio la sicurezza della circolazione stradale e l'incolumità di conducenti e pedoni, rappresentano, soprattutto in determinate aree, uno strumento per delinquere», ha spiegato il Prefetto.

«La mobilità elettrica rappresenta una risorsa e siamo assolutamente favorevoli all'uso di biciclette elettriche e monopattini, che deve avvenire rispettando il codice della strada», ha detto Di Bari, che aveva chiesto l'incontro dopo che una bambina di tre anni era stata investita in piazza Catuma il 6 settembre. E ha annunciato l'istituzione di un consorzio di polizia locale tra i comuni della Bat e la presenza di agenti sulle strade a tarda ora, quando polizia e carabinieri sono impegnate su altri fronti.

MARIA PIA GARRINELLA.

AD ESCLUSIVO USO INTERE

Messaggero Veneto (ed. Gorizia)

Quotidiani - Ed. Secondarie

l'associazione

## Le cinque richieste a palazzo D'Aronco


UDINE

L'ASSOCIAZIONE

Le cinque richieste a palazzo D'Aronco

Ztl e area pedonale Confcommercio: persi 163 posti auto

Confcommercio ha «depositato in Comune, protocollato e presentato in Camera di commercio da tempo», l'elenco di richieste-proposte avanzate a palazzo D'Aronco - assicura il vicepresidente Fabio Passon -, ricevendo in cambio «un silenzio assordante».

Il documento si basa su cinque macro-temi. Il primo riguarda le infrastrutture e, ad esempio, chiede al Comune «un partenariato pubblico-privato per piazza XX settembre» assieme a «un accesso smart alla Ztl nonché «lo sviluppo del trasporto pubblico locale» e «una piattaforma dedicata al carico-scarico». Il secondo argomento riguarda la sicurezza. Confcommercio vuole il «potenziamento della videosorveglianza e dell'illuminazione pubblica», così come «l'incentivazione all'insediamento di attività commerciali e artigianali mancanti nel centro cittadino in modo tale da riempire i vuoti urbani».

Il terzo step, proseguendo, punta essenzialmente a «un'animazione costante e alla promozione della residenzialità in centro storico», mentre il quarto, macro-tema insiste sulla digitalizzazione e il quinto, nonchè ultimo, sulla sostenibilità.

In questo senso, a titolo esemplificativo si passa «dal potenziamento del servizio di bike sharing» all'aumento dell'utilizzo delle «fonti rinnovabili» promuovendo anche «un progetto pubblico-privato sulle diverse comunità energetiche» pensato in maniera specifica proprio sulla città di Udine.

- Passon (Confcommercio).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Messaggero Veneto (ed. Pordenone)

Quotidiani - Ed. Secondarie

logistica

## Limitazioni al Brennero trasportatori in allarme



Udine Preoccupazione degli autotrasportatori del Nord Est per le nuove limitazioni al Brennero annunciate dall'Austria. Anita, l'associazione di Confindustria che rappresenta le imprese della logistica, esprime «preoccupazione in merito al pacchetto di misure presentato da Asfinag - la società pubblica di gestione delle strade austriache - che per affrontare i lavori di rifacimento del Ponte Lueg sul tratto autostradale della A13 avrebbe previsto, a partire dal 1° gennaio 2025, l'introduzione di ulteriori divieti non meglio specificati per il transito dei mezzi pesanti sull'asse del Brennero». Sebbene Anita «riceva in maniera positiva la volontà di gestire il traffico su due corsie per senso di marcia almeno 170 giorni l'anno, instradando i veicoli oltre le 3,5 tonnellate sulla porzione interna della carreggiata per bilanciare il peso, si trova comunque costretta a respingere l'idea di estendere i divieti di circolazione per i veicoli industriali in determinati giorni e lancia un appello al ministro Salvini, perché monitori lo scenario per il bene della categoria e della competitività nazionale».

-.

AD ESCLUSIVO USO INTE

Quotidiano di Puglia (ed. Bari)

Quotidiani - Ed. Secondarie

# Investimento di Reuben Brothers Altro resort extralusso a Ostuni


Maxi progetto

Con una spesa di 100 milioni di euro acquisiti cento ettari sulla costa per realizzare la struttura

Investimento di Reuben Brothers Altro resort extralusso a Ostuni

Oronzo MARTUCCI

Oronzo MARTUCCI Reuben Brothers, i fratelli David e Simon Reuben: chi sono costoro? Sono la seconda famiglia più ricca del Regno Unito con un patrimonio personale di 16 miliardi di sterline (poco più di 19 miliardi di euro), hanno da tempo il controllo di una serie di attività immobiliari, della logistica e del florovivaismo in Italia e da ultimo hanno puntato la loro attenzione su Ostuni, acquisendo un terreno di circa 100 ettari, in località Costa Merlata, al prezzo di 18 milioni di euro per realizzare un resort extralusso. Una struttura che permetterà di far crescere la qualità dell'accoglienza turistica in questa area della Puglia.

Per avere un'idea della forza imprenditoriale dei Reuben Brothers, nel 2021 hanno acquisito, al costo di 100 milioni di euro, il Baglioni Hotel Luna di Venezia, proprio quando il covid non lasciava presagire tempi d'oro per le attività alberghiere. Sempre in Italia i finanzieri di origine indiana (sono nati a Bombay e sono arrivati in Inghilterra da ragazzi) hanno acquisito, tra le altre attività, il porto turistico di Sanremo e in Puglia, a Candela, la società vivaistica RB Eurosa, la quale con i suoi 147 ettari di serre, produce e vende piante in vaso in Europa offrendo un'ampia gamma di varietà.

La principale sede di produzione dell'azienda, a Candela, rappresenta la serra più grande d'Europa, nonché la più tecnologicamente avanzata ed ecocompatibile.

Il terreno di Costa Merlata è stato acquistato dai fratelli Reuben attraverso la società Reginella, controllata da RB Italia (Reuben Brothers Italia) a sua volta controllata da RB GROUP con sede in Inghilterra.

L'area di Costa Merlata era di proprietà di Ettore Sansavini e Antonio Pallotta, il primo imprenditore del settore della sanità privata e l'altro pugliese con vari interessi, attraverso la società Ostuni Village. L'area è tipizzata nel Piano regolatore del Comune di Ostuni al 50 per cento per ospitare insediamenti turistico ricettivi e al 50 per cento per residenze abitative (villette). I vecchi proprietari avevano previsto di valorizzare le volumetrie costruttive consentite dagli strumenti urbanistici, 90 mila metri cubi, con la realizzazione di una struttura turistica di fascia alta e capace di destagionalizzare le presenze, come accade a Borgo Egnazia di Savelletri di Fasano.

I nuovi proprietari sembrano interessati a sviluppare le volumetrie puntando a realizzare 90 mila metri cubi di strutture turistico-ricettive, rinunciando alla costruzione di villette. Si tratta di una scelta che, se confermata, permetterebbe di far crescere qualità e quantità dei posti di lavoro nell'area, posto che le attività turistico-ricettive hanno bisogno di personale per funzionare, al contrario delle villette che garantiscono una spinta all'economia solo nella fase costruttiva.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Quotidiano di Puglia (ed. Bari)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Per il momento è difficile avere informazioni chiare e precise sui tempi di realizzazione del resort targato Reuben Brothers.

Si sa che a Ostuni gli investimenti nel settore turistico alberghiero si devono quasi sempre misurare con una serie di vincoli che diventano ostacoli insormontabili. A causa dei vincoli paesaggistici esistenti, ma anche di una non sempre chiara gestione del settore urbanistico.

Per dire: i vincoli spesso non sono solo quelli ambientali e paesaggistici.

Nonostante gli ostacoli il territorio di Ostuni continua ad attrarre investitori internazionali di qualità: come nel caso di Four Season, leader mondiale dell'alta ospitalità, che ha annunciato nel febbraio 2021 l'intenzione di realizzare in collaborazione con Omnam Group 150 ville di lusso in contrada Mogale e che solo qualche giorno fa ha ottenuto la Vas (Valutazione ambientale strategica) dal Comune di Ostuni, nonostante si parlasse di avvio dei lavori alla fine dello stesso anno.

Nel luglio 2023 il consiglio comunale ha approvato una variante al Piano regolatore per la lottizzazione di Mogale e nel settembre dello stesso anno il Comune ha avviato la procedura di Vas che si è conclusa pochi giorni fa, con parere favorevole e alcune prescrizioni che sicuramente dovranno tornare al vaglio del Consiglio comunale per la definitiva approvazione. E come nel caso del resort Masseria Le Taverne, sulla strada Ostuni-Rosa Marina, dove il gruppo Belmond (marchio alberghiero del gruppo LVMH, che significa Vuitton e altre griffe) è intenzionato a realizzare 20 ville per una clientela extra lusso. Anche nel caso delle Taverne l'avvio delle attività è di là da venire.

Anche il gruppo Nicolaus/Valtur dei fratelli Giuseppe e Roberto Pagliara, ostunesi, è interessato a investimenti nella fascia alta dell'accoglienza turistica e nei prossimi mesi potrebbe annunciare iniziative capaci di rafforzare ancora di più a medio termine l'attrattività di Ostuni come destinazione del luxury travel di livello mondiale. Tornando ai Reuben Brothers, le notizie certe sul percorso che intendono seguire sono scarse.

Ma per superare i vincoli, non solo ambientali e paesaggistici che gli investimenti nel territorio di Ostuni devono scontare, potrebbero utilizzare la procedura prevista per gli investimenti nella Zes (Zona economica speciale) Unica del Mezzogiorno, così da ottenere l'Autorizzazione Unica in tempi brevi e con procedura semplificata attraverso la presentazione del business plan dell'investimento e della relativa progettazione alla Struttura di Missione insediata presso la presidenza del Consiglio dei ministri e riconducibile sino a qualche settimana fa, come ministro per il Sud, a Raffaele Fitto.

Tre settimane fa proprio la premier Giorgia Meloni e il ministro Fitto hanno dichiarato soddisfazione per il percorso compiuto con procedura Zes Unica, senza ostacoli, dal progetto presentato dall'imprenditore italo-svizzero Nicola Cortese per la realizzazione di un resort con annessi campo golf e azienda agricola che prevede un investimento di 200 milioni di euro in contrada La Maviglia in territorio di Maruggio, sulla costa jonica. Il progetto La Maviglia ha ottenuto l'Autorizzazione unica Zes in meno di 60 giorni e quell'autorizzazione unica sostituisce e ingloba anche il permesso

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Quotidiano di Puglia (ed. Bari)

Quotidiani - Ed. Secondarie

di costruire. Sicché si prevede che i lavori per il resort partiranno il prossimo anno e la struttura sarà operativa dal 2027.

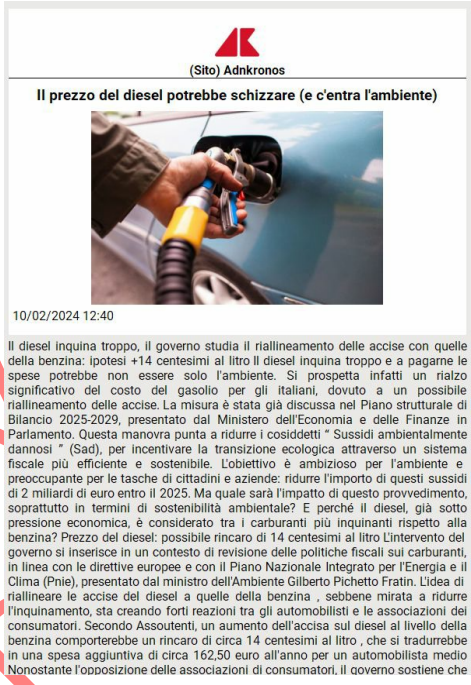
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

(Sito) Adnkronos

Fonti Web

# Il prezzo del diesel potrebbe schizzare (e c'entra l'ambiente)


(Sito) Adnkronos

Il prezzo del diesel potrebbe schizzare (e c'entra l'ambiente)

10/02/2024 12:40

Il diesel inquina troppo, il governo studia il riallineamento delle accise con quelle della benzina: ipotesi +14 centesimi al litro Il diesel inquina troppo e a pagarne le spese potrebbe non essere solo l'ambiente. Si prospetta infatti un rialzo significativo del costo del gasolio per gli italiani, dovuto a un possibile riallineamento delle accise. La misura è stata già discussa nel Piano strutturale di Bilancio 2025-2029, presentato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze in Parlamento. Questa manovra punta a ridurre i cosiddetti " Sussidi ambientalmente dannosi " (Sad), per incentivare la transizione ecologica attraverso un sistema fiscale più efficiente e sostenibile. L'obiettivo è ambizioso per l'ambiente e preoccupante per le tasche di cittadini e aziende: ridurre l'importo di questi sussidi di 2 miliardi di euro entro il 2025. Ma quale sarà l'impatto di questo provvedimento, soprattutto in termini di sostenibilità ambientale? E perché il diesel, già sotto pressione economica, è considerato tra i carburanti più inquinanti rispetto alla benzina? Prezzo del diesel: possibile rincaro di 14 centesimi al litro L'intervento del governo si inserisce in un contesto di revisione delle politiche fiscali sui carburanti, in linea con le direttive europee e con il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (Pnie), presentato dal ministro dell'Ambiente Gilberto Pichetto Fratin. L'idea di riallineare le accise del diesel a quelle della benzina , sebbene mirata a ridurre l'inquinamento, sta creando forti reazioni tra gli automobilisti e le associazioni dei consumatori. Secondo Assoutenti, un aumento dell'accisa sul diesel al livello della benzina comporterebbe un rincaro di circa 14 centesimi al litro , che si tradurrebbe in una spesa aggiuntiva di circa 162,50 euro all'anno per un automobilista medio Nonostante l'opposizione delle associazioni di consumatori, il governo sostiene che

Il diesel inquina troppo, il governo studia il riallineamento delle accise con quelle della benzina: ipotesi +14 centesimi al litro Il diesel inquina troppo e a pagarne le spese potrebbe non essere solo l'ambiente. Si prospetta infatti un rialzo significativo del costo del gasolio per gli italiani, dovuto a un possibile riallineamento delle accise. La misura è stata già discussa nel Piano strutturale di Bilancio 2025-2029, presentato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze in Parlamento. Questa manovra punta a ridurre i cosiddetti " Sussidi ambientalmente dannosi " (Sad), per incentivare la transizione ecologica attraverso un sistema fiscale più efficiente e sostenibile. L'obiettivo è ambizioso per l'ambiente e preoccupante per le tasche di cittadini e aziende: ridurre l'importo di questi sussidi di 2 miliardi di euro entro il 2025. Ma quale sarà l'impatto di questo provvedimento, soprattutto in termini di sostenibilità ambientale? E perché il diesel, già sotto pressione economica, è considerato tra i carburanti più inquinanti rispetto alla benzina? Prezzo del diesel: possibile rincaro di 14 centesimi al litro L'intervento del governo si inserisce in un contesto di revisione delle politiche fiscali sui carburanti, in linea con le direttive europee e con il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (Pnie), presentato dal ministro dell'Ambiente Gilberto Pichetto Fratin. L'idea di riallineare le accise del diesel a quelle della benzina , sebbene mirata a ridurre l'inquinamento, sta creando forti reazioni tra gli automobilisti e le associazioni dei consumatori. Secondo Assoutenti, un aumento dell'accisa sul diesel al livello della benzina comporterebbe un rincaro di circa 14 centesimi al litro , che si tradurrebbe in una spesa aggiuntiva di circa 162,50 euro all'anno per un automobilista medio Nonostante l'opposizione delle associazioni di consumatori, il governo sostiene che queste risorse aggiuntive saranno utilizzate per finanziare bonus green , incentivi che promuoveranno l'uso di auto elettriche o ibride, già oggetto di dibattito in sede europea dove il ministro Adolfo Urso ha chiesto di rivedere la scadenza del 2035 per le auto a motore termico. La riduzione dell'uso di carburanti fossili come il diesel è uno degli strumenti chiave per l'Italia per raggiungere gli obiettivi climatici fissati a livello europeo, ma resta da vedere come si bilanceranno gli effetti economici e quelli ambientali. Proprio in questi giorni, il presidente della Repubblica Sergio Matterella ha detto che Italia e Germania, e più in generale l'Ue, devono fare di più per ridurre la dipendenza dai carbon fossili . Prima di proporre una , la sua denuncia è stata netta: gli obiettivi dichiarati dalle istituzioni non corrispondono agli impegni concretamente messi in campo. Il diesel inquina di più della benzina Uno degli argomenti centrali della possibile stangata sul diesel proprio l'impatto ambientale di questo carburante rispetto alla benzina. Nonostante

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

negli anni passati il diesel sia stato promosso come una scelta più efficiente dal punto di vista del consumo di carburante, le ricerche recenti hanno evidenziato che questo tipo di combustibile genera più inquinamento atmosferico rispetto alla benzina.  La ragione principale risiede nelle emissioni di ossidi di azoto (NOx) e di particolato fine (Pm10) , entrambi altamente dannosi per la salute umana e per l'ambiente. I motori diesel emettono circa il 15% in meno di CO2 rispetto ai motori a benzina, ma rilasciano fino a quattro volte più NOx, contribuendo significativamente all'inquinamento dell'aria nelle città e all'aumento di malattie respiratorie. Inoltre, il diesel produce una quantità maggiore di particolato, particelle sottili che si disperdono nell'aria e penetrano nei polmoni, aumentando i rischi di patologie gravi. Da qui l'urgenza di intervenire, ricordando inoltre che il Nord Italia è la zona più inquinata d'Europa  Secondo uno studio dell'Agenzia Europea dell'Ambiente (AEA), le emissioni di NOx sono responsabili di circa 400.000 morti premature ogni anno in Europa Incentivi per la transizione ecologica: quale futuro per il diesel? Il governo, pur riconoscendo la necessità di ridurre l'inquinamento generato dai carburanti fossili, deve far fronte alle inevitabili ricadute sociali di questi provvedimenti. Il rischio è una sperequazione sociale in stile inflazione: l'aumento delle accise inciderebbe molto di più sulle famiglie povere, che già faticano a sostentare la famiglia. L'aumento delle  accise, se confermato, potrebbe avere ampi effetti inflattivi perché non colpirebbe soltanto gli automobilisti privati, ma anche il settore dei trasporti, con ripercussioni sul costo finale dei beni di consumo Tuttavia, l'esecutivo intende accompagnare questo processo di riallineamento con una serie di incentivi che permettano ai cittadini di fare scelte più sostenibili. In quest'ottica, i bonus green rappresentano uno strumento utile per favorire l'acquisto di veicoli elettrici e per finanziare infrastrutture necessarie alla transizione energetica, come le colonnine di ricarica per auto elettriche. La politica fiscale e gli obiettivi climatici L'Italia, come molti altri Paesi europei, si trova di fronte a una scelta difficile: continuare a sovvenzionare carburanti inquinanti o spingere con forza verso una transizione verde che, nel lungo termine, possa ridurre le emissioni e migliorare la qualità dell'aria Se da un lato è comprensibile la preoccupazione per l'aumento dei costi, dall'altro è necessario sottolineare l'urgenza di intervenire sul piano ambientale. Il diesel, con le sue alte emissioni di NOx e particolato, rappresenta un pericolo per la salute e per l'ecosistema. Solo attraverso un sistema di incentivi adeguati e una politica fiscale lungimirante sarà possibile mitigare gli effetti negativi di questa transizione e, allo stesso tempo, raggiungere gli obiettivi di sostenibilità che il Paese si è prefissato.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

(Sito) Adnkronos

Fonti Web

# Indagine sulla mobilità, cambiano abitudini ma Italia ancora Paese di automobilisti


(Sito) Adnkronos

Indagine sulla mobilità, cambiano abitudini ma Italia ancora Paese di automobilisti

10/02/2024 17:18

Ricerca Youtrend presentata alla IV edizione del forum Wave - Smart Mobility 02 ottobre 2024 | 17.12 LETTURA: 5 minuti Siamo a tutti gli effetti un popolo di automobilisti, anche se le abitudini stanno cambiando nelle generazioni più giovani. Questo quanto emerge dal sondaggio realizzato da Youtrend in esclusiva per Wave in occasione del Forum annuale tenutosi oggi presso l'Auditorium del Museo dell'Ara Pacis a Roma. In Italia si usa ancora tantissimo l'automobile privata, soprattutto se paragoniamo l'utilizzo dell'auto a quello degli altri mezzi di trasporto disponibili sia pubblici che privati. Un numero su tutti: l'auto privata è utilizzata almeno una volta a settimana dall'87% degli intervistati. Organizzato da Core (www.corelations.it), l'evento ha riunito figure di spicco del mondo politico e aziendale per fare il punto sulle novità, in chiave sostenibile, del settore trasporti in ambito urbano, extraurbano, nonché del mondo della logistica, sempre più attenta all'impatto ambientale. L'evento è stato organizzato con il contributo dei main partner Enel, Eni e Gruppo FS Italiane, degli official partner Jaguar Land Rover, RideMovi e Unipol Gruppo e con il patrocinio del ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Assessorato alla Mobilità di Roma Capitale e Rai. Media partner dell'evento è stata Rai Pubblica Utilità. Il Forum ha approfondito come le tecnologie emergenti e le politiche nazionali stanno trasformando le aree urbane, con un focus su mobilità sostenibile, elettrica e intermodale nelle tre sessioni di lavoro: mobilità urbana, città inclusive e turismo sostenibile; politiche e veicoli per la nuova mobilità urbana; logistica e infrastrutture per la mobilità, costruire il futuro dei trasporti. Lorenzo Pregliasco, direttore di Youtrend, ha presentato i risultati del sondaggio: "La nostra ricerca offre uno spaccato sulle percezioni e le esperienze di mobilità degli italiani, che si confermano un popolo di automobilisti. Dal nostro sondaggio emerge infatti che l'87% usa l'auto almeno una volta a settimana, mentre l'uso di mezzi di mobilità sostenibile è ancora limitato, nonostante il secondo mezzo più utilizzato sia la bicicletta. Non è infatti la ricerca della sostenibilità a guidare le scelte di trasporto: solo poco più di una persona su dieci considera prioritario questo aspetto. La scelta del mezzo è invece principalmente influenzata dal tempo complessivo di percorrenza, seguito dal costo. Questi fattori rappresentano un punto di partenza per una riflessione più ampia tra tutti i soggetti coinvolti nel dibattito pubblico su mobilità e transizione ecologica, che non può prescindere da percezioni e atteggiamenti dell'opinione pubblica". Secondo Alessandro Felici, Ceo di RideMovi, "trasformare le città e renderle più vivibili è un percorso ancora lungo ma stiamo facendo progressi. La micromobilità ha dimostrato di poter giocare un ruolo chiave poter accelerare la trasformazione. Bisogna estendere il servizio alle periferie, assicurare tariffe accessibili e integrate al trasporto

AD ESCLUSIVO USO INTERNET

pubblico locale. Alcune città come Bologna e Firenze hanno sviluppato un modello vincente e economicamente sostenibile che continua a crescere nel tempo con risultati ai vertici delle maggiori capitali Europee. Hanno regolamentato il servizio per favorire i residenti rispetto ai turisti con un modello che incentiva e premia gli operatori che si focalizzano sulla diffusione del servizio e sull'ordine con ricadute positive in termini di qualità del servizio e risultati economici delle aziende". "Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane - dice Alessandro Zoratti, Direttore Strategie e Sostenibilità di Trenitalia - vuole realizzare un ecosistema di mobilità sostenibile e logistica integrata che possa contare su infrastrutture interconnesse e resilienti. La sostenibilità e l'intermodalità sono, infatti, al centro dei valori aziendali di Trenitalia e del Gruppo FS, costituendo la bussola che indica la direzione per affrontare le sfide del futuro. Consideriamo l'intermodalità una chiave sostenibile per ridurre quel 25% di emissioni di gas a effetto serra che l'intero settore dei trasporti produce in ambito europeo. Ed è per questo che, ogni giorno, grazie all'integrazione tra offerta ferroviaria e altri mezzi di trasporto, offriamo un'esperienza di viaggio sempre più personalizzata e attenta alle esigenze dei singoli passeggeri secondo i principi di sostenibilità ambientale, sociale e di governance". "Siamo consapevoli che vi sia un crescente bisogno di soddisfare le nuove esigenze di mobilità che evolvono verso forme sempre più integrate - osserva Stefano Genovese, Head of Institutional&Public Affairs di Unipol Gruppo e coordinatore del Think Tank 'The Urban Mobility Council' - In particolare, seguiamo con interesse l'attività svolta dai Comuni in tema di pianificazione infrastrutturale e, grazie all'elaborazione dei nostri dati telematici, ci proponiamo come partner delle Pa per suggerire molteplici opportunità a servizio della mobilità privata, pubblica e condivisa, avendo come obiettivi la sicurezza stradale e una migliore qualità della vita dei cittadini". Per Simone Tripepi, Head of Charging Point Operator Italy di Enel, "il settore dei trasporti in Italia sta vivendo un periodo di grande cambiamento spinto da tecnologie alternative e sostenibili come la mobilità elettrica, che rappresenta già oggi una realtà fortemente credibile. In questo contesto Enel gioca un ruolo cruciale in qualità di primo operatore di ricarica pubblica con 21.500 punti installati su tutto il territorio e di partner per i privati con soluzioni integrate in ambito domestico e aziendale. Grazie al lavoro fatto in questi anni siamo riusciti a dotare il Paese di una rete di ricarica capillare e resiliente, pronta ad accogliere un numero di vetture elettriche auspicabilmente sempre crescente". "Nel futuro della mobilità, e con una prospettiva di neutralità tecnologica, i biocarburanti hanno un ruolo fondamentale. La loro produzione può essere realizzata riconvertendo gli impianti già esistenti, come accaduto per le nostre bioraffinerie di Porto Marghera e di Gela, salvaguardando capitale sociale oltre a capitale industriale. Inoltre, una distribuzione che sfrutta infrastrutture già esistenti, rende fin d'ora i biocarburanti in grado di dare un contributo alla transizione energetica. Con le stesse materie prime rinnovabili (come scarti e residui) con cui produciamo l'Hvo disponibile per i trasporti su strada, i trasporti marittimi e ferroviari, è possibile produrre anche il Saf che, ad oggi e nel lungo periodo, è l'unica alternativa

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

sostenibile ai carburanti fossili per il settore dell'aviazione", afferma Alessandro Sabbini, responsabile delle Relazioni Istituzionali di Enilive e responsabile dei Rapporti Istituzionali Centrali di Eni. Demografica, leggi lo Speciale Persone, popolazione, natalità: Noi domani. Notizie, approfondimenti e analisi sul Paese che cambia.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

(Sito) Ansa

Fonti Web

# Mobilità sostenibile, Valle d'Aosta adotta nuova legge


(Sito) Ansa

Mobilità sostenibile, Valle d'Aosta adotta nuova legge

10/02/2024 16:02

Con 26 voti a favore e nove astensioni il Consiglio Valle ha approvato un disegno di legge che contiene disposizioni in materia di mobilità sostenibile. Il provvedimento si compone di cinque articoli che modificano la legge regionale 16/2019 al fine di istituire la Consulta regionale per la mobilità ciclistica e aumentare di 1,4 milioni di euro i fondi per i contributi a fondo perduto destinati a cittadini e imprese per l'acquisto di veicoli a basso impatto ambientale. "Questo disegno di legge - ha detto Roberto Rosaire (Uv) - si inserisce in una strategia più ampia che punta a rendere la Valle d'Aosta 'Fossil fuel free' entro il 2040: da un lato, agevola la transizione verso la mobilità sostenibile, permettendo un accesso più ampio a soluzioni di trasporto ecologiche; dall'altro, sostiene concretamente il tessuto economico locale, facilitando l'acquisizione di veicoli a basso impatto ambientale per imprese che, in questo modo, possono aggiornare i propri mezzi di trasporto, riducendo le emissioni legate alle loro attività". Simone Perron (Lega VdA) ha criticato "i 4 milioni stanziati per i contributi a fondo perduto per l'acquisto di auto elettriche, una scelta che privilegia chi già può permettersi di acquistare un bene del genere, in un momento in cui, per altro, la decisione del blocco dei motori endotermici entro il 2035 è messa fortemente in discussione a livello internazionale". Per Chiara Minelli (Pcp) "la legge sulla mobilità sostenibile approvata dal Consiglio nel 2019 non è una legge di soli contributi, ma una norma che vuole perseguire nel campo della mobilità l'obiettivo del Fossil fuel free al 2040 per la Valle d'Aosta, è una legge che ha prodotto dei risultati positivi malgrado le critiche mosse allora, tant'è che oggi viene rifinanziata". Aldo Di Marco (Pour l'Autonomie) ha evidenziato che "gli incentivi alle auto elettriche, ibride e a basso impatto ambientale, nuove e usate, e ai dispositivi di

Con 26 voti a favore e nove astensioni il Consiglio Valle ha approvato un disegno di legge che contiene disposizioni in materia di mobilità sostenibile. Il provvedimento si compone di cinque articoli che modificano la legge regionale 16/2019 al fine di istituire la Consulta regionale per la mobilità ciclistica e aumentare di 1,4 milioni di euro i fondi per i contributi a fondo perduto destinati a cittadini e imprese per l'acquisto di veicoli a basso impatto ambientale. "Questo disegno di legge - ha detto Roberto Rosaire (Uv) - si inserisce in una strategia più ampia che punta a rendere la Valle d'Aosta 'Fossil fuel free' entro il 2040: da un lato, agevola la transizione verso la mobilità sostenibile, permettendo un accesso più ampio a soluzioni di trasporto ecologiche; dall'altro, sostiene concretamente il tessuto economico locale, facilitando l'acquisizione di veicoli a basso impatto ambientale per imprese che, in questo modo, possono aggiornare i propri mezzi di trasporto, riducendo le emissioni legate alle loro attività". Simone Perron (Lega VdA) ha criticato "i 4 milioni stanziati per i contributi a fondo perduto per l'acquisto di auto elettriche, una scelta che privilegia chi già può permettersi di acquistare un bene del genere, in un momento in cui, per altro, la decisione del blocco dei motori endotermici entro il 2035 è messa fortemente in discussione a livello internazionale". Per Chiara Minelli (Pcp) "la legge sulla mobilità sostenibile approvata dal Consiglio nel 2019 non è una legge di soli contributi, ma una norma che vuole perseguire nel campo della mobilità l'obiettivo del Fossil fuel free al 2040 per la Valle d'Aosta, è una legge che ha prodotto dei risultati positivi malgrado le critiche mosse allora, tant'è che oggi viene rifinanziata". Aldo Di Marco (Pour l'Autonomie) ha evidenziato che "gli incentivi alle auto elettriche, ibride e a basso impatto ambientale, nuove e usate, e ai dispositivi di

micro mobilità (monopattini e bici elettriche) arrivano in concomitanza con quelli nazionali e sono importanti per dare risposte compiute ai cittadini intenzionati all'acquisto di questo tipo di veicoli". Claudio Restano (Rv) ha sottolineato che "l'aspetto rivoluzionario non è dare ulteriori fondi per le auto ibride e elettriche, ma è la creazione della Consulta che permetterà ai soggetti che ne prenderanno parte di fornire degli indirizzi alle politiche future: politiche che non riguarderanno solo l'aspetto ambientale, ma anche i corretti stili di vita, la salute, il turismo e, soprattutto, la sicurezza stradale". Infine l'assessore ai trasporti, Luigi Bertschy: "Manca una visione chiara a tutti i livelli sul tema del Green deal e noi siamo una parte di un modello che, partendo dalle direttive europee, ha sviluppato i suoi Piani, ma oggi ci aspettiamo una posizione definitiva perché non ci sarebbe niente di peggio che non decidere nulla. In questa fase in cui la mobilità elettrica può rappresentare un primo passo

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

importante per garantire un sistema di fonti rinnovabili che ci renda autonomi dal gas e dal petrolio, questo provvedimento è un valore aggiunto".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

(Sito) Ansa

Fonti Web

# FdI, 'da Regione Lazio proroga diesel euro 4 in fascia verde'


(Sito) Ansa

FdI, 'da Regione Lazio proroga diesel euro 4 in fascia verde'



10/02/2024 16:23

"Migliaia di romani potranno presto tirare un sospiro di sollievo. Su proposta della Federazione romana di Fratelli d'Italia, grazie alla delibera della Regione Lazio, infatti, dovrebbe esserci una proroga di un anno per l'ingresso in Ztl Fascia verde dei veicoli diesel Euro 4, che quindi potranno accedervi ancora per tutto il 2025". Così in una nota i senatori di Fratelli d'Italia Andrea De Priamo, componente della commissione Ambiente e Transizione ecologica, e Cinzia Pellegrino, componente della commissione Politiche Ue. I parlamentari fanno riferimento a un articolo pubblicato sul 'Tempo' secondo il quale sarebbe in via di approvazione una delibera in questo senso. Sempre secondo il quotidiano la Regione entro il mese di ottobre dovrebbe licenziare due atti con i quali garantirebbe al Campidoglio 10 milioni l'anno al trasporto pubblico scongiurando, con un secondo provvedimento, anche il rincaro dei biglietti da 1,5 a 2 euro. "Inoltre - aggiungono i due esponenti di FdI - la Regione sta lavorando alle modifiche dell'attuale 'Piano della qualità dell'aria', con l'obiettivo di evitare che il blocco del traffico diventi un obbligo per i Comuni, ma soltanto un'opzione. Del resto, l'Arpa sostiene che la qualità dell'aria a Roma sia in miglioramento costante e che non esista correlazione, né scientifica né statistica, tra circolazione dei veicoli e rilevazioni delle centraline". "Ostacolare la vita quotidiana di migliaia di cittadini - proseguono - che non possono permettersi l'acquisto di automobili elettriche al fine di perseguire l'ideologia ambientalista sarebbe assurdo, per questo accogliamo con favore la delibera della Regione Lazio".

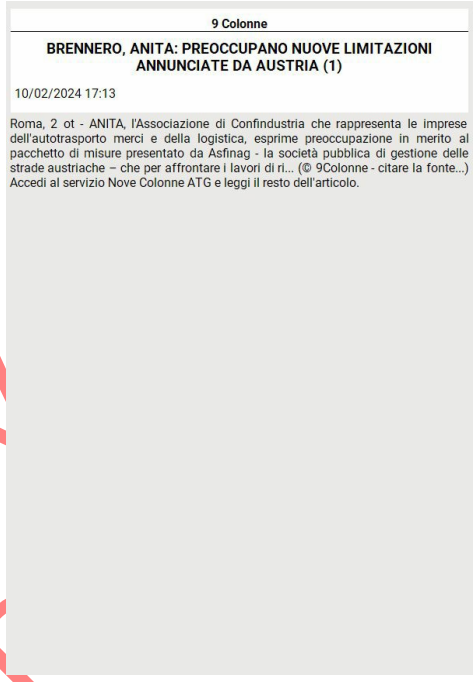
AD USO ESCLUSIVO INTERNET

9 Colonne

Fonti Web

# BRENNERO, ANITA: PREOCCUPANO NUOVE LIMITAZIONI ANNUNCIATE DA AUSTRIA (1)

Roma, 2 ot - ANITA, l'Associazione di Confindustria che rappresenta le imprese dell'autotrasporto merci e della logistica, esprime preoccupazione in merito al pacchetto di misure presentato da Asfinag - la società pubblica di gestione delle  strade austriache - che per affrontare i lavori di ri... (© 9Colonne - citare la fonte...) Accedi al servizio Nove Colonne ATG e leggi il resto dell'articolo.


9 Colonne

BRENNERO, ANITA: PREOCCUPANO NUOVE LIMITAZIONI ANNUNCIATE DA AUSTRIA (1)

10/02/2024 17:13

Roma, 2 ot - ANITA, l'Associazione di Confindustria che rappresenta le imprese dell'autotrasporto merci e della logistica, esprime preoccupazione in merito al pacchetto di misure presentato da Asfinag - la società pubblica di gestione delle strade austriache – che per affrontare i lavori di ri... (© 9Colonne - citare la fonte...) Accedi al servizio Nove Colonne ATG e leggi il resto dell'articolo.

AD ESCLUSIV
USO INTER

Affari Italiani

Fonti Web

# FdL, 'Giornate del Mezzogiorno' CCIAA: la strategia delle infrastrutture


Affari Italiani

FdL, 'Giornate del Mezzogiorno' CCIAA: la strategia delle infrastrutture

10/02/2024 19:24

Concluse le "Giornate del Mezzogiorno" in Fiera del Levante, Di Bisceglie: "Dobbiamo cambiare paradigma sull'economia del mare". La geografia vince sulla storia e sull'economia. In Puglia come nel Mezzogiorno un sistema di infrastrutture materiali e immateriali, dai porti agli aeroporti, dalla rete ferroviaria ai servizi alle imprese, è determinante per la costruzione di un vero e proprio hub nel Mediterraneo È stato il tema al centro del secondo appuntamento delle "Giornate del Mezzogiorno" , promosse dalla Camera di Commercio di Bari alla Campionaria Internazionale barese che, come ha detto il presidente della Nuova Fiera del Levante, Gaetano Frulli "Rilancia un dibattito strategico per il Sud in una Puglia che può vantare buoni risultati economici". "Il nostro territorio non è soltanto turismo e agroalimentare - ha sottolineato l'assessore allo Sviluppo Economico della Regione Puglia, Alessandro Delli Noci - c'è tutto un altro pezzo di economia che può fare massa critica, costituire un paniere e dar vita a scenari importanti, a partire dalla blue e dalla green economy. Per noi è fondamentale essere la prima porta d'Europa, ma per farlo dobbiamo anche garantire sicurezza". Una questione strategica, secondo il prefetto di Bari, Francesco Russo , "Affinché la regione possa potenziare il suo ruolo e le sue capacità attraverso un sistema imprenditoriale di aziende sane". È evidente che in una Puglia con oltre 900 chilometri di costa, 4 porti, un articolato sistema di aeroporti , e una rete ferroviaria e stradale da ammodernare e ristrutturare: "Dobbiamo cambiare paradigma sull'economia del mare", ha rilevato la presidente della Camera di Commercio, Luciana Di Bisceglie "Sicuramente la Puglia - ha proseguito - non può fare a meno dell'industria in questo processo di sviluppo, che può contare anche su pipeline a cominciare dal Tap, nel momento in cui l'approvvigionamento di gas dalla Russia si è quasi azzerato". La centralità della logistica e delle infrastrutture, rilevanti tra i progetti del PNRR , "Non devono far dimenticare i problemi nell'integrazione fra sistemi produttivi e attraverso una movimentazione moderna e razionale delle merci troppo spesso parcellizzata", ha concluso Luciana Di Bisceglie Alla domanda del direttore di Radio 24 Sebastiano Barisoni , che ha coordinato l'incontro, sul ruolo della Puglia e del Mezzogiorno nell'area Mediterranea, il presidente di Unioncamere Andrea Prete ha osservato che: "La guerra russa ucraina ha fatto diventare il Mediterraneo centrale. Inoltre, la popolazione del Sud, attualmente pari al 33,8% di quella italiana, si ridurrà ad appena il 25,8% nel 2080. Ciò renderà il Sud l'area più vecchia del Paese. Un dramma, se non riusciremo ad invertire questa tendenza facendo crescere le opportunità di lavoro in queste regioni". "Siamo sempre aggrappati alle questioni internazionali - ha concordato Dario Fabbri , analista geopolitico e direttore di Domino - se muta il contesto, ci ritroveremo ad avere il Sud spiazzato. Non bisogna affidarsi solo alla geopolitica, la riscoperta del

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

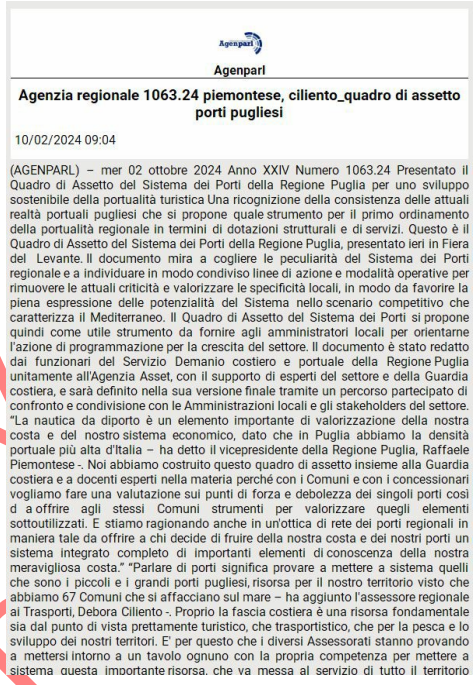
mare è fondamentale. Senza, nonostante i gasdotti, le ZES e la dorsale Adriatica, per il sud tutto diventa più difficile". Occorre, dunque, una visione d'insieme. «A cominciare da un sistema portuale integrato in Puglia in grado di competere meglio con gli altri scali - ha precisato Angela Bergantino , docente di Economia applicata all'Università di Bari - la rete ferroviaria deve essere in grado di far partire le merci dal Mezzogiorno". "L'Italia è leader mondiale del ro-ro nelle rotte del Mediterraneo. Ma in un mondo che si sta trasformando - ha avvertito Salvio Capasso, responsabile servizio imprese e territorio di Srm - la Puglia rischia di essere un'appendice". Mentre in questa particolare fase di profonde trasformazioni , pur nelle difficoltà saper cogliere le opportunità potrebbe essere decisivo, come ha dimostrato il dibattito nelle Giornate del Mezzogiorno , per una Puglia che corre sempre più velocemente. (gelormini@gmail.com).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Agenparl

Fonti Web

# Agenzia regionale 1063.24 piemontese, ciliento_quadro di assetto porti pugliesi



Agenparl

**Agenzia regionale 1063.24 piemontese, ciliento_quadro di assetto porti pugliesi**

10/02/2024 09:04

(AGENPARL) – mer 02 ottobre 2024 Anno XXIV Numero 1063.24 Presentato il Quadro di Assetto del Sistema dei Porti della Regione Puglia per uno sviluppo sostenibile della portualità turistica Una ricognizione della consistenza delle attuali realtà portuali pugliesi che si propone quale strumento per il primo ordinamento della portualità regionale in termini di dotazioni strutturali e di servizi. Questo è il Quadro di Assetto del Sistema dei Porti della Regione Puglia, presentato ieri in Fiera del Levante. Il documento mira a cogliere le peculiarità del Sistema dei Porti regionale e a individuare in modo condiviso linee di azione e modalità operative per rimuovere le attuali criticità e valorizzare le specificità locali, in modo da favorire la piena espressione delle potenzialità del Sistema nello scenario competitivo che caratterizza il Mediterraneo. Il Quadro di Assetto del Sistema dei Porti si propone quindi come utile strumento da fornire agli amministratori locali per orientarne l'azione di programmazione per la crescita del settore. Il documento è stato redatto dai funzionari del Servizio Demanio costiero e portuale della Regione Puglia unitamente all'Agenzia Asset, con il supporto di esperti del settore e della Guardia costiera, e sarà definito nella sua versione finale tramite un percorso partecipato di confronto e condivisione con le Amministrazioni locali e gli stakeholders del settore. "La nautica da diporto è un elemento importante di valorizzazione della nostra costa e del nostro sistema economico, dato che in Puglia abbiamo la densità portuale più alta d'Italia – ha detto il vicepresidente della Regione Puglia, Raffaele Piemontese -. Noi abbiamo costruito questo quadro di assetto insieme alla Guardia costiera e a docenti esperti nella materia perché con i Comuni e con i concessionari vogliamo fare una valutazione sui punti di forza e debolezza dei singoli porti così d a offrire agli stessi Comuni strumenti per valorizzare quegli elementi sottoutilizzati. E stiamo ragionando anche in un'ottica di rete dei porti regionali in maniera tale da offrire a chi decide di fruire della nostra costa e dei nostri porti un sistema integrato completo di importanti elementi di conoscenza della nostra meravigliosa costa." "Parlare di porti significa provare a mettere a sistema quelli che sono i piccoli e i grandi porti pugliesi, risorsa per il nostro territorio visto che abbiamo 67 Comuni che si affacciano sul mare - ha aggiunto l'assessore regionale ai Trasporti, Debora Ciliento -. Proprio la fascia costiera è una risorsa fondamentale sia dal punto di vista prettamente turistico, che trasportistico, che per la pesca e lo sviluppo dei nostri territori. E' per questo che i diversi Assessorati stanno provando a mettersi intorno a un tavolo ognuno con la propria competenza per mettere a sistema questa importante risorsa,

AD ESCLUSIV
USO INTER

che va messa al servizio di tutto il territorio pugliese e non solo." "L'attività fondamentale di programmazione della Regione deve basarsi su un quadro conoscitivo approfondito e un'analisi di contesto - ha spiegato il direttore generale di Asset, Elio Sannicandro -. Questo lavoro richiede competenze e sinergie multidisciplinari per cui Asset ha specifiche finalità ed esperienza. La portualità ha la caratteristica di integrare interessi demaniali, turistici ed economici Agierrefax Agenzia Giornalistica a cura del Servizio Stampa della Giunta Regionale Direttore responsabile: Elena Laterza. Redazione: Antonio Rolli, Livio Addabbo, Paolo Inno, Simona Loconsole, Nico Lorusso, Anna Memoli, Alessandro Scolozzi. Iscrizione al Registro della Stampa presso il Tribunale di Bari n.1390 del 29/10/1998 Anno XXIV Numero 1063.24 per i trasporti, la pesca e lo sviluppo produttivo dei territori. Quindi il documento che è stato predisposto sarà alla base di nuove iniziative: dalla redazione dei piani regolatori portuali, alla definizione di progetti per la manutenzione dei porti, per la nautica, per la pesca e anche per gli sport del mare." "Quello realizzato dalla Regione Puglia insieme ad Asset - ha dichiarato il Contrammiraglio (CP) Vincenzo Leone, direttore marittimo della Puglia e della Basilicata Ionica - è uno strumento di assoluto valore perché consente per la prima volta di fare un monitoraggio attento della realtà portuale regionale. Come Guardia Costiera e Capitaneria di Porto, siamo contenti di essere accanto alla Regione in questa iniziativa che consentirà di liberare un potenziale di sviluppo enorme. Mettere a sistema definitivamente i porti della Regione e i Comuni costieri che hanno risorse e beni spesso non adeguatamente utilizzati, infatti, significa creare un ulteriore volano di sviluppo per il territorio. Se sapremo interpretare bene il nostro ruolo, potremo supportare concretamente la Regione nel compito di valorizzazione della blue economy." Agierrefax Agenzia Giornalistica a cura del Servizio Stampa della Giunta Regionale Direttore responsabile: Elena Laterza. Redazione: Antonio Rolli, Livio Addabbo, Paolo Inno, Simona Loconsole, Nico Lorusso, Anna Memoli, Alessandro Scolozzi. Iscrizione al Registro della Stampa presso il Tribunale di Bari n.1390 del 29/10/1998 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Agenparl

Fonti Web

# IL COMUNE COMUNICA - ripartono gli incontri di formazione e i recruiting day di Porta Futuro Bari e Porta Futuro Area Metropolitana


Agenparl

**IL COMUNE COMUNICA – ripartono gli incontri di formazione e i recruiting day di Porta Futuro Bari e Porta Futuro Area Metropolitana**

10/02/2024 12:04

(AGENPARL) – mer 02 ottobre 2024 RIPARTE LA STAGIONE DEGLI EVENTI E PORTA FUTURO AREA METROPOLITANA IN PROGRAMMA NUMEROSI INCONTRI DI FORMAZIONE E RECRUITING DAY Porta Futuro Bari e Porta Futuro Area Metropolitana di Bari confermano e sviluppano le iniziative incentrate sulle politiche attive del lavoro. Attraverso l'erogazione e la promozione dei servizi gratuiti rivolti a cittadini e aziende, il job centre del Comune di Bari e quello dell'Area Metropolitana di Bari contribuiscono, infatti, a favorire l'incontro tra domanda e offerta di lavoro con azioni strategiche sul territorio. Dal 1° gennaio del 2024, Porta Futuro Bari e Porta Futuro Area Metropolitana hanno complessivamente registrato più di 4.500 nuovi cittadini iscritti al portale, 216 aziende accreditate e hanno promosso 359 opportunità di lavoro. Nel corso degli ultimi nove mesi, le candidature ricevute sono state più di 6.900, i colloqui di selezione 2.913, le sessioni di ricerca attiva di lavoro presso lo sportello di Bari 585. 250, invece, sono state le persone che hanno trovato una nuova occupazione lavorativa. Nell'ambito degli eventi, sono stati realizzati 41 recruiting day e 113 eventi di informazione, formazione e consulenza. Porta Futuro Bari e Porta Futuro Area Metropolitana di Bari sono attivi anche nell'orientamento al mondo del lavoro con progetti rivolti a ragazze e ragazzi delle scuole medie inferiori e superiori. Oltre al servizio di informazione e primo orientamento dedicato a tutti, entrambi affiancano chi è in cerca della prima occupazione lavorativa con la proposta di job day e recruiting day, ma anche con percorsi per l'avvio di start up. I due job centre, inoltre, dialogano anche con chi è nuovamente in cerca di lavoro proponendo incontri di formazione e aggiornamento, eventi di selezione in linea con il profilo e l'esperienza, il servizio di bilancio delle competenze per chi vorrebbe candidarsi con un nuovo profilo lavorativo. Di seguito il calendario dei prossimi appuntamenti che, a eccezione di "Bari Lavora", si svolgeranno presso la sede centrale di Porta Futuro Bari (via Ravanas 233 c/o l'ex Manifattura dei Tabacchi), online e nell'area metropolitana di Bari. 4 ottobre ore 11 Porta Futuro Bari c/o Fiera del Levante, Padiglione del Comune di Bari - "Bari lavora. Le misure del Comune di Bari per promuovere inclusione socio-lavorativa, apprendimento in situazione e mobilitazione al lavoro". 7 ottobre ore 15 Porta Futuro Area Metropolitana di Bari, evento online - "Presentarsi in un minuto con un pitch efficace per cercare lavoro" 8 ottobre ore 15 Porta Futuro Bari - "Ricerca attiva di lavoro. Come utilizzare la app Indeed mobile per cercare lavoro" 9 ottobre ore 10 Porta Futuro Bari - "Orizzonti digitali. Corso per l'alfabetizzazione digitale"10 ottobre ore 10 Porta Futuro Bari - "Inclusione LGBTQIA+ e sviluppo economico locale" 14 ottobre ore 15 Porta Futuro Bari, evento online - "Corso di creazione di impresa. Linee guida per la redazione

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

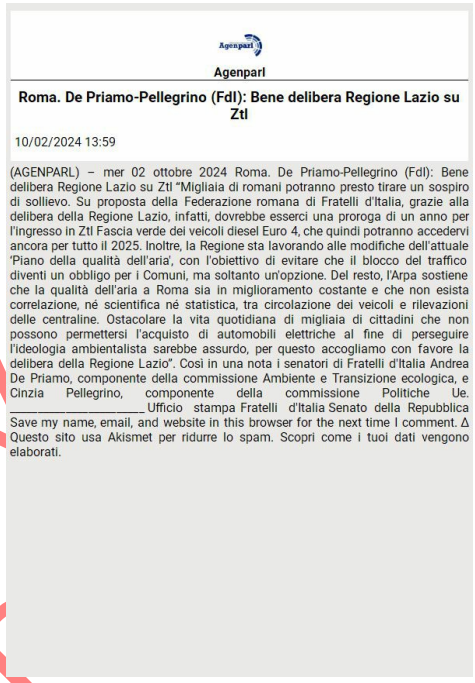
di un business plan" 16 ottobre ore 9 Porta Futuro Area Metropolitana di Bari, evento online - "Mettersi in proprio in associazione: risorse e opportunità"17 ottobre ore 9.30 Porta Futuro Area Metropolitana di Bari - Bitonto c/o Comune di Bitonto, Palazzo Gentile - "Recruiting day autotrasportatori" 22 ottobre PFM ore 9.30, Porta Futuro Area Metropolitana di Bari - Capurso - "Recruiting day Alleanza assicurazioni"24 ottobre ore 9.30 Porta Futuro Area Metropolitana di Bari, evento online - "Aprire una nuova attività - istruzioni per l'uso: settore servizi"11 novembre ore 14 Porta Futuro Area Metropolitana di Bari, evento online - "Usare le piattaforme grafiche per creare un cv creativo" 15 novembre ore 10 Porta Futuro Area Metropolitana di Bari, evento online - "Il marketing per una start up di successo" CONTATTI Facebook: https://www.facebook.com/portafuturobariInstagram https://www.instagram.com/portafuturo.bariLinkedIn https://www.linkedin.com/company/porta-futuro-bari Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Agenparl

Fonti Web

# Roma. De Priamo-Pellegrino (FdI): Bene delibera Regione Lazio su Ztl


Agenparl

Roma. De Priamo-Pellegrino (FdI): Bene delibera Regione Lazio su Ztl

10/02/2024 13:59

(AGENPARL) – mer 02 ottobre 2024 Roma. De Priamo-Pellegrino (FdI): Bene delibera Regione Lazio su Ztl "Migliaia di romani potranno presto tirare un sospiro di sollievo. Su proposta della Federazione romana di Fratelli d'Italia, grazie alla delibera della Regione Lazio, infatti, dovrebbe esserci una proroga di un anno per l'ingresso in Ztl Fascia verde dei veicoli diesel Euro 4, che quindi potranno accedervi ancora per tutto il 2025. Inoltre, la Regione sta lavorando alle modifiche dell'attuale 'Piano della qualità dell'aria', con l'obiettivo di evitare che il blocco del traffico diventi un obbligo per i Comuni, ma soltanto un'opzione. Del resto, l'Arpa sostiene che la qualità dell'aria a Roma sia in miglioramento costante e che non esista correlazione, né scientifica né statistica, tra circolazione dei veicoli e rilevazioni delle centraline. Ostacolare la vita quotidiana di migliaia di cittadini che non possono permettersi l'acquisto di automobili elettriche al fine di perseguire l'ideologia ambientalista sarebbe assurdo, per questo accogliamo con favore la delibera della Regione Lazio". Così in una nota i senatori di Fratelli d'Italia Andrea De Priamo, componente della commissione Ambiente e Transizione ecologica, e Cinzia Pellegrino, componente della commissione Politiche Ue. _____ Ufficio stampa Fratelli d'Italia Senato della Repubblica Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Δ Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.

(AGENPARL) - mer 02 ottobre 2024 Roma. De Priamo-Pellegrino (FdI): Bene delibera Regione Lazio su Ztl "Migliaia di romani potranno presto tirare un sospiro di sollievo. Su proposta della Federazione romana di Fratelli d'Italia, grazie alla delibera della Regione Lazio, infatti, dovrebbe esserci una proroga di un anno per l'ingresso in Ztl Fascia verde dei veicoli diesel Euro 4, che quindi potranno accedervi ancora per tutto il 2025. Inoltre, la Regione sta lavorando alle modifiche dell'attuale 'Piano della qualità dell'aria', con l'obiettivo di evitare che il blocco del traffico diventi un obbligo per i Comuni, ma soltanto un'opzione. Del resto, l'Arpa sostiene che la qualità dell'aria a Roma sia in miglioramento costante e che non esista correlazione, né scientifica né statistica, tra circolazione dei veicoli e rilevazioni delle centraline. Ostacolare la vita quotidiana di migliaia di cittadini che non possono permettersi l'acquisto di automobili elettriche al fine di perseguire l'ideologia ambientalista sarebbe assurdo, per questo accogliamo con favore la delibera della Regione Lazio". Così in una nota i senatori di Fratelli d'Italia Andrea De Priamo, componente della commissione Ambiente e Transizione ecologica, e Cinzia Pellegrino, componente della commissione Politiche Ue. _____ Ufficio stampa Fratelli d'Italia Senato della Repubblica Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.

AD ESCLUSIVO USO INTER

Agenparl

Fonti Web

# IL COMUNE COMUNICA - "Sulla stessa barca": domani nel padiglione del Comune in Fiera del Levante il sindaco Vito Leccese e l'assessore Petruzzelli al confronto sulla blue economy



Agenparl

**IL COMUNE COMUNICA – "Sulla stessa barca": domani nel padiglione del Comune in Fiera del Levante il sindaco Vito Leccese e l'assessore Petruzzelli al confronto sulla blue economy**

10/02/2024 16:54

Il Comune di Bari intende dotarsi di una strategia per sostenere l'economia blu della città, un macro-distretto composto dai settori che hanno al centro delle proprie attività il mare, inteso come risorsa (acquacoltura, pesca, energia, trasporti, porti, cantieristica navale, turismo costiero, sport nautici, manifattura per la produzione di beni per usi costieri). Sono diverse le aree e le materie al centro di questa strategia: i progetti pubblici per la rigenerazione costiera, gli investimenti privati per la valorizzazione del mare come risorsa, le attività di ricerca sull'ecosistema marino locale, la crescita di una variegata e intraprendente comunità del mare. Bari ha, quindi, tutte le carte in regola per ritagliarsi un ruolo da protagonista nello scenario mediterraneo dell'economia del mare. Per farlo, è necessario favorire la partecipazione e il coinvolgimento attivo di tutti gli attori istituzionali, economici e sociali della città. "Sulla stessa barca. Verso una strategia per l'economia blu di Bari", il percorso-confronto immaginato sul tema per i prossimi cinque anni di governo della città, sarà illustrato domani, giovedì 3 ottobre, alle ore 11, nel padiglione istituzionale del Comune di Bari nella Fiera del Levante, Interverranno Vito Leccese, sindaco di Bari, e Pietro Petruzzelli, assessore allo Sviluppo locale e alla Blue economy. Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Δ Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.

Il Comune di Bari intende dotarsi di una strategia per sostenere l'economia blu della città, un macro-distretto composto dai settori che hanno al centro delle proprie attività il mare, inteso come risorsa (acquacoltura, pesca, energia, trasporti, porti, cantieristica navale, turismo costiero, sport nautici, manifattura per la produzione di beni per usi costieri). Sono diverse le aree e le materie al centro di questa strategia: i progetti pubblici per la rigenerazione costiera, gli investimenti privati per la valorizzazione del mare come risorsa, le attività di ricerca sull'ecosistema marino locale, la crescita di una variegata e intraprendente comunità del mare. Bari ha, quindi, tutte le carte in regola per ritagliarsi un ruolo da protagonista nello scenario mediterraneo dell'economia del mare. Per farlo, è necessario favorire la partecipazione e il coinvolgimento attivo di tutti gli attori istituzionali, economici e sociali della città. "Sulla stessa barca. Verso una strategia per l'economia blu di Bari", il percorso-confronto immaginato sul tema per i prossimi cinque anni di governo della città, sarà illustrato domani, giovedì 3 ottobre, alle ore 11, nel padiglione istituzionale del Comune di Bari nella Fiera del Levante, Interverranno Vito Leccese, sindaco di Bari, e Pietro Petruzzelli, assessore allo Sviluppo locale e alla Blue economy. Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Agenzia Giornalistica Opinione

Fonti Web

# ANITA * BRENNERO: «PREOCCUPANO LE NUOVE LIMITAZIONI ANNUNCIATE DALL'AUSTRIA, CI APPELLIAMO AL MINISTRO SALVINI»


Agenzia Giornalistica Opinione

ANITA * BRENNERO: «PREOCCUPANO LE NUOVE LIMITAZIONI ANNUNCIATE DALL'AUSTRIA, CI APPELLIAMO AL MINISTRO SALVINI»

ANITA

ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE TRASPORTI AUTOMOBILISTICI

10/02/2024 16:29

(Il testo seguente è tratto integralmente dalla nota stampa inviata all'Agenzia Opinione) – Brennero: preoccupano le nuove limitazioni annunciate dall'Austria. ANITA si appella al Ministro Salvini. ANITA, l'Associazione di Confindustria che rappresenta le imprese dell'autotrasporto merci e della logistica, esprime preoccupazione in merito al pacchetto di misure presentato da Asfinag – la società pubblica di gestione delle strade austriache – che per affrontare i lavori di rifacimento del Ponte Lueg sul tratto autostradale della A13 avrebbe previsto, a partire dal 1° gennaio 2025, l'introduzione di ulteriori divieti non meglio specificati per il transito dei mezzi pesanti sull'asse del Brennero. Sebbene ANITA riceva in maniera positiva la volontà di gestire il traffico su due corsie per senso di marcia almeno 170 giorni l'anno, instradando i veicoli oltre le 3,5 ton sulla porzione interna della carreggiata per bilanciare il peso, si trova comunque costretta a respingere l'idea di estendere i divieti di circolazione per i veicoli industriali in determinati giorni e lancia un appello al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Sen. Matteo Salvini, perché possa monitorare questo scenario per il bene della categoria e della competitività nazionale. "Nutriamo forti preoccupazioni nei confronti del pacchetto di misure annunciato da Asfinag, che metterebbe ancora una volta l'Austria nelle condizioni di contingentare il traffico merci dall'Italia su di un corridoio, lo Scan-Med, pilastro delle reti Ten-t". Lo ha detto Thomas Baumgartner, Past President ANITA con delega al Brennero. "Inoltre, le riduzioni della carreggiata già operate sul versante italiano della A22 in occasione di cantieri per la manutenzione, dimostrano come nei giorni feriali il traffico sia regolare e diventi problematico solo in corrispondenza di festività, quando in autostrada si riversa il traffico turistico. Per questo ci appelliamo al Ministro Salvini, perché vigili affinché venga riservato al

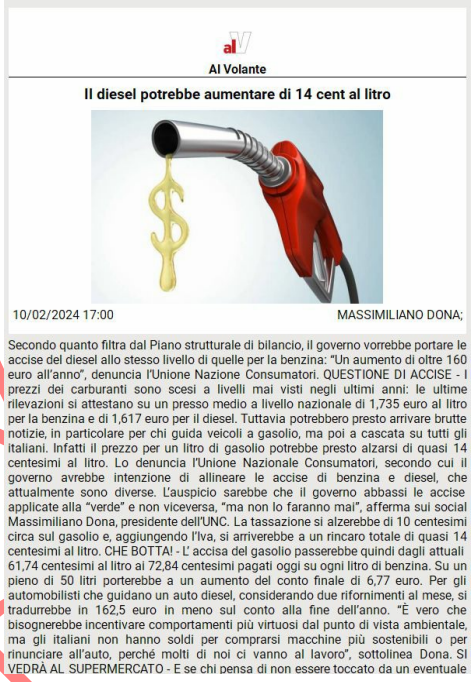
(Il testo seguente è tratto integralmente dalla nota stampa inviata all'Agenzia Opinione) – Brennero: preoccupano le nuove limitazioni annunciate dall'Austria. ANITA si appella al Ministro Salvini. ANITA, l'Associazione di Confindustria che rappresenta le imprese dell'autotrasporto merci e della logistica, esprime preoccupazione in merito al pacchetto di misure presentato da Asfinag – la società pubblica di gestione delle strade austriache – che per affrontare i lavori di rifacimento del Ponte Lueg sul tratto autostradale della A13 avrebbe previsto, a partire dal 1° gennaio 2025, l'introduzione di ulteriori divieti non meglio specificati per il transito dei mezzi pesanti sull'asse del Brennero. Sebbene ANITA riceva in maniera positiva la volontà di gestire il traffico su due corsie per senso di marcia almeno 170 giorni l'anno, instradando i veicoli oltre le 3,5 ton sulla porzione interna della carreggiata per bilanciare il peso, si trova comunque costretta a respingere l'idea di estendere i divieti di circolazione per i veicoli industriali in determinati giorni e lancia un appello al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Sen. Matteo Salvini, perché possa monitorare questo scenario per il bene della categoria e della competitività nazionale. "Nutriamo forti preoccupazioni nei confronti del pacchetto di misure annunciato da Asfinag, che metterebbe ancora una volta l'Austria nelle condizioni di contingentare il traffico merci dall'Italia su di un corridoio, lo Scan-Med, pilastro delle reti Ten-t". Lo ha detto Thomas Baumgartner, Past President ANITA con delega al Brennero. "Inoltre, le riduzioni della carreggiata già operate sul versante italiano della A22 in occasione di cantieri per la manutenzione, dimostrano come nei giorni feriali il traffico sia regolare e diventi problematico solo in corrispondenza di festività, quando in autostrada si riversa il traffico turistico. Per questo ci appelliamo al Ministro Salvini, perché vigili affinché venga riservato al settore un trattamento equo, senza discriminazioni tese ad avvantaggiare i veicoli ad uso turistico o privato così come i trasporti con partenza o arrivo in Austria, ai quali spesso viene garantito il vantaggio della libera circolazione, e impedisca all'Austria di trascurare nuovamente il diritto europeo introducendo nuove limitazioni al traffico prive di legittimità". "Viceversa - ha concluso Baumgartner - a farne le spese sarà l'industria delle filiere del made in Italy, che grazie al trasporto merci su gomma è resa competitiva a vantaggio dell'export e dell'economia italiana".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Al Volante

Fonti Web

# Il diesel potrebbe aumentare di 14 cent al litro


Al Volante

Il diesel potrebbe aumentare di 14 cent al litro

10/02/2024 17:00 MASSIMILIANO DONA;

Secondo quanto filtra dal Piano strutturale di bilancio, il governo vorrebbe portare le accise del diesel allo stesso livello di quelle per la benzina: "Un aumento di oltre 160 euro all'anno", denuncia l'Unione Nazione Consumatori. QUESTIONE DI ACCISE - I prezzi dei carburanti sono scesi a livelli mai visti negli ultimi anni: le ultime rilevazioni si attestano su un presso medio a livello nazionale di 1,735 euro al litro per la benzina e di 1,617 euro per il diesel. Tuttavia potrebbero presto arrivare brutte notizie, in particolare per chi guida veicoli a gasolio, ma poi a cascata su tutti gli italiani. Infatti il prezzo per un litro di gasolio potrebbe presto alzarsi di quasi 14 centesimi al litro. Lo denuncia l'Unione Nazionale Consumatori, secondo cui il governo avrebbe intenzione di allineare le accise di benzina e diesel, che attualmente sono diverse. L'auspicio sarebbe che il governo abbassi le accise applicate alla "verde" e non viceversa, "ma non lo faranno mai", afferma sui social Massimiliano Dona, presidente dell'UNC. La tassazione si alzerebbe di 10 centesimi circa sul gasolio e, aggiungendo l'Iva, si arriverebbe a un rincaro totale di quasi 14 centesimi al litro. CHE BOTTA! - L' accisa del gasolio passerebbe quindi dagli attuali 61,74 centesimi al litro ai 72,84 centesimi pagati oggi su ogni litro di benzina. Su un pieno di 50 litri porterebbe a un aumento del conto finale di 6,77 euro. Per gli automobilisti che guidano un auto diesel, considerando due rifornimenti al mese, si tradurrebbe in 162,5 euro in meno sul conto alla fine dell'anno. "È vero che bisognerebbe incentivare comportamenti più virtuosi dal punto di vista ambientale, ma gli italiani non hanno soldi per comprarsi macchine più sostenibili o per rinunciare all'auto, perché molti di noi ci vanno al lavoro", sottolinea Dona. SI VEDRÀ AL SUPERMERCATO - E se chi pensa di non essere toccato da un eventuale aumento, perché guida un'auto a benzina o elettrica, secondo l'associazione dei consumatori cambierà presto idea. Infatti, tali rincari sarebbero "una rovina per le conseguenze sull'inflazione ", con ripercussioni visibili al momento di fare la spesa al supermercato, visto che il costo del trasporto (che oggi viaggia prevalentemente su camion alimentati a gasolio) si ripercuoterà sul prezzo finale dei prodotti. "Sarà un extragettito di oltre 2 miliardi per il governo, che oggi racconta sarà reinvestito in iniziative green o per abbassare le bollette, ma sarà l'ennesimo modo per spremere gli italiani", conclude Massimiliano Dona.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

altoadige.it

Fonti Web

# Alta tensione sul Brennero: «No a nuovi divieti per i Tir da parte austriaca»


altoadige.it

Alta tensione sul Brennero: «No a nuovi divieti per i Tir da parte austriaca»

10/02/2024 16:59

Baumgartner (Anita) critica il pacchetto di misure annunciato da Asfinag e chiama in causa il ministro Salvini BOLZANO. Il Brennero continua ad essere terreno di scontro: da una parte le autorità austriache, dall'altra il mondo dell'autotrasporto merci e della logistica. Nel mirino, l'annunciato pacchetto di misure presentato da Asfinag - la società pubblica di gestione delle strade austriache – che per affrontare i lavori di rifacimento del Ponte Lueg sul tratto autostradale della A13 avrebbe previsto, a partire dal 1° gennaio 2025, l'introduzione di ulteriori divieti non meglio specificati per il transito dei mezzi pesanti sull'asse del Brennero. Anita, pur valutando positivamente la volontà di gestire il traffico su due corsie per senso di marcia almeno 170 giorni l'anno, instradando i veicoli oltre le 3,5 tonnellate sulla porzione interna della carreggiata per bilanciare il peso, respinge però con decisione l'idea di estendere i divieti di circolazione per i veicoli industriali in determinati giorni e lancia un appello al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, «perché possa monitorare questo scenario per il bene della categoria e della competitività nazionale». «Nutriamo forti preoccupazioni nei confronti del pacchetto di misure annunciato da Asfinag, che metterebbe ancora una volta l'Austria nelle condizioni di contingentare il traffico merci dall'Italia su di un corridoio, lo Scan-Med, pilastro delle reti Ten-t», ha sottolineato in proposito Thomas Baumgartner , Past President ANITA con delega al Brennero. «Inoltre, le riduzioni della carreggiata già operate sul versante italiano della A22 in occasione di cantieri per la manutenzione, dimostrano come nei giorni feriali il traffico sia regolare e diventi problematico solo in corrispondenza di festività, quando in autostrada si riversa il traffico turistico. Per

Baumgartner (Anita) critica il pacchetto di misure annunciato da Asfinag e chiama in causa il ministro Salvini BOLZANO. Il Brennero continua ad essere terreno di scontro: da una parte le autorità austriache, dall'altra il mondo dell'autotrasporto, che teme un nuovo inasprimento dei criteri per il traffico pesante. A lanciare l'allarme è l' Anita , l'Associazione di Confindustria che rappresenta le imprese dell'autotrasporto merci e della logistica. Nel mirino, l'annunciato pacchetto di misure presentato da Asfinag - la società pubblica di gestione delle strade austriache - che per affrontare i lavori di rifacimento del Ponte Lueg sul tratto autostradale della A13 avrebbe previsto, a partire dal 1° gennaio 2025, l'introduzione di ulteriori divieti non meglio specificati per il transito dei mezzi pesanti sull'asse del Brennero. Anita, pur valutando positivamente la volontà di gestire il traffico su due corsie per senso di marcia almeno 170 giorni l'anno, instradando i veicoli oltre le 3,5 tonnellate sulla porzione interna della carreggiata per bilanciare il peso, respinge però con decisione l'idea di estendere i divieti di circolazione per i veicoli industriali in determinati giorni e lancia un appello al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, «perché possa monitorare questo scenario per il bene della categoria e della competitività nazionale». «Nutriamo forti preoccupazioni nei confronti del pacchetto di misure annunciato da Asfinag, che metterebbe ancora una volta l'Austria nelle condizioni di contingentare il traffico merci dall'Italia su di un corridoio, lo Scan-Med, pilastro delle reti Ten-t», ha sottolineato in proposito Thomas Baumgartner , Past President ANITA con delega al Brennero. «Inoltre, le riduzioni della carreggiata già operate sul versante italiano della A22 in occasione di cantieri per la manutenzione, dimostrano come nei giorni feriali il traffico sia regolare e diventi problematico solo in corrispondenza di festività, quando in autostrada si riversa il traffico turistico. Per questo ci appelliamo al ministro Salvini, perché vigili affinché venga riservato al settore un trattamento equo, senza discriminazioni tese ad avvantaggiare i veicoli ad uso turistico o privato così come i trasporti con partenza o arrivo in Austria, ai quali spesso viene garantito il vantaggio della libera circolazione, e impedisca all'Austria di trascurare nuovamente il diritto europeo introducendo nuove limitazioni al traffico prive di legittimità». «Viceversa - conclude Baumgartner - a farne le spese sarà l'industria delle filiere del made in Italy, che grazie al trasporto merci su gomma è resa competitiva a vantaggio dell'export e dell'economia italiana». Altre notizie Attualità.

AD ESCLUSIV
USO INTER

Askanews

Fonti Web

# Autotrasporto:Assotir, settore strategico ma con evidenti squilibri


Askanews

Autotrasporto:Assotir, settore strategico ma con evidenti squilibri

10/02/2024 14:26

Presentata ricerca "Analisi economica dell'Autotrasporto italiano degli ultimi dieci anni" Roma, 2 ott. (askanews) – "Alla politica non chiediamo di fare delle discriminazioni, perché le discriminazioni, quelle tra grandi e piccoli operatori, sono il principale problema che affligge il settore dell'autotrasporto. Alla politica chiediamo solamente di tappare le falle che si sono create". Con queste parole Anna Vita Manigrasso, Presidente Nazionale di ASSOTIR, ha introdotto la ricerca "Analisi economica dell'Autotrasporto italiano degli ultimi dieci anni, basata sui Bilanci delle imprese: Peso, Composizione e Stato di Salute del Settore" dalla quale emerge che il settore si riconferma strategico ma con evidenti squilibri al proprio interno. La presentazione si è tenuta a Roma alla presenza tra gli altri, dell'on. Salvatore Deidda, Presidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati; dell'on. Andrea Casu, Vicepresidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati; e dell'on. Roberto Traversi, esponente Commissione Trasporti della Camera. A loro in particolare, la Presidente di ASSOTIR ha ribadito i quattro interventi che l'Associazione ritiene necessari: la disciplina della subvezione, per contrastare il fenomeno dell'intermediazione parassitaria; il rispetto dei tempi di pagamento stabiliti dalla legge; il riconoscimento economico dei tempi di attesa al carico e scarico delle merci; la reintroduzione di costi minimi obbligatori. La ricerca – che si basa sui dati economici e finanziari ricavati dai bilanci degli ultimi 10 anni di oltre 37mila imprese che operano nel settore – è "Una fotografia che rappresenta in maniera reale il pessimo stato in cui versa un settore, quello dell'autotrasporto, che riunisce il 2% di tutte le imprese italiane e rappresenta il 3,4% del Pil" ha detto ancora. Dimostra in maniera inequivocabile che i colossi dei trasporti hanno un

Presentata ricerca "Analisi economica dell'Autotrasporto italiano degli ultimi dieci anni" Roma, 2 ott. (askanews) - "Alla politica non chiediamo di fare delle discriminazioni, perché le discriminazioni, quelle tra grandi e piccoli operatori, sono il principale problema che affligge il settore dell'autotrasporto. Alla politica chiediamo solamente di tappare le falle che si sono create". Con queste parole Anna Vita Manigrasso, Presidente Nazionale di ASSOTIR, ha introdotto la ricerca "Analisi economica dell'Autotrasporto italiano degli ultimi dieci anni, basata sui Bilanci delle imprese: Peso, Composizione e Stato di Salute del Settore" dalla quale emerge che il settore si riconferma strategico ma con evidenti squilibri al proprio interno. La presentazione si è tenuta a Roma alla presenza tra gli altri, dell'on. Salvatore Deidda, Presidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati; dell'on. Andrea Casu, Vicepresidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati; e dell'on. Roberto Traversi, esponente Commissione Trasporti della Camera. A loro in particolare, la Presidente di ASSOTIR ha ribadito i quattro interventi che l'Associazione ritiene necessari: la disciplina della subvezione, per contrastare il fenomeno dell'intermediazione parassitaria; il rispetto dei tempi di pagamento stabiliti dalla legge; il riconoscimento economico dei tempi di attesa al carico e scarico delle merci; la reintroduzione di costi minimi obbligatori. La ricerca - che si basa sui dati economici e finanziari ricavati dai bilanci degli ultimi 10 anni di oltre 37mila imprese che operano nel settore - è "Una fotografia che rappresenta in maniera reale il pessimo stato in cui versa un settore, quello dell'autotrasporto, che riunisce il 2% di tutte le imprese italiane e rappresenta il 3,4% del Pil" ha detto ancora. Dimostra in maniera inequivocabile che i colossi dei trasporti hanno un ruolo "marginale", nella maggior parte dei casi fungono da intermediari: raccolgono le commesse e affidano il servizio ai player più piccoli. Nonostante questo, però, sono i soggetti che incassano la fetta più grande degli utili, scaricando i costi - a iniziare da quelli ingenti per la transizione energetica e per la sicurezza stradale - sui soggetti più piccoli. "Gli operatori del settore sono nell'84% dei casi piccole e medie imprese - ha spiegato il curatore della ricerca, Rosario Faraci, Professore ordinario di Economia e Gestione delle Imprese dell'Università degli Studi di Catania. - I soggetti più piccoli sono quelli che hanno registrato la crescita maggiore in termini di fatturato negli ultimi dieci anni, e anzi maggiori sono le dimensioni dell'impresa e meno sono cresciuti i ricavi. Se si prendono in considerazione gli utili, tuttavia, il trend si inverte, e i grandi player registrano un tasso di crescita che è quasi il doppio di quello del settore. In altre parole, hanno il tasso di redditività più alto rispetto al fatturato. E questa è una prima conferma di quanto sia diffusa la subvenzione". Un'altra conferma arriva

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

dal grado di integrazione verticale, indice che attesta quante fasi di un processo produttivo un'impresa gestisce in proprio, senza affidarsi a soggetti terzi. "Questo indice - ha sottolineato Faraci, - è nettamente più elevato tra le imprese di piccole dimensioni, perché sono quelle che nei fatti gestiscono il trasporto delle merci". "Quella contro la subvenzione è la madre di tutte le battaglie - ha detto Claudio Donati, Segretario Generale di ASSOTIR. - Le 10 maggiori imprese da sole valgono un fatturato di 14 miliardi, ovvero più del 20% dell'intero settore. Eppure dispongono di appena 429 veicoli, perché la quasi totalità dei loro ricavi provengono dalla subvenzione. Con un simile squilibrio, il settore non è in grado di sostenere gli investimenti che sono necessari, a iniziare da quelli della transizione energetica e per la sicurezza stradale. E nel lungo periodo, questo problema danneggerà l'intero Paese, in quanto ridurrà la funzionalità del settore dell'autotrasporto che è oggettivamente strategico per l'economia del Paese".

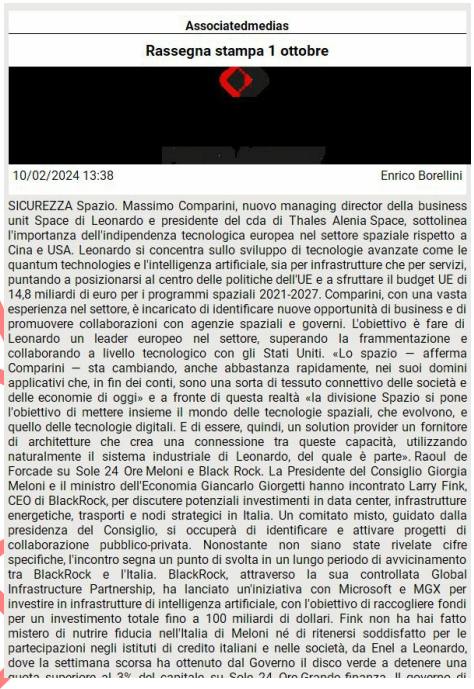
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Associatedmedias

Fonti Web

# Rassegna stampa 1 ottobre

Enrico Borellini


Associatedmedias

Rassegna stampa 1 ottobre

10/02/2024 13:38 Enrico Borellini

SICUREZZA Spazio. Massimo Comparini, nuovo managing director della business unit Space di Leonardo e presidente del cda di Thales Alenia Space, sottolinea l'importanza dell'indipendenza tecnologica europea nel settore spaziale rispetto a Cina e USA. Leonardo si concentra sullo sviluppo di tecnologie avanzate come le quantum technologies e l'intelligenza artificiale, sia per infrastrutture che per servizi, puntando a posizionarsi al centro delle politiche dell'UE e a sfruttare il budget UE di 14,8 miliardi di euro per i programmi spaziali 2021-2027. Comparini, con una vasta esperienza nel settore, è incaricato di identificare nuove opportunità di business e di promuovere collaborazioni con agenzie spaziali e governi. L'obiettivo è fare di Leonardo un leader europeo nel settore, superando la frammentazione e collaborando a livello tecnologico con gli Stati Uniti. «Lo spazio — afferma Comparini — sta cambiando, anche abbastanza rapidamente, nei suoi domini applicativi che, in fin dei conti, sono una sorta di tessuto connettivo delle società e delle economie di oggi» e a fronte di questa realtà «la divisione Spazio si pone l'obiettivo di mettere insieme il mondo delle tecnologie spaziali, che evolvono, e quello delle tecnologie digitali. E di essere, quindi, un solution provider un fornitore di architetture che crea una connessione tra queste capacità, utilizzando naturalmente il sistema industriale di Leonardo, del quale è parte». Raoul de Forcade su Sole 24 Ore Meloni e Black Rock. La Presidente del Consiglio Giorgia Meloni e il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti hanno incontrato Larry Fink, CEO di BlackRock, per discutere potenziali investimenti in data center, infrastrutture energetiche, trasporti e nodi strategici in Italia. Un comitato misto, guidato dalla presidenza del Consiglio, si occuperà di identificare e attivare progetti di collaborazione pubblico-privata. Nonostante non siano state rivelate cifre specifiche, l'incontro segna un punto di svolta in un lungo periodo di avvicinamento tra BlackRock e l'Italia. BlackRock, attraverso la sua controllata Global Infrastructure Partnership, ha lanciato un'iniziativa con Microsoft e MGX per investire in infrastrutture di intelligenza artificiale, con l'obiettivo di raccogliere fondi per un investimento totale fino a 100 miliardi di dollari. Fink non ha hai fatto mistero di nutrire fiducia nell'Italia di Meloni né di ritenersi soddisfatto per le partecipazioni negli istituti di credito italiani e nelle società, da Enel a Leonardo, dove la settimana scorsa ha ottenuto dal Governo il disco verde a detenere una quota superiore al 3% del capitale. su Sole 24 Ore Grande finanza. Il governo di Giorgia Meloni, dopo aver criticato la grande finanza internazionale, apre le porte a BlackRock, il più grande fondo finanziario del mondo, per investimenti in Italia, soprattutto in settori strategici come l'intelligenza artificiale, l'energia e i trasporti. Un comitato di collaboratori della premier sarà creato per coordinare i progetti con BlackRock, guidato da Larry Fink, che gestisce

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

un patrimonio di oltre 9 trilioni di dollari. Durante un incontro tra Meloni e Fink, si è discusso di investimenti in data center e infrastrutture energetiche, con un possibile coinvolgimento di Enel, in cui BlackRock è già secondo azionista. Inoltre, si prevede una collaborazione in altri settori come il trasporto elettrico e il Piano Mattei, con l'obiettivo di finanziare lo sviluppo e la cooperazione con i Paesi africani. BlackRock sta anche lavorando a un fondo per la finanza climatica, invitando l'Italia a partecipare. Un interesse particolare è quello delle colonnine di ricarica per i veicoli a trazione elettrica. Un ambito che, salvo sorprese, potrebbe essere discusso prima della fine dell'anno. Negli stessi mesi in cui, dopo aver conquistato il 3% di Leonardo, dovrebbero finalizzarsi le trattative con Sace: in ballo c'è la gestione di asset fino a 3 miliardi di euro. Ilario Lombardo su Stampa Investimenti. La premier Giorgia Meloni ha incontrato Larry Fink, CEO di BlackRock, per discutere potenziali investimenti in Italia, con particolare attenzione allo sviluppo di data center per l'intelligenza artificiale. Durante il vertice a Palazzo Chigi si è parlato anche di infrastrutture energetiche, trasporti, reti idriche e telecomunicazioni, oltre a porti e aeroporti. BlackRock, che gestisce quasi 10mila miliardi di dollari e ha già investimenti significativi in Italia, ha mostrato interesse in un ampio ventaglio di settori. Il fondo ha in portafoglio partecipazioni in Sace, Leonardo (per ora) con il 3%, Enel, Unicredit, Intesa, Banco Bpm e Italo. Meloni ha sottolineato l'importanza di un nuovo partenariato con l'Africa e la finanza climatica, in vista di una conferenza in Italia nel 2025. È stato concordato un gruppo di lavoro per identificare e sviluppare progetti congiunti, incluso il rapido avvio della costruzione di data center. Francesco Malfetano su Messaggero Schlein Meloni e la Finanza. Elly Schlein, segretaria del PD, ha incontrato a Milano alcuni manager e imprenditori, tra cui Bruno Rovelli di BlackRock - tra le più importanti società d'investimento al mondo con sede a New York, che una settimana fa ha ottenuto il via libera dal governo Meloni per salire sopra la quota del 3% del capitale di Leonardo - per discutere questioni economiche e finanziarie, con un focus sulla crescita sostenibile e l'equità sociale. L'incontro, tenuto in riserbo e senza pubblicità, ha visto la partecipazione di una dozzina di figure del settore. Contemporaneamente, a Roma, il presidente del Consiglio Giorgia Meloni ha ricevuto Larry Fink, CEO di BlackRock, a Palazzo Chigi per discutere di investimenti in Italia. Entrambi gli eventi sottolineano l'importanza del dialogo tra politica e finanza, con Schlein e Meloni che operano su fronti paralleli per attrarre investimenti e promuovere lo sviluppo economico del paese. Simone Canettieri su Foglio Eurofighter. L'offerta di Leonardo alla Polonia non riguarda solo il velivolo Eurofighter, ma anche la possibilità di avere un moderno sistema di supporto logistico in risposta alle esigenze dell'Aeronautica Militare del Paese. La Difesa polacca ha più volte sottolineato che un elemento importante nella selezione sarà la compensazione e altri benefici industriali che confluiranno nell'economia nazionale. Anche in questo caso, l'offerta dell'Eurofighter ha un vantaggio competitivo: la volontà di creare una joint venture per le macchine polacche. su biznes.wprost.pl Più 92%. La crisi dell'automotive e il crollo in Borsa di Stellantis hanno colpito duramente gli Elkann, ma la controllata Exor trova sollievo nel

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

settore della difesa con Iveco Defence Vehicles (IDV), che ha visto un incremento dei profitti del 92% grazie alle commesse statali. Nonostante una generale contrazione dei ricavi di Iveco, la divisione difesa ha mostrato una redditività elevata, con un utile operativo che supera quello di settori come autobus e camion e addirittura raddoppia rispetto all'anno precedente. Iveco Defence si posiziona tra i leader italiani nell'export militare e sta negoziando la vendita della divisione difesa al gruppo Leonardo per almeno 1 miliardo di euro. Nel frattempo, le azioni di Iveco hanno subito fluttuazioni ma mantengono un guadagno rispetto alla fine dell'anno precedente, nonostante un calo significativo dopo la pubblicazione dei conti semestrali.  Giulio da Silva su Il Fatto Quotidiano  Mosca. La Russia prevede di aumentare la spesa per la difesa di un quarto l'anno prossimo, segnale della determinazione del presidente Vladimir Putin a proseguire l'invasione dell'Ucraina e intensificare lo scontro con l'Occidente. Il ministero delle Finanze ha stanziato un record di 13,5 trilioni di rubli (145 miliardi di dollari) per la difesa, in aumento rispetto ai 10,8 trilioni di quest'anno. Nonostante le aspettative di un crollo economico a causa delle sanzioni, il PIL russo è cresciuto del 3,6% l'anno scorso e si prevede che rimanga stabile nel 2024. La spesa totale per la difesa e la sicurezza rappresenterà circa il 40% del bilancio totale. Il ministro delle Finanze Anton Siluanov ha sottolineato una riduzione della dipendenza della Russia dai ricavi petroliferi, con un prezzo di pareggio del petrolio fissato a 60 dollari al barile, nonostante la Russia trovi modi per vendere il petrolio a prezzi superiori al limite imposto dal G7.  Max Seddon su Financial Times  Più soldi alla difesa. Il presidente russo Vladimir Putin ha celebrato il "giorno della riunificazione", ricorrenza che segna l'annessione unilaterale di regioni ucraine alla Federazione Russa, avvenuta il 30 settembre 2022. Nel suo messaggio, Putin ha ribadito che gli obiettivi della "operazione militare speciale" in Ucraina saranno raggiunti e ha accusato i Paesi occidentali di aver trasformato l'Ucraina in una colonia e base militare contro la Russia. La legge di bilancio presentata alla Duma prevede un aumento delle spese militari, nonostante le difficoltà economiche, con un impegno di 13.500 miliardi di rubli per il 2025. In parallelo, è stato firmato un decreto che chiama alle armi 133.000 giovani, nonostante le assicurazioni che non verranno inviati al fronte ucraino. Le spese per la difesa superano quelle per le politiche sociali, mentre si prevede un calo delle entrate dal settore energetico. Antonella Scott su Sole 24 Ore Il turno di Rutte. Mark Rutte, ex primo ministro olandese, è il nuovo segretario generale della NATO, succedendo al norvegese Jens Stoltenberg. Conosciuto per il suo approccio consensuale e la sua leadership non aggressiva, Rutte affronta sfide come l'adesione dell'Ucraina, la minaccia russa e il rischio di un disimpegno americano, specialmente se Donald Trump dovesse tornare alla presidenza degli Stati Uniti. La NATO, che ha visto un aumento dei membri e delle spese militari dopo l'invasione russa dell'Ucraina, si trova a dover mantenere l'impegno a lungo termine nonostante le restrizioni di bilancio europee. Rutte dovrà gestire la delicata questione dell'adesione dell'Ucraina all'alleanza, che divide i membri e potrebbe influenzare le trattative di pace con la Russia. Florentin Collomp su Figaro Le sfide di Rutte. Jens Stoltenberg ha concluso

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

il suo mandato decennale come Segretario Generale della NATO, passando il testimone a Mark Rutte, ex Primo Ministro olandese, durante una cerimonia a Bruxelles. Rutte eredita un'organizzazione rafforzata, con un aumento delle spese militari degli stati membri e la sfida di resistere all'aggressione russa in Ucraina. Stoltenberg, nel suo "testamento" pubblicato, sottolinea i cambiamenti nel panorama della sicurezza mondiale dal 2014, evidenziando le minacce come il terrorismo, le tecnologie disruptive, i cyberattacchi e il cambiamento climatico. Consiglia inoltre di mantenere l'aumento delle spese militari e di bilanciare la libertà con il libero scambio, avvertendo contro le dipendenze commerciali, in particolare dalla Cina. Infine, mette in guardia sull'importanza di non dare per scontato il legame transatlantico, specialmente in vista delle elezioni americane e delle possibili divergenze strategiche tra USA e Europa. Anne Bauer su Echos I dieci anni che hanno rianimato l'Alleanza. Durante il mandato di Jens Stoltenberg come Segretario Generale della NATO, l'alleanza euro-atlantica ha affrontato sfide significative e ha visto un rafforzamento della cooperazione militare tra i suoi membri. L'annessione della Crimea da parte della Russia nel 2014 e le critiche di Donald Trump hanno messo alla prova l'unità dell'organizzazione, culminando nella dichiarazione di "morte cerebrale" dell'Alleanza da parte del presidente francese Macron nel 2019. Tuttavia, l'aggressione russa contro l'Ucraina ha portato a un ritorno ai principi fondamentali della difesa collettiva europea, con un aumento delle spese per la difesa e una maggiore presenza militare statunitense in Europa. L'espansione dell'OTAN con l'ingresso di nuovi membri, tra cui Finlandia e Svezia, e l'organizzazione di grandi esercitazioni militari come Steadfast Defender hanno dimostrato la crescente potenza dell'Alleanza, che rimane la principale forza militare mondiale, nonostante dipenda dal consenso dei suoi Stati membri. su Echos Cybertech. Cybertech Europe 2024 si terrà l'8 e il 9 ottobre a Roma, presso la Nuvola Convention Center, con l'obiettivo di riunire esperti e leader del settore della cybersecurity per discutere le ultime sfide e scoperte tecnologiche. L'evento, organizzato in collaborazione con Leonardo e con Accenture come innovation partner, vedrà la partecipazione di rappresentanti istituzionali e sarà un'occasione per networking e formazione di nuove alleanze. Temi chiave includeranno la "security by design", l'approccio "zero trust" per la protezione dello spazio e l'importanza strategica della cybersecurity per la space economy. La conferenza prevede una sessione plenaria di apertura e vari eventi paralleli dedicati a tematiche specifiche come machine learning, telemedicina e quantum computing. su SPACECONOMY360.IT Tra Piano Draghi e Stellantis. Il Politecnico sta elaborando un nuovo piano strategico per i prossimi dieci anni, con l'obiettivo di diventare una "european university" come delineato nel rapporto Draghi e discusso in Commissione Europea. Il rettore Stefano Corgnati punta sulla collaborazione con importanti aziende, fondazioni bancarie, organizzazioni datoriali e istituzioni locali per definire le strategie di crescita dell'ateneo e, di conseguenza, dello sviluppo urbano. Il piano, che si intitola "Poli in transition", mira a rispondere rapidamente alle esigenze di un mondo in cambiamento, con una revisione annuale dopo i primi tre anni. L'approccio del rettore Corgnati è più intenso e veloce rispetto al suo predecessore, con l'intenzione di approvare

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

il piano strategico entro dicembre. Intorno ai due tavoli di discussione, ci sono aziende di primo piano come Eni, Stellantis, Spea, Leonardo. Ma anche le fondazioni bancarie, in primis Compagnia di San Paolo, Le organizzazioni datoriali, il mondo delle cooperative e le istituzioni, come Comune e Regione. Paolo Coccorese su Corriere Torino Aggancio. La Crew-9 Dragon di SpaceX, lanciata da Cape Canaveral, Florida, si è agganciata autonomamente alla Stazione Spaziale Internazionale (ISS) domenica sera. La navicella, parte della nona missione di rotazione dell'equipaggio commerciale della NASA in collaborazione con SpaceX, tornerà sulla Terra a febbraio. A bordo ci saranno gli astronauti della Crew-9 e gli astronauti della NASA Suni Williams e Butch Wilmore, che erano rimasti bloccati sulla ISS da giugno a causa di un'avaria al Boeing Starliner. Il successo di questa missione sottolinea la crescente collaborazione tra NASA e il settore privato nello spazio, guidata da aziende come SpaceX di Elon Musk. su Sole 24 Ore Meccanica in crisi nella moda. L'industria meccanica, in particolare quella legata alla moda, alla precisione e al settore medicale, sta affrontando una grave crisi con una riduzione degli ordini fino all'80%. I sindacati richiedono un incontro urgente con Confindustria per affrontare la situazione che vede un calo significativo di commesse e l'uso crescente degli ammortizzatori sociali. La crisi è aggravata dall'impennata dei costi energetici, dalle tensioni geopolitiche e dall'aumento dei dazi e dei costi di trasporto. La CNA chiede all'Europa una deroga temporale alle norme bancarie e una proroga allo stop dei motori termici, mentre i sindacati temono la perdita di competenze qualificate nel settore a causa della cassa integrazione e della ricerca di lavoro in altri campi. «A completare il quadro - spiega Massimiliano Martelli, presidente di Cna meccanica per la città metropolitana di Firenze - lo stop di ordinativi per le grandi carpenterie, che in mancanza di nuovi contratti, da ottobre, saranno costrette a ricorrere alla cassa integrazione per circa la metà dei loro dipendenti. Si tratta dell'inizio di una crisi che nella Metrocittà sta risparmiando solo le aziende che collaborano con la Leonardo Spa e la Nuovo Pignone». Azzurra Giorgi su Repubblica Firenze Fincantieri. Il Canada sta per lanciare una gara d'appalto del valore di 40-65 miliardi di euro per rinnovare la sua flotta sottomarina con 12 nuovi sottomarini. Fincantieri, azienda con una lunga esperienza nella costruzione di sottomarini e recentemente rafforzata dall'acquisizione del business Underwater Armaments e Systems da Leonardo, è tra i concorrenti internazionali per questo contratto. La competizione vede coinvolti anche altri grandi produttori mondiali di sottomarini, come Mitsubishi, Hanwha Ocean, Navantia, Naval Group e ThyssenKrupp Marine Systems. Il Canada mira a potenziare la sua difesa nell'Artico, una regione che si prevede diventerà una rotta marittima strategica entro il 2050. Gli interessati alla gara devono presentare la loro candidatura entro il 18 novembre. Sofia Fraschini su Giornale Quattro sottomarini ai Paesi Bassi. Naval Group ha finalmente firmato il contratto per la vendita di quattro sottomarini alla Marina Reale Olandese, nonostante le sfide come il ricorso legale dell'azienda tedesca TKMS e il cambio di governo nei Paesi Bassi. Il programma Orka, che prevede la sostituzione dei sottomarini olandesi con quattro nuovi sottomarini della classe Barracuda, ha un valore di 5,65 miliardi di euro e si estenderà fino al 2039. Questo contratto

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

è il risultato di una campagna commerciale durata oltre sette anni e prevede la consegna dei primi due sottomarini entro dieci anni dalla firma, con gli altri due previsti entro il 2039. Il programma Orka è parte di un progetto più ampio che mira al rinnovamento quasi totale della flotta olandese, con un investimento stimato di oltre 11 miliardi di euro. Inoltre, l'accordo include una stretta cooperazione con l'industria olandese, con un piano di cooperazione industriale che coinvolge imprese e istituti di ricerca locali per rafforzare l'autonomia strategica dei Paesi Bassi. Michel Cabirol su Tribune  Tempo e qualità. L'indagine "Italy's Best Employers 2025" condotta da Statista ha rivelato le aziende migliori per cui lavorare in Italia, secondo i voti degli stessi dipendenti. Google si posiziona al primo posto, seguito da Olio Carli e Tenaris, mentre aziende come Volkswagen, Axa e Apple figurano tra le prime posizioni. L'indagine evidenzia l'importanza di fattori come flessibilità lavorativa, welfare aziendale e l'equilibrio tra vita privata e lavoro. Esperti del settore sottolineano la necessità di adattarsi ai cambiamenti, come l'introduzione dell'intelligenza artificiale e la settimana lavorativa ridotta, e di coinvolgere i dipendenti in progetti strategici e percorsi di crescita. Il sondaggio ha coinvolto oltre 20mila lavoratori che hanno espresso la loro opinione su vari aspetti del mondo del lavoro, inclusi ambiente aziendale, opportunità di sviluppo e condizioni di lavoro. In classifica anche Leonardo. Fabio Sottocornola su Buone Notizie Corriere della Sera ECONOMIA & FINANZA DALL'ITALIA E DAL MONDO Spesa giù. Il Piano di bilancio strutturale italiano prevede l'utilizzo di quasi 52 miliardi di euro di deficit aggiuntivo nei prossimi tre anni, nonostante l'impegno a ridurre la spesa primaria netta reale dell'1,75% entro il 2029 per rispettare i nuovi vincoli dell'UE. Questa riduzione della spesa si tradurrà in una crescita nominale molto limitata, che in termini reali si traduce in una contrazione a causa dell'inflazione. Tuttavia, un aumento delle entrate e una revisione del PIL hanno allargato i margini di manovra, permettendo al governo di non ricorrere a nuove spese anticipate. Il Piano di bilancio prevede anche l'introduzione di un Ecobonus dal 2025, con finanziamenti agevolati per i bassi redditi, e richiede ulteriori misure per bilanciare minori spese o maggiori entrate. Le audizioni parlamentari sul Piano inizieranno giovedì e si concluderanno l'8 ottobre con l'intervento del ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti. Gianni Trovati su Sole 24 Ore Sale la pressione fiscale. Il Piano strutturale di bilancio prevede un aumento della pressione fiscale al 42,8% nel 2025, con un incremento rispetto agli anni precedenti e una stabilità fino al 2026. Contrariamente alle promesse di riduzione fiscale del governo di Giorgia Meloni, le accise sul gasolio subiranno un aumento, eliminando lo sconto rispetto alla benzina. L'opposizione critica le norme sul ravvedimento speciale collegate al concordato biennale, considerandole un favore agli evasori. Per ridurre l'IRPEF per il ceto medio sono necessari almeno 2,5 miliardi, ma il ministro dell'Economia Giorgetti è scettico sulla fattibilità. Il governo conferma il taglio del cuneo fiscale per redditi fino a 35 mila euro, mentre non si menziona l'ampliamento della Flat tax per redditi più alti.  Luca Monticelli su Stampa Eurobond. Il Rapporto Draghi sostiene che per rendere l'Europa competitiva sono necessari investimenti

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

privati annuali tra i 750 e gli 800 miliardi di euro. Gli eurobond sono considerati uno strumento utile, ma secondario, rispetto alla necessità di canalizzare il risparmio privato verso settori chiave e completare i mercati unici. Il rapporto anticipa le critiche dei Paesi più frugali, come Germania e Olanda, sottolineando che gli investimenti pubblici devono essere affiancati da sforzi privati e che un aumento del 2% della produttività potrebbe coprire un terzo della spesa necessaria. Draghi enfatizza l'importanza di una vera sovranità europea e di superare le dipendenze esterne, proponendo una strategia che integri il mercato dei capitali e promuova l'emissione di debito comune. Morya Longo su Sole 24 Ore  Competitività. Il Rapporto sul Futuro della competitività dell'Europa, presentato da Mario Draghi, identifica tre sfide cruciali per l'UE: innovazione, decarbonizzazione e autonomia strategica, in un contesto di tensioni geopolitiche e demografia sfavorevole. L'Europa rischia l'irrilevanza senza un'azione comune, e il rapporto suggerisce un aumento degli investimenti al 27% del PIL dell'UE, con un impegno finanziario significativo di 750-800 miliardi di euro annui. Il settore privato, che attualmente guida gli investimenti, necessita di incentivi pubblici per mobilitare risorse aggiuntive, mentre il bilancio dell'UE dovrebbe essere rafforzato per centralizzare la gestione dei progetti e competere globalmente. Il debito pubblico è visto come uno strumento per finanziare interventi eccezionali, con la creazione di un "safe asset" europeo. Il rapporto di Daniele Franco sottolinea l'urgenza di rafforzare la capacità di azione comune dell'Europa per evitare marginalizzazione e impoverimento. Daniele Franco su Sole 24 Ore  Bollette. Elly Schlein, segretaria del Partito Democratico, ha incontrato a Milano un gruppo selezionato di industriali e finanziari per discutere le prospettive economiche italiane, seguito da un dialogo con il sindaco Beppe Sala sulle politiche industriali e la ricostruzione dell'area riformista della sinistra. Schlein ha espresso preoccupazione per il rischio di perdita di competitività dell'Italia in Europa, sottolineando la necessità di una politica energetica che riduca i costi e aumenti la sostenibilità. Ha inoltre presentato il suo libro "L'imprevista" e ribadito l'importanza di un'unità nella coalizione progressista, nonostante le sfide interne e la necessità di attrarre investimenti e innovazione nel Paese. Giovanna Vitale su Repubblica Tendenza negativa. L'industria e i servizi hanno mostrato una tendenza negativa nel terzo trimestre, secondo Confindustria, con un calo significativo dell'indice Rtt in agosto (-5,5%), che ha quasi annullato l'aumento di luglio (+4,1%). Tuttavia, le aspettative per settembre migliorano, con la maggior parte delle grandi imprese che prevede un aumento della produzione industriale: il 36,6% si aspetta un aumento rilevante e il 40% un aumento moderato. Le costruzioni mostrano maggiore stabilità, con un lieve aumento dell'Rtt in agosto (+0,8%). Le aspettative sulla disponibilità di manodopera sono diventate positive per la prima volta da dicembre 2023, e la domanda e gli ordini sono considerati i principali fattori di traino della produzione. Tuttavia, i costi di produzione e le condizioni finanziarie continuano a preoccupare, con aspettative peggiorate rispetto ai mesi precedenti.  Nicoletta Picchio su Sole 24 Ore  Confindustria ottimista. Confindustria mostra un crescente ottimismo tra le grandi imprese industriali, con un sondaggio di settembre che prevede un aumento della produzione: il 36,6%

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

degli intervistati si aspetta un significativo incremento, mentre il 40,7% prevede una crescita moderata. Questo rappresenta un'inversione rispetto alle aspettative negative di agosto. Le prospettive di domanda e ordini sono viste come il principale motore della produzione nei prossimi mesi, con un saldo positivo tra le imprese che vedono questi fattori come propulsivi. Tuttavia, c'è preoccupazione per l'aumento dei costi di produzione e un peggioramento delle condizioni finanziarie. Nonostante ciò, la disponibilità di manodopera è migliorata per la prima volta da dicembre 2023, con un saldo positivo. su Messaggero Condono e polemiche. Il decreto Omnibus, contenente una sanatoria fiscale per il periodo 2018-2022, è in procinto di essere approvato al Senato con un voto di fiducia, nonostante le polemiche. L'emendamento in questione offre una sanatoria ai contribuenti che aderiscono al concordato preventivo biennale per il 2024-25, una misura criticata dal PD e dai 5 Stelle come un premio agli evasori e una potenziale perdita di 781 milioni di euro per lo Stato. Difensori dell'emendamento, come Lega e Fratelli d'Italia, sostengono che favorirà la crescita e garantirà maggiori entrate fiscali. Il decreto include anche misure contro la pirateria nel calcio e un bonus di Natale per lavoratori dipendenti con figli, mentre rimane aperta la questione dell'ingresso dei tifosi nei cda delle società calcistiche. Enrico Marro su Corriere della Sera Fusioni bancarie auspicabili. La presidente della BCE, Christine Lagarde, ha comunicato al Parlamento europeo che l'economia europea è in uno stato di stagnazione, ma ha espresso fiducia che l'inflazione si stia riducendo verso l'obiettivo del 2%. Durante la riunione di politica monetaria di ottobre, la BCE terrà conto di questa tendenza all'inflazione in calo. Lagarde ha anche sottolineato che le fusioni bancarie transfrontaliere sono desiderabili e ha chiarito che i tassi di interesse saranno mantenuti restrittivi per il tempo necessario. Nonostante i segnali di una possibile contrazione economica, in particolare in Germania, Lagarde prevede un miglioramento a lungo termine, sostenuto da un aumento dei redditi reali che potrebbe stimolare il consumo delle famiglie. _ Gianluca di Donfrancesco su Sole 24 Ore_ Unicredit. La presidente della Banca Centrale Europea, Christine Lagarde, ha espresso sostegno alle fusioni bancarie transfrontaliere, come quella potenziale tra Unicredit e Commerzbank, sottolineando i vantaggi che grandi istituti bancari possono avere nella competizione globale. Durante un'audizione al Parlamento europeo, Lagarde non ha commentato direttamente su operazioni specifiche, ma ha ribadito la sua posizione favorevole alle fusioni che creano istituti più grandi e competitivi. Ha anche evidenziato che la BCE svolgerà il suo ruolo di supervisione per assicurare che le regole siano rispettate. Infine, ha ricordato che non tutte le fusioni sono positive e che i rischi devono essere valutati attentamente. Fabrizio Goria su Stampa Berlino scontenta. Il governo tedesco sta esercitando pressioni su alcune banche d'investimento, tra cui Bank of America, per interrompere il loro supporto alla costruzione di una partecipazione di UniCredit in Commerzbank, considerando un potenziale accordo come un atto ostile. UniCredit, una delle maggiori banche italiane, sta cercando di acquisire Commerzbank in quella che sarebbe la più grande fusione bancaria transfrontaliera in Europa dall'inizio della crisi finanziaria. Tuttavia, il cancelliere tedesco Olaf Scholz ha definito l'azione

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

di UniCredit un "attacco non amichevole", e la Germania, che detiene il 12% di Commerzbank, teme che una fusione possa danneggiare le piccole imprese tedesche. Nonostante l'opposizione tedesca, la presidente della Banca Centrale Europea, Christine Lagarde, ha sostenuto la necessità di banche più grandi in Europa per competere a livello internazionale. Ben Martin su Times Borsa in rally in Cina. La Banca centrale cinese ha imposto alle banche commerciali di ridurre i tassi di interesse sui mutui esistenti per alleviare il peso delle famiglie e stimolare l'economia, in crisi a causa del rallentamento del settore immobiliare. Questa misura ha portato le Borse cinesi in rally, con un aumento del 10% che segna l'ingresso ufficiale in un bull market. Le banche, tra cui Industrial and Commercial Bank of China e China Construction Bank, hanno già iniziato ad adeguare i tassi. Inoltre, la città di Guangzhou ha revocato le restrizioni sugli acquisti di case da parte di non residenti, e la Banca centrale ha tagliato il tasso sui reverse repo per iniettare liquidità nel sistema bancario. Queste azioni si inseriscono in un contesto di contrazione economica, con gli indici PMI che segnalano una frenata sia nel settore manifatturiero che in quello dei servizi. Rita Fatiguso su Sole 24 Ore Rotte per l'Europa. Le compagnie aeree cinesi stanno espandendo la loro presenza in Europa, sfruttando il vantaggio di poter sorvolare lo spazio aereo russo, il che riduce tempi e costi di volo. Al contrario, le compagnie europee, come Lufthansa, British Airways e Virgin Atlantic, stanno riducendo o cancellando i voli verso la Cina a causa dell'impossibilità di attraversare lo spazio aereo russo, che comporta tempi di volo più lunghi e costi maggiori. China Eastern Airlines ha aumentato significativamente i voli verso l'Italia, inaugurando nuove rotte e incrementando le frequenze esistenti. Complessivamente, i collegamenti aerei dall'Asia verso l'Italia sono in crescita, con un aumento del 9,8% rispetto al periodo pre-Covid, e anche Singapore Airlines sta potenziando i suoi voli da e per l'Italia. Mara Monti su Sole 24 Ore  Inflazione giù. La presidente della Banca Centrale Europea, Christine Lagarde, ha segnalato la possibilità di un taglio dei tassi di interesse a ottobre, in risposta al rallentamento della crescita economica e alla probabile discesa dell'inflazione verso l'obiettivo del 2%. In una recente audizione al Parlamento Europeo, Lagarde ha espresso fiducia nel fatto che l'inflazione tornerà al target in modo tempestivo, e questa aspettativa influenzerà le decisioni della prossima riunione di politica monetaria. I dati di settembre hanno mostrato un calo dell'inflazione oltre le attese in Italia, Germania, Francia e Spagna, con previsioni di un'ulteriore disinflazione nell'Eurozona. La maggioranza degli analisti ora prevede una riduzione dei tassi già a ottobre, con un possibile ritmo accelerato di tagli nei prossimi mesi. Francesco Ninfole su Mf Un danno i dazi. Mario Draghi, intervenendo presso il think tank Bruegel, ha sottolineato che i singoli paesi europei sono troppo piccoli per affrontare da soli le sfide globali e ha messo in guardia contro i danni di una guerra commerciale con gli USA, in particolare in caso di vittoria di Donald Trump. Ha ribadito la necessità di investire e di integrare maggiormente l'UE a livello di mercato unico, tecnologie e industria, citando una cifra di 800 miliardi di euro annui necessari per gli investimenti, senza però focalizzarsi sul debito pubblico comune. Contemporaneamente, Christine Lagarde, attuale presidente della

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

BCE, ha parlato al Parlamento europeo, indicando che non sono previsti ulteriori tagli immediati dei tassi di interesse, nonostante le pressioni di mercati e stati membri, e ha evidenziato che l'inflazione sembra sotto controllo. Entrambi concordano sulla necessità per l'UE di adattarsi ai cambiamenti globali, con Lagarde che vede positivamente le fusioni bancarie nell'area euro. Claudio Tito su Repubblica Sicurezza online. L'Arpa Sicilia ha ricevuto un finanziamento di 1,5 milioni di euro dal Dipartimento per la Trasformazione Digitale per migliorare la sicurezza delle sue reti informatiche e proteggere i dati aziendali. Il contributo, parte del PNRR e gestito dall'Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale, servirà a rafforzare le difese contro gli attacchi hacker nelle 13 sedi regionali dell'agenzia, inclusa la Direzione Generale. Il progetto ARES - Arpa Resilient Environment Security mira a incrementare la sicurezza, formare i dipendenti e certificare il data center secondo gli standard nazionali, con l'obiettivo di creare un'infrastruttura regionale sicura entro il 2025. L'Arpa Sicilia, che si è classificata quarta su 98 progetti presentati, utilizzerà il finanziamento per implementare nuove tecnologie e proteggere le proprie infrastrutture da attacchi informatici. su MF Sicilia POLITICA & CRONACA DAL MONDO Pronti all'attacco. Le forze israeliane sono pronte per un'imminente offensiva terrestre in Libano contro l'infrastruttura di Hezbollah, con il coordinamento degli Stati Uniti, che cercano di limitarne la portata e la durata. Questa sarebbe la prima offensiva terrestre di Israele in Libano dal 2006 e comporterebbe rischi significativi, data la superiorità aerea di Israele e la forza di Hezbollah. Gli attacchi aerei israeliani hanno già causato molte vittime e sfollati, e nonostante la richiesta di cessate il fuoco da parte degli USA e di altri paesi, il primo ministro israeliano Netanyahu insiste sulla prosecuzione dell'offensiva. Il Libano è aperto a una soluzione diplomatica che preveda il ritiro di Hezbollah dalla frontiera, mentre gli Stati Uniti hanno inviato truppe aggiuntive nella regione per proteggere le forze americane e difendere Israele. Felicia Schwartz su Financial Times Attacco a Beirut. Israele ha effettuato incursioni terrestri limitate in Libano e ha lanciato un attacco aereo nel centro di Beirut, il primo in quasi due decenni. Le forze israeliane hanno mirato a posizioni di artiglieria di Hezbollah e ad altre infrastrutture vicino al confine, oltre a raccogliere informazioni per una possibile operazione più ampia. L'offensiva israeliana ha causato oltre 1.000 morti in Libano e fino a un milione di sfollati. Tre leader del Fronte Popolare per la Liberazione della Palestina sono stati uccisi in un attacco a Beirut, mentre Hezbollah promette di continuare a confrontarsi con Israele. Nonostante le pressioni internazionali per una de-escalation, il primo ministro israeliano Netanyahu insiste che l'offensiva continuerà, mentre Israele ha anche colpito obiettivi in Yemen e Siria. Raya Jalabi su Financial Times Invasione limitata. Beirut è stata colpita da bombardamenti, e Hezbollah ha minacciato di combattere se le forze israeliane entrano in Libano, dove è stata avviata un'invasione limitata. Il presidente degli Stati Uniti, Joe Biden, ha chiesto un cessate il fuoco immediato. Il primo ministro israeliano Benjamin Netanyahu ha promesso libertà agli iraniani e ha avvertito che non c'è luogo nel Medio Oriente fuori dalla portata di Israele. Nel frattempo, le truppe israeliane si preparano per un'incursione di

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

terra, mentre i soldati italiani in Libano si sono rifugiati nei bunker. Gli attacchi aerei israeliani continuano nella Striscia di Gaza, causando ulteriori vittime. Davide Frattini su Corriere della Sera Tregua necessaria. Gli Stati Uniti stanno inviando migliaia di truppe e mezzi aerei in Medio Oriente per rafforzare la sicurezza e difendere Israele, portando il totale delle forze nella regione a 43 mila soldati. Il presidente Joe Biden ha espresso la necessità di una tregua immediata, nonostante Israele stia pianificando un'operazione limitata di terra in Libano. La pressione internazionale, guidata dagli USA e dalla Francia, per un cessate il fuoco è stata messa in pausa dopo l'uccisione del leader di Hezbollah da parte di Israele. L'amministrazione Biden ha avvisato l'Iran che un attacco diretto a Israele potrebbe portare a una risposta più dura. Nel frattempo, la portaerei USS Abraham Lincoln prolunga la sua presenza nel Mediterraneo come parte del rafforzamento delle difese. Viviana Mazza su Corriere della Sera Scommessa ad alto rischio. L'ingresso delle truppe israeliane nel Libano meridionale segna una decisione strategica di Gerusalemme di eliminare la minaccia di Hezbollah, non solo limitandosi a intimidirla ma cercando di rimuoverla completamente dalla zona a sud del fiume Litani. Questa mossa va oltre gli obiettivi della risoluzione 1701 del Consiglio di Sicurezza dell'ONU del 2006, che non è stata attuata efficacemente. Israele, che precedentemente non considerava Hezbollah una minaccia esistenziale, ora cerca di rompere l'accerchiamento creato dall'asse sciita guidato da Teheran. L'operazione militare di terra potrebbe portare a diversi scenari, da un'incursione temporanea al controllo territoriale, ma è incerta e rischiosa, soprattutto considerando la possibile reazione dell'Iran e la resistenza di Hezbollah, nonostante la perdita della sua leadership carismatica. La regione osserva con incertezza, e le capitali arabe sunnite non mostrano grande preoccupazione per le sorti di Hezbollah o dell'Iran. Stefano Stefanini su Stampa Chi ha tradito Nasrallah? Guido Olimpio esplora le teorie su chi potrebbe aver tradito Hassan Nasrallah, leader di Hezbollah, portando al suo assassinio. Tra i sospetti c'è una talpa vicina alla leadership di Hezbollah, l'Iran, che avrebbe potuto cercare vantaggi diplomatici e la fine delle sanzioni, e forze politiche libanesi che avrebbero potuto collaborare con Israele per un nuovo ordine regionale. Altri sospetti includono l'Arabia Saudita, che avrebbe potuto lavorare con alleati libanesi per indebolire lo schieramento sciita. Le speculazioni sono numerose, ma non ci sono prove concrete che identifichino i responsabili del tradimento e dell'attacco che ha ucciso Nasrallah. Guido Olimpio su Corriere della Sera Giallo sui funerali. La situazione riguardante i funerali del leader di Hezbollah, Hassan Nasrallah, ucciso in un raid israeliano, è avvolta nel mistero a causa di preoccupazioni per la sicurezza. Il portavoce di Hezbollah non ha fornito dettagli sulle esequie né ha nominato un successore. Si discute sulla possibilità di tenere cerimonie in Libano e in Iran, e si considera la sepoltura di Nasrallah nella città santa di Karbala, in Iraq, un onore riservato ai massimi religiosi sciiti. Tuttavia, la situazione è complicata dalla minaccia israeliana di bloccare i trasporti e dalla difficoltà di garantire la sicurezza. Alcuni analisti suggeriscono che evitare il funerale potrebbe indebolire ulteriormente Hezbollah, ma la situazione rimane incerta mentre

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

gli attacchi israeliani continuano. su Corriere della Sera L'America punta su Aoun. La diplomazia di Beirut è alla ricerca di una soluzione al conflitto con Israele, con l'esercito regolare libanese (LAF) che potrebbe garantire la sicurezza dei confini meridionali in conformità con la risoluzione ONU 1701, che pose fine alla guerra del 2006. Il ministro degli Esteri francese Jean-Noël Barrot è arrivato a Beirut per promuovere un'intesa diplomatica, mentre gli Stati Uniti vedono nel generale Joseph Aoun, comandante delle LAF, una figura chiave per la gestione del conflitto e una potenziale presidenza del Libano. La risoluzione 1701 richiede il ritiro di Hezbollah a nord del fiume Litani e il rafforzamento delle LAF, che attualmente mancano di risorse e supporto aereo. Il primo ministro libanese Najib Miqati sottolinea l'importanza della diplomazia e la capacità del Libano di attuare la risoluzione 1701, mentre rimane incerto il ruolo futuro di Hezbollah e le garanzie che Israele potrebbe fornire per un ritiro completo. su Repubblica Lunga battaglia. La milizia filo-iraniana Hezbollah, indebolita da intensi bombardamenti israeliani che hanno causato oltre 1.500 morti e molti dispersi, promette una lunga battaglia nonostante la perdita del suo leader Hassan Nasrallah. Il movimento, che ha subito gravi danni alla sua infrastruttura e capacità militare, è incerto sul sostegno dell'Iran e sulla successione del comando. Israele e gli Stati Uniti intensificano la pressione militare, con tank israeliani al confine e squadroni di caccia americani inviati nella regione. Hezbollah, che ha aumentato gli attacchi missilistici contro Israele, si trova in un momento critico senza le regole di ingaggio del 2006 e con la necessità di riorganizzarsi. La sepoltura di Nasrallah potrebbe avvenire a Kerbala, in Iraq, ma ciò richiederebbe l'assenso israeliano, che controlla lo spazio aereo libanese. Gabriella Colarusso su Repubblica Bibi pigliatutto. Benjamin Netanyahu ha consolidato la sua posizione di primo ministro di Israele con l'ingresso nel governo di Gideon Saar, un tempo rivale politico. Questa mossa ha permesso di ampliare la maggioranza a 68 seggi su 120, riducendo l'influenza dell'estrema destra di Ben Gvir e Smotrich, che precedentemente aveva il potere di destabilizzare l'esecutivo. L'accordo tra Netanyahu e Saar potrebbe portare quest'ultimo a diventare ministro della Difesa, rimpiazzando Yoav Gallant. Nonostante le critiche, i sondaggi mostrano un rafforzamento del Likud di Netanyahu, che supera i rivali politici e potrebbe mantenere il potere fino al 2026, a meno di ulteriori colpi di scena. Francesca Caferri su Repubblica Ultima tentazione. Il primo ministro israeliano Benjamin Netanyahu, in risposta all'attacco di Hamas, ha promesso un'azione che ridisegnerà il Medio Oriente. A un anno di distanza, con l'invasione del Sud del Libano imminente, le sue parole assumono un nuovo significato alla luce della possibile espansione del conflitto verso l'Iran. Netanyahu, rafforzato dall'uccisione del leader di Hezbollah e da un aumento del consenso interno, ha lanciato un messaggio diretto alla popolazione iraniana, promettendo cambiamenti una volta che l'Iran sarà libero. Israele sta combattendo su più fronti e, nonostante la speranza di evitare un conflitto diretto con l'Iran, Netanyahu mira a distruggere i gruppi terroristici alleati dell'Iran, contando sul supporto degli Stati Uniti. L'operazione "Nuovo Ordine", che ha portato all'uccisione di Nasrallah, è parte di una strategia più ampia per destabilizzare l'influenza iraniana nella regione. Fabio Tonacci

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

su Repubblica Unifil. Il contingente italiano di 1.200 soldati in Libano, il più numeroso di UNIFIL, si prepara a entrare nei bunker in risposta all'invasione israeliana del territorio sorvegliato dalle Nazioni Unite, sospendendo i pattugliamenti. Il Ministro degli Esteri Antonio Tajani conferma che i militari sono al sicuro e non è prevista un'evacuazione immediata, nonostante la tensione elevata e la possibilità di un piano di fuga se la situazione dovesse peggiorare. La missione Mibil, volta ad addestrare l'esercito libanese, è attualmente in stallo, mentre l'UE discute di rafforzare il ruolo di UNIFIL per mantenere la stabilità. Nonostante la garanzia di sicurezza da parte di Israele, incidenti recenti dimostrano che nessuno è completamente al sicuro. Francesco Olivo su Stampa Fermare l'intervento armato. Josep Borrell, Alto Rappresentante per la politica estera dell'UE, ha lanciato un appello urgente contro ogni ulteriore intervento militare in Libano, avvertendo che ciò aggraverà la situazione. L'appello è stato emesso durante una riunione d'emergenza dei ministri degli Esteri dell'UE, che hanno discusso anche dell'evacuazione dei cittadini europei dal Libano. Nonostante l'appello, le forze israeliane hanno iniziato operazioni militari nel sud del Libano, focalizzate su obiettivi di Hezbollah. Gli Stati membri dell'UE, insieme agli Stati Uniti, hanno espresso la necessità di un cessate il fuoco e hanno iniziato a coordinare l'evacuazione dei propri cittadini. L'UE si sta inoltre mobilitando per sostenere il Libano con aiuti umanitari e per evitare il collasso delle sue istituzioni. Marco Bresolin su Stampa L'arsenale israelinao. La terza guerra del Libano mette a confronto Israele e Hezbollah, quest'ultimo potenziato militarmente ma inferiore alla macchina da guerra israeliana. Hezbollah, sostenuto dall'Iran, dispone di un vasto arsenale missilistico e di combattenti esperti, influenzando significativamente il Libano e altre milizie sciite nella regione. Israele, con un esercito ben equipaggiato e tecnologicamente avanzato, vanta una potente difesa aerea con l'Iron Dome e potenziali capacità nucleari. Nonostante le critiche interne, Hezbollah teme che il conflitto possa trascinare il Libano in una guerra totale, mentre Israele continua a rafforzare la sua supremazia militare. Francesco Semprini su Stampa Bibi verso il disastro. Thomas L. Friedman, giornalista vincitore del premio Pulitzer, ha espresso preoccupazione per la strategia adottata dal governo israeliano di Benjamin Netanyahu in risposta all'attacco di Hamas del 7 ottobre 2023. Secondo Friedman, l'approccio di Israele, che consiste nell'invadere Gaza e colpire Hezbollah senza una strategia di uscita, è una trappola che l'amministrazione Biden non è riuscita a prevenire. Egli sostiene che la vera minaccia per Israele viene sia dall'Iran che dalla coalizione di governo israeliana, che si rifiuta di adottare una strategia di guerra efficace a causa degli interessi politici di Netanyahu e degli interessi ideologici della sua coalizione. Friedman critica la mancanza di una road map diplomatica da parte degli Stati Uniti e avverte che la politica attuale di Israele sta portando il paese verso l'isolamento e la rovina. Simona Siri su Stampa Diserzioni. L'esercito ucraino è alle prese con gravi difficoltà: le nuove reclute, che sostituiscono i veterani, sono spesso male addestrate e poco motivate, portando a episodi di panico e diserzione in prima linea. Il presidente Zelensky ha ammesso la situazione critica, mentre la stampa ucraina tende a minimizzare il fenomeno,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

che però è ampiamente discusso online e genera malcontento popolare. Si stima che circa 80.000 soldati abbiano abbandonato l'esercito senza permesso, riducendo le forze in prima linea a meno di 400.000 unità. La corruzione e la cattiva gestione alimentano il problema, con persone che si arricchiscono lontano dal fronte, mentre la Russia annuncia un aumento del 30% nella spesa per la difesa per intensificare l'offensiva in Ucraina. Lorenzo Cremonesi su Corriere della Sera Intergruppo pace. Al Senato è stato formato un intergruppo parlamentare per la pace, la diplomazia e il dialogo multilaterale, con il sostegno trasversale di diversi partiti. L'arcivescovo Giuseppe Baturi ha esortato i politici a non abusare della fede cristiana per promuovere odio e a lavorare per la pace, in linea con gli insegnamenti di Papa Francesco. L'iniziativa, promossa dall'associazione Remind, mira a superare le divisioni politiche e a promuovere una cultura di pace e dialogo. Il presidente del Senato, Ignazio La Russa, e altri politici hanno espresso il loro sostegno, sottolineando l'importanza della diplomazia e del dialogo per risolvere i conflitti. Remind ha anche evidenziato come la pace sia vantaggiosa per la crescita economica dell'Europa, in contrasto con gli attuali conflitti che rallentano lo sviluppo rispetto a Stati Uniti e Cina. Angelo Picariello su Avvenire Rete antibellica. Un gruppo di europarlamentari, guidati dall'eurodeputato del M5s Danilo Della Valle, sta formando un intergruppo per la pace nel Parlamento di Strasburgo, rispondendo all'appello di Flavio Lotti, coordinatore del comitato per la Marcia di Assisi. L'obiettivo è promuovere soluzioni diplomatiche ai conflitti, come quello in Ucraina, e sottrarre il tema pacifista ai sovranisti che lo usano per fini elettorali. L'iniziativa ha già ottenuto il sostegno di diversi parlamentari e si cerca l'appoggio di Verdi e Socialisti. Della Valle sottolinea l'importanza di non lasciare la bandiera della pace in mano a chi la usa strumentalmente e mira a ridurre la spesa militare europea in favore di soluzioni condivise e diplomatiche. Matteo Marcelli su Avvenire Austria nel caos. Le elezioni in Austria hanno portato a un risultato storico per il partito di estrema destra FpÖ, che ha ottenuto il 28,9% dei voti, ma senza una maggioranza chiara. Il leader del FpÖ, Herbert Kickl, si trova di fronte alla difficoltà di trovare alleati per formare un governo, dato che gli altri partiti hanno escluso una collaborazione con lui. In Europa, esponenti dell'estrema destra hanno celebrato il successo del FpÖ, mentre in Austria si discute la possibilità di una coalizione a tre senza l'ultradestra. Il presidente austriaco, Alexander van der Bellen, ha un ruolo chiave nella formazione del nuovo governo e ha sottolineato l'importanza del rispetto dei pilastri democratici. La comunità ebraica esprime preoccupazione per il successo del FpÖ, considerato vicino a ideologie nazional-socialiste. su Corriere della Sera Orban come modello. L'ex cancelliere austriaco Franz Vranitzky, in carica dal 1986 al 1997 e artefice dell'ingresso dell'Austria nell'Unione Europea, esprime preoccupazione per l'ascesa del partito nazional-liberale FpÖ e il suo leader Herbert Kickl, che ha indicato il modello illiberale di Orbán in Ungheria come esempio da seguire. Vranitzky critica i partiti tradizionali austriaci per la loro passività in Europa e per non aver saputo rispondere alle paure e preoccupazioni degli elettori su temi come immigrazione, pandemia ed euroscetticismo. Sottolinea l'importanza di spiegare chiaramente perché non si dovrebbe governare

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

con Kickl, evidenziando le sue posizioni restrittive su stato di diritto e libertà individuali. Infine, avverte che in caso di un governo che includa la FpÖ, l'Europa non dovrebbe isolare l'Austria, ma piuttosto sviluppare forme di solidarietà con il popolo austriaco e i politici europeisti. Paolo Valentino su Corriere della Sera Insieme per paccare l'Europa. Frans Timmermans, ex vicepresidente della Commissione europea e leader dell'alleanza rosso-verde in Olanda, esprime preoccupazione per l'avanzata delle destre in Europa, sottolineando il loro legame con Putin e il rischio che rappresentano per l'unità dell'UE. Critica la destra radicale per la sua incapacità di governare efficacemente e per cercare capri espiatori come migranti e istituzioni europee. Timmermans mette in guardia sul pericolo che rappresentano per la democrazia e lo stato di diritto, e sottolinea l'importanza di difendere questi valori. Inoltre, discute l'impatto di una potenziale vittoria di Trump negli Stati Uniti e difende il Green Deal come essenziale per il futuro economico e ambientale dell'Europa. Claudio Tito su Repubblica Falsa partenza. A soli tre mesi dal successo elettorale, il leader laburista britannico Keir Starmer e il suo governo sono coinvolti in uno scandalo riguardante regali e favori ricevuti, che ha portato alla clamorosa defezione della deputata Rosie Duffield. Duffield ha criticato aspramente Starmer per corruzione e politiche crudeli, come i tagli ai sussidi per i pensionati. Starmer è accusato di aver ricevuto regali per oltre 133 mila sterline negli ultimi cinque anni, alcuni dei quali non dichiarati, e di aver favorito donatori con accesso privilegiato e influenza sulle nomine governative. Questi scandali, uniti alla mancanza di un progetto politico chiaro, hanno causato un crollo nei sondaggi per i laburisti, che ora sono solo leggermente avanti ai conservatori, mentre la destra populista di Nigel Farage guadagna terreno. Luigi Ippolito su Corriere della Sera Berlino gigante tranquillo. La Germania ha ridotto significativamente il proprio arsenale militare negli ultimi decenni, passando da 4.000 carri armati nel 1992 a soli 339 nel 2021, e ha visto una diminuzione simile in altre categorie di armamenti. Questo disarmo è stato attribuito a un senso di colpa storico e alla pressione degli Stati Uniti e degli alleati europei. Nonostante il suo passato non colonialista e una diversa visione filosofica rispetto agli USA, la Germania continua a supportare l'Ucraina contro la Russia, anche se il cancelliere Scholz ha espresso dubbi su questa politica. L'articolo suggerisce che la Germania dovrebbe essere liberata dal divieto di possedere armi nucleari per rafforzare la sua posizione in Europa e nel mondo, e critica la trasformazione della NATO da strumento difensivo a offensivo. Massimo Fini su Il Fatto Quotidiano Fondi neri, a rischio l'eleggibilità di Le Pen. Marine Le Pen, leader del Rassemblement National, è sotto processo con altre 24 personalità del suo partito, accusati di aver utilizzato fondi del Parlamento europeo per pagare collaboratori che lavoravano per il partito in Francia e non a Strasburgo. Le Pen, che si dichiara serena, rischia fino a dieci anni di ineleggibilità, il che potrebbe precluderle la candidatura alle prossime elezioni presidenziali. Il processo, che è iniziato a seguito di una segnalazione del 2015, potrebbe durare fino al 27 novembre. Il Parlamento europeo si è costituito parte civile, chiedendo un rimborso di due milioni di euro, dopo che un milione è già stato restituito dal partito. Jean-Marie Le Pen, a

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

causa delle sue condizioni di salute, non parteciperà al processo.  Stefano Montefiori su Corriere della Sera POLITICA & CRONACA DALL'ITALIA Meloni invita il Ppe. La leader dei conservatori europei e premier Giorgia Meloni ha invitato una delegazione del Partito Popolare Europeo (PPE) al congresso del gruppo ECR, che si terrà a Dubrovnik, Croazia, dal 18 al 20 ottobre. L'obiettivo è avvicinare ECR al PPE e uscire dall'isolamento politico, nonostante l'opposizione di socialisti e liberali. Meloni, che ha annunciato l'intenzione di lasciare la leadership di ECR, potrebbe essere sostituita dall'ex premier polacco Mateusz Morawiecki, una scelta che potrebbe creare tensioni con il PPE. La partecipazione del PPE al congresso di ECR rappresenterebbe un segnale politico significativo e senza precedenti, indicando un possibile riavvicinamento tra i due gruppi.  Lorenzo di Cicco su Repubblica  Lite Salvini Tajani. La vittoria del Partito della Libertà (FpÖ) in Austria ha scatenato tensioni nel centrodestra italiano, con posizioni divergenti tra i suoi esponenti. Antonio Tajani, ministro degli Esteri italiano, ha espresso la necessità di escludere la FpÖ da un governo a guida popolare, suggerendo una coalizione alternativa. Matteo Salvini, leader della Lega, ha respinto le preoccupazioni di Tajani riguardo a un allarme neonazista, sottolineando il rispetto per il voto popolare e confermando l'invito ai rappresentanti della FpÖ a Pontida. La discussione si estende anche ad altri membri della Lega, che criticano la sinistra e parte del centrodestra per non accettare il risultato elettorale austriaco. Matteo Renzi coglie l'occasione per sottolineare le divisioni interne al centrodestra, nonostante la loro capacità di unirsi in occasione delle elezioni.  Marco Cremonesi su Corriere della Sera Forza Italia e neonazisti. Il capogruppo della Lega a Bruxelles, Paolo Borchia, critica Antonio Tajani di Forza Italia per aver associato gli alleati austriaci del Fpö a rigurgiti neonazisti, in seguito al loro successo elettorale. Borchia respinge tali affermazioni, sostenendo che il Fpö non ha caratteristiche di estrema destra e che la loro vittoria rappresenta un'opportunità per i sovranisti di rompere l'isolamento in Europa. Mentre Forza Italia cerca di attrarre un elettorato di centro, emerge una discrepanza tra la direzione del partito e le preferenze degli elettori, specialmente sul tema dello ius soli. Borchia sostiene politiche migratorie realistiche e ritiene che le tensioni con Tajani non influenzeranno la maggioranza in Italia, ma suggerisce che Forza Italia rifletta sulla propria direzione politica. Pietro Guastamacchia su Foglio - Inserto Schlein, basta polemiche. La leader del Partito Democratico, Elly Schlein, invita a porre fine alle polemiche interne e a concentrarsi sulla ricostruzione della sinistra e sulla lotta contro l'avversario politico, Giorgia Meloni. Matteo Renzi critica Giuseppe Conte per il suo sostegno a Meloni, mentre emergono tensioni tra Italia Viva e i Verdi riguardo al referendum sulle trivellazioni. Schlein, evitando le dispute, prosegue il suo lavoro di ricucitura del partito e incontra figure importanti come il sindaco di Milano, Giuseppe Sala, per discutere di politica industriale e potenziali alleanze. Nonostante la tranquillità apparente, Schlein è consapevole della difficoltà nel ricostruire la sinistra e valorizza il dibattito interno al partito come segno di democrazia.  su Corriere della Sera  C'è chi vuole un Paese centralista. Massimiliano Fedriga, governatore del Friuli-Venezia Giulia, difende la legge

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

sull'Autonomia, respingendo le critiche di chi la considera divisiva e affermando che l'attuale sistema istituzionale crea disparità tra Nord e Sud. Sostiene che la legge Calderoli segue la direzione voluta da chi aveva richiesto l'Autonomia in Costituzione e che le polemiche attuali sono basate su propaganda e falsità. Fedriga insiste sull'importanza di accelerare i Livelli essenziali delle prestazioni (Lep) indipendentemente dall'Autonomia. Inoltre, esprime fiducia nell'assoluzione di Salvini nel processo Open Arms, considerando le accuse una strumentalizzazione politica. Infine, minimizza le tensioni interne alla Lega e ribadisce il suo impegno a lavorare per il partito, ignorando le speculazioni su un possibile ritiro di Salvini. Cesare Zapperi su Corriere della Sera Corteo vietato. Il questore di Roma ha vietato una manifestazione pro-Palestina prevista per l'8 ottobre, su indicazione del Ministero dell'Interno, a causa di preoccupazioni legate al rischio di antisemitismo e alla situazione di tensione in Medio Oriente. Nonostante il divieto, gli organizzatori pro-Palestina hanno annunciato l'intenzione di procedere con la manifestazione, sfidando le autorità. Il Ministro dell'Interno, Matteo Piantedosi, ha espresso preoccupazione per la possibilità che la manifestazione possa esaltare atti violenti e ha sottolineato l'importanza di monitorare l'antisemitismo. La situazione è tesa, con il Viminale determinato a far rispettare il divieto e gli organizzatori decisi a manifestare, portando a uno scontro diretto tra le due parti. Francesco Grignetti su Stampa Sovranità del cibo. Il Ministro dell'Agricoltura Francesco Lollobrigida ha discusso di vari temi in un'intervista, tra cui il successo nel combattere la peste suina e le misure contro lo sfruttamento dei lavoratori agricoli. Ha evidenziato l'importanza della sovranità alimentare, ora riconosciuta anche a livello europeo, e ha respinto le critiche sul ritardo del governo nell'affrontare la peste suina, citando l'azione del nuovo commissario. Lollobrigida ha anche parlato di istruzione, rifiutando l'idea di un flop del liceo del Made in Italy e sottolineando l'importanza di alternative educative che facilitino l'occupazione. Infine, ha discusso di politica estera e interna, esprimendo serenità sulle scelte elettorali di altri paesi e fiducia nella continuità del governo attuale. Filippo Femia su Stampa Ero nel panico. L'ex ministro della Cultura Gennaro Sangiuliano ha testimoniato per quattro ore in Procura a Roma, dichiarandosi in preda al panico per la gestione del suo rapporto con Maria Rosaria Boccia, manager indagata per lesioni e minaccia allo Stato. Ha indicato il 9 agosto come il giorno in cui ha compreso la gravità della situazione, quando Boccia ha preteso che rivelasse la loro relazione alla moglie. Sangiuliano ha poi rassegnato le dimissioni il 6 settembre, in seguito a un agosto turbolento che ha portato a due indagini su di lui. Gli investigatori stanno ora esaminando se Boccia avesse complici nel presunto ricatto, mentre lei continua a postare messaggi enigmatici sui social media. Giuseppe Scarpa su Repubblica 25 mila euro per archiviare lo sparo. Il deputato sospeso di Fratelli d'Italia, Emanuele Pozzolo, ha risarcito con una somma tra i 20 e i 30mila euro Luca Campana, ferito da uno sparo durante una festa di Capodanno, chiudendo così il caso giudiziario per lesioni. Pozzolo, unico indagato per lo sparo, insiste di non essere stato lui a sparare, sostenendo che il colpo sia partito accidentalmente da Pablito Morello, ex capo scorta del

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

sottosegretario alla giustizia Andrea Delmastro, presente alla festa. Nonostante il risarcimento, Pozzolo dovrà comunque affrontare un'udienza preliminare il 19 ottobre per reati legati al possesso e uso dell'arma. La vicenda ha sollevato polemiche politiche e interrogazioni parlamentari, ma Pozzolo spera di chiudere il capitolo e continuare la sua carriera politica, ribadendo la sua presunta innocenza. Elisa Sola su Stampa (Associated Medias) - Tutti i diritti sono riservati Raccomandato da Share this Facebook Twitter Linkedin Whatsapp Email.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

avvenire.it

Fonti Web

# Commercio. Trasporto ferroviario merci in crisi nera: le 10 proposte al governo


avvenire.it

Commercio. Trasporto ferroviario merci in crisi nera: le 10 proposte al governo

10/02/2024 18:40 PAOLO PITTALUGA;

Paolo Pittaluga L'appello di Femerci (l'associazione degli operatori del settore): "Siamo preoccupati per il taglio di 55 milioni destinati per il 2024 al comparto". Investimenti a rischio. Il trasporto ferroviario merci è in crisi. Non basta che le nostre performance siano tra le peggiori in Europa, infatti alla vigilia della Legge di Bilancio, Fermerci, l'associazione degli operatori nel trasporto ferroviario delle merci, ha presentato al Governo 10 proposte per salvare il comparto, che conta oltre 15mila lavoratori (40mila con l'indotto), a seguito del taglio di 55 milioni destinati per il 2024 al settore. "Siamo molto preoccupati per questo taglio - ha spiegato il presidente, Clemente Carta - questa decisione produrrà una riduzione significativa delle risorse destinate a nuovi carri e locomotive compromettendo la capacità operativa e finanziaria delle imprese". Le aziende avevano infatti pianificato investimenti basati sulle misure approvate nel luglio 2023 dalla Commissione Europea e "questi investimenti, per un valore di 700 milioni sono stati utilizzati per l'acquisto di 196 nuove locomotive. Il taglio dei fondi mette a rischio l'implementazione di progetti essenziali per la modernizzazione del settore e la transizione verso un trasporto a basse emissioni". La fase è critica: oltre al taglio degli incentivi una serie di ostacoli colpisce la capacità delle aziende di garantire un servizio efficiente. L e interruzioni delle linee dovute ai lavori infrastrutturali del Pnrr, che si protrarranno fino al 2026, hanno ridotto la capacità di trasporto ferroviario di oltre il 50% nel 2024, con punte del 60% in estete. Interruzioni che non solo rallentano i tempi di consegna, ma compromettono la competitività delle aziende. A peggiorare la situazione le chiusure dei principali valichi alpini come il Frejus e il Gottardo, che limitano l'accesso ai mercati europei. Inoltre, le alluvioni in Emilia-Romagna, insieme alla crisi del Mar Rosso e al conflitto ucraino, hanno contribuito al crollo del traffico ferroviario: nel 2023 il settore ha registrato un calo del 3,2% sull'anno precedente e per il 2024 si stima una perdita ulteriore del 6,7%, con un impatto economico valutato in 90 milioni di perdita di fatturato per il settore. Scenari replicati per i successivi due anni. Carta sottolinea che "la situazione non più sostenibile. Questo crea profondi disagi al sistema industriale italiano e alle economie locali" e pertanto "chiediamo al Governo un intervento urgente per evitare una crisi disastrosa dalle conseguenze imprevedibili". Per affrontarla F ermerci ha formulato 10 proposte al Governo, dal ripristino immediato dei fondi già previsti, per garantire la prosecuzione degli investimenti nelle nuove locomotive e carri ferroviari, alla migliore pianificazione delle interruzioni ferroviarie garantendo un coordinamento più efficace dei lavori infrastrutturali del Pnrr con gli operatori; dal raddoppio del contributo per il Ferrobonus nazionale fino al 2026, per incentivare l'uso del trasporto ferroviario rispetto a quello su gomma, all'aumento

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

del 20% della contribuzione prevista dalla Norma Merci fino al 2026, a sostegno delle imprese che devono affrontare i crescenti costi operativi. E ancora, la creazione di un Ferrobonus regionale e quella di un Ferrobonus portuale, incentivando la manovra ferroviaria nei porti, con un sostegno economico da parte delle Autorità di sistema portuale, per potenziare il trasporto merci via treno. E poi "voucher" per la formazione del personale, erogando contributi direttamente agli allievi. Quindi accelerare la digitalizzazione del settore per migliorare l'efficienza operativa e la competitività; l'alleggerimento delle procedure di pagamento dei bonus e, infine, l'introduzione un sostegno pluriennale a copertura dei costi che le imprese ferroviarie dovranno obbligatoriamente sostenere per l'adeguamento delle locomotive al sistema ERTMS (il segnalamento europeo). "Ribadiamo la nostra disponibilità a collaborare con il Governo e le istituzioni per individuare le soluzioni necessarie a superare la crisi - conclude Carta -. È fondamentale che il comparto venga riconosciuto strategico per il futuro del Paese, sia dal punto di vista economico sia ambientale". © Riproduzione riservata ISCRIVITI ALLE NEWSLETTER DI AVVENIRE ISCRIVITI AL NOSTRO CANALE WHATSAPP.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Bari Today

Fonti Web

# Lavoro, ripartono gli incontri di formazione e i recruiting day di Porta Futuro Bari e Porta Futuro Area Metropolitana


Bari Today

Lavoro, ripartono gli incontri di formazione e i recruiting day di Porta Futuro Bari e Porta Futuro Area Metropolitana

10/02/2024 12:14

Oltre al servizio di informazione e primo orientamento dedicato a tutti, i job centre affiancano chi è in cerca della prima occupazione lavorativa Porta Futuro Bari e Porta Futuro Area Metropolitana di Bari confermano e sviluppano le iniziative incentrate sulle politiche attive del lavoro. Attraverso l'erogazione e la promozione dei servizi gratuiti rivolti a cittadini e aziende, il job centre del Comune di Bari e quello dell'Area Metropolitana di Bari contribuiscono, infatti, a favorire l'incontro tra domanda e offerta di lavoro con azioni strategiche sul territorio. Dal 1° gennaio del 2024, Porta Futuro Bari e Porta Futuro Area Metropolitana hanno complessivamente registrato più di 4.500 nuovi cittadini iscritti al portale, 216 aziende accreditate e hanno promosso 359 opportunità di lavoro. Nel corso degli ultimi nove mesi, le candidature ricevute sono state più di 6.900, i colloqui di selezione 2.913, le sessioni di ricerca attiva di lavoro presso lo sportello di Bari 585. 250, invece, sono state le persone che hanno trovato una nuova occupazione lavorativa. Nell'ambito degli eventi, sono stati realizzati 41 recruiting day e 113 eventi di informazione, formazione e consulenza. Porta Futuro Bari e Porta Futuro Area Metropolitana di Bari sono attivi anche nell'orientamento al mondo del lavoro con progetti rivolti a ragazze e ragazzi delle scuole medie inferiori e superiori. Oltre al servizio di informazione e primo orientamento dedicato a tutti, entrambi affiancano chi è in cerca della prima occupazione lavorativa con la proposta di job day e recruiting day, ma anche con percorsi per l'avvio di start up. I due job centre, inoltre, dialogano anche con chi è nuovamente in cerca di lavoro proponendo incontri di formazione e aggiornamento, eventi di selezione in linea con il profilo e l'esperienza, il servizio di bilancio delle competenze per chi vorrebbe candidarsi con un nuovo profilo lavorativo. Di seguito il calendario dei prossimi appuntamenti che, a eccezione di "Bari Lavora", si svolgeranno presso la sede centrale di Porta Futuro Bari (via Ravanas 233 c/o l'ex Manifattura dei Tabacchi), online e nell'area metropolitana di Bari. 4 ottobre ore 11 Porta Futuro Bari c/o Fiera del Levante, Padiglione del Comune di Bari - "Bari lavora. Le misure del Comune di Bari per promuovere inclusione socio-lavorativa, apprendimento in situazione e mobilitazione al lavoro". 7 ottobre ore 15 Porta Futuro Area Metropolitana di Bari, evento online - "Presentarsi in un minuto con un pitch efficace per cercare lavoro" 8 ottobre ore 15 Porta Futuro Bari - "Ricerca attiva di lavoro. Come utilizzare la app Indeed mobile per cercare lavoro" 9 ottobre ore 10 Porta Futuro Bari - "Orizzonti digitali. Corso per l'alfabetizzazione digitale" 10 ottobre ore 10 Porta Futuro Bari - "Inclusione LGBTQIA+ e sviluppo economico locale" 14 ottobre ore 15 Porta Futuro Bari, evento online - "Corso di creazione di impresa. Linee guida per la redazione di un business plan"

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Bari Today

Fonti Web

16 ottobre ore 9 Porta Futuro Area Metropolitana di Bari, evento online - "Mettersi in proprio in associazione: risorse e opportunità" 17 ottobre ore 9.30 Porta Futuro Area Metropolitana di Bari - Bitonto c/o Comune di Bitonto, Palazzo Gentile - "Recruiting day autotrasportatori" 22 ottobre PFM ore 9.30, Porta Futuro Area Metropolitana di Bari - Capurso - "Recruiting day Alleanza assicurazioni" 24 ottobre ore 9.30 Porta Futuro Area Metropolitana di Bari, evento online - "Aprire una nuova attività - istruzioni per l'uso: settore servizi" 11 novembre ore 14 Porta Futuro Area Metropolitana di Bari, evento online - "Usare le piattaforme grafiche per creare un cv creativo" 15 novembre ore 10 Porta Futuro Area Metropolitana di Bari, evento online - "Il marketing per una start up di successo" Contatti Informazioni: 080 577 26 69 e-mail: info@portafuturobari.it Sito web: https://www.portafuturobari.it Porta Futuro Bari Facebook: https://www.facebook.com/portafuturobari Instagram: https://www.instagram.com/portafuturo.bari LinkedIn: https://www.linkedin.com/company/porta-futuro-bari.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Bologna2000

Fonti Web

# Bologna: sospeso il ritiro dei contrassegni per l'accesso alla ZTL collegati a veicoli Euro 5 diesel

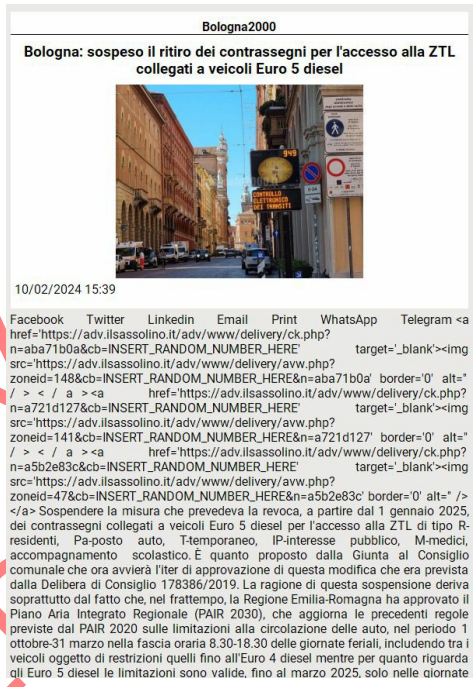
Facebook Twitter Linkedin Email Print WhatsApp Telegram











Bologna2000

Bologna: sospeso il ritiro dei contrassegni per l'accesso alla ZTL collegati a veicoli Euro 5 diesel

10/02/2024 15:39

Facebook Twitter Linkedin Email Print WhatsApp Telegram <a href='https://adv.ilsassolino.it/adv/www/delivery/ck.php?n=aba71b0a&cb=INSERT_RANDOM_NUMBER_HERE' target='_blank'><img src='https://adv.ilsassolino.it/adv/www/delivery/avw.php?zoneid=148&cb=INSERT_RANDOM_NUMBER_HERE&n=aba71b0a' border='0' alt='' /></a><a href='https://adv.ilsassolino.it/adv/www/delivery/ck.php?n=a721d127&cb=INSERT_RANDOM_NUMBER_HERE' target='_blank'><img src='https://adv.ilsassolino.it/adv/www/delivery/avw.php?zoneid=141&cb=INSERT_RANDOM_NUMBER_HERE&n=a721d127' border='0' alt='' /></a><a href='https://adv.ilsassolino.it/adv/www/delivery/ck.php?n=a5b2e83c&cb=INSERT_RANDOM_NUMBER_HERE' target='_blank'><img src='https://adv.ilsassolino.it/adv/www/delivery/avw.php?zoneid=47&cb=INSERT_RANDOM_NUMBER_HERE&n=a5b2e83c' border='0' alt='' /></a> Sospendere la misura che prevedeva la revoca, a partire dal 1 gennaio 2025, dei contrassegni collegati a veicoli Euro 5 diesel per l'accesso alla ZTL di tipo R-residenti, Pa-posto auto, T-temporaneo, IP-interesse pubblico, M-medici, accompagnamento scolastico. È quanto proposto dalla Giunta al Consiglio comunale che ora avvierà l'iter di approvazione di questa modifica che era prevista dalla Delibera di Consiglio 178386/2019. La ragione di questa sospensione deriva soprattutto dal fatto che, nel frattempo, la Regione Emilia-Romagna ha approvato il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2030), che aggiorna le precedenti regole previste dal PAIR 2020 sulle limitazioni alla circolazione delle auto, nel periodo 1 ottobre-31 marzo nella fascia oraria 8.30-18.30 delle giornate feriali, includendo tra i veicoli oggetto di restrizioni quelli fino all'Euro 4 diesel mentre per quanto riguarda gli Euro 5 diesel le limitazioni sono valide, fino al marzo 2025, solo nelle giornate emergenziali e nelle domeniche ecologiche, consentendo quindi la circolazione nelle restanti giornate della settimana. Si è dunque ritenuto opportuno adeguare le limitazioni introdotte nel 2019 con la ZTL ambientale a quelle stabilite in attuazione del PAIR 2030, sospendendo esclusivamente la misura prevista per gli Euro 5 diesel. Entro il marzo 2025 dovrà essere disposto un nuovo piano di regolazione della misura in coerenza con le limitazioni imposte dal PAIR 2030. In questi anni, grazie alla Delibera di Consiglio del 2019, sono stati progressivamente ritirati oltre 6.800 contrassegni per l'accesso alla Ztl legati ai veicoli più inquinanti . Nel dettaglio: 1.507 dal 1 gennaio 2020 legati a Euro 0 diesel/benzina/GPL/metano 916 dal 1 gennaio 2021 legati a Euro 1 diesel/benzina/GPL/metano 1.881 dal 1 gennaio 2022 legati a Euro 2 diesel/benzina 953 dal 1 gennaio 2023 legati a Euro 3 diesel 1.552 dal 1 gennaio 2024 legati a Euro 4 diesel A tutti i residenti in Centro Storico - esclusi i temporanei - a cui in questi anni è stato revocato il contrassegno "R" o "PA" e che si sono impegnati a non chiedere come nucleo familiare per tutto l'anno di erogazione del bonus un nuovo contrassegno, è stato erogato un "bonus mobilità" per l'acquisto di servizi di mobilità alternativa all'auto privata

AD ESCLUSIVO USO INTERNET

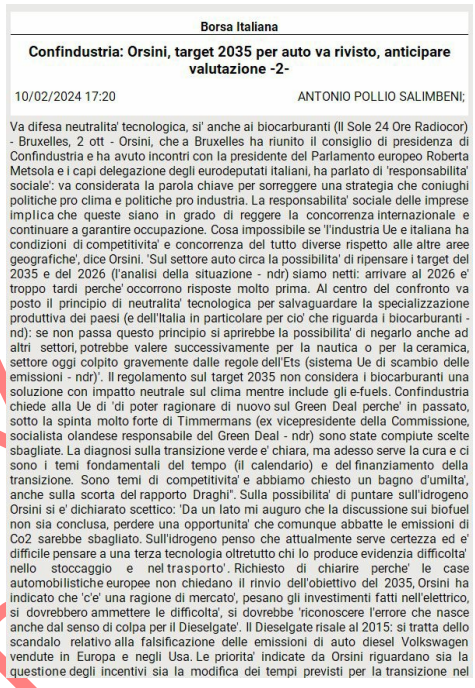
(trasporto pubblico, car sharing, bike sharing). In cinque anni sono stati erogati oltre 400 contributi per un totale di circa 300.000 euro Facebook Twitter Linkedin Email Print WhatsApp Telegram Articolo precedente È tempo di Tartufesta! Il calendario della manifestazione sarà presentato sabato 5 ottobre a eXtraBO Dir.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Borsa Italiana

Fonti Web

# Confindustria: Orsini, target 2035 per auto va rivisto, anticipare valutazione -2-



Borsa Italiana

Confindustria: Orsini, target 2035 per auto va rivisto, anticipare valutazione -2-

10/02/2024 17:20 ANTONIO POLLIO SALIMBENI;

Va difesa neutralita' tecnologica, si' anche ai biocarburanti (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Bruxelles, 2 ott - Orsini, che a Bruxelles ha riunito il consiglio di presidenza di Confindustria e ha avuto incontri con la presidente del Parlamento europeo Roberta Metsola e i capi delegazione degli eurodeputati italiani, ha parlato di 'responsabilita' sociale': va considerata la parola chiave per sorreggere una strategia che coniughi politiche pro clima e politiche pro industria. La responsabilita' sociale delle imprese implica che queste siano in grado di reggere la concorrenza internazionale e continuare a garantire occupazione. Cosa impossibile se 'l'industria Ue e italiana ha condizioni di competitivita' e concorrenza del tutto diverse rispetto alle altre aree geografiche', dice Orsini. 'Sul settore auto circa la possibilita' di ripensare i target del 2035 e del 2026 (l'analisi della situazione - ndr) siamo netti: arrivare al 2026 e' troppo tardi perche' occorrono risposte molto prima. Al centro del confronto va posto il principio di neutralita' tecnologica per salvaguardare la specializzazione produttiva dei paesi (e dell'Italia in particolare per cio' che riguarda i biocarburanti - nd): se non passa questo principio si aprirebbe la possibilita' di negarlo anche ad altri settori, potrebbe valere successivamente per la nautica o per la ceramica, settore oggi colpito gravemente dalle regole dell'Ets (sistema Ue di scambio delle emissioni - ndr)'. Il regolamento sul target 2035 non considera i biocarburanti una soluzione con impatto neutrale sul clima mentre include gli e-fuels. Confindustria chiede alla Ue di 'di poter ragionare di nuovo sul Green Deal perche' in passato, sotto la spinta molto forte di Timmermans, (ex vicepresidente della Commissione, socialista olandese responsabile del Green Deal - ndr) sono state compiute scelte sbagliate. La diagnosi sulla transizione verde e' chiara, ma adesso serve la cura e ci sono i temi fondamentali del tempo (il calendario) e del finanziamento della transizione. Sono temi di competitivita' e abbiamo chiesto un bagno d'umilta', anche sulla scorta del rapporto Draghi". Sulla possibilita' di puntare sull'idrogeno Orsini si e' dichiarato scettico: 'Da un lato mi auguro che la discussione sui biofuel non sia conclusa, perdere una opportunita' che comunque abbatte le emissioni di Co2 sarebbe sbagliato. Sull'idrogeno penso che attualmente serve certezza ed e' difficile pensare a una terza tecnologia oltretutto chi lo produce evidenzia difficolta' nello stoccaggio e nel trasporto'. Richiesto di chiarire perche' le case automobilistiche europee non chiedano il rinvio dell'obiettivo del 2035, Orsini ha indicato che 'c'e' una ragione di mercato', pesano gli investimenti fatti nell'elettrico, si dovrebbero ammettere le difficolta', si dovrebbe 'riconoscere l'errore che nasce anche dal senso di colpa per il Dieselgate'. Il Dieselgate risale al 2015: si tratta dello scandalo relativo alla falsificazione delle emissioni di auto diesel Volkswagen vendute in Europa e negli Usa. Le priorita' indicate da Orsini riguardano sia la questione degli incentivi sia la modifica dei tempi previsti per la transizione nel

Va difesa neutralita' tecnologica, si' anche ai biocarburanti (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Bruxelles, 2 ott - Orsini, che a Bruxelles ha riunito il consiglio di presidenza di Confindustria e ha avuto incontri con la presidente del Parlamento europeo Roberta Metsola e i capi delegazione degli eurodeputati italiani, ha parlato di 'responsabilita' sociale': va considerata la parola chiave per sorreggere una strategia che coniughi politiche pro clima e politiche pro industria. La responsabilita' sociale delle imprese implica che queste siano in grado di reggere la concorrenza internazionale e continuare a garantire occupazione. Cosa impossibile se 'l'industria Ue e italiana ha condizioni di competitivita' e concorrenza del tutto diverse rispetto alle altre aree geografiche', dice Orsini. 'Sul settore auto circa la possibilita' di ripensare i target del 2035 e del 2026 (l'analisi della situazione - ndr) siamo netti: arrivare al 2026 e' troppo tardi perche' occorrono risposte molto prima. Al centro del confronto va posto il principio di neutralita' tecnologica per salvaguardare la specializzazione produttiva dei paesi (e dell'Italia in particolare per cio' che riguarda i biocarburanti - nd): se non passa questo principio si aprirebbe la possibilita' di negarlo anche ad altri settori, potrebbe valere successivamente per la nautica o per la ceramica, settore oggi colpito gravemente dalle regole dell'Ets (sistema Ue di scambio delle emissioni - ndr)'. Il regolamento sul target 2035 non considera i biocarburanti una soluzione con impatto neutrale sul clima mentre include gli e-fuels. Confindustria chiede alla Ue di 'di poter ragionare di nuovo sul Green Deal perche' in passato, sotto la spinta molto forte di Timmermans (ex vicepresidente della Commissione, socialista olandese responsabile del Green Deal - ndr) sono state compiute scelte sbagliate. La diagnosi sulla transizione verde e' chiara, ma adesso serve la cura e ci sono i temi fondamentali del tempo (il calendario) e del finanziamento della transizione. Sono temi di competitivita' e abbiamo chiesto un bagno d'umilta', anche sulla scorta del rapporto Draghi". Sulla possibilita' di puntare sull'idrogeno Orsini si e' dichiarato scettico: 'Da un lato mi auguro che la discussione sui biofuel non sia conclusa, perdere una opportunita' che comunque abbatte le emissioni di Co2 sarebbe sbagliato. Sull'idrogeno penso che attualmente serve certezza ed e' difficile pensare a una terza tecnologia oltretutto chi lo produce evidenzia difficolta' nello stoccaggio e nel trasporto'. Richiesto di chiarire perche' le case automobilistiche europee non chiedano il rinvio dell'obiettivo del 2035, Orsini ha indicato che 'c'e' una ragione di mercato', pesano gli investimenti fatti nell'elettrico, si dovrebbero ammettere le difficolta', si dovrebbe 'riconoscere l'errore che nasce anche dal senso di colpa per il Dieselgate'. Il Dieselgate risale al 2015: si tratta dello scandalo relativo alla falsificazione delle emissioni

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

di auto diesel Volkswagen vendute in Europa e negli Usa. Le priorita' indicate da Orsini riguardano sia la questione degli incentivi sia la modifica dei tempi previsti per la transizione nel settore auto: 'Non siamo contro l'auto elettrica o ibrida, stiamo dicendo che c'e' una questione di tempi. La transizione non si fa nei tempi delineati dalla precedente Commissione e non c'e' dubbio che occorrano misure per finanziare la produzione in Europa e in Italia. Il problema posto anche da Draghi e' come attrarre risparmio degli europei, occorre un piano strutturale di finanziamento della transizione'. Il presidente di Confindustria ha citato anche l'eventualita' di costituire un fondo sovrano. In Italia ci sono 12 milioni di auto Euro 3 che hanno in media 12 anni di vita: 'Invece di dare incentivi per tecnologie estere meglio potenziare la tecnologia (attuale) arrivando allo stesso livello di emissioni e per questo dovremmo avere piu' tempo per sviluppare quelle tecnologie come il biofuel che possono arrivare almeno alla quasi neutralita' tecnologica'. Antonio Pollio Salimbeni - Aps (RADIOCOR) 02-10-24 17:01:49 (0526) 5 NNNN.

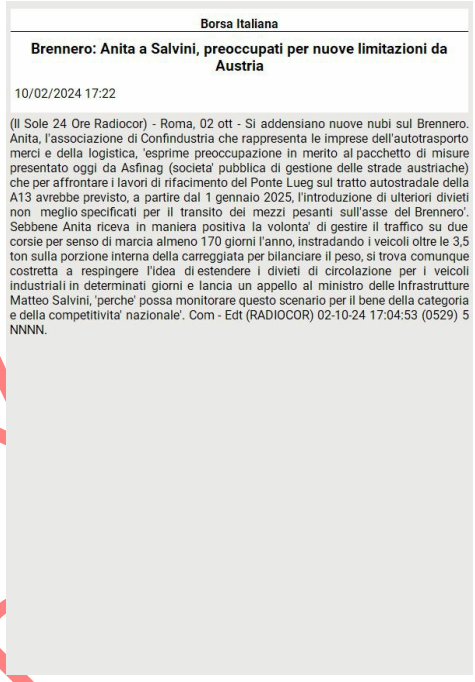
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Borsa Italiana

Fonti Web

# Brennero: Anita a Salvini, preoccupati per nuove limitazioni da Austria

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 02 ott - Si addensiano nuove nubi sul Brennero. Anita, l'associazione di Confindustria che rappresenta le imprese dell'autotrasporto merci e della logistica, 'esprime preoccupazione in merito al pacchetto di misure presentato oggi da Asfinag (societa' pubblica di gestione delle strade austriache) che per affrontare i lavori di rifacimento del Ponte Lueg sul tratto autostradale della A13 avrebbe previsto, a partire dal 1 gennaio 2025, l'introduzione di ulteriori divieti non meglio specificati per il transito dei mezzi pesanti sull'asse del Brennero'. Sebbene Anita riceva in maniera positiva la volonta' di gestire il traffico su due corsie per senso di marcia almeno 170 giorni l'anno, instradando i veicoli oltre le 3,5 ton sulla porzione interna della carreggiata per bilanciare il peso, si trova comunque costretta a respingere l'idea di estendere i divieti di circolazione per i veicoli industriali in determinati giorni e lancia un appello al ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini, 'perche' possa monitorare questo scenario per il bene della categoria e della competitivita' nazionale'. Com - Edt (RADIOCOR) 02-10-24 17:04:53 (0529) 5 NNNN.



Borsa Italiana

**Brennero: Anita a Salvini, preoccupati per nuove limitazioni da Austria**

10/02/2024 17:22

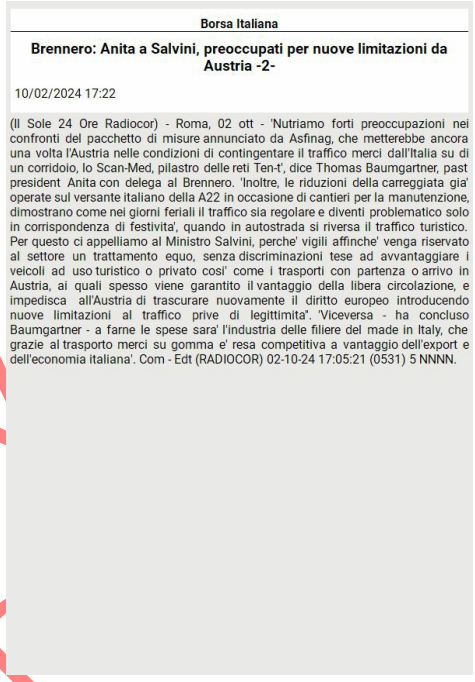
(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 02 ott - Si addensiano nuove nubi sul Brennero. Anita, l'associazione di Confindustria che rappresenta le imprese dell'autotrasporto merci e della logistica, 'esprime preoccupazione in merito al pacchetto di misure presentato oggi da Asfinag (societa' pubblica di gestione delle strade austriache) che per affrontare i lavori di rifacimento del Ponte Lueg sul tratto autostradale della A13 avrebbe previsto, a partire dal 1 gennaio 2025, l'introduzione di ulteriori divieti non meglio specificati per il transito dei mezzi pesanti sull'asse del Brennero'. Sebbene Anita riceva in maniera positiva la volonta' di gestire il traffico su due corsie per senso di marcia almeno 170 giorni l'anno, instradando i veicoli oltre le 3,5 ton sulla porzione interna della carreggiata per bilanciare il peso, si trova comunque costretta a respingere l'idea di estendere i divieti di circolazione per i veicoli industriali in determinati giorni e lancia un appello al ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini, 'perche' possa monitorare questo scenario per il bene della categoria e della competitivita' nazionale'. Com - Edt (RADIOCOR) 02-10-24 17:04:53 (0529) 5 NNNN.

AD ESCLUSIVO USO INTER

Borsa Italiana

Fonti Web

# Brennero: Anita a Salvini, preoccupati per nuove limitazioni da Austria -2-



Borsa Italiana

**Brennero: Anita a Salvini, preoccupati per nuove limitazioni da Austria -2-**

10/02/2024 17:22

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 02 ott - 'Nutriamo forti preoccupazioni nei confronti del pacchetto di misure annunciato da Asfinag, che metterebbe ancora una volta l'Austria nelle condizioni di contingentare il traffico merci dall'Italia su di un corridoio, lo Scan-Med, pilastro delle reti Ten-t', dice Thomas Baumgartner, past president Anita con delega al Brennero. 'Inoltre, le riduzioni della carreggiata gia' operate sul versante italiano della A22 in occasione di cantieri per la manutenzione, dimostrano come nei giorni feriali il traffico sia regolare e diventi problematico solo in corrispondenza di festivita', quando in autostrada si riversa il traffico turistico. Per questo ci appelliamo al Ministro Salvini, perche' vigili affinche' venga riservato al settore un trattamento equo, senza discriminazioni tese ad avvantaggiare i veicoli ad uso turistico o privato cosi' come i trasporti con partenza o arrivo in Austria, ai quali spesso viene garantito il vantaggio della libera circolazione, e impedisca all'Austria di trascurare nuovamente il diritto europeo introducendo nuove limitazioni al traffico prive di legittimita". 'Viceversa - ha concluso Baumgartner - a farne le spese sara' l'industria delle filiere del made in Italy, che grazie al trasporto merci su gomma e' resa competitiva a vantaggio dell'export e dell'economia italiana'. Com - Edt (RADIOCOR) 02-10-24 17:05:21 (0531) 5 NNNN.

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 02 ott - 'Nutriamo forti preoccupazioni nei confronti del pacchetto di misure annunciato da Asfinag, che metterebbe ancora una volta l'Austria nelle condizioni di contingentare il traffico merci dall'Italia su di un corridoio, lo Scan-Med, pilastro delle reti Ten-t', dice Thomas Baumgartner, past president Anita con delega al Brennero. 'Inoltre, le riduzioni della carreggiata gia' operate sul versante italiano della A22 in occasione di cantieri per la manutenzione, dimostrano come nei giorni feriali il traffico sia regolare e diventi problematico solo in corrispondenza di festivita', quando in autostrada si riversa il traffico turistico. Per questo ci appelliamo al Ministro Salvini, perche' vigili affinche' venga riservato al settore un trattamento equo, senza discriminazioni tese ad avvantaggiare i veicoli ad uso turistico o privato cosi' come i trasporti con partenza o arrivo in Austria, ai quali spesso viene garantito il vantaggio della libera circolazione, e impedisca all'Austria di trascurare nuovamente il diritto europeo introducendo nuove limitazioni al traffico prive di legittimita". 'Viceversa - ha concluso Baumgartner - a farne le spese sara' l'industria delle filiere del made in Italy, che grazie al trasporto merci su gomma e' resa competitiva a vantaggio dell'export e dell'economia italiana'. Com - Edt (RADIOCOR) 02-10-24 17:05:21 (0531) 5 NNNN.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Canaledieci.it

Fonti Web

# Ztl nuova fascia verde, su diesel Euro4 Gualtieri e Rocca d'accordo per il rinvio


Canaledieci.it

Ztl nuova fascia verde, su diesel Euro4 Gualtieri e Rocca d'accordo per il rinvio

10/02/2024 20:07 Elisa Palchetti

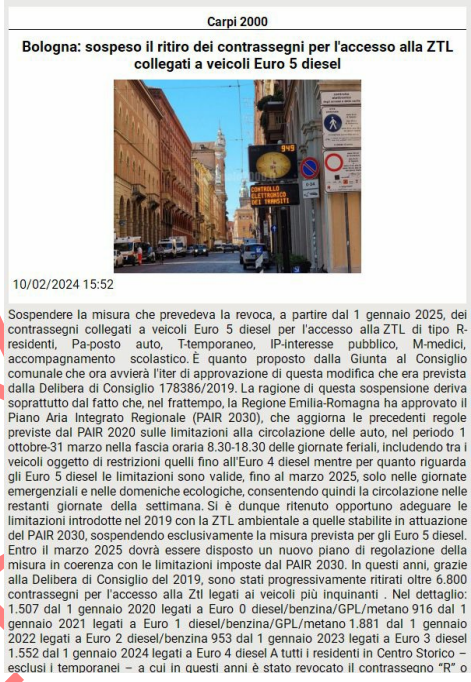
Ztl nuova fascia verde: attesa la delibera che metterà nero su bianco la proroga al divieto di ingresso per oltre 130mila veicoli "Con Rocca c'è la condivisione di rinviare" – ha dichiarato il primo cittadino nelle ultime ore, a proposito del divieto di ingresso nella nuova fascia verde dei veicoli diesel Euro4, sulla quale proprio la Regione Lazio alla fine della scorsa estate, per il nuovo assetto della Ztl Fascia Verde. Gualtieri ha messo così un punto oggi, alle domande sul tormentone della Capitale, almeno fino alla conclusione dell'istruttoria tecnica e alla delibera di quanto sarebbe già stato concordato con il presidente della Regione Francesco Rocca. La proroga nella delibera regionale, riguarderà tutto il 2025, posticipando così di un anno lo stop a circolare a oltre 130mila veicoli diesel Euro4, e cioè quelli immatricolati dal 1° gennaio 2006 fino al 2009 Per quanto le dichiarazioni del sindaco rappresentino già un importante risultato, non bastano a cambiare i progetti dei Comitati No Ztl, che per il prossimo 10 ottobre hanno già annunciato di voler manifestare di nuovo. La radunata è stata convocata sotto il Campidoglio a partire dalle ore 15,00 , e con la consueta formula di "protesta a oltranza" con la finalità della completa abolizione della nuova ZTL fascia verde con la quale come dichiara la nota: "Vogliono impedire a 600mila veicoli di circolare per buona parte di Roma. Te li diamo noi i 15 minuti. Liberi di muoversi e non essere spiati" Lo scorso 13 settembre alle proteste spinte, si erano aggiunti anche i su gran parte dei varchi della nuova "ZTL fascia verde" di Roma. Per approfondire gli argomenti collegati consultare le parole chiave colorate in arancione.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Carpi 2000

Fonti Web

# Bologna: sospeso il ritiro dei contrassegni per l'accesso alla ZTL collegati a veicoli Euro 5 diesel


Carpi 2000

Bologna: sospeso il ritiro dei contrassegni per l'accesso alla ZTL collegati a veicoli Euro 5 diesel

10/02/2024 15:52

Sospendere la misura che prevedeva la revoca, a partire dal 1 gennaio 2025, dei contrassegni collegati a veicoli Euro 5 diesel per l'accesso alla ZTL di tipo R-residenti, Pa-posto auto, T-temporaneo, IP-interesse pubblico, M-medici, accompagnamento scolastico. È quanto proposto dalla Giunta al Consiglio comunale che ora avvierà l'iter di approvazione di questa modifica che era prevista dalla Delibera di Consiglio 178386/2019. La ragione di questa sospensione deriva soprattutto dal fatto che, nel frattempo, la Regione Emilia-Romagna ha approvato il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2030), che aggiorna le precedenti regole previste dal PAIR 2020 sulle limitazioni alla circolazione delle auto, nel periodo 1 ottobre-31 marzo nella fascia oraria 8.30-18.30 delle giornate feriali, includendo tra i veicoli oggetto di restrizioni quelli fino all'Euro 4 diesel mentre per quanto riguarda gli Euro 5 diesel le limitazioni sono valide, fino al marzo 2025, solo nelle giornate emergenziali e nelle domeniche ecologiche, consentendo quindi la circolazione nelle restanti giornate della settimana. Si è dunque ritenuto opportuno adeguare le limitazioni introdotte nel 2019 con la ZTL ambientale a quelle stabilite in attuazione del PAIR 2030, sospendendo esclusivamente la misura prevista per gli Euro 5 diesel. Entro il marzo 2025 dovrà essere disposto un nuovo piano di regolazione della misura in coerenza con le limitazioni imposte dal PAIR 2030. In questi anni, grazie alla Delibera di Consiglio del 2019, sono stati progressivamente ritirati oltre 6.800 contrassegni per l'accesso alla Ztl legati ai veicoli più inquinanti . Nel dettaglio: 1.507 dal 1 gennaio 2020 legati a Euro 0 diesel/benzina/GPL/metano 916 dal 1 gennaio 2021 legati a Euro 1 diesel/benzina/GPL/metano 1.881 dal 1 gennaio 2022 legati a Euro 2 diesel/benzina 953 dal 1 gennaio 2023 legati a Euro 3 diesel 1.552 dal 1 gennaio 2024 legati a Euro 4 diesel A tutti i residenti in Centro Storico - esclusi i temporanei - a cui in questi anni è stato revocato il contrassegno "R" o "PA" e che si sono impegnati a non chiedere come nucleo familiare per tutto l'anno di erogazione del bonus un nuovo contrassegno, è stato erogato un "bonus mobilità" per l'acquisto di servizi di mobilità alternativa all'auto privata (trasporto pubblico, car sharing, bike sharing). In cinque anni sono stati erogati oltre 400 contributi per un totale di circa 300.000 euro Ora in onda: ORAN âJUICEâ JONES - THE RAIN.

AD ESCLUSIV
USO INTE

Centro Pagina

Fonti Web

# La proposta del Comune di Pesaro: «La tomba di Glauco Mauri al cimitero centrale»


Centro Pagina

La proposta del Comune di Pesaro: «La tomba di Glauco Mauri al cimitero centrale»

CentroPagina.it
Cronaca e Attualità dalle Marche

10/02/2024 09:26

l'esposizione Un viaggio che parte da Ancona e arriva alla fine del mondo: la mostra del fotografo Pitamitz arriva all'aeroporto Raffaello Sanzio. Scortichini, Go World: «Il Sanzio è un contenitore culturale» attualità Il sindacato plaude alla decisione del Comune. «L'Unione si troverà a gestire un esubero di personale, serve continuità lavorativa» l'iniziativa Una giornata di pulizia e di sensibilizzazione che ha coinvolto numerosi volontari. Battino: «L'attenzione su questi argomenti sta crescendo» attualità «Per la prima volta è stato inserito, su una questione particolarmente complessa, un percorso di condivisione e di partecipazione che non era mai stato sperimentato prima», politica Mentre i cittadini chiedono a Olivetti di metterci la faccia, il capogruppo dem accusa in consiglio comunale il primo cittadino di essere responsabile politico della situazione che si è creata attualità La società era stata presa di mira da un attacco hacker che aveva temporaneamente interrotto il filo tra i Leoni e il loro pubblico social. Avversario superato, il rugby jesino è tornato in meta anche sul campo dei social media e l'invito è a cliccare, mettere mi piace e diffondere i contenuti ECONOMIA Pierpaolo Pullini (Componente della segreteria provinciale della Fiom) : «Anche nell'ultimo trimestre del 2024 non sembra ci si trovi davanti ad una ripresa delle vendite» cronaca Gli agenti di polizia sono giunti in corso Amendola ad Ancona per la segnalazione di una lite tra due persone. I dettagli la vicenda I soggetti sono indiziati per i reati di associazione finalizzata al traffico di stupefacenti e detenzione a fine di spaccio per il clan Angelino-Gallo nel territorio di Caivano. Nell'operazione anche i carabinieri di Fermo cronaca I poliziotti del Commissariato di Jesi in base ai dati raccolti hanno individuato poco dopo un gruppetto di sette ragazzi. Uno di loro aveva una mano ferita L'incidente Lo scontro è avvenuto domenica 29 settembre a Rosara ed è costato la vita al motociclista 26enne Alessio Pasquelli di Spinetoli VERSO IL G7 SALUTE La storia delle opere dello street artist finite in un ripostiglio perché rimosse dall'autorità di sistema portuale per i lavori del G7 Salute l'iniziativa Sulla manifestazione il sindaco Biancani: «Tra le manifestazioni più antiche di Pesaro la Mostra è sempre stata in grado di regalare una grande vivacità alla città» sanità Sul Centro Salute mentale di Pesaro a Muraglia la consigliera Dem interroga la giunta: «Abbandonate a se stesse donne vittime di stalking e persone fragili» il report Durante il periodo estivo, sono stati effettuati oltre 1312 controlli su unità da diporto, stabilimenti balneari e aree demaniali marittime l'intervista L'ex patron della iGuzzini: «Il primo ricordo della luce? Il passaggio del fronte, sulla Nazionale di Recanati. Eravamo in terrazzo, poi saltò Ponte Nuovo. Ho sempre amato viaggiare, continuo a farlo. Il mio sogno? Illuminare l'altro lato della luna» Il processo Un

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

anno di reclusione per la proprietaria della giostra e sua figlia, che gestiva l'accesso alla medesima attrazione l'evento Dall'11 al 13 ottobre torna il salone nazionale dei lievitati. Tra gli ospiti d'onore il "mago del panettone" Achille Zoia eccellenze La parte del leone la fa come al solito il Verdicchio, dai Castelli di Jesi e da Matelica, vero vino da monovitigno bandiera di un territorio attualità Il consigliere Arnaldo Ippoliti chiede la pulizia dell'alveo dell'Aspio e case per gli alluvionati. Il vicesindaco Giovanni Zinni fa il punto verso la prima Performance, guide all'opera, percorsi inclusivi e ouverture open air, tra gli eventi e i progetti che affiancano la Stagione del teatro di Jesi. Torna il servizio che consente agli spettatori, proprietari di cani, di affidare i loro amici agli operatori cinofili di Bauadvisor, fino al termine dello spettacolo i risultati Ad Ancona il responso delle urne vede la lista "Ancona Provincia di tutti" al 50,35%, con 42.245 voti ponderati, che portano all'elezione di sei consiglieri. ei i consiglieri eletti anche per "Unione Democratica" che raggiunge il 49,65% il punto Disponibili nelle farmacie comunali di Fano i kit di protezione, in vista l'incontro di aggiornamento con il Ministero e l'Istituto Superiore di Sanità, al quale parteciperanno rappresentanti regionali e territoriali i risultati Crescita significativa del valore della produzione (+162%) e della redditività che supera il 43%, l'utile netto consolidato si attesta a 3,7 milioni di euro Il voto Quattro esponenti sono del centrodestra, cinque di centrosinistra e uno solo di centro: affluenza del 92 per cento l'appuntamento Un evento curato dalla Proloco di Gradara e finanziato dalla Regione Marche, che torna sotto una nuova veste: quella dei profumi e degli aromi. Quattro giorni unici che saluteranno l'arrivo dell'autunno attraverso l'accoglienza e la spettacolarità del territorio la paura Sempre più aggressivo, il giovane è stato immobilizzato con lo spray in dotazione agli operatori del commissariato di Civitanova ATTUALITà «Il tema è molto importante - afferma la presidente Simona Domizioli - e meritava una giornata di studio e di approfondimento. Il Collegio ha scelto di invitare tutti i protagonisti di questa norma: la politica, la pubblica amministrazione e i professionisti» l'iniziativa Le scuole pronte per iniziare un nuovo viaggio con Estra verso un futuro sostenibile. Patrocinio dell'Ufficio Scolastico Regionale della Toscana: coinvolte le scuole dall'infanzia alle medie del Centro Italia cronaca Controlli della polizia stradale. Gli agenti a Porto Recanati hanno fermato per un controllo un tir che trasportava veicoli con targa italiana diretto in Romania la nomina Il luogotenente Ivan Pellegrino è subentrato al primo maresciallo Armando Passaretti. L'incontro al castello con la sindaca di Falconara il quadro Soltanto in 9 sedi su 66 non ci sono obiettori, che sono invece in 7 casi il 100% degli operatori. Le attività specifiche per le adolescenti sono offerte solo in 19 sedi, la mediazione linguistico culturale in 11.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Centro Pagina

Fonti Web

# Senigallia, allerta arancione per il maltempo: scuole chiuse


Centro Pagina

Senigallia, allerta arancione per il maltempo: scuole chiuse

10/02/2024 17:16 Carlo Leone

Previste precipitazioni diffuse e persistenti, che potrebbero causare innalzamenti significativi del reticolo idrografico, in particolare nella porzione centro-settentrionale, nella seconda parte della giornata di giovedì 3 ottobre SENIGALLIA – Una nuova allerta meteo interessa il territorio regionale e in particolare anche quello senigalliese. La protezione civile marchigiana ha emesso il messaggio di allertamento n.67 per criticità idrogeologica e idraulica. Un'allerta di colore arancione, con la conseguente entrata nella fase di preallarme, valida per tutta la giornata di domani, giovedì 3 ottobre 2024. E il Comune di Senigallia corre ai ripari. Sono infatti previste precipitazioni diffuse e persistenti , anche a carattere di rovescio o temporale, più abbondanti nel settore centro-settentrionale della regione Marche: le cumulate potranno risultare elevate in alcuni punti specifici. Ma l'avviso della protezione civile regionale parla anche di un altro dato molto importante: «Date le condizioni medie di saturazione dei suoli, si prevedono criticità idrogeologiche diffuse e innalzamenti significativi del reticolo idrografico , in particolare nella porzione centro-settentrionale, nella seconda parte della giornata di giovedì». Insomma è piovuto abbastanza nelle settimane precedenti e i terreni potrebbero non trattenere tutta l'acqua prevista, motivo per cui il Comune ha deciso di chiudere gli istituti scolastici di ogni ordine e grado, comprese le strutture per l'infanzia da 0 a 3 anni sia pubbliche che private, i centri diurni per disabili, i servizi di assistenza domiciliare e trasporto socio-sanitario, il centro diurno Alzheimer, il centro pomeridiano "Germoglio", i centri di aggregazione, tutti gli impianti sportivi comunali, i luoghi della cultura come il San Rocco (dove era previsto un incontro pubblico contro la legge sull'autonomia differenziata che è quindi rimandato a data da destinarsi), la biblioteca e le sedi museali. Disposta anche la chiusura dei cimiteri, sarà vietato l'accesso a parchi e giardini pubblici non recintati. Sospesi i mercati. L'obiettivo di queste misure è garantire la massima sicurezza della

Previste precipitazioni diffuse e persistenti, che potrebbero causare innalzamenti significativi del reticolo idrografico, in particolare nella porzione centro-settentrionale, nella seconda parte della giornata di giovedì 3 ottobre SENIGALLIA – Una nuova allerta meteo interessa il territorio regionale e in particolare anche quello senigalliese. La protezione civile marchigiana ha emesso il messaggio di allertamento n.67 per criticità idrogeologica e idraulica. Un'allerta di colore arancione, con la conseguente entrata nella fase di preallarme, valida per tutta la giornata di domani, giovedì 3 ottobre 2024. E il Comune di Senigallia corre ai ripari. Sono infatti previste precipitazioni diffuse e persistenti , anche a carattere di rovescio o temporale, più abbondanti nel settore centro-settentrionale della regione Marche: le cumulate potranno risultare elevate in alcuni punti specifici. Ma l'avviso della protezione civile regionale parla anche di un altro dato molto importante: «Date le condizioni medie di saturazione dei suoli, si prevedono criticità idrogeologiche diffuse e innalzamenti significativi del reticolo idrografico , in particolare nella porzione centro-settentrionale, nella seconda parte della giornata di giovedì». Insomma è piovuto abbastanza nelle settimane precedenti e i terreni potrebbero non trattenere tutta l'acqua prevista, motivo per cui il Comune ha deciso di chiudere gli istituti scolastici di ogni ordine e grado, comprese le strutture per l'infanzia da 0 a 3 anni sia pubbliche che private, i centri diurni per disabili, i servizi di assistenza domiciliare e trasporto socio-sanitario, il centro diurno Alzheimer, il centro pomeridiano "Germoglio", i centri di aggregazione, tutti gli impianti sportivi comunali, i luoghi della cultura come il San Rocco (dove era previsto un incontro pubblico contro la legge sull'autonomia differenziata che è quindi rimandato a data da destinarsi), la biblioteca e le sedi museali. Disposta anche la chiusura dei cimiteri, sarà vietato l'accesso a parchi e giardini pubblici non recintati. Sospesi i mercati. L'obiettivo di queste misure è garantire la massima sicurezza della popolazione e prevenire situazioni di pericolo.

AD ESCLUSIVO USO INTERNET

Citta della Spezia

Fonti Web

# La Toscana vuole accorpare il porto di Marina di Carrara con Livorno. Se il ministero darà l'ok La Spezia potrà proseguire in solitudine


Citta della Spezia

La Toscana vuole accorpare il porto di Marina di Carrara con Livorno. Se il ministero darà l'ok La Spezia potrà proseguire in solitudine

10/02/2024 20:34

Nei giorni scorsi in Toscana si è fatta largo e ha preso sempre più quota la proposta di chiedere al governo di portare il porto di Marina di Carrara all'interno del sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, di cui oggi fanno parte Livorno e Piombino. Il primo a lanciare l'idea è stato il deputato leghista Andrea Barabotti, che a stretto giro di posta ha trovato sponda niente meno che da parte del presidente della Regione Eugenio Giani. In merito al divorzio tra lo scalo spezzino e quello apuano, che è stato ipotizzato pochi giorni dopo le dimissioni dell'ex presidente Mario Sommariva e la nomina a commissario del segretario generale Federica Montaresi, il governatore toscano ha anche aggiunto che presto scriverà al ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini per avviare il percorso di unione con l'Adsp di Livorno e Piombino. "Insieme alla prossima istituzione della Zona logistica semplificata – ha commentato con soddisfazione Barabotti – sarà un passaggio strategico che ci aiuterà a dare una gestione unitaria e più efficace dei porti toscani e a cogliere tutte le nuove opportunità di sviluppo per la costa della nostra regione. A sostegno di questo, il gruppo Lega in Regione Toscana ha presentato una mozione con cui si chiede al presidente Giani di dare seguito proprio a questa volontà, avviando le procedure necessarie per trasferire la giurisdizione del porto di Marina di Carrara". Presto, dunque, la palla dovrebbe passare al ministero, che dovrà valutare una richiesta che a oggi appare intrisa più di campanilismo e speculazioni politiche – entrambi assolutamente leciti – che dettata da reali motivazioni economiche. Dal 2016 a oggi, infatti, i traffici del porto di Marina di Carrara sono più che triplicati, passando da 1,6 milioni di tonnellate a 5 milioni di tonnellate, toccando il picco di 5,5 milioni nel 2023. Il Piano regolatore portuale, documento primario e fortemente voluto dal territorio per lo sviluppo dello scalo, dopo un lavoro lungo e approfondito

AD ESCLUSIV
USO INTE

Nei giorni scorsi in Toscana si è fatta largo e ha preso sempre più quota la proposta di chiedere al governo di portare il porto di Marina di Carrara all'interno del sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, di cui oggi fanno parte Livorno e Piombino. Il primo a lanciare l'idea è stato il deputato leghista Andrea Barabotti, che a stretto giro di posta ha trovato sponda niente meno che da parte del presidente della Regione Eugenio Giani. In merito al divorzio tra lo scalo spezzino e quello apuano, che è stato ipotizzato pochi giorni dopo le dimissioni dell'ex presidente Mario Sommariva e la nomina a commissario del segretario generale Federica Montaresi, il governatore toscano ha anche aggiunto che presto scriverà al ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini per avviare il percorso di unione con l'Adsp di Livorno e Piombino. "Insieme alla prossima istituzione della Zona logistica semplificata - ha commentato con soddisfazione Barabotti - sarà un passaggio strategico che ci aiuterà a dare una gestione unitaria e più efficace dei porti toscani e a cogliere tutte le nuove opportunità di sviluppo per la costa della nostra regione. A sostegno di questo, il gruppo Lega in Regione Toscana ha presentato una mozione con cui si chiede al presidente Giani di dare seguito proprio a questa volontà, avviando le procedure necessarie per trasferire la giurisdizione del porto di Marina di Carrara". Presto, dunque, la palla dovrebbe passare al ministero, che dovrà valutare una richiesta che a oggi appare intrisa più di campanilismo e speculazioni politiche - entrambi assolutamente leciti - che dettata da reali motivazioni economiche. Dal 2016 a oggi, infatti, i traffici del porto di Marina di Carrara sono più che triplicati, passando da 1,6 milioni di tonnellate a 5 milioni di tonnellate, toccando il picco di 5,5 milioni nel 2023. Il Piano regolatore portuale, documento primario e fortemente voluto dal territorio per lo sviluppo dello scalo, dopo un lavoro lungo e approfondito è in attesa delle ultime integrazioni da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, prima di essere avviato verso l'approvazione definitiva. Inoltre, tra il 2020 e il 2024, a Marina di Carrara sono in corso o sono già state stanziate risorse per investimenti pari a 87 milioni di euro provenienti dalle casse dell'ente di Via del Molo. Insomma, il matrimonio tra La Spezia e i cugini apuani non sembra essere andato poi così male. Ma le questioni politiche, spesso e volentieri, hanno la meglio sulle valutazioni tecniche ed economiche e pertanto l'ipotesi di una separazione tra i due porti non è da escludere. E se ciò dovesse accadere non ci troveremmo necessariamente di fronte alla fine dell'Autorità portuale del Mar Ligure Orientale. A ricacciare indietro i timori striscianti di un accorpamento automatico con l'Adsp di Genova e Savona, infatti, ci sono le basi sulle quali nemmeno dieci anni fa è stata varata la riforma dei porti. La distribuzione e l'istituzione

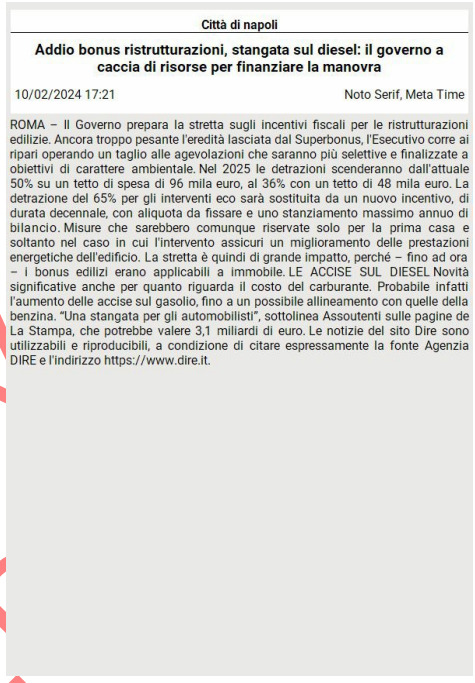
delle Autorità di sistema aveva preso le mosse dai core port dei Ten-T corridor tracciati con non poca fatica a livello comunitario. E quello della Spezia è proprio uno dei 14 porti che si trovano all'inizio (o alla fine, a seconda dei punti di vista) dei percorsi che compongono la rete delle infrastrutture strategiche a livello europeo. Lo scalo spezzino, che peraltro resta il secondo porto di destinazione a livello nazionale, avrebbe quindi tutte le caratteristiche per proseguire il suo cammino anche senza Marina di Carrara, costituendo un'Autorità di sistema portuale in solitudine, come già oggi accade per l'Adsp del Mare Adriatico Centro Settentrionale, con il solo porto di Ravenna, l'Adsp del Mar Ionio, con Taranto, e l'Adsp del Mare Adriatico Orientale, con Trieste.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Città di napoli

Fonti Web

# Addio bonus ristrutturazioni, stangata sul diesel: il governo a caccia di risorse per finanziare la manovra


Città di napoli

Addio bonus ristrutturazioni, stangata sul diesel: il governo a caccia di risorse per finanziare la manovra

10/02/2024 17:21 Noto Serif, Meta Time

ROMA – Il Governo prepara la stretta sugli incentivi fiscali per le ristrutturazioni edilizie. Ancora troppo pesante l'eredità lasciata dal Superbonus, l'Esecutivo corre ai ripari operando un taglio alle agevolazioni che saranno più selettive e finalizzate a obiettivi di carattere ambientale. Nel 2025 le detrazioni scenderanno dall'attuale 50% su un tetto di spesa di 96 mila euro, al 36% con un tetto di 48 mila euro. La detrazione del 65% per gli interventi eco sarà sostituita da un nuovo incentivo, di durata decennale, con aliquota da fissare e uno stanziamento massimo annuo di bilancio. Misure che sarebbero comunque riservate solo per la prima casa e soltanto nel caso in cui l'intervento assicuri un miglioramento delle prestazioni energetiche dell'edificio. La stretta è quindi di grande impatto, perché – fino ad ora – i bonus edilizi erano applicabili a immobile. LE ACCISE SUL DIESEL Novità significative anche per quanto riguarda il costo del carburante. Probabile infatti l'aumento delle accise sul gasolio, fino a un possibile allineamento con quelle della benzina. "Una stangata per gli automobilisti", sottolinea Assoutenti sulle pagine de La Stampa, che potrebbe valere 3,1 miliardi di euro. Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo https://www.dire.it.

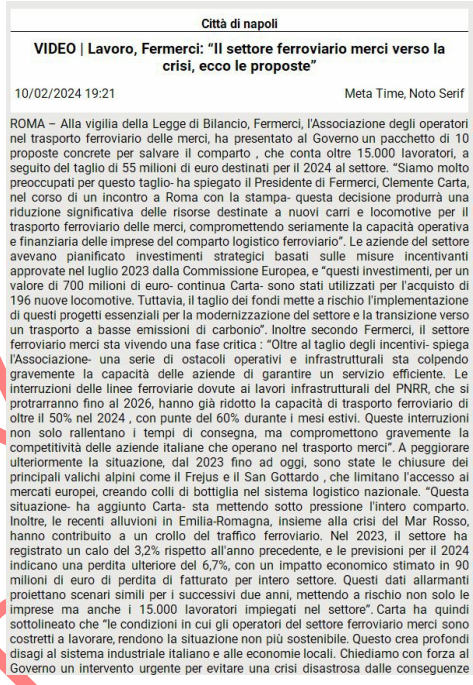
ROMA - Il Governo prepara la stretta sugli incentivi fiscali per le ristrutturazioni edilizie. Ancora troppo pesante l'eredità lasciata dal Superbonus, l'Esecutivo corre ai ripari operando un taglio alle agevolazioni che saranno più selettive e finalizzate a obiettivi di carattere ambientale. Nel 2025 le detrazioni scenderanno dall'attuale 50% su un tetto di spesa di 96 mila euro, al 36% con un tetto di 48 mila euro. La detrazione del 65% per gli interventi eco sarà sostituita da un nuovo incentivo, di durata decennale, con aliquota da fissare e uno stanziamento massimo annuo di bilancio. Misure che sarebbero comunque riservate solo per la prima casa e soltanto nel caso in cui l'intervento assicuri un miglioramento delle prestazioni energetiche dell'edificio. La stretta è quindi di grande impatto, perché - fino ad ora - i bonus edilizi erano applicabili a immobile. LE ACCISE SUL DIESEL Novità significative anche per quanto riguarda il costo del carburante. Probabile infatti l'aumento delle accise sul gasolio, fino a un possibile allineamento con quelle della benzina. "Una stangata per gli automobilisti", sottolinea Assoutenti sulle pagine de La Stampa, che potrebbe valere 3,1 miliardi di euro.
Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo https://www.dire.it.

AD ESCLUSIVO USO INTE

Città di napoli

Fonti Web

# VIDEO | Lavoro, Fermerci: "Il settore ferroviario merci verso la crisi, ecco le proposte"



Città di napoli

VIDEO | Lavoro, Fermerci: "Il settore ferroviario merci verso la crisi, ecco le proposte"

10/02/2024 19:21 Meta Time, Noto Serif

ROMA – Alla vigilia della Legge di Bilancio, Fermerci, l'Associazione degli operatori nel trasporto ferroviario delle merci, ha presentato al Governo un pacchetto di 10 proposte concrete per salvare il comparto , che conta oltre 15.000 lavoratori, a seguito del taglio di 55 milioni di euro destinati per il 2024 al settore. "Siamo molto preoccupati per questo taglio- ha spiegato il Presidente di Fermerci, Clemente Carta, nel corso di un incontro a Roma con la stampa- questa decisione produrrà una riduzione significativa delle risorse destinate a nuovi carri e locomotive per il trasporto ferroviario delle merci, compromettendo seriamente la capacità operativa e finanziaria delle imprese del comparto logistico ferroviario". Le aziende del settore avevano pianificato investimenti strategici basati sulle misure incentivanti approvate nel luglio 2023 dalla Commissione Europea, e "questi investimenti, per un valore di 700 milioni di euro- continua Carta- sono stati utilizzati per l'acquisto di 196 nuove locomotive. Tuttavia, il taglio dei fondi mette a rischio l'implementazione di questi progetti essenziali per la modernizzazione del settore e la transizione verso un trasporto a basse emissioni di carbonio". Inoltre secondo Fermerci, il settore ferroviario merci sta vivendo una fase critica : "Oltre al taglio degli incentivi- spiega l'Associazione- una serie di ostacoli operativi e infrastrutturali sta colpendo gravemente la capacità delle aziende di garantire un servizio efficiente. Le interruzioni delle linee ferroviarie dovute ai lavori infrastrutturali del PNRR, che si protrarranno fino al 2026, hanno già ridotto la capacità di trasporto ferroviario di oltre il 50% nel 2024 , con punte del 60% durante i mesi estivi. Queste interruzioni non solo rallentano i tempi di consegna, ma compromettono gravemente la competitività delle aziende italiane che operano nel trasporto merci". A peggiorare ulteriormente la situazione, dal 2023 fino ad oggi, sono state le chiusure dei principali valichi alpini come il Frejus e il San Gottardo , che limitano l'accesso ai mercati europei, creando colli di bottiglia nel sistema logistico nazionale. "Questa situazione- ha aggiunto Carta- sta mettendo sotto pressione l'intero comparto. Inoltre, le recenti alluvioni in Emilia-Romagna, insieme alla crisi del Mar Rosso, hanno contribuito a un crollo del traffico ferroviario. Nel 2023, il settore ha registrato un calo del 3,2% rispetto all'anno precedente, e le previsioni per il 2024 indicano una perdita ulteriore del 6,7%, con un impatto economico stimato in 90 milioni di euro di perdita di fatturato per intero settore. Questi dati allarmanti proiettano scenari simili per i successivi due anni, mettendo a rischio non solo le imprese ma anche i 15.000 lavoratori impiegati nel settore". Carta ha quindi sottolineato che "le condizioni in cui gli operatori del settore ferroviario merci sono costretti a lavorare, rendono la situazione non più sostenibile. Questo crea profondi disagi al sistema industriale italiano e alle economie locali. Chiediamo con forza al

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

# Città di napoli

**Fonti Web**

Governo un intervento urgente per evitare una crisi disastrosa dalle conseguenze imprevedibili" . Per affrontare questa crisi, Fermerci ha formulato 10 proposte concrete per il Governo, con l'obiettivo di rilanciare il settore e sostenere le imprese: Ripristino immediato dei fondi già previsti, per garantire la prosecuzione degli investimenti nelle nuove locomotive e carri ferroviari; Migliore pianificazione delle interruzioni ferroviarie: garantire un coordinamento più efficace dei lavori infrastrutturali del PNRR con gli operatori, minimizzando l'impatto negativo sulla capacità di trasporto; Raddoppio del contributo per il Ferrobonus nazionale fino al 2026, per incentivare l'uso del trasporto ferroviario rispetto a quello su gomma; Aumento del 20% della contribuzione prevista dalla Norma Merci fino al 2026, a sostegno delle imprese che devono affrontare i crescenti costi operativi; Creazione di un Ferrobonus regionale: implementazione di incentivi in ogni Regione, laddove non presenti; Creazione di un Ferrobonus portuale: incentivare la manovra ferroviaria nei porti, con un sostegno economico da parte delle Adsp, per potenziare il trasporto merci via treno; Voucher ferroviere merci per la formazione del personale, erogando contributi direttamente agli allievi per incentivare l'acquisizione di competenze nel settore ferroviario; Attuazione delle misure di digitalizzazione del PNRR: accelerare la digitalizzazione del settore per migliorare l'efficienza operativa e la competitività; Alleggerimento delle procedure di pagamento dei bonus: semplificazione delle procedure burocratiche per garantire un accesso rapido ai fondi e agli incentivi destinati al settore; Introdurre un sostegno pluriennale a copertura dei costi che le Imprese Ferroviarie dovranno obbligatoriamente sostenere per l'adeguamento delle locomotive al sistema ERTMS. "Ribadiamo la nostra disponibilità a collaborare con il Governo e tutte le istituzioni competenti per individuare le soluzioni necessarie a superare questa crisi- ha concluso Carta- è fondamentale che il comparto ferroviario delle merci venga riconosciuto come strategico per il futuro del nostro Paese, sia dal punto di vista economico che ambientale". Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo https://www.dire.it.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

CivOnline

Fonti Web

# Comitato di gestione dell'Adsp: inammissibile il ricorso di Moscherini


CivOnline

Comitato di gestione dell'Adsp: inammissibile il ricorso di Moscherini

10/02/2024 18:03

Redazione web CIVITAVECCHIA – Il Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio ha dichiarato inammissibile il ricorso presentato da Giovanni Moscherini contro la nomina di Emiliano Scotti a rappresentante del Comune di Civitavecchia nel Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. La sentenza, emessa dalla Sezione Seconda Bis, evidenzia come Moscherini, in qualità di consigliere comunale di Tarquinia al momento della candidatura, fosse incompatibile con l'incarico. Il caso è iniziato nel 2021, quando il Comune di Civitavecchia ha scelto Emiliano Scotti come proprio rappresentante nel Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale. Moscherini, che aveva partecipato alla selezione, ha impugnato la nomina sostenendo diverse irregolarità nella procedura. Tra le principali lamentele, Moscherini ha indicato la mancata comunicazione dell'avvio del procedimento, la mancanza di trasparenza e una scarsa motivazione nella scelta del candidato. Secondo l'ex sindaco di Civitavecchia, inoltre, il curriculum di Scotti non presentava requisiti adeguati per il ruolo, contrariamente al proprio. Il Tar ha respinto il ricorso per carenza d'interesse da parte di Moscherini, ritenendo che, anche in caso di annullamento della nomina, non avrebbe potuto ottenere l'incarico. La decisione è basata sulla sua incompatibilità: Moscherini, infatti, era all'epoca consigliere comunale di Tarquinia, ruolo che, secondo l'art. 9 della legge n. 84/94, impedisce la nomina a membro del Comitato di gestione di un'Autorità Portuale. Il Tar ha specificato che l'incompatibilità si applica anche dopo la cessazione della carica politica, per garantire la separazione tra gestione portuale e incarichi politici a qualsiasi livello. Pertanto, anche la dichiarazione di dimissioni anticipata da Moscherini non sarebbe stata sufficiente a rimuovere l'ostacolo normativo.

Redazione web CIVITAVECCHIA - Il Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio ha dichiarato inammissibile il ricorso presentato da Giovanni Moscherini contro la nomina di Emiliano Scotti a rappresentante del Comune di Civitavecchia nel Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. La sentenza, emessa dalla Sezione Seconda Bis, evidenzia come Moscherini, in qualità di consigliere comunale di Tarquinia al momento della candidatura, fosse incompatibile con l'incarico. Il caso è iniziato nel 2021, quando il Comune di Civitavecchia ha scelto Emiliano Scotti come proprio rappresentante nel Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale. Moscherini, che aveva partecipato alla selezione, ha impugnato la nomina sostenendo diverse irregolarità nella procedura. Tra le principali lamentele, Moscherini ha indicato la mancata comunicazione dell'avvio del procedimento, la mancanza di trasparenza e una scarsa motivazione nella scelta del candidato. Secondo l'ex sindaco di Civitavecchia, inoltre, il curriculum di Scotti non presentava requisiti adeguati per il ruolo, contrariamente al proprio. Il Tar ha respinto il ricorso per carenza d'interesse da parte di Moscherini, ritenendo che, anche in caso di annullamento della nomina, non avrebbe potuto ottenere l'incarico. La decisione è basata sulla sua incompatibilità: Moscherini, infatti, era all'epoca consigliere comunale di Tarquinia, ruolo che, secondo l'art. 9 della legge n. 84/94, impedisce la nomina a membro del Comitato di gestione di un'Autorità Portuale. Il Tar ha specificato che l'incompatibilità si applica anche dopo la cessazione della carica politica, per garantire la separazione tra gestione portuale e incarichi politici a qualsiasi livello. Pertanto, anche la dichiarazione di dimissioni anticipata da Moscherini non sarebbe stata sufficiente a rimuovere l'ostacolo normativo.

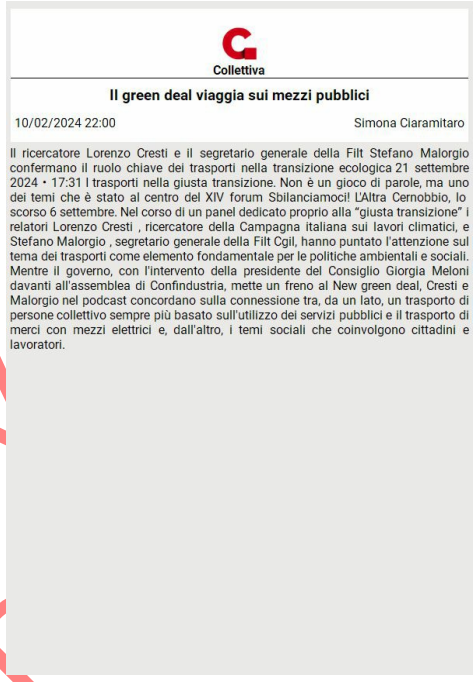
AD ESCLUSIV
USO INTER

Collettiva

Fonti Web

# Il green deal viaggia sui mezzi pubblici

Il ricercatore Lorenzo Cresti e il segretario generale della Filt Stefano Malorgio confermano il ruolo chiave dei trasporti nella transizione ecologica 21 settembre 2024 17:31 I trasporti nella giusta transizione. Non è un gioco di parole, ma uno dei temi che è stato al centro del XIV forum Sbilanciamoci! L'Altra Cernobbio, lo scorso 6 settembre. Nel corso di un panel dedicato proprio alla "giusta transizione" i relatori Lorenzo Cresti , ricercatore della Campagna italiana sui lavori climatici, e Stefano Malorgio , segretario generale della Filt Cgil, hanno puntato l'attenzione sul tema dei trasporti come elemento fondamentale per le politiche ambientali e sociali. Mentre il governo, con l'intervento della presidente del Consiglio Giorgia Meloni davanti all'assemblea di Confindustria, mette un freno al New green deal, Cresti e Malorgio nel podcast concordano sulla connessione tra, da un lato, un trasporto di persone collettivo sempre più basato sull'utilizzo dei servizi pubblici e il trasporto di merci con mezzi elettrici e, dall'altro, i temi sociali che coinvolgono cittadini e lavoratori.



Collettiva

Il green deal viaggia sui mezzi pubblici

10/02/2024 22:00 Simona Ciaramitaro

Il ricercatore Lorenzo Cresti e il segretario generale della Filt Stefano Malorgio confermano il ruolo chiave dei trasporti nella transizione ecologica 21 settembre 2024 • 17:31 I trasporti nella giusta transizione. Non è un gioco di parole, ma uno dei temi che è stato al centro del XIV forum Sbilanciamoci! L'Altra Cernobbio, lo scorso 6 settembre. Nel corso di un panel dedicato proprio alla "giusta transizione" i relatori Lorenzo Cresti , ricercatore della Campagna italiana sui lavori climatici, e Stefano Malorgio , segretario generale della Filt Cgil, hanno puntato l'attenzione sul tema dei trasporti come elemento fondamentale per le politiche ambientali e sociali. Mentre il governo, con l'intervento della presidente del Consiglio Giorgia Meloni davanti all'assemblea di Confindustria, mette un freno al New green deal, Cresti e Malorgio nel podcast concordano sulla connessione tra, da un lato, un trasporto di persone collettivo sempre più basato sull'utilizzo dei servizi pubblici e il trasporto di merci con mezzi elettrici e, dall'altro, i temi sociali che coinvolgono cittadini e lavoratori.

AD ESCLUSIVO USO INTER

Corriere Nazionale

Fonti Web

# AELOG fa il suo ingresso nel Consiglio direttivo di ALIS


Corriere Nazionale

AELOG fa il suo ingresso nel Consiglio direttivo di ALIS

10/02/2024 05:52

Con l'importante ingresso di AELOG in ALIS, cresce sempre più l'impegno dell'associazione nei confronti di uno sviluppo concreto della logistica sostenibile "Con l'importante ingresso di AELOG nella nostra Associazione cresce sempre più l'impegno di ALIS nei confronti di uno sviluppo concreto della logistica sostenibile e della gestione efficiente ed efficace dell'ultimo miglio. Grazie all'evoluzione tecnologica e a processi innovativi, la logistica dell'ultimo miglio sta divenendo un aspetto ancor più fondamentale nel moderno settore logistico e per questo siamo molto lieti dell'adesione di un partner come AELOG, che vanta un'esperienza consolidata in questo settore e che ha tra i propri pilastri, esattamente come ALIS, la sostenibilità ambientale e sociale". Con queste parole il Presidente di ALIS Guido Grimaldi commenta l'ingresso nel Consiglio direttivo di AELOG (precedentemente youLOG) che, con quartier generale a Vimercate (MB) e 40 sedi in Italia, si è imposta sul mercato della logistica distributiva, in particolare nella distribuzione dell'ultimo miglio dove ha maturato esperienze molto significative, rafforzando il rapporto di fidelizzazione con gli attuali clienti. Gli oltre 2.300 collaboratori di AELOG svolgono quotidianamente le attività per le più importanti multinazionali del settore insieme ad una flotta di oltre 2000 mezzi delle migliori marche, dinamici e spaziosi, per poter garantire un efficiente servizio di consegna delle merci. Grazie anche alla sua capacità di diversificare le attività, la società sta conoscendo una forte espansione sul piano nazionale e sta intensificando le azioni per migliorare la condizione lavorativa del personale, come dimostra la creazione nel 2021 della prima piattaforma welfare del settore per premiare in modo personalizzato le performance raggiunte, in un'ottica di miglioramento del clima aziendale. AELOG guarda al futuro della logistica puntando appunto su tecnologia, sostenibilità e welfare per continuare a essere riferimento di trasporti e distribuzione dell'ultimo miglio.

Con l'importante ingresso di AELOG in ALIS, cresce sempre più l'impegno dell'associazione nei confronti di uno sviluppo concreto della logistica sostenibile "Con l'importante ingresso di AELOG nella nostra Associazione cresce sempre più l'impegno di ALIS nei confronti di uno sviluppo concreto della logistica sostenibile e della gestione efficiente ed efficace dell'ultimo miglio. Grazie all'evoluzione tecnologica e a processi innovativi, la logistica dell'ultimo miglio sta divenendo un aspetto ancor più fondamentale nel moderno settore logistico e per questo siamo molto lieti dell'adesione di un partner come AELOG, che vanta un'esperienza consolidata in questo settore e che ha tra i propri pilastri, esattamente come ALIS, la sostenibilità ambientale e sociale". Con queste parole il Presidente di ALIS Guido Grimaldi commenta l'ingresso nel Consiglio direttivo di AELOG (precedentemente youLOG) che, con quartier generale a Vimercate (MB) e 40 sedi in Italia, si è imposta sul mercato della logistica distributiva, in particolare nella distribuzione dell'ultimo miglio dove ha maturato esperienze molto significative, rafforzando il rapporto di fidelizzazione con gli attuali clienti. Gli oltre 2.300 collaboratori di AELOG svolgono quotidianamente le attività per le più importanti multinazionali del settore insieme ad una flotta di oltre 2000 mezzi delle migliori marche, dinamici e spaziosi, per poter garantire un efficiente servizio di consegna delle merci. Grazie anche alla sua capacità di diversificare le attività, la società sta conoscendo una forte espansione sul piano nazionale e sta intensificando le azioni per migliorare la condizione lavorativa del personale, come dimostra la creazione nel 2021 della prima piattaforma welfare del settore per premiare in modo personalizzato le performance raggiunte, in un'ottica di miglioramento del clima aziendale. AELOG guarda al futuro della logistica puntando appunto su tecnologia, sostenibilità e welfare per continuare a essere riferimento di trasporti e distribuzione dell'ultimo miglio.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

corriere.it

Fonti Web

# Orio, le gomme dell'aereo scoppiate, che cos'è successo: aeroporto paralizzato per 12 ore, 129 voli cancellati, incubo per 21 mila passeggeri


corriere.it

Orio, le gomme dell'aereo scoppiate, che cos'è successo: aeroporto paralizzato per 12 ore, 129 voli cancellati, incubo per 21 mila passeggeri

10/02/2024 06:40 Fabio Paravisi

Ora si cercano le cause dell'incidente che ha bloccato l'aeroporto di Orio per 12 ore. Seas: «L'aereo era stato controllato prima del decollo e non aveva problemi» Orio, l'aereo Ryanair a cui sono scoppiate le gomme in fase di atterraggio L'aereo è rimasto spiaggiato in mezzo alla pista d'atterraggio per cinque ore e mezza, con un carrello ridotto a un moncone, due pneumatici sgonfi e due ridotti a stracci neri, e dietro la coda una strisciata lunga 450 metri sull'asfalto della pista . Tutto attorno, un caos durato dodici ore con migliaia di passeggeri dell'aeroporto di Orio rimasti a terra, in cerca di un modo per arrivare a destinazione. L'incidente in fase di atterraggio Alle 6.42 il Boeing 737 Max del volo Ryanair FR 846 decolla da Barcellona El Prat con a bordo 162 passeggeri e 6 membri dell'equipaggio. Dopo poco più di un'ora si avvicina a Orio da est e comincia la sua discesa. Alle 7.55 le sue 80,3 tonnellate toccano terra e subito dopo i piloti sentono uno scoppio sulla parte posteriore sinistra, e poi altri sulla destra. Il pilota mantiene il controllo del velivolo, che completa senza inconvenienti la manovra di atterraggio nonostante il carrello posteriore abbia le due gomme di destra staccatesi dopo lo scoppio e quelle di sinistra sgonfie. Per 450 metri il carrello ha grattato la superficie della pista producendo un solco profondo un centimetro. L'aereo si ferma infine nel punto previsto senza che la maggior parte dei passeggeri si sia resa conto di quello che era successo. I primi ad arrivare, nel giro di tre minuti, sono i vigili del fuoco del distaccamento di Orio, che hanno sentito lo scoppio e sono subito entrati in azione. Controllano le condizioni del carrello per verificare che non ci siano incendi in corso, e visto che sta colando del liquido spargono della sabbiolite, una sostanza assorbente. Il motore sinistro è a 25 centimetri da terra ma non ha mai toccato la pista. Alle 8.40 i passeggeri vengono fatti sbarcare e accompagnati verso l'aeroporto. L'aeroporto bloccato per 12 ore L'Ente nazionale dell'aviazione civile trasmette un «Notam» (avviso a compagnie aeree, piloti e torri di controllo) che blocca tutta l'attività dell'aeroporto fino alle 14: è una giornata nella quale sono previsti 308 movimenti fra partenze e arrivi. Verificate le condizioni dell'aereo, bisogna trainarlo verso i due hangar di Ryanair, liberando la pista. Lo spostamento del Boeing avviene solo alle 13.30, e i manutentori della società Seas iniziano le riparazioni al carrello, danneggiato non dalla manovra di atterraggio ma dall'esplosione delle gomme. Servirà un paio di giorni per far tornare operativo l'aereo. Difficile capire cosa sia successo, spiegano in Seas: « Il mezzo era stato controllato prima del decollo e non aveva problemi ». Saranno i tecnici dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo a indagare sulle cause, controllando i documenti della manutenzione. Gli aerei sulla pista pronti a decollare vengono

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

corriere.it

Fonti Web

bloccati e i passeggeri rimandati al terminal a piedi. Alle 9 l'altoparlante annuncia «rilevanti ritardi a causa di un blocco della pista» e sui tabelloni degli orari appaiono le scritte «Ritardo» (per la maggior parte) o «Cancellato». All'inzio per i voli verso Cluj Napoca, Bordeaux, Cracovia, Riga, Malta, Brindisi, Palermo, Casablanca e Sofia. Ma non saranno i soli. I voli cancellati e i passeggeri rimasti a terra I passeggeri dei voli cancellati, e molti di quelli dei voli in ritardo, si mettono in fila allo sportello di Ryanair. Le storie sono simili: non hanno più il loro volo e vogliono sapere dove e come trovarne un altro. In pochi minuti si crea una grossa coda di gente agitata e arrabbiata che si allunga fino all'area check-in, tanto che, terminate le transenne, Sacbo dovrà mettere delle fettucce di plastica. La gente è così tanta che si crea un imbuto con le serpentine dell'area controlli e anche la circolazione interna è difficile. Questo nonostante i continui avvisi, sia dell'altoparlante che del personale di Sacbo sparso lungo il corridoio, che si possono fare spostamenti e riprotezioni attraverso il sito o la app di Ryanair, sui quali la situazione dei voli è aggiornata in tempi più veloci rispetto ai tabelloni. Gli ottimisti continuano a entrare nell'area controlli: sanno di avere davanti alcune ore di attesa ma non hanno idea che saranno molte di più. I tifosi di Luna Rossa Tra chi era arrivato la mattina presto ci sono i tifosi di Luna Rossa, che vedranno la gara sul cellulare. Un'altra fila si crea all'Ufficio informazioni: c'è chi ha avuto il volo per Charleroi spostato a oggi e vuol capire se Ryanair gli pagherà l'albergo, chi deve andare a Salonicco e si trova a dover fare tre scali, chi rischia di perdere un lavoro a Napoli. I voli in arrivo vengono dirottati su Verona o Malpensa, e Ryanair sposta sullo scalo varesino anche diversi decolli. L'impresa Locatelli, che gestisce lo shuttle verso Malpensa con un solo pullman, ne invia altri sette, uno dei quali a due piani: rispetto ai normali otto viaggi ce ne saranno ventidue, tutti esauriti. Aeroitalia, che gestisce il collegamento con Fiumicino, manda un autobus per spostare i passeggeri a Linate. I lavori in pista Sacbo fa una stima del lavoro da fare alla pista per eliminare il solco lasciato dal carrello: si tratta della zona di atterraggio e quindi la superficie deve avere meno asperità possibili. Si è quindi proceduto alla fresatura della pavimentazione danneggiata, con asfaltatura e al ripristino della segnaletica orizzontale, con test di collaudo finale. Tra Orio, Enac e imprese esterne lavorano all'emergenza 120 persone, il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini esprime «gratitudine a tutte le donne e gli uomini che stanno intervenendo». Vista la complessità dell'intervento la riapertura dell'aeroporto viene spostata prima alle 17, poi alle 18, infine alle 20. I voli cancellati alla fine della giornata sono stati complessivamente 74 in partenza e 55 in arrivo, con un totale di 21 mila passeggeri coinvolti . I voli dirottati verso altri aeroporti sono invece stati 17 in partenza e altrettanti in arrivo. Alle 19.30, mezz'ora in anticipo sull'orario annunciato, l'aeroporto riapre con l'atterraggio del Norwegian in arrivo da Helsinki, e lentamente cerca di recuperare ciò che è andato perduto. Vai a tutte le notizie di Bergamo Iscriviti alla newsletter di Corriere Bergamo 2 ottobre 2024 © RIPRODUZIONE RISERVATA Il tuo commento verrà moderato a breve. Puoi votare

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

una sola volta un commento e non puoi votare i tuoi commenti.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

corriere.it

Fonti Web

# Bonus ristrutturazioni, cambia tutto: detrazioni dimezzate, addio alle seconde case


corriere.it

Bonus ristrutturazioni, cambia tutto: detrazioni dimezzate, addio alle seconde case

10/02/2024 07:52 Mario Sensini

In calo il tetto di spesa da 96 mila a 48 mila euro con detrazioni in calo dal 50 al 36%, escluse le caldaie a gas: saranno favorite le famiglie a basso reddito. Click day per gli incentivi sull'energia Ancora alle prese con i guai del Superbonus, il governo prepara la stretta sugli incentivi fiscali per le ristrutturazioni edilizie e l'energia . Dal 2024 le agevolazioni saranno molto più selettive, concentrate, controllate e finalizzate sugli obiettivi ambientali. Il che vuol dire, in pratica, stop ai bonus per le seconde case e le residenze di lusso, incentivi solo per le abitazioni meno efficienti e per gli interventi più utili, con sostegni finanziari per i bassi redditi. Ma anche il e un nuovo sistema per la concessione degli incentivi sui prodotti energetici, su piattaforme dedicate e con tetti di spesa: un meccanismo simile al bonus rottamazione per l'auto ecologica, assegnato con il click-day. Stretta sull'ecobonus Nel 2024 le detrazioni per le ristrutturazioni edilizie scenderanno dall'attuale 50% su un tetto di spesa di 96 mila euro, al 36% con un tetto di 48 mila euro. La detrazione del 65% per gli interventi eco sarà sostituita da un nuovo incentivo, di durata decennale, con aliquota da fissare e uno stanziamento massimo annuo di bilancio. Sarà riservato alle prime case con le peggiori classi di efficienza energetica, sarà crescente con il loro miglioramento, ridotto per gli interventi isolati, e con un costo massimo complessivo per abitazione. Saranno incentivati in misura maggiore le opere con il miglior rapporto tra costo e beneficio energetico, come doppi vetri e pompe di calore , ed esclusi i bonus per le caldaie a gas Le ipotesi Il governo ipotizza anche dei meccanismi per favorire l'avvio dei lavori nelle famiglie a basso reddito, ad esempio sostenendo finanziamenti agevolati anche per coprire tutti i costi dell'intervento. Tra le ipotesi allo studio anche l'estensione dei Certificati bianchi all'edilizia residenziale . Come per le imprese, chi ristruttura ottiene un titolo commerciabile per ogni Tep (tonnellata equivalente di petrolio) risparmiata (oggi un Certificato vale 260 euro). Via libera preventivo Il raggiungimento degli obiettivi ambientali, e i risparmi i bilancio, guidano anche la riforma delle agevolazioni fiscali per l'energia. Il Piano di Bilancio ipotizza l' aumento dell'accisa sul gasolio , inferiore a quella della benzina, di cui si parla da tre anni. Secondo il Ministero dell'Ambiente farebbe incassare 3,5 miliardi. Tutte le agevolazioni fiscali sui prodotti energetici, considerate dannose per l'ambiente valgono 8,8 miliardi di euro. Martedì, intanto, alla Camera, sul ddl lavoro, le opposizioni hanno accusato il governo di aver reso, con l'articolo 19, più facili i licenziamenti, smontando le norme del Jobs act contro le dimissioni in bianco. Il Pd ha chiesto la soppressione dell'articolo, ma invano. Scarica la nuova app L'Economia per un'esperienza personalizzata e senza pubblicità Grazie all' intelligenza artificiale gli articoli e i consigli

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

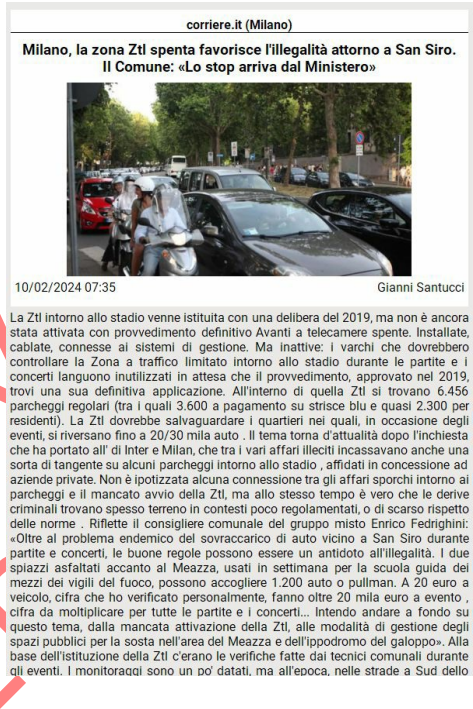
degli esperti del Corriere della Sera rispondono ai tuoi dubbi su Casa, Fisco, Risparmio, Pensioni e non solo; oltre alle news in tempo reale, le migliori firme e tutto quello che ti può essere più utile per una vita più semplice e informata 2 ottobre 2024.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

corriere.it (Milano)

Fonti Web

# Milano, la zona Ztl spenta favorisce l'illegalità attorno a San Siro. Il Comune: «Lo stop arriva dal Ministero»


corriere.it (Milano)

Milano, la zona Ztl spenta favorisce l'illegalità attorno a San Siro. Il Comune: «Lo stop arriva dal Ministero»

10/02/2024 07:35 Gianni Santucci

La Ztl intorno allo stadio venne istituita con una delibera del 2019, ma non è ancora stata attivata con provvedimento definitivo Avanti a telecamere spente. Installate, cablate, connesse ai sistemi di gestione. Ma inattive: i varchi che dovrebbero controllare la Zona a traffico limitato intorno allo stadio durante le partite e i concerti languono inutilizzati in attesa che il provvedimento, approvato nel 2019, trovi una sua definitiva applicazione. All'interno di quella Ztl si trovano 6.456 parcheggi regolari (tra i quali 3.600 a pagamento su strisce blu e quasi 2.300 per residenti). La Ztl dovrebbe salvaguardare i quartieri nei quali, in occasione degli eventi, si riversano fino a 20/30 mila auto . Il tema torna d'attualità dopo l'inchiesta che ha portato all' di Inter e Milan, che tra i vari affari illeciti incassavano anche una sorta di tangente su alcuni parcheggi intorno allo stadio , affidati in concessione ad aziende private. Non è ipotizzata alcuna connessione tra gli affari sporchi intorno ai parcheggi e il mancato avvio della Ztl, ma allo stesso tempo è vero che le derive criminali trovano spesso terreno in contesti poco regolamentati, o di scarso rispetto delle norme . Riflette il consigliere comunale del gruppo misto Enrico Fedrighini: «Oltre al problema endemico del sovraccarico di auto vicino a San Siro durante partite e concerti, le buone regole possono essere un antidoto all'illegalità. I due spiazzi asfaltati accanto al Meazza, usati in settimana per la scuola guida dei mezzi dei vigili del fuoco, possono accogliere 1.200 auto o pullman. A 20 euro a veicolo, cifra che ho verificato personalmente, fanno oltre 20 mila euro a evento , cifra da moltiplicare per tutte le partite e i concerti... Intendo andare a fondo su questo tema, dalla mancata attivazione della Ztl, alle modalità di gestione degli spazi pubblici per la sosta nell'area del Meazza e dell'ippodromo del galoppo». Alla base dell'istituzione della Ztl c'erano le verifiche fatte dai tecnici comunali durante gli eventi. I monitoraggi sono un po' datati, ma all'epoca, nelle strade a Sud dello stadio, oltre un quarto delle auto era «abusivo» (in divieto di sosta o senza aver pagato), percentuale che saliva intorno alla metà nelle strade a Nord. In alcune vie il numero di macchine in sosta vietata arrivava anche al doppio rispetto ai posti regolari . Ma cosa impedisce di usare le telecamere e istituire la Ztl come provvedimento stabile? Arianna Censi, assessora alla Mobilità , spiega: «Vogliamo proseguire con l'attuazione della Ztl di San Siro, che nasce proprio dalla volontà di regolarizzare il flusso imponente di auto nell'area dello stadio. L'obiettivo è gestire in maniera sostenibile il territorio, ma dalle interlocuzioni con il ministero è sostanzialmente pervenuto lo stop alle nostre proposte» Il meccanismo, a partire da qualche ora

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

corriere.it (Milano)

Fonti Web

prima degli eventi, dovrebbe impedire il passaggio a tutte le auto, esclusi i residenti, chi ha o trova un parcheggio regolare all'interno e chi ha una deroga per raggiungere palestre, cliniche e altre attività. Il Comune aveva ipotizzato due strumenti : da una parte l'ingresso a tempo (un'auto entra e, se trova parcheggio, paga, facendo scattare il diritto alla sosta all'interno; in caso contrario, ha il tempo di uscire), dall'altra la doppia sanzione (chi entra e lascia l'auto in modo irregolare viene multato per l'ingresso in Ztl e automaticamente anche per il divieto di sosta). Entrambe le ipotesi sono state «bocciate» dal ministero, come è avvenuto anche per la Ztl del Quadrilatero . «Siamo in attesa del nuovo codice della strada - conclude l'assessora - che potrebbe intervenire in proposito. Intanto stiamo comunque procedendo con l'installazione delle telecamere e lavoriamo alle regole di gestione per trovare una modalità di ingresso che tenga conto delle esigenze dei residenti e di coloro che si recano negli esercizi commerciali, nelle scuole e nelle cliniche presenti sul territorio».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

corriere.it (Roma)

Fonti Web

# Roma, I Municipio: «I bus turistici fuori dalle Mura, i rincari delle tariffe non sono risolutivi»


corriere.it (Roma)

Roma, I Municipio: «I bus turistici fuori dalle Mura, i rincari delle tariffe non sono risolutivi»

10/02/2024 07:35 Andrea Arzilli

L'istanza al sindaco, sotto forma di mozione. Dubbi sull'ordinanza che triplica i prezzi degli ingressi nella Ztl B: «Non limita gli accessi, pagheranno i turisti» Ascolta l'articolo 5 min «Niente pullman dentro le Mura Aureliane ». La richiesta piomba in Campidoglio dal I Municipio - centro storico, il cuore dell'elettorato dem del sindaco Roberto Gualtieri - e punta in vista del Giubileo a interdire l'ingresso dei pullman nella Ztl B , l'area che oltre al centro comprende il Vaticano e si allarga da Piramide a piazza Mazzini, da Villa Pamphjli a piazza del Popolo, in cui i costi di accessi e sosta sono schizzati alle stelle dopo l' ordinanza che ha riformulato le tariffe per l'Anno Santo. Bus, Comune, residenti: è tutti contro tutti In base al documento, firmato in calce da Gualtieri in veste di commissario straordinario , a partire dall'apertura della Porta Santa (24 dicembre) fino a gennaio 2026, per entrare in Centro i bus turistici dovranno spendere il triplo (da 200 a 600 il ticket giornaliero, da 26mila a quasi 80mila il carnet di 300 ingressi), mentre avranno uno sconto del 27 per cento se sceglieranno gli stalli in periferia. Il meccanismo è studiato per «decongestionare il traffico nelle zone centrali in occasione del Giubileo», le parole di Gualtieri. Ma l'effetto, almeno quello immediato, è stato quello di innescare il tutti contro tutti , tra pullman che in quanto «inaccettabile», residenti che scendono in piazza per manifestare contro i bus e, ora, anche il I Municipio a bacchettare il Comune per il nuovo tariffario, definito «non risolutivo », quindi insufficiente. «Nuovo tariffario non risolutivo» E la bufera rischia di trasformarsi in tempesta con l'arrivo dei pellegrini. Così, se le associazioni nazionali dei bus turistici (Anav-Confindustria e An.bti-Confcommercio) studiano i ricorsi al Tar , scrivono per chiedere un « incontro urgente » agli assessori Eugenio Patané (Mobilità) e Alessandro Onorato (Turismo) e invocano l'intervento del Mit guidato da Matteo Salvini per annullare la stangata disposta dal Campidoglio, l'ordinanza di Gualtieri rischia di rimanere impallinata anche dal fuoco amico , quello che è indispensabile far cessare in vista della ri-candidatura a sindaco appena annunciata Urbi et orbi. «L'ordinanza va bene, tuttavia bisogna pure intervenire sul Regolamento perché così non è risolutiva », dice l' assessore municipale alla Mobilità, Adriano Labbucci , prima di spiegare la ratio delle modifiche proposte dal I Municipio tramite una mozione «trasversale», votata da dem e opposizioni in Consiglio. «Abbiamo chiesto che anche la Ztl B, che oggi ha 90 per cento del carico, diventi come l'area del centro storico: interdetta al traffico e alla sosta dei bus turistici». «Serve riforma complessiva sennò pagheranno solo i turisti» Perché «in assenza di una riforma complessiva, con le nuove tariffe ci sarà solo un aggravio sui turisti e basta. Serve più coraggio», le parole di Labbucci secondo cui, in aggiunta alla riformulazione dei prezzi, ci sono altri punti

AD ESCLUSIVO USO INTERNET

da fissare per dare senso compiuto all'ordinanza: «Bisogna modificare il Regolamento vietando ingressi e stalli dei pullman e poi fare un piano straordinario dei trasporti per il Giubileo: in quello che dicono le associazioni dei bus turistici, cioè che i trasporti non sono all'altezza, c'è del vero». In sostanza, secondo il I Municipio, il nuovo tariffario rischia di rimanere scarico sotto il profilo degli effetti sul traffico dato che molte aziende di bus turistici potrebbero accettare di pagare il triplo per l'accesso alla Ztl B per poi compensare con una maggiorazione sul costo del biglietto per il turista. Il rischio che, nel Giubileo, il Centro sia ancora più ingolfato Col risultato che le zone centrali potrebbero trovarsi, sotto il Giubileo, ancora più ingolfate di pullman : «Noi riceviamo segnalazioni in continuazione - ancora Labbucci -: d'inverno tengono i motori accesi per riscaldarsi, d'estate per rinfrescarsi, e noi dobbiamo stare con le finestre chiuse. Se le auto sono incompatibili coi monumenti , come diceva il sindaco (dal 1976 al 1979, ndr) Giulio Carlo Argan, i bus lo sono a maggior ragione: loro entrerebbero pure nel Colosseo , ma il futuro sta altrove, mica possiamo tornare ai tempi in cui il dibattito era sul garage a cielo aperto in piazza del Popolo». Il caso dei fondi per le aree di sosta Le condizioni che reclamano le associazioni dei bus turistici per valutare il parcheggio in periferia poi, ovvero trasporti più efficienti e servizi per i conducenti , ancora non ci sono. E questo anche secondo il Municipio più dem della Capitale: «Sono stati stanziati 5 milioni di fondi giubilari per ristrutturare le aree sosta e dotarle di bagni e docce: quello aiuterebbe. Ma il Comune cosa ha fatto?».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

corriere.it (Roma)

Fonti Web

# Trasporto ferroviario merci, settore in crisi: Fermerci lancia l'appello alla Regione Lazio sul «ferrobonus»

La giunta Rocca insieme ai governi locali di Campania e Veneto sono le uniche tre a livello nazionale a non avere assegnato contributi alle imprese che spostano i trasporti da gomma a ferro.


corriere.it (Roma)

Trasporto ferroviario merci, settore in crisi: Fermerci lancia l'appello alla Regione Lazio sul «ferrobonus»

10/02/2024 14:45

La giunta Rocca insieme ai governi locali di Campania e Veneto sono le uniche tre a livello nazionale a non avere assegnato contributi alle imprese che spostano i trasporti da gomma a ferro.

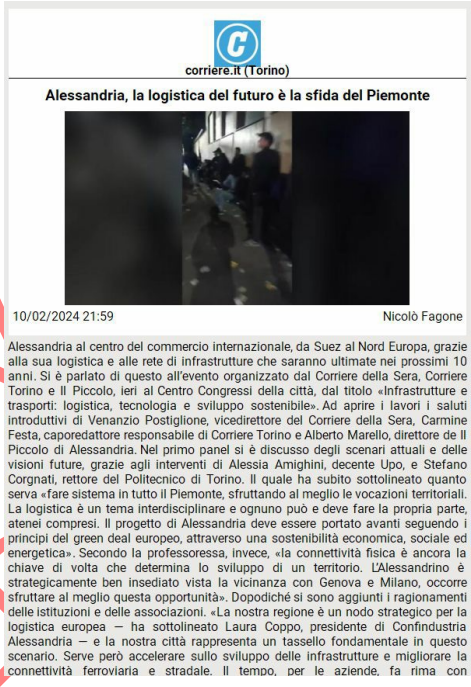
AD ESCLUSIV
USO INTE

corriere.it (Torino)

Fonti Web

# Alessandria, la logistica del futuro è la sfida del Piemonte

Nicolò Fagone


corriere.it (Torino)

Alessandria, la logistica del futuro è la sfida del Piemonte

10/02/2024 21:59 Nicolò Fagone

Alessandria al centro del commercio internazionale, da Suez al Nord Europa, grazie alla sua logistica e alle rete di infrastrutture che saranno ultimate nei prossimi 10 anni. Si è parlato di questo all'evento organizzato dal Corriere della Sera, Corriere Torino e Il Piccolo, ieri al Centro Congressi della città, dal titolo «Infrastrutture e trasporti: logistica, tecnologia e sviluppo sostenibile». Ad aprire i lavori i saluti introduttivi di Venanzio Postiglione, vicedirettore del Corriere della Sera, Carmine Festa, caporedattore responsabile di Corriere Torino e Alberto Marello, direttore de Il Piccolo di Alessandria. Nel primo panel si è discusso degli scenari attuali e delle visioni future, grazie agli interventi di Alessia Amighini, decente Upo, e Stefano Corgnati, rettore del Politecnico di Torino. Il quale ha subito sottolineato quanto serva «fare sistema in tutto il Piemonte, sfruttando al meglio le vocazioni territoriali. La logistica è un tema interdisciplinare e ognuno può e deve fare la propria parte, atenei compresi. Il progetto di Alessandria deve essere portato avanti seguendo i principi del green deal europeo, attraverso una sostenibilità economica, sociale ed energetica». Secondo la professoressa, invece, «la connettività fisica è ancora la chiave di volta che determina lo sviluppo di un territorio. L'Alessandrino è strategicamente ben insediato vista la vicinanza con Genova e Milano, occorre sfruttare al meglio questa opportunità». Dopodiché si sono aggiunti i ragionamenti delle istituzioni e delle associazioni. «La nostra regione è un nodo strategico per la logistica europea — ha sottolineato Laura Coppo, presidente di Confindustria Alessandria — e la nostra città rappresenta un tassello fondamentale in questo scenario. Serve però accelerare sullo sviluppo delle infrastrutture e migliorare la connettività ferroviaria e stradale. Il tempo, per le aziende, fa rima con

Alessandria al centro del commercio internazionale, da Suez al Nord Europa, grazie alla sua logistica e alle rete di infrastrutture che saranno ultimate nei prossimi 10 anni. Si è parlato di questo all'evento organizzato dal Corriere della Sera, Corriere Torino e Il Piccolo, ieri al Centro Congressi della città, dal titolo «Infrastrutture e trasporti: logistica, tecnologia e sviluppo sostenibile». Ad aprire i lavori i saluti introduttivi di Venanzio Postiglione, vicedirettore del Corriere della Sera, Carmine Festa, caporedattore responsabile di Corriere Torino e Alberto Marello, direttore de Il Piccolo di Alessandria. Nel primo panel si è discusso degli scenari attuali e delle visioni future, grazie agli interventi di Alessia Amighini, decente Upo, e Stefano Corgnati, rettore del Politecnico di Torino. Il quale ha subito sottolineato quanto serva «fare sistema in tutto il Piemonte, sfruttando al meglio le vocazioni territoriali. La logistica è un tema interdisciplinare e ognuno può e deve fare la propria parte, atenei compresi. Il progetto di Alessandria deve essere portato avanti seguendo i principi del green deal europeo, attraverso una sostenibilità economica, sociale ed energetica». Secondo la professoressa, invece, «la connettività fisica è ancora la chiave di volta che determina lo sviluppo di un territorio. L'Alessandrino è strategicamente ben insediato vista la vicinanza con Genova e Milano, occorre sfruttare al meglio questa opportunità». Dopodiché si sono aggiunti i ragionamenti delle istituzioni e delle associazioni. «La nostra regione è un nodo strategico per la logistica europea - ha sottolineato Laura Coppo, presidente di Confindustria Alessandria - e la nostra città rappresenta un tassello fondamentale in questo scenario. Serve però accelerare sullo sviluppo delle infrastrutture e migliorare la connettività ferroviaria e stradale. Il tempo, per le aziende, fa rima con competitività». Pronta la risposta di Armando Siri, consigliere economico del vicepresidente del Consiglio dei Ministri: «Dal 2026 avremo a disposizione la prima canna del Terzo Valico, e poi da lì a 9 mesi avremo la piena operatività. Occorre fare delle verifiche sul giacimento che è stato individuato durante i lavori, ma non ci saranno problemi». Al dibattito si è poi aggiunto Fabrizio Palenzona, presidente onorario di Slala : «Quando Genova potrà accogliere 10 milioni di Teu (volume dei container, ndr), il nostro Paese sarà più competitivo con vantaggi per tutti, Piemonte compreso. Personalmente ho combattuto per anni per il Terzo Valico, ho subito anche delle minacce, ma oggi finalmente ci siamo». Infrastrutture che permetteranno di fare un salto di qualità a gran parte delle imprese del territorio. «Con gli interventi di Rfi, da 440 a 750 metri di ferrovia, e il Terzo Valico potremo accogliere il doppio della merce, con un carico più remunerativo e a prezzi più competitivi - ha sottolineato Ascanio Borchi, presidente di Rail Hub Europe -. In più i container che oggi viaggiano su ruota potranno passare alle rotaie, per

AD ESCLUSIVO USO INTER

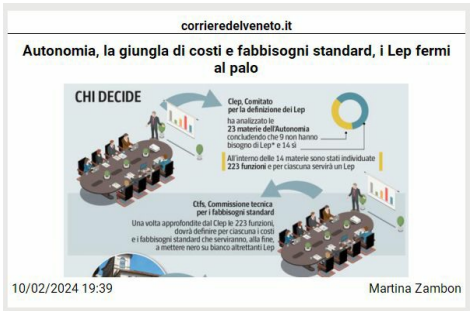
un miglior impatto ambientale». Un altro aspetto da non sottovalutare. «Per questo sarà fondamentale la comunicazione - ha aggiunto Giuseppe Cirri, senior consultant in Pubbliche Relazioni - per far capire i risultati positivi di questi obiettivi, come l'aumento dei posti di lavoro. Un progetti in cui le persone sono al centro». L'ultimo attore ad essere entrato nel contesto è Amazon, che di recente ha aperto un centro da 120 milioni di euro. «Questo fa capire quanto siamo protagonisti nella logistica - ha aggiunto Fabrizio Bertola, presidente di Valtidone Spa - e con la giusta accoglienza dei migranti permetteremo al colosso dell'e-commerce di trovare i dipendenti necessari». Un contesto in cui la Banca d'Asti «è pronta a finanziare le aziende a tasso fisso fino a 15 anni», ha aggiunto il manager Enrico Berruti. A chiudere la giornata, poi, è stato il presidente della Regione Alberto Cirio, in collegamento da Roma. «Siamo convinti che le infrastrutture logistiche avanzate siano un volano per la crescita economica. La centralità di Alessandria è già realtà. Abbiamo chiesto, con un primo riscontro positivo, di entrare nella governance dei porti liguri, perché i nostri destini sono geograficamente uniti. Consolidare una strategia retroportuale è fondamentale. Opere come Terzo Valico e Tav porteranno ulteriori aziende e investimenti sul territorio. Il Piemonte, dopo anni difficili, sta crescendo quanto la media nazionale, e le nuove infrastrutture porteranno altra ricchezza sul territorio».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

corrieredelveneto.it

Fonti Web

# Autonomia, la giungla di costi e fabbisogni standard, i Lep fermi al palo




Così la riforma arranca. Infuria la polemica politica ma i nodi tecnici sono irrisolti Ascolta l'articolo 4 min Mentre il dibattito politico sull' Autonomia si concentra su slogan («secessione dei ricchi», «residuo fiscale» ecc...) spesso strumentalizzati, nell'ombra resta irrisolto il vero cuore della riforma Calderoli costi standard, fabbisogni standard e Lep . Sono i tre pilastri del federalismo prima e dell'Autonomia poi. Le commissioni Il Clep , commissione per l'individuazione dei Lep, livelli essenziali di prestazione, guidata dal costituzionalista Sabino Cassese aveva il compito di decidere quali delle 23 materie previste avessero bisogno di Lep. Si è deciso che 9 materie non ne hanno bisogno , 14 sì. All'interno di queste 14, però, si sono individuate ben 223 funzioni. Ciascuna avrà bisogno di un costo standard da cui determinare il fabbisogno standard di ogni territorio. Un lavoro che sembrava concluso ma che, invece, dovrà essere ulteriormente dettagliato. La parte successiva, quella dei costi e fabbisogni standard, sarà di competenza della Ctfs , commissione tecnica per i fabbisogni standard, guidata da Elena D'Orlando . Costi, fabbisogni e Lep sono tre concetti legati a doppio filo. Vediamo perché.

I costi standard e le variabili Per costo standard si intende il costo di un determinato servizio che il pubblico fornisce nelle condizioni migliori in termini di «efficienza e appropriatezza». Tradotto, senza essere né sovrastimato né sottostimato. Prendiamo il costo dei trasporti. Poniamo che un km percorso da un bus di linea costi 1 euro di gasolio. Bene, quello stesso km, percorso in salita in territorio montano, costerà 1,5 euro, percorso in una regione che ha una raffineria vicino costerà 0,50 centesimi. Il costo standard, quindi, non sarà identico ovunque. Sarà tarato secondo le caratteristiche del territorio , della popolazione, dell'andamento socio-demografico e così via. Data la molteplicità di variabili in gioco appare chiara la complessità di determinare oltre duecento «costi standard» che, in realtà, saranno molti di più a seconda delle declinazioni territoriali. A oggi i costi standard non esistono. Ci sono solo alcune sperimentazioni come quella sugli asili nido. I fabbisogni e i Lep Secondo passaggio, il fabbisogno standard. Una volta stabilito il costo standard «personalizzato» per il nostro autobus di linea veneto, la Ctfs dovrà stabilire quant'è l'ammontare complessivo di cui il Veneto avrà bisogno per coprire, poniamo, i 100 mila km annui di una rete di trasporto pubblico ottimale. Poniamo che il costo standard in regione sia davvero di un euro a km, allora il Veneto avrebbe un fabbisogno standard sul trasporto pubblico di 100 mila euro per garantire quella determinata funzione. Terzo e ultimo passaggio, i Lep . Una volta che i tecnici avranno definito tutti i costi e i fabbisogni standard di un determinato territorio, si arriverà, finalmente, ai Lep su cui la competenza esclusiva è della politica. I Lep sono, dice la commissione di saggi di Cassese,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

corrieredelveneto.it

Fonti Web

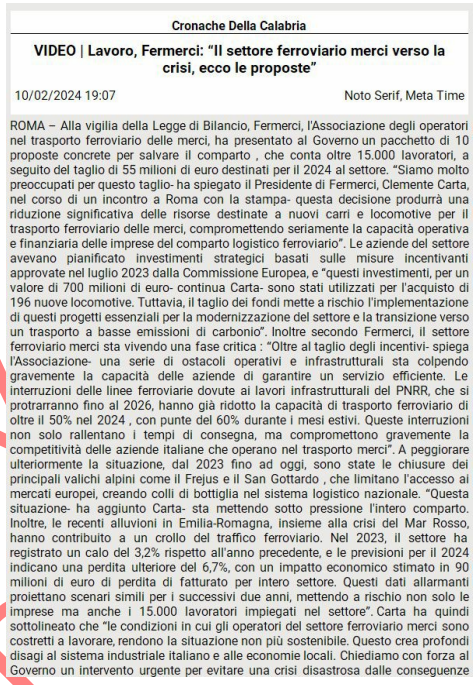
« i livelli essenziali delle prestazioni che riguardano i diritti civili e sociali da garantire su tutto il territorio nazionale in maniera omogenea». Quanto costeranno i Lep? Ora, che il Veneto riceva 1 euro per ogni km percorso dai bus e la Liguria 1,5 perché, poniamo, ha un territorio più montagnoso, al cittadino veneto o ligure poco cambia: avrà l'autobus a cui ha diritto. I Lep riguardano servizi di cui i cittadini devono poter godere ovunque con la stessa qualità minima, da Belluno a Taormina. Il ministro Calderoli ha spiegato più volte che questo meccanismo varrà per tutte le Regioni, che chiedano l'Autonomia differenziata o meno e che sarà la cartina di tornasole per smascherare sprechi di fondi pubblici. Ma quanto costeranno i Lep? Più o meno di quanto valgono oggi i classici trasferimenti statali? Non è ancora dato sapere. Di certo, la cabina di regia composta dai ministri coinvolti che dovrà dire l'ultima parola sui Lep avrà come limite quello delle risorse «finite» dello Stato. Così ci sarà un «tetto». Se l'ideale per i bus veneti sarebbe 100 mila euro, ci si potrebbe fermare, poniamo, a 80 mila, per far quadrare i conti.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Cronache Della Calabria

Fonti Web

# VIDEO | Lavoro, Fermerci: "Il settore ferroviario merci verso la crisi, ecco le proposte"



Cronache Della Calabria

VIDEO | Lavoro, Fermerci: "Il settore ferroviario merci verso la crisi, ecco le proposte"

10/02/2024 19:07 Noto Serif, Meta Time

ROMA – Alla vigilia della Legge di Bilancio, Fermerci, l'Associazione degli operatori nel trasporto ferroviario delle merci, ha presentato al Governo un pacchetto di 10 proposte concrete per salvare il comparto , che conta oltre 15.000 lavoratori, a seguito del taglio di 55 milioni di euro destinati per il 2024 al settore. "Siamo molto preoccupati per questo taglio- ha spiegato il Presidente di Fermerci, Clemente Carta, nel corso di un incontro a Roma con la stampa- questa decisione produrrà una riduzione significativa delle risorse destinate a nuovi carri e locomotive per il trasporto ferroviario delle merci, compromettendo seriamente la capacità operativa e finanziaria delle imprese del comparto logistico ferroviario". Le aziende del settore avevano pianificato investimenti strategici basati sulle misure incentivanti approvate nel luglio 2023 dalla Commissione Europea, e "questi investimenti, per un valore di 700 milioni di euro- continua Carta- sono stati utilizzati per l'acquisto di 196 nuove locomotive. Tuttavia, il taglio dei fondi mette a rischio l'implementazione di questi progetti essenziali per la modernizzazione del settore e la transizione verso un trasporto a basse emissioni di carbonio". Inoltre secondo Fermerci, il settore ferroviario merci sta vivendo una fase critica : "Oltre al taglio degli incentivi- spiega l'Associazione- una serie di ostacoli operativi e infrastrutturali sta colpendo gravemente la capacità delle aziende di garantire un servizio efficiente. Le interruzioni delle linee ferroviarie dovute ai lavori infrastrutturali del PNRR, che si protrarranno fino al 2026, hanno già ridotto la capacità di trasporto ferroviario di oltre il 50% nel 2024 , con punte del 60% durante i mesi estivi. Queste interruzioni non solo rallentano i tempi di consegna, ma compromettono gravemente la competitività delle aziende italiane che operano nel trasporto merci". A peggiorare ulteriormente la situazione, dal 2023 fino ad oggi, sono state le chiusure dei principali valichi alpini come il Frejus e il San Gottardo , che limitano l'accesso ai mercati europei, creando colli di bottiglia nel sistema logistico nazionale. "Questa situazione- ha aggiunto Carta- sta mettendo sotto pressione l'intero comparto. Inoltre, le recenti alluvioni in Emilia-Romagna, insieme alla crisi del Mar Rosso, hanno contribuito a un crollo del traffico ferroviario. Nel 2023, il settore ha registrato un calo del 3,2% rispetto all'anno precedente, e le previsioni per il 2024 indicano una perdita ulteriore del 6,7%, con un impatto economico stimato in 90 milioni di euro di perdita di fatturato per intero settore. Questi dati allarmanti proiettano scenari simili per i successivi due anni, mettendo a rischio non solo le imprese ma anche i 15.000 lavoratori impiegati nel settore". Carta ha quindi sottolineato che "le condizioni in cui gli operatori del settore ferroviario merci sono costretti a lavorare, rendono la situazione non più sostenibile. Questo crea profondi disagi al sistema industriale italiano e alle economie locali. Chiediamo con forza al

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Cronache Della Calabria

Fonti Web

Governo un intervento urgente per evitare una crisi disastrosa dalle conseguenze imprevedibili" . Per affrontare questa crisi, Fermerci ha formulato 10 proposte concrete per il Governo, con l'obiettivo di rilanciare il settore e sostenere le imprese: Ripristino immediato dei fondi già previsti, per garantire la prosecuzione degli investimenti nelle nuove locomotive e carri ferroviari; Migliore pianificazione delle interruzioni ferroviarie: garantire un coordinamento più efficace dei lavori infrastrutturali del PNRR con gli operatori, minimizzando l'impatto negativo sulla capacità di trasporto; Raddoppio del contributo per il Ferrobonus nazionale fino al 2026, per incentivare l'uso del trasporto ferroviario rispetto a quello su gomma; Aumento del 20% della contribuzione prevista dalla Norma Merci fino al 2026, a sostegno delle imprese che devono affrontare i crescenti costi operativi; Creazione di un Ferrobonus regionale: implementazione di incentivi in ogni Regione, laddove non presenti; Creazione di un Ferrobonus portuale: incentivare la manovra ferroviaria nei porti, con un sostegno economico da parte delle Adsp, per potenziare il trasporto merci via treno; Voucher ferroviere merci per la formazione del personale, erogando contributi direttamente agli allievi per incentivare l'acquisizione di competenze nel settore ferroviario; Attuazione delle misure di digitalizzazione del PNRR: accelerare la digitalizzazione del settore per migliorare l'efficienza operativa e la competitività; Alleggerimento delle procedure di pagamento dei bonus: semplificazione delle procedure burocratiche per garantire un accesso rapido ai fondi e agli incentivi destinati al settore; Introdurre un sostegno pluriennale a copertura dei costi che le Imprese Ferroviarie dovranno obbligatoriamente sostenere per l'adeguamento delle locomotive al sistema ERTMS. "Ribadiamo la nostra disponibilità a collaborare con il Governo e tutte le istituzioni competenti per individuare le soluzioni necessarie a superare questa crisi- ha concluso Carta- è fondamentale che il comparto ferroviario delle merci venga riconosciuto come strategico per il futuro del nostro Paese, sia dal punto di vista economico che ambientale". L'articolo VIDEO | Lavoro, Fermerci: "Il settore ferroviario merci verso la crisi, ecco le proposte" proviene da Agenzia Dire Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo https://www.dire.it.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Dagospia

Fonti Web

# CAMALLI DI TROIA - "IL SECOLO XIX" È DI APONTE DA UN GIORNO E GIA' SI VEDE...LA MANO DEL PADRONE: IL QUOTIDIANO


Dagospia

CAMALLI DI TROIA – "IL SECOLO XIX" È DI APONTE DA UN GIORNO E GIA' SI VEDE...LA MANO DEL PADRONE: IL QUOTIDIANO...

10/02/2024 14:51 Articolo Molto Ben Dettagliato, Disinteressato Allo Sciopero, Portuali Negli Stati Uniti

CHE POTREBBE BLOCCARE L'ECONOMIA USA E QUELLA GLOBALE. SOPRATTUTTO, POTREBBE AVERE RIPERCUSSIONI SU MSC, IL LEADER MONDIALE DEI CARGO DI PROPRIETÀ DELL'EX SCUGNIZZO CAPRESE. IL PASSAGGIO MALIZIOSETTO SUI RIVALI DI MAERSK, FINITO "NEL MIRINO" DEGLI OPERATORI PERCHÉ NON OFFRE "AUMENTI SALARIALI ADEGUATI" 02.10.2024 14:50 Estratto dell'articolo di Simone Gallotti per "il Secolo XIX" gianluigi aponte gianluigi aponte Troppi fronti aperti per un giorno solo. Joe Biden ieri ha dovuto fare i conti con due strike: il colpo che l'Iran vuole infliggere a Israele con i missili balistici. E lo sciopero sulle banchine che sta paralizzando la porta d'ingresso del Paese. Sul secondo problema ha scelto una linea attendista, per ora soltanto con un avvertimento diretto a entrambi i contendenti: da un lato i portuali americani della East Coast, dall'altro gli operatori degli scali. IL SECOLO XIX - PRIMA PAGINA DEL 2 OTTOBRE 2024 IL SECOLO XIX - PRIMA PAGINA DEL 2 OTTOBRE 2024 «Il presidente vuole che le parti si siedano al tavolo e negozino in buona fede, in modo equo e rapido». Non intende quindi utilizzare la legge (il Taft-Hartley Act) che consente di porre fine allo sciopero e che il sistema logistico e quello commerciale gli stanno chiedendo a gran voce. C'è anche un motivo elettorale []: Kamala Harris [] è indietro nei sondaggi di gradimento effettuati tra i potenti sindacati americani. Un atto d'imperio la metterebbe in difficoltà rispetto a Trump e per ora l'amministrazione Usa non si farà coinvolgere []. La durata dello sciopero? «Almeno 5-7 giorni» azzarda la previsione qualche analista. [] I picchetti dei lavoratori portuali della costa orientale e della costa del Golfo americana, non si vedevano da quasi 50 anni. Sul piede di guerra ci sono più di 45 mila camalli che da ieri stanno bloccando il flusso di circa metà delle merce complessiva che arriva in America via nave. gianluigi aponte 6 gianluigi aponte 6 Dopo mesi di trattative difficili, i sindacati della la (la International Longshoremen's Association) si sono alzati dal tavolo che li vedeva contrapposti alla United States Maritime Alliance (Usmx). Chiedevano un aumento salariale di circa il 10% e uno stop all'automazione delle banchine «che toglie posti di lavoro» scrivevano ieri portuali sui cartelli esposti davanti ai varchi dei 36 scali coinvolti nello stop, da New York a Houston. KAMALA HARRIS JOE BIDEN - CONVENTION DEMOCRATICA A CHICAGO KAMALA HARRIS JOE BIDEN - CONVENTION DEMOCRATICA A CHICAGO [] Lo sciopero bloccherà tutto, dal cibo alle automobili. Più difficile calcolare i danni: gli analisti hanno cominciato a dare i numeri e si va da un range di 300 milioni di dollari al giorno sino a 5 miliardi di perdite ogni 24 ore. In ogni caso, per l'economia americana uno stop prolungato sarebbe un disastro. Le merci comincerebbero a non arrivare più al consumatore e i prezzi inizierebbero a salire. Siamo entrati inoltre nella stagione in cui i

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

magazzini si riempiono di prodotti che saranno poi venduti a Natale. E una stagione di picco e la mancanza di merce potrebbe minacciare posti di lavoro e potenzialmente alimentare l'inflazione. Harold Daggett Harold Daggett Anche l'Italia è preoccupata: l'export verso gli Usa vale complessivamente 67 miliardi di euro (dati Istat 2023), ed è in crescita costante. Dagli Usa ai nostri porti passa invece merce per 25 miliardi di dollari. L'impatto insomma non sarebbe banale. [] Il leader dei portuali, Harold Daggett, ha puntato il dito contro gli operatori: nel mirino è finito il gruppo Maersk (con i terminal Apm) perché «non hanno offerto aumenti salariali adeguati e nemmeno accettato la richiesta di fermare i progetti di automazione portuale che minacciano i posti di lavoro». sciopero dei porti in usa 2 sciopero dei porti in usa 2 E che la frattura sia profonda lo si capisce anche dalla strategia dei sindacati, pronti a incrociare ad oltranza le braccia: «Siamo pronti a combattere finché sarà necessario []» ha tuonato il leader dei portuali. L'associazione delle imprese ha tentato di scongiurare lo stop e nelle ultime ore è arrivata ad offrire un aumento dei salari del 50%. Ma non è servito. [] Centinaia di lavoratori portuali hanno così manifestato a New York e New Jersey, uno dei più grandi tra gli scali interessati. Intanto in rada le navi cominciano a fermarsi: ieri davanti a New Yorke agli altri porti, c'erano già 38 portacontainer all'ancora. Domenica erano solo tre. SIMONE GALLOTTI - IL SECOLO XIX SIMONE GALLOTTI - IL SECOLO XIX sciopero dei porti in usa sciopero dei porti in usa sciopero dei porti in usa 1 sciopero dei porti in usa 1 sciopero dei porti in usa 3 sciopero dei porti in usa 3 GIANLUIGI APONTE GIOVANNI TOTI GIANLUIGI APONTE GIOVANNI TOTI IL SECOLO XIX IL SECOLO XIX sciopero dei porti in usa sciopero dei porti in usa rafaela diamant gianluigi aponte rafaela diamant gianluigi aponte gianluigi aponte 1 gianluigi aponte 1 sophia loren gianluigi aponte sophia loren gianluigi aponte Guarda la fotogallery Potrebbe interessarti anche: Contenuti sponsorizzati da.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Dagospia

Fonti Web

# PORTI APERTI AGLI AMERICANI - NON SOLO LE FERROVIE: IL GOVERNO PENSA DI FARE ENTRARE BLACKROCK ANCHE NELLA GESTIONE


Dagospia

PORTI APERTI AGLI AMERICANI – NON SOLO LE FERROVIE: IL GOVERNO PENSA DI FARE ENTRARE BLACKROCK ANCHE NELLA GESTIONE...

10/02/2024 16:37 Porti Aperti Agli Americani

– NON SOLO LE FERROVIE: IL GOVERNO PENSA DI FARE ENTRARE BLACKROCK ANCHE NELLA GESTIONE DEI PORTI, DOPO UNA RIFORMA CHE TRASFORMI LE AUTORITÀ PORTUALI IN SOCIETÀ PER AZIONI, PARTECIPATE DA UNA HOLDING STATALE – SE NE È DISCUSSO NELL'INCONTRO TRA GIORGIA MELONI E IL NUMERO UNO DEL FONDO AMERICANO, LARRY FINK – "IL FOGLIO": "CON BLACKROCK SI POTREBBE APRIRE ANCHE UN TERRENO DI COLLABORAZIONE IN CAMPANIA, A BAGNOLI, ETERNO SOGNO DI TUTTI I GOVERNI" 02.10.2024 16:35 ARTICOLI CORRELATI 02.10.2024 12:39 GLI AMERICANI PORTANO UN VAGONE DI SOLDI: BLACKROCK POTREBBE INVESTIRE SU FERROVIE... Estratto dell'articolo di Giorgio Santilli per "Il Foglio" Larry Fink - BlackRock Larry Fink - BlackRock La creazione di una o più società nazionali o interregionali per la gestione dei porti, aperta ai capitali privati, che superi la frammentazione attuale del sistema portuale, crei le condizioni per un rilancio dei traffici nel Mediterraneo e preveda anche la realizzazione degli investimenti (soprattutto ferroviari) del retroporto; la cessione di una quota di Fs o più probabilmente di Trenitalia su cui è al lavoro l'ad di Fs Stefano Donnarumma. Sempre nel ferroviario una partecipazione privata nella logistica […]; la gestione di alcuni interporti strategici sia sulle direttrici europee che su quelle meridionali; le concessioni autostradali con almeno 50 miliardi di fabbisogno di investimenti nei prossimi dieci anni. Sono questi gli asset e le attività strategiche infrastrutturali e di trasporto che il governo sta studiando di aprire a capitali privati. edoardo rixi con matteo salvini 2 edoardo rixi con matteo salvini 2 [] L'incontro di lunedì fra Giorgia Meloni e il numero uno di BlackRock, Larry Fink, è solo la punta avanzata di questa strategia che al momento conta su quattro carte, già oggetto di incontri di governo nelle settimane scorse. La prima è la definizione di un quadro programmatico, che potrebbe anzitutto confluire in un documento strategico, come sono stati in passato gli allegati Infrastrutture al Def, da cui emerga chiaramente la volontà del governo di mettere i capitali privati al centro di una strategia per il dopo 2026 che tutto il mondo delle imprese e dell'economia chiede già a gran voce e che dovrebbe garantire la prosecuzione dello sforzo infrastrutturale del Pnrr in un contesto di riduzione della spesa pubblica in termini reali [] GIORGIA MELONI - FOTO LAPRESSE GIORGIA MELONI - FOTO LAPRESSE Un segnale molto forte di questo lavoro lo ha dato il ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini, che la settimana scorsa nel presentare le linee guida del decreto correttivo del codice degli appalti, ha detto di voler reintrodurre uno strumento di programmazione di lungo periodo degli investimenti del paese, un resuscitato Piano generale dei trasporti [] Gli altri tre tasselli del mosaico sono provvedimenti cui il governo già sta lavorando. Il primo è la riforma delle concessioni autostradali, inserita all'interno del disegno di legge sulla concorrenza già all'esame del Parlamento, che, dopo

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

un iniziale scontro fra Mit e Autorità dei trasporti, ha visto confermare il modello di regolazione in corso, capace, più delle alternative, di garantire rendimenti certi ai capitali investiti. edoardo rixi 4 edoardo rixi 4 Il secondo tassello è la riforma dei porti, cui stanno lavorando da alcuni mesi Salvini e soprattutto il suo vice, Edoardo Rixi, con l'obiettivo di creare una o più società capaci di superare la frammentazione e il localismo dell'attuale sistema portuale che neanche la riforma del 2016 è riuscito a scalfire. Dovrebbe andare a una delle prossime riunioni del Consiglio dei ministri (il governo, nei dialoghi con Fink, considera cruciale il tema dei porti, anche perché, si ragiona, non serve essere una piattaforma nel Mediterraneo se non investi sulla logistica e non potenzi i porti, e a quanto si apprende con BlackRock si potrebbe aprire anche un terreno di collaborazione in Campania, a Bagnoli, eterno sogno di tutti i governi). larry fink larry fink L'ultimo tassello di questa azione a tenaglia è la riforma del partenariato pubblico-privato che diventerà un vanto di questo governo, unico capitolo davvero importante della riforma degli appalti in arrivo entro ottobre. Anche di questa Salvini ha parlato spiegando che, in piena sintonia con l'Unione europea, si darà vita a un quadro di regole che favorisca il coinvolgimento dei capitali privati come strategia fondamentale del dopo 2026. [] giorgia meloni giorgia meloni Guarda la fotogallery.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Dire

Fonti Web

# VIDEO | Lavoro, Fermerci: "Il settore ferroviario merci verso la crisi, ecco le proposte"


DIRE
Dire

VIDEO | Lavoro, Fermerci: "Il settore ferroviario merci verso la crisi, ecco le proposte"

10/02/2024 18:58 Marco Melli

Il presidente Carta: "Il taglio di 55 milioni rischia di paralizzare le imprese" ROMA – Alla vigilia della Legge di Bilancio, Fermerci, l'Associazione degli operatori nel trasporto ferroviario delle merci, ha presentato al Governo un pacchetto di 10 proposte concrete per salvare il comparto , che conta oltre 15.000 lavoratori, a seguito del taglio di 55 milioni di euro destinati per il 2024 al settore. "Siamo molto preoccupati per questo taglio- ha spiegato il Presidente di Fermerci, Clemente Carta, nel corso di un incontro a Roma con la stampa- questa decisione produrrà una riduzione significativa delle risorse destinate a nuovi carri e locomotive per il trasporto ferroviario delle merci, compromettendo seriamente la capacità operativa e finanziaria delle imprese del comparto logistico ferroviario". Le aziende del settore avevano pianificato investimenti strategici basati sulle misure incentivanti approvate nel luglio 2023 dalla Commissione Europea, e "questi investimenti, per un valore di 700 milioni di euro- continua Carta- sono stati utilizzati per l'acquisto di 196 nuove locomotive. Tuttavia, il taglio dei fondi mette a rischio l'implementazione di questi progetti essenziali per la modernizzazione del settore e la transizione verso un trasporto a basse emissioni di carbonio". Inoltre secondo Fermerci, il settore ferroviario merci sta vivendo una fase critica : "Oltre al taglio degli incentivi- spiega l'Associazione- una serie di ostacoli operativi e infrastrutturali sta colpendo gravemente la capacità delle aziende di garantire un servizio efficiente. Le interruzioni delle linee ferroviarie dovute ai lavori infrastrutturali del PNRR, che si protrarranno fino al 2026, hanno già ridotto la capacità di trasporto ferroviario di oltre il 50% nel 2024 , con punte del 60% durante i mesi estivi. Queste interruzioni non solo rallentano i tempi di consegna, ma compromettono gravemente la competitività delle aziende italiane che operano nel trasporto merci". A peggiorare ulteriormente la situazione, dal 2023 fino ad oggi, sono state le chiusure dei principali valichi alpini come il Frejus e il San Gottardo , che limitano l'accesso ai mercati europei, creando colli di bottiglia nel sistema logistico nazionale. "Questa situazione- ha aggiunto Carta- sta mettendo sotto pressione l'intero comparto. Inoltre, le recenti alluvioni in Emilia-Romagna, insieme alla crisi del Mar Rosso, hanno contribuito a un crollo del traffico ferroviario. Nel 2023, il settore ha registrato un calo del 3,2% rispetto all'anno precedente, e le previsioni per il 2024 indicano una perdita ulteriore del 6,7%, con un impatto economico stimato in 90 milioni di euro di perdita di fatturato per intero settore. Questi dati allarmanti proiettano scenari simili per i successivi due anni, mettendo a rischio non solo le imprese ma anche i 15.000 lavoratori impiegati nel settore". Carta ha quindi sottolineato che "le condizioni in cui gli operatori del settore ferroviario merci sono costretti a lavorare, rendono la situazione non più sostenibile. Questo crea profondi disagi al

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

sistema industriale italiano e alle economie locali. Chiediamo con forza al Governo un intervento urgente per evitare una crisi disastrosa dalle conseguenze imprevedibili" . Per affrontare questa crisi, Fermerci ha formulato 10 proposte concrete per il Governo, con l'obiettivo di rilanciare il settore e sostenere le imprese: Ripristino immediato dei fondi già previsti, per garantire la prosecuzione degli investimenti nelle nuove locomotive e carri ferroviari; Migliore pianificazione delle interruzioni ferroviarie: garantire un coordinamento più efficace dei lavori infrastrutturali del PNRR con gli operatori, minimizzando l'impatto negativo sulla capacità di trasporto; Raddoppio del contributo per il Ferrobonus nazionale fino al 2026, per incentivare l'uso del trasporto ferroviario rispetto a quello su gomma; Aumento del 20% della contribuzione prevista dalla Norma Merci fino al 2026, a sostegno delle imprese che devono affrontare i crescenti costi operativi; Creazione di un Ferrobonus regionale: implementazione di incentivi in ogni Regione, laddove non presenti; Creazione di un Ferrobonus portuale: incentivare la manovra ferroviaria nei porti, con un sostegno economico da parte delle Adsp, per potenziare il trasporto merci via treno; Voucher ferroviere merci per la formazione del personale, erogando contributi direttamente agli allievi per incentivare l'acquisizione di competenze nel settore ferroviario; Attuazione delle misure di digitalizzazione del PNRR: accelerare la digitalizzazione del settore per migliorare l'efficienza operativa e la competitività; Alleggerimento delle procedure di pagamento dei bonus: semplificazione delle procedure burocratiche per garantire un accesso rapido ai fondi e agli incentivi destinati al settore; Introdurre un sostegno pluriennale a copertura dei costi che le Imprese Ferroviarie dovranno obbligatoriamente sostenere per l'adeguamento delle locomotive al sistema ERTMS. "Ribadiamo la nostra disponibilità a collaborare con il Governo e tutte le istituzioni competenti per individuare le soluzioni necessarie a superare questa crisi- ha concluso Carta- è fondamentale che il comparto ferroviario delle merci venga riconosciuto come strategico per il futuro del nostro Paese, sia dal punto di vista economico che ambientale".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Edil Tecnico

Fonti Web

# FAQ Transizione 5.0, dal GSE chiarimenti su: cumulabilità, documentazione e progetti ammissibili


Edil Tecnico

FAQ Transizione 5.0, dal GSE chiarimenti su: cumulabilità, documentazione e progetti ammissibili

10/02/2024 07:08 Redazione Tecnica

Il primo pacchetto di chiarimenti si concentra su diversi temi, tra i quali la cumulabilità con altre agevolazioni, la documentazione necessaria per la presentazione delle richieste, i progetti ammissibili e le modalità di accesso alle misure Sono state pubblicate, sulla piattaforma di assistenza clienti del GSE, le prime FAQ condivise tra il GSE (Gestore dei Servizi Energetici) e il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, sul Piano Transizione 5.0 Il primo pacchetto di chiarimenti si concentra su diversi temi, tra i quali la cumulabilità con altre agevolazioni , la documentazione necessaria per la presentazione delle richieste, i progetti ammissibili e le modalità di accesso alle misure Inoltre, il GSE ha messo a disposizione ed ha annunciato la disponibilità futura di un contatore per il monitoraggio delle risorse prenotate Riportiamo di seguito alcuni dei chiarimenti pubblicati. >> Vorresti ricevere news come questa? Clicca qui, è gratis Cumulabilità con altre agevolazioni europee Uno degli aspetti trattato nelle FAQ riguarda la possibilità di cumulare il credito d'imposta con altre agevolazioni previste da programmi finanziati con risorse dell'Unione Europea. In base al Decreto Ministeriale Transizione 5.0, in linea con la Guidance on Recovery and Resilience Plans adottata dalla Commissione Europea il 31 maggio 2024, non è consentita la cumulabilità con altre agevolazioni che fanno parte di programmi o strumenti finanziati a livello europeo. Ad esempio, non è possibile cumulare il credito d'imposta con misure finanziate o cofinanziate dai seguenti fondi: Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) Fondo sociale europeo + (FSE+) Fondo per la transizione giusta (JTF) Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) Questo implica che gli operatori dovranno valutare attentamente le fonti di finanziamento e verificare che le agevolazioni richieste non siano sovrapponibili con risorse europee. Credito

Il primo pacchetto di chiarimenti si concentra su diversi temi, tra i quali la cumulabilità con altre agevolazioni, la documentazione necessaria per la presentazione delle richieste, i progetti ammissibili e le modalità di accesso alle misure Sono state pubblicate, sulla piattaforma di assistenza clienti del GSE, le prime FAQ condivise tra il GSE (Gestore dei Servizi Energetici) e il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, sul Piano Transizione 5.0 Il primo pacchetto di chiarimenti si concentra su diversi temi, tra i quali la cumulabilità con altre agevolazioni , la documentazione necessaria per la presentazione delle richieste, i progetti ammissibili e le modalità di accesso alle misure Inoltre, il GSE ha messo a disposizione ed ha annunciato la disponibilità futura di un contatore per il monitoraggio delle risorse prenotate Riportiamo di seguito alcuni dei chiarimenti pubblicati. >> Vorresti ricevere news come questa? Clicca qui, è gratis Cumulabilità con altre agevolazioni europee Uno degli aspetti trattato nelle FAQ riguarda la possibilità di cumulare il credito d'imposta con altre agevolazioni previste da programmi finanziati con risorse dell'Unione Europea. In base al Decreto Ministeriale Transizione 5.0, in linea con la Guidance on Recovery and Resilience Plans adottata dalla Commissione Europea il 31 maggio 2024, non è consentita la cumulabilità con altre agevolazioni che fanno parte di programmi o strumenti finanziati a livello europeo. Ad esempio, non è possibile cumulare il credito d'imposta con misure finanziate o cofinanziate dai seguenti fondi: Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) Fondo sociale europeo + (FSE+) Fondo per la transizione giusta (JTF) Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) Questo implica che gli operatori dovranno valutare attentamente le fonti di finanziamento e verificare che le agevolazioni richieste non siano sovrapponibili con risorse europee. Credito d'imposta e cumulabilità con agevolazioni nazionali Nonostante le limitazioni sopra menzionate, il DM Transizione 5.0 stabilisce che il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni finanziate con risorse nazionali , purché si riferiscano agli stessi costi. Tuttavia, esistono delle condizioni : la somma delle agevolazioni non deve superare il costo sostenuto dall'impresa. Non è consentita la cumulabilità con gli incentivi esistenti di seguito indicati: il credito d'imposta Transizione 4.0; il bonus investimenti Zona Economica Speciale (ZES unica- Mezzogiorno) del DL 124/2023 , esteso alla Zona Logistica Speciale (ZLS) ( art. 13 del DL 60/2024 Documentazione e progetti ammissibili Per quanto riguarda la documentazione necessaria , il GSE e il Ministero delle Imprese hanno fornito dettagli specifici sulle modalità di presentazione delle richieste per accedere alle agevolazioni. Tra i requisiti principali vi sono la necessità di presentare una dettagliata documentazione tecnica ed economica che giustifichi l'investimento

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

e ne dimostri la coerenza con le finalità dell'incentivo. Inoltre, sono stati delineati i criteri di ammissibilità per i progetti. Tra gli investimenti ammessi, particolare attenzione è stata posta sugli interventi relativi all' efficienza energetica e all' autoproduzione di energia da fonti rinnovabili I progetti ammissibili I progetti ammissibili nell'ambito della misura Transizione 5.0 includono investimenti avviati dal 1° gennaio 2024 e completati entro il 31 dicembre 2025, tramite i quali è conseguita complessivamente una riduzione dei consumi energetici della struttura produttiva localizzata nel territorio nazionale, cui si riferisce il progetto di innovazione, non inferiore al 3 per cento o, in alternativa, una riduzione dei consumi energetici dei processi interessati dall'investimento non inferiore al 5 per cento Gli investimenti devono riguardare beni materiali nuovi strumentali all'esercizio d'impresa , interconnessi ai sistemi aziendali o alla rete di fornitura ( Allegato A alla legge 232/2016 ), e beni immateriali nuovi , come software per la gestione dell'energia e dell'efficienza energetica Allegato B alla legge 232/2016 Sono ammissibili anche investimenti in autoproduzione di energia da fonti rinnovabili , esclusi impianti a biomassa e spese per formazione nelle tecnologie digitali ed energetiche , entro il 10% dell'investimento (fino a 300 mila euro). Tuttavia, alcune esclusioni riguardano beni come veicoli, fabbricati, beni con aliquota di ammortamento inferiore al 6,5%, e interventi che violano il principio di "non arrecare danno significativo" all'ambiente (DNSH). Impianti fotovoltaici Tra i progetti ammissibili rientrano anche gli impianti fotovoltaici , ma solo se i moduli utilizzati sono iscritti a un registro specifico , come previsto dal Decreto-Legge 9 dicembre 2023, n. 181. In attesa della formazione del registro, possono essere agevolati impianti che utilizzano moduli che rispettano i requisiti previsti dalla normativa vigente. È prevista una maggiorazione del 120% per moduli con efficienza pari o superiore al 23,5%, e del 140% per moduli bifacciali con efficienza superiore al 24%. Tuttavia, per beneficiare di queste maggiorazioni, sia i moduli che le celle devono essere prodotti all'interno dell'Unione Europea. Iscriviti alla newsletter Scrivi un commento Accedi per poter inserire un commento.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

editorialedomani.it

Fonti Web

# Tra treni fermi e polemiche, Salvini è un ministro per caso


editorialedomani.it

Tra treni fermi e polemiche, Salvini è un ministro per caso

10/02/2024 20:32 Giulia Merlo

l'italia tagliata in due Il ministro fa lo scaricabarile: il guasto è «colpa dei privati». L'opposizione chiede le dimissioni. Schlein denuncia: «Il governo pensa solo a come vendere la rete», anche Lupi attacca l'alleato «Qualcuno alle tre di notte ha piantato male un chiodo, generando questo disastro», è la spiegazione che infine il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini abbozza, al termine di una giornata da dimenticare per tutti i pendolari. I disagi sono cominciati alle 6.30 di mercoledì mattina , quando quella che Rfi ha definito una «disconnessione degli impianti» alla stazione di Roma Termini ha tagliato l'Italia in due. Il risultato sono stati più di cento treni cancellati, Eurostar e Intercity compresi, gli schermi della stazione della capitale spenti e senza indicazioni per turisti e viaggiatori sui binari. Ritardi di ore su tutta la rete ferroviaria italiana. Questo il bilancio pesante di un mercoledì nero per i pendolari e di grande imbarazzo per Salvini. Il leader della Lega è intervenuto per la prima volta con un laconico «siamo al lavoro per risolvere il prima possibile il guasto» solo alle 11 del mattino, quando ormai la notizia del tilt dell'infrastruttura su rotaia era impossibile da ignorare e anche in parlamento le opposizioni, sia al Senato sia alla Camera, gli avevano già chiesto di riferire in aula. «Si assuma le sue responsabilità o si dimetta», è stata la richiesta di Pd, Avs e Italia viva. Nel frattempo Salvini, sempre attivissimo sulle sue pagine social sin dalle prime ore del mattino, aveva condiviso una sua foto da piccolo per celebrare la festa dei nonni, ma aveva accuratamente evitato di parlare del caos ferroviario. Il post, però, era immediatamente finito subissato di commenti negativi proprio a causa dei ritardi dei treni. In mattinata, inoltre, il ministro aveva disertato la conferenza stampa di presentazione dei nuovi convogli regionali. Mentre l'amministratore delegato di Rfi, Gianpiero Strisciuglio, si scusava «per i disagi importanti della giornata», Salvini è intervenuto solo nel tardo pomeriggio, quando la circolazione è progressivamente tornata regolare. Ha liquidato le opposizioni («chiedono le mie dimissioni da due anni perché respiro») e ha scaricato le responsabilità su non meglio precisati responsabili di cui «ho chiesto nomi, cognomi, indirizzi e codici fiscali» perché «questa notte un'impresa privata ha piantato un chiodo su un cavo e il tempo di reazione di fronte a questo errore non è stato all'altezza». Infine ha rivendicato i 9 miliardi investiti e i 1.100 cantieri per ammodernare la linea e la Lega è andata in scia, chiedendo «che i vertici di Rfi e Trenitalia vengano a riferire» sugli errori dei privati «che nulla hanno a che vedere con l'impegno enorme profuso dal ministro Salvini». In serata, Rfi ha fatto sapere di voler «prendere provvedimenti, anche di tipo contrattuale, nei confronti di chi ha commesso errori». La cessione di Fs Insomma, è colpa di tutti tranne che del ministro preposto alla gestione dell'infrastruttura

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

su rotaia, che tuttavia, da quando è alla guida del dicastero, ha privilegiato altre competenze. Dopo il no al ministero su cui puntava - quello dell'Interno - Salvini ha infatti ottenuto da Meloni la guida delle Infrastrutture e dei trasporti, ben sapendo di poter così contare su un ricco portafoglio. Dal momento in cui ha preso possesso del palazzo di piazzale di Porta Pia ha puntato soprattutto sulla gomma, viaggiando in lungo e in largo per l'Italia per inaugurare nuove corsie autostradali e poi puntando tutto sulla realizzazione (non ancora cominciata) dell'ormai famigerato ponte sullo Stretto di Messina. Con i mesi, tuttavia, si è reso conto di come la poltrona su cui siede sia più che scottante e comporti una sorta di responsabilità oggettiva almeno sul piano politico di fatti come questi. Anche per questo, forse, la comunicazione di Salvini è tornata ai temi a lui più congeniali: vittima della persecuzione dei magistrati nel processo di Palermo per sequestro di persona nei confronti dei migranti sulla Open Arms e volto del conservatorismo sovranista insieme a Viktor Orbán, entrambi temi che verranno enfatizzati sul palco di Pontida nel weekend. Del resto, la gestione della rete ferroviaria sta diventando sempre più un problema per il ministero: Rfi ha davanti la sfida del Pnrr, con un piano di investimenti da 25 miliardi entro agosto 2026, di cui ne sono stati spesi appena 10. E, per consentire l'avvio dei cantieri, il servizio di trasporti dovrà necessariamente essere bloccato sempre più spesso. Il nodo è poi anche un altro. Come ha messo in evidenza la segretaria del Pd, Elly Schlein, «il ministro Salvini si occupa di tutto tranne che dell'emergenza trasporti» e «non si occupa di fare funzionare le ferrovie, pensa solo a come venderle». Salvini ha assicurato che il controllo di Ferrovie dello stato rimarrà pubblico, ma il ministero del Tesoro non ha mai smentito le indiscrezioni secondo cui starebbe mettendo a punto un piano di cessione del 40 per cento di Fs, con l'obiettivo di fare cassa per un valore stimato tra i cinque e i sei miliardi di euro. Una boccata d'ossigeno per il piano di privatizzazioni pubbliche da 20 miliardi in tre anni, promesso da Giancarlo Giorgetti nella Nota di aggiornamento del documento di economia e finanza. Così Salvini, che pure prova ad allontanare le sue responsabilità, si trova accerchiato: con il Tesoro pronto a liquidare almeno in parte il gioiello del suo ministero e attacchi che arrivano anche dalla sua maggioranza nella componente centrista, e non da un pulpito inesperto. Il suo predecessore di centrodestra, Maurizio Lupi, non ha usato il suo canonico passo felpato: i guasti «sono troppo frequenti per essere fisiologici o casuali», quindi «è necessaria una riflessione del ministro Salvini: serve un piano straordinario per la manutenzione». FdI non ha affondato il colpo sull'alleato, ma una riflessione appare ineludibile. © Riproduzione riservata.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Edizione Caserta

Fonti Web

# Si cercano autisti in vista del Giubileo: ottima opportunità


Edizione Caserta

Si cercano autisti in vista del Giubileo: ottima opportunità

10/02/2024 12:55 Redazione Economia

NAZIONALE – Manca sempre meno all'inizio del Giubileo che porterà a Roma milioni di turisti. Il via è il 24 dicembre e durerà fino al 14 dicembre 2025. Roma si sta preparando al grande evento che la porterà in primo piano sulla scena mondiale. Sono tantissime le opportunità di lavoro per il 2025 con diversi settori che andranno potenziati per accogliere e gestire al meglio l'enorme flusso di turisti. Uno di questo è il trasporto pubblico. L' ATAC , società che si occupa del trasporto pubblico a Roma, ha avviato una procedura finalizzata all'assunzione di operatori di esercizio (autisti) per il potenziamento delle corse in vista del Giubileo. Il contratto offerto è di apprendistato professionalizzante o a tempo determinato (la durata va dai 24 ai 36 mesi). I requisiti per candidarsi sono: aver compiuto i 21 anni e non avere superato i 55 anni (54 anni e 364 giorni); possesso della patente D e CQC persone (senza limiti di km o passeggeri) in corso di validità; licenza media; ottima conoscenza della lingua italiana; buone capacità relazionali e di gestione dello stress; idoneità psico-fisica alla mansione; disponibilità full-time su turni anche notturni e festivi. La domanda di partecipazione alla selezione dovrà essere presenta entro le ore 12,00 del 15 ottobre online dal seguente link a cui si accede tramite credenziali. I profili in linea con le caratteristiche richieste verranno convocati a sostenere una prova guida che si svolgerà in un circuito appositamente predisposto.

NAZIONALE - Manca sempre meno all'inizio del Giubileo che porterà a Roma milioni di turisti. Il via è il 24 dicembre e durerà fino al 14 dicembre 2025. Roma si sta preparando al grande evento che la porterà in primo piano sulla scena mondiale. Sono tantissime le opportunità di lavoro per il 2025 con diversi settori che andranno potenziati per accogliere e gestire al meglio l'enorme flusso di turisti. Uno di questo è il trasporto pubblico. L' ATAC , società che si occupa del trasporto pubblico a Roma, ha avviato una procedura finalizzata all'assunzione di operatori di esercizio (autisti) per il potenziamento delle corse in vista del Giubileo. Il contratto offerto è di apprendistato professionalizzante o a tempo determinato (la durata va dai 24 ai 36 mesi). I requisiti per candidarsi sono: aver compiuto i 21 anni e non avere superato i 55 anni (54 anni e 364 giorni); possesso della patente D e CQC persone (senza limiti di km o passeggeri) in corso di validità; licenza media; ottima conoscenza della lingua italiana; buone capacità relazionali e di gestione dello stress; idoneità psico-fisica alla mansione; disponibilità full-time su turni anche notturni e festivi. La domanda di partecipazione alla selezione dovrà essere presenta entro le ore 12,00 del 15 ottobre online dal seguente link a cui si accede tramite credenziali. I profili in linea con le caratteristiche richieste verranno convocati a sostenere una prova guida che si svolgerà in un circuito appositamente predisposto.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

emiliaromagnanews.it

Fonti Web

# Modifiche alla viabilità in centro storico per il "Festival Internazionale a Ferrara 2024"


emiliaromagnanews.it

Modifiche alla viabilità in centro storico per il "Festival Internazionale a Ferrara 2024"

10/02/2024 21:03 Roberto Di Biase

Provvedimenti in vigore a Ferrara dal 3 al 7 ottobre FERRARA – In occasione delle iniziative previste in città dal 4 al 6 ottobre 2024 nell'ambito del "Festival Internazionale a Ferrara" sono previste modifiche alla viabilità in centro storico. Questi i principali provvedimenti: – Via Carbone/via Carbone (piazzetta) divieto di circolazione (ammessi i residenti per il ricovero dei veicoli e i veicoli al seguito manifestazione, muniti di permesso in deroga ZTL), dalle 7 del 3/10/2024 alle 2.00 del 7/10/2024; l'accesso degli autorizzati è consentito esclusivamente da via Scienze. – Via Ragno (da via S. Romano a p.tta Carbone) : divieto di circolazione (eccetto veicoli al seguito della manifestazione, muniti di permesso in deroga ZTL), dalle 7 del 3/10/2024 alle 2.00 del 7/10/2024 Divieto di transito nel giorno 3 ottobre 2024 dalle ore 20.00 alle ore 01.00 del giorno successivo, il giorno 4 ottobre 2024 dalle ore 13.00 alle ore 24.00, il giorno 5 ottobre 2024 dalle ore 09.00 alle ore 24.00 ed il 6 ottobre dalle ore 09.00 alle ore 19.00, in: corso Martiri della Libertà, piazza Cattedrale, corso Porta Reno. È ammessa la circolazione fino alla via Cairoli con provenienza da piazza Cattedrale per: cicli, veicoli al servizio di persone invalide dotate di apposito contrassegno, taxi, mezzi di soccorso e delle Forze di Polizia, residenti con possibilità di ricovero del veicolo in area privata e turisti ospiti delle strutture di ricezione raggiungibili solamente dalle vie sopra elencate, veicoli al seguito di manifestazioni autorizzate. – In piazza Savonarola e corso Martiri della Libertà: sospensione dell'area Taxi dal 03/10/2024 al 07/10/2024 con conseguente spostamento in largo Castello tratto da Borgo dei Leoni al c.n 12, con sospensione delle aree riservate presenti. Saranno possibili deviazioni delle linee del trasporto pubblico.

Provvedimenti in vigore a Ferrara dal 3 al 7 ottobre FERRARA - In occasione delle iniziative previste in città dal 4 al 6 ottobre 2024 nell'ambito del "Festival Internazionale a Ferrara" sono previste modifiche alla viabilità in centro storico. Questi i principali provvedimenti: - Via Carbone/via Carbone (piazzetta) divieto di circolazione (ammessi i residenti per il ricovero dei veicoli e i veicoli al seguito manifestazione, muniti di permesso in deroga ZTL), dalle 7 del 3/10/2024 alle 2.00 del 7/10/2024; l'accesso degli autorizzati è consentito esclusivamente da via Scienze. - Via Ragno (da via S. Romano a p.tta Carbone) : divieto di circolazione (eccetto veicoli al seguito della manifestazione, muniti di permesso in deroga ZTL), dalle 7 del 3/10/2024 alle 2.00 del 7/10/2024 Divieto di transito nel giorno 3 ottobre 2024 dalle ore 20.00 alle ore 01.00 del giorno successivo, il giorno 4 ottobre 2024 dalle ore 13.00 alle ore 24.00, il giorno 5 ottobre 2024 dalle ore 09.00 alle ore 24.00 ed il 6 ottobre dalle ore 09.00 alle ore 19.00, in: corso Martiri della Libertà, piazza Cattedrale, corso Porta Reno. È ammessa la circolazione fino alla via Cairoli con provenienza da piazza Cattedrale per: cicli, veicoli al servizio di persone invalide dotate di apposito contrassegno, taxi, mezzi di soccorso e delle Forze di Polizia, residenti con possibilità di ricovero del veicolo in area privata e turisti ospiti delle strutture di ricezione raggiungibili solamente dalle vie sopra elencate, veicoli al seguito di manifestazioni autorizzate. - In piazza Savonarola e corso Martiri della Libertà: sospensione dell'area Taxi dal 03/10/2024 al 07/10/2024 con conseguente spostamento in largo Castello tratto da Borgo dei Leoni al c.n 12, con sospensione delle aree riservate presenti. Saranno possibili deviazioni delle linee del trasporto pubblico.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

FanPage

Fonti Web

# Edifici scolastici vecchi e poco sicuri, i presidi: "Non aspettiamo la tragedia per intervenire"



FanPage

Edifici scolastici vecchi e poco sicuri, i presidi: "Non aspettiamo la tragedia per intervenire"

10/02/2024 06:34

Secondo il report "Ecosistema scuola" di Legambiente, una scuola italiana su tre ha bisogno di un intervento di manutenzione urgente. A Fanpage.it il presidente nazionale di Anp, Antonello Giannelli, chiede "sopralluoghi a tappeto e semplificazioni delle procedure" Una scuola italiana su tre ha bisogno di un intervento di manutenzione urgente . Solo la metà gode di certificati di sicurezza, poco meno del 20% dispone dello scuolabus e continuano i ritardi su digitalizzazione, servizi per lo sport ed efficientamento energetico. Gli edifici scolastici italiani riversano in uno stato di vecchiaia che spesso li rende vetusti e restano con il freno a mano tirato di fronte al rinnovamento. È la fotografia scattata dall'indagine "Ecosistema scuola", il report annuale di Legambiente che ha esaminato 7.024 istituti di 113 comuni, di cui 100 capoluoghi , di tutta Italia. "Da un anno all'altro, ormai, non ci sono grandi cambiamenti. Il patrimonio edilizio resta oggettivamente fatiscente ", è il primo commento a caldo di Antonello Giannelli , presidente nazionale dell'Associazione nazionale dirigenti pubblici e alte professionalità della scuola (Anp), a Fanpage.it Presidente, questi numeri non la stupiscono? "L'edilizia scolastica italiana non è al passo coi tempi e risulta poco adatta a essere utilizzata come sede di lezione. Restiamo vigili anche sulla carenza di certificazioni riguardanti l'agibilità e l'antincendio, ma ciò su cui dobbiamo intervenire sono l'incuria e l'inadeguata manutenzione. Pochi giorni fa è crollato l'intonaco in un laboratorio della scuola Capellini Sauro di La Spezia, rendendolo inagibile. Per fortuna non si è fatto male nessuno, ma non possiamo sempre aspettare la tragedia per poi intervenire". Chi dovrebbe intervenire? "La legge sull'edilizia scolastica è competenza degli enti locali, molto diversificati nell'efficienza e nella capacità di farsi carico di queste situazioni. In buona parte, capacità inadeguate visto lo stato in cui versa l'edilizia scolastica e la scarsa efficienza energetica. Per questo permangono problemi cronici come i riscaldamenti che non funzionano d'inverno nelle scuole del Nord e l'aria condizionata che non va d'estate in quelle del Sud". Mancano i fondi? "No, di fondi ce ne sono grazie al Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr). Piuttosto ci servono uffici con competenze tecniche che riescano a gestire queste risorse cospicue. Siamo al paradosso: abbiamo i soldi e non sappiamo come spenderli. Gli uffici competenti, tuttavia, sono sottodimensionati o privi di competenze adeguate". L'esecuzione dei cantieri mostra una spaccatura tra Nord e Sud. "Tutto questo è figlio del codice degli appalti, che andrebbe applicato in modo uniforme in tutti i Paesi europei. Indubbiamente, comunque, serve uno sforzo nella semplificazione delle procedure. Altrimenti c'è il rischio di restituire i tanti fondi Ue in ragione di un'incapacità di spesa. Sarebbe una grave sconfitta per tutto il Paese e una pessima figura a livello internazionale". Legambiente denuncia l'assenza di trasporto scolastico, palestre

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

e sostenibilità energetica tra i livelli essenziali delle prestazioni (Lep) riguardo l'istruzione. Cosa ne pensa? "Serve fare uno sforzo per migliorare le ipotesi di Lep, al fine di integrare anche questi parametri. I Lep, comunque, sono un'opportunità per omogeneizzare i servizi nel Paese, attualmente fortemente differenziati da zona a zona. L'autonomia differenziata può davvero creare degli standard minimi attualmente inesistenti per portarli così a valori dignitosi". Soluzioni? "Bisogna puntare sulle supervisioni e i sopralluoghi a tappeto, così come semplificare le procedure nel settore dell'edilizia scolastica. Anche se, su quest'ultimo punto, è chiaro che ci sia il rischio di azioni illecite. Per questo, servono più controlli e una certa velocità di svolgimento di tutte le operazioni". Passiamo a una questione di rilievo per i presidi: accorpamenti degli istituti, pro o contro? "È un fenomeno iniziato da molto tempo. In Italia i punti di erogazione degli edifici scolastici sono circa 40mila. Fisiologicamente non possiamo avere 40mila presidi. Io sono favorevole agli accorpamenti: le scelte devono comunque essere fatte in modo accurato e intelligente. Ultimamente gli Uffici scolastici regionali e le Regioni sono più attente". Come vede lo stop agli smartphone "a scopo didattico" in classe? "Lo smartphone come device proficuo alla didattica aveva senso prima della pandemia visto che le scuole avevano una dotazione tecnologica sensibilmente inferiore. Adesso dispongono di tanti tablet e non vedo il bisogno di utilizzarlo. L'uso eccessivo del telefono è un problema serio che non si risolve soltanto a scuola: le famiglie per prime devono controllare i figli in modo da evitare la nascita di dipendenze". Qual è la sua posizione sullo ius scholae? "Finora lo ius scholae è un pour parler. Nelle scuole già si realizza l'integrazione che per i piccoli studenti stranieri passa non solo dall'insegnamento della lingua italiana, ma anche dalla trasmissione dei valori costituzionali e dei principi della convivenza alla base del nostro Paese, il che include anche la tolleranza religiosa". La precarietà degli insegnanti è un fenomeno che non sembra esaurirsi. Com'è lo stato dell'arte dei presidi in Italia? "La precarietà ci tocca molto meno rispetto ai docenti che viaggiano intorno ai 200mila precari. In questo momento è sospeso un concorso riservato e 519 scuole sono in attesa di un preside titolare, pertanto sono in reggenza, con la magistratura che dirà poi come procedere. I concorsi per gli insegnanti sono centralizzati, selezionano al ribasso, creando una situazione insoddisfacente in termini di numeri e qualità dei corsi. Per risolvere questo difetto strutturale non possiamo far altro che passare all'assunzione diretta del docente da parte della scuola, così come avviene già all'estero".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

FanPage

Fonti Web

# Ufficiale, rinviati i nuovi divieti per la Fascia Verde: come cambiano le regole per la Ztl di Roma


FanPage

Ufficiale, rinviati i nuovi divieti per la Fascia Verde: come cambiano le regole per la Ztl di Roma



10/02/2024 16:28

Rinviati di un anno i nuovi divieti di accesso alla Ztl Fascia Verde di Roma. Dal 1 novembre 2024, quindi, i veicoli alimentati a gasolio (diesel) Euro 4 potranno continuare a circolare. Confermata l'attivazione dei 51 nuovi varchi elettronici di accesso alla Ztl. La Regione Lazio ha deciso di rinviare al 2025 i nuovi divieti di accesso per le automobili diesel Euro 4 all'interno della Ztl Fascia Verde di Roma . Stando a quanto si apprende, è stata accolta la richiesta di Roma Capitale di posticipare lo stop per le 133mila automobili alimentate a Diesel euro 4 che dal 1 novembre 2024 non avrebbero potuto circolare all'interno della Ztl. Perché il Comune di Roma aveva introdotto i nuovi divieti di accesso alla Ztl Come abbiamo scritto, è la giunta guidata da Francesco Rocca che deve decidere formalmente in merito con la modifica di quanto prescritto dal Piano regionale sulla qualità dell'aria (varato dall'amministrazione Zingaretti), che imponeva al Campidoglio l'introduzione di nuovi divieti di accesso alla Fascia Verde. Il provvedimento con la proroga dovrebbe arrivare presto in giunta per l'approvazione. A causa delle multe dell'Unione Europea per continui sforamenti dei livelli di Pm10 , polveri sottili, e No2 , biossido di aoto, la Regione Lazio aveva dovuto introdurre misure restrittive nel suo Piano sulla qualità dell'aria. I recenti dati Arpa, descrivono un miglioramento dei livelli di inquinamento negli ultimi anni e per questo il Campidoglio ha chiesto alla Regione di poter prorogare l'accesso in Fascia Verde per i veicoli Diesel euro 4. Chi può circolare nella Fascia Verde di Roma dal 1 novembre 2024 Cosa cambia dal 1 novembre 2024? Le automobili Diesel Euro 4 potranno continuare a circolare all'interno della Ztl Fascia Verde di Roma. Sono confermati, tuttavia, i divieti di accesso già in vigore e che riguardano le seguenti categorie di veicoli: autoveicoli alimentati a benzina o a gasolio (diesel) pre Euro 1, Euro 1 ed Euro 2 autoveicoli alimentati a gasolio (Diesel) Euro 3 ciclomotori e motoveicoli alimentati a benzina pre Euro 1 ed Euro 1 ciclomotori e motoveicoli alimentati a gasolio pre Euro 1, Euro 1 ed Euro 2. Ad oggi è confermata, inoltre l'attivazione dei 51 nuovi varchi di accesso elettronici alla Ztl Fascia Verde , che dovrebbero entrare in funzione dalla primavera del 2025. Fdi: "Romani possono tirare un sospiro di sollievo" "Migliaia di romani potranno presto tirare un sospiro di sollievo. Su proposta della Federazione romana di Fratelli d'Italia, grazie alla delibera della Regione Lazio, infatti, dovrebbe esserci una proroga di un anno per l'ingresso in ZTL Fascia verde dei veicoli diesel Euro 4, che

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

quindi potranno accedervi ancora per tutto il 2025, hanno informato in una nota i senatori di Fratelli d'Italia Andrea De Priamo, componente della commissione Ambiente e Transizione ecologica, e Cinzia Pellegrino, componente della commissione Politiche Ue.  'Inoltre, la Regione Lazio starebbe lavorando anche alle modifiche dell'attuale 'Piano della qualità dell'aria', con l'obiettivo di evitare che il blocco del traffico diventi un obbligo per i Comuni, ma soltanto un'opzione. "Grazie alla Regione Lazio si è potuto frenare uno dei provvedimenti più scellerati della Giunta Gualtieri, quello relativo alla nuova ZTL fascia verde che avrebbe costretto migliaia di romani ad acquistare una nuova automobile, colpendo fortemente le famiglie già in difficoltà a causa dell'inflazione. Un lavoro di concerto tra il Gruppo Consiliare di FDI, che da subito ha denunciato la questione e la Federazione Romana del partito che ha portato un importante risultato per nostra la città", scrivono in una nota i consiglieri capitolini di Fratelli d'Italia.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Gazzetta Dell'Emilia

Fonti Web

# Dieci nuovi treni regionali in Emilia-Romagna per una flotta ancora più giovane e sostenibile In evidenza Scritto da Redazione


Gazzetta Dell'Emilia

Dieci nuovi treni regionali in Emilia-Romagna per una flotta ancora più giovane e sostenibile In evidenza Scritto da Redazione

10/02/2024 11:55

Acquistati da Trenitalia Tper grazie a fondi del MIT, fondi PNRR e fondi da bilancio della Regione Emilia-Romagna. Investimento complessivo 60 milioni e 350 mila euro Bologna, 1 ottobre 2024 Cresce la flotta di Trenitalia Tper. Entro il 2025 dieci nuovi Pop – treni elettrici monopiano di ultima generazione – circoleranno sui binari dell'Emilia-Romagna, consentendo un utilizzo sempre maggiore e pressoché esclusivo di treni moderni, anche sulle linee in fase di progressiva elettrificazione da parte del gestore dell'infrastruttura e ancora serviti da mezzi diesel. I nuovi convogli, di cui tre già consegnati, sono stati acquistati da Trenitalia Tper con un investimento di 60 milioni e 350 mila euro, messi a disposizione dalla Regione Emilia-Romagna grazie a fondi del Ministero delle Infrastrutture, fondi PNRR e fondi da bilancio regionale. I nuovi treni ampliano la flotta regionale di Trenitalia Tper che già oggi si distingue per essere tra le più giovani d'Italia, grazie a un parco mezzi che conta 43 Rock doppio piano e 47 Pop monopiano acquistati con un investimento di circa 700 milioni di euro e 26 moderni ETR 350. A questi si aggiungeranno entro il prossimo anno anche due ulteriori treni Pop acquistati dal socio Tper. I nuovi Pop offrono oltre 300 posti a sedere e aggiungono alle caratteristiche comuni alla nuova flotta – consumi energetici ridotti del 30%, riciclabilità fino al 97%, maggiori servizi di bordo ed elevati livelli di comfort – una ulteriore implementazione tecnologica che li rende idonei anche a viaggiare su reti attrezzate con sistema ERTMS (*). I nuovi convogli effettueranno servizio in tutta la regione, in particolare sulle linee a media frequentazione e potranno, come già accade, viaggiare agganciati in coppia per adeguare il numero dei posti a sedere delle corse a maggiore richiesta. Tutti i convogli saranno manutenuti da Trenitalia Tper nel moderno impianto di via del Lazzaretto a Bologna, di recente potenziato con un investimento di oltre 30 milioni di euro, dove l'esperienza si unisce a una gestione dei processi attenta all'ambiente (impianti fotovoltaici, cicli di riuso dell'acqua e sistemi di illuminazione e riscaldamento a basso consumo). L'ERTMS (European Railway Traffic Management System) è il più evoluto sistema di RFI per la supervisione e il controllo del distanziamento dei treni, che innalza le prestazioni delle linee. TRENITALIA TPER Trenitalia Tper (70% Trenitalia 30% Tper) è l'impresa ferroviaria nata l'1 gennaio 2020 che si è aggiudicata la gara europea, bandita dalla Regione Emilia-Romagna, per la gestione del trasporto ferroviario regionale. Garantisce una media di 900 corse al giorno: un'offerta capillare che copre tutta la regione con alcune estensioni verso Lombardia, Liguria, Piemonte, Veneto, Toscana, Marche e Abruzzo. Nel 2023 ha trasportato più di 44 milioni di passeggeri. Nell'estate di quest'anno (mesi di giugno, luglio e agosto) i treni di Trenitalia Tper sono stati utilizzati da oltre 10 milioni e 500 mila persone, quasi

AD ESCLUSIV
USO INTE

Gazzetta Dell'Emilia

Fonti Web

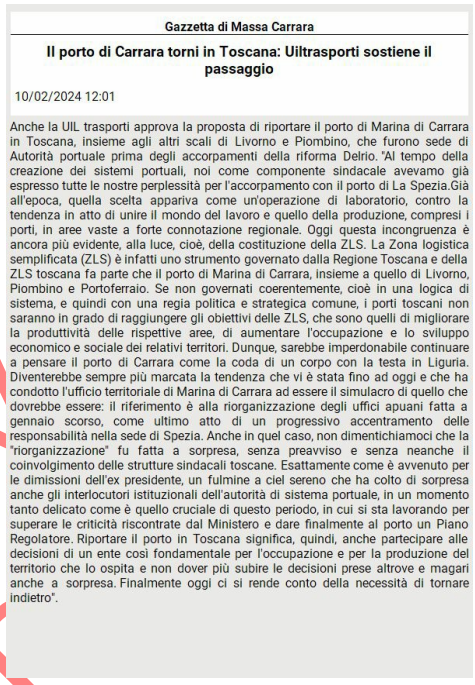
il 4% in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. In Trenitalia Tper lavorano oggi oltre 1500 persone, di cui oltre 900 nel ruolo di macchinista o capotreno, con una crescita di oltre 400 persone (330 per turn over e 79 per crescita aziendale) rispetto al 2020. Particolare attenzione è rivolta all'assistenza clienti con 150 operatori fra personale di biglietteria e di assistenza a terra. IL TRENO POP Elettrico, mono piano, a 3 o 4 casse, dotato di 4 motori di trazione, può raggiungere una velocità di 160 km/h. Ospita circa 530 persone, con oltre 300 posti a sedere nella versione a 4 casse, e circa 400, con 200 sedute in quella a 3 casse. Fino a 8 posti per le bici al seguito del passeggero, con possibilità di ricarica per quelle elettriche  Comfort - Le sedute sono dotate di prese per alimentazione di PC, tablet e cellulari. L'illuminazione è ottimizzata grazie a grandi finestrini che consentono un maggior ingresso di luce naturale. La circolazione dei passeggeri è facilitata da ampi corridoi adatti alle persone a ridotta mobilità.  Sicurezza a bordo - Maggiore sicurezza a bordo grazie a un sistema di telecamere digitali di videosorveglianza live con visualizzazione in tempo reale delle immagini sui monitor delle vetture.  Sostenibilità - I nuovi Pop rispondono alla politica di sostenibilità ambientale e sono riciclabili fino al 97 per cento. Consumano il 30 per cento di energia in meno rispetto alla precedente generazione. Nessun solvente o altra sostanza chimica tossica sono utilizzati nel processo di produzione dei treni. I sistemi di condizionamento dell'aria e di ventilazione sono regolati in funzione del numero dei passeggeri. La chiusura delle porte è programmata al fine di evitare la dispersione termica. L'illuminazione per i passeggeri, a LED, si regola automaticamente sulla base della luce esterna. (FOTO: da sinistra Corsini, Bignami, Tullio, Corradi, Larghetti).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Gazzetta di Massa Carrara

Fonti Web

# Il porto di Carrara torni in Toscana: Uiltrasporti sostiene il passaggio



Gazzetta di Massa Carrara

Il porto di Carrara torni in Toscana: Uiltrasporti sostiene il passaggio

10/02/2024 12:01

Anche la UIL trasporti approva la proposta di riportare il porto di Marina di Carrara in Toscana, insieme agli altri scali di Livorno e Piombino, che furono sede di Autorità portuale prima degli accorpamenti della riforma Delrio. "Al tempo della creazione dei sistemi portuali, noi come componente sindacale avevamo già espresso tutte le nostre perplessità per l'accorpamento con il porto di La Spezia.Già all'epoca, quella scelta appariva come un'operazione di laboratorio, contro la tendenza in atto di unire il mondo del lavoro e quello della produzione, compresi i porti, in aree vaste a forte connotazione regionale. Oggi questa incongruenza è ancora più evidente, alla luce, cioè, della costituzione della ZLS. La Zona logistica semplificata (ZLS) è infatti uno strumento governato dalla Regione Toscana e della ZLS toscana fa parte che il porto di Marina di Carrara, insieme a quello di Livorno, Piombino e Portoferraio. Se non governati coerentemente, cioè in una logica di sistema, e quindi con una regia politica e strategica comune, i porti toscani non saranno in grado di raggiungere gli obiettivi delle ZLS, che sono quelli di migliorare la produttività delle rispettive aree, di aumentare l'occupazione e lo sviluppo economico e sociale dei relativi territori. Dunque, sarebbe imperdonabile continuare a pensare il porto di Carrara come la coda di un corpo con la testa in Liguria. Diventerebbe sempre più marcata la tendenza che vi è stata fino ad oggi e che ha condotto l'ufficio territoriale di Marina di Carrara ad essere il simulacro di quello che dovrebbe essere: il riferimento è alla riorganizzazione degli uffici apuani fatta a gennaio scorso, come ultimo atto di un progressivo accentramento delle responsabilità nella sede di Spezia. Anche in quel caso, non dimentichiamoci che la "riorganizzazione" fu fatta a sorpresa, senza preavviso e senza neanche il coinvolgimento delle strutture sindacali toscane. Esattamente come è avvenuto per le dimissioni dell'ex presidente, un fulmine a ciel sereno che ha colto di sorpresa anche gli interlocutori istituzionali dell'autorità di sistema portuale, in un momento tanto delicato come è quello cruciale di questo periodo, in cui si sta lavorando per superare le criticità riscontrate dal Ministero e dare finalmente al porto un Piano Regolatore. Riportare il porto in Toscana significa, quindi, anche partecipare alle decisioni di un ente così fondamentale per l'occupazione e per la produzione del territorio che lo ospita e non dover più subire le decisioni prese altrove e magari anche a sorpresa. Finalmente oggi ci si rende conto della necessità di tornare indietro".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Gazzetta di Massa Carrara

Fonti Web

# "Carrara: soddisfatti per l'approvazione del nostro atto che chiede come il porto carrarese rientri sotto l'egida di quelli toscani."


Gazzetta di Massa Carrara

"Carrara: soddisfatti per l'approvazione del nostro atto che chiede come il porto carrarese rientri sotto l'egida di quelli toscani."

10/02/2024 19:03

"Siamo soddisfatti che la Proposta di Risoluzione collegata al Defr 2025, presentata dal Gruppo della Lega, abbia trovato apprezzamento anche nella Maggioranza, che ha votato l'atto impegnando il Presidente della Regione Toscana a procedere affinché il porto di Carrara venga ricompreso nell'elenco dei porti toscani sotto l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, in base all'art. 6, comma 2 bis della Legge 28 gennaio 1994, n. 84. Questa iniziativa, lanciata dall'On. Andrea Barabotti, che continua a lavorare per il recupero del porto di Carrara, rappresenta un passo decisivo per riportare lo stesso sotto la competenza toscana, all'interno dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, distaccandolo dall'attuale Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, che include quello di La Spezia. Si tratta di un contributo fondamentale che consentirà di affrontare al meglio le numerose problematiche che riguardano il porto carrarese, a partire dal grave problema dell'erosione" – dichiarano Elena Meini, Capogruppo della Lega in Consiglio Regionale, e Massimiliano Baldini, Consigliere Regionale della Lega e primo firmatario del citato atto.""Il risultato raggiunto quest'oggi, riguardo alla predetta tematica, è in gran parte merito delle continue sollecitazioni di Nicola Pieruccini, Segretario provinciale di Massa-Carrara, prematuramente scomparso in queste ore, che era profondamente legato al suo territorio, come abbiamo avuto modo di ribadire anche in Aula.".

"Siamo soddisfatti che la Proposta di Risoluzione collegata al Defr 2025, presentata dal Gruppo della Lega, abbia trovato apprezzamento anche nella Maggioranza, che ha votato l'atto impegnando il Presidente della Regione Toscana a procedere affinché il porto di Carrara venga ricompreso nell'elenco dei porti toscani sotto l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, in base all'art. 6, comma 2 bis della Legge 28 gennaio 1994, n. 84. Questa iniziativa, lanciata dall'On. Andrea Barabotti, che continua a lavorare per il recupero del porto di Carrara, rappresenta un passo decisivo per riportare lo stesso sotto la competenza toscana, all'interno dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, distaccandolo dall'attuale Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, che include quello di La Spezia. Si tratta di un contributo fondamentale che consentirà di affrontare al meglio le numerose problematiche che riguardano il porto carrarese, a partire dal grave problema dell'erosione" - dichiarano Elena Meini, Capogruppo della Lega in Consiglio Regionale, e Massimiliano Baldini, Consigliere Regionale della Lega e primo firmatario del citato atto.""Il risultato raggiunto quest'oggi, riguardo alla predetta tematica, è in gran parte merito delle continue sollecitazioni di Nicola Pieruccini, Segretario provinciale di Massa-Carrara, prematuramente scomparso in queste ore, che era profondamente legato al suo territorio, come abbiamo avuto modo di ribadire anche in Aula.".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Gazzetta di Napoli

Fonti Web

# Taxi, Carbone: no a nuove licenze


Gazzetta di Napoli

Taxi, Carbone: no a nuove licenze

10/02/2024 09:49 LUIGI CARBONE;

"I cittadini hanno ragione a lamentarsi della carenza di taxi e autobus di linea, è innegabile che i tempi d'attesa siano ancora eccessivi. Ma la soluzione non può essere l'aumento esponenziale dei mezzi in circolazione, la proverbiale 'pezza' a un problema ben più complesso che abbiamo in città: il traffico. In Italia ci sono troppe auto in circolazione, 681 ogni 1000 abitanti, un numero molto più alto rispetto alla Germania (586), alla Francia (572) e al Regno Unito (549), e ben oltre la media europea di 570 auto per 1000 abitanti. Napoli, storicamente, è una delle città con più auto per persona, una tendenza che invece sta diminuendo fortemente nelle città dell'Italia Settentrionale, con Milano in testa. Il mito della crescita infinita delle auto è un'invenzione delle multinazionali, da Uber a Stellantis. Non abbiamo bisogno di più auto in circolazione, ma di strade libere dai veicoli privati per permettere ai mezzi pubblici di circolare più rapidamente. Ci sono due principi centrali per risolvere questo problema: un maggiore utilizzo dei mezzi su rotaia e una rivoluzione del piano traffico. È necessario creare più corsie preferenziali e ZTL, in modo da ridurre sensibilmente i tempi di percorrenza dei mezzi pubblici e, di conseguenza, quelli di attesa per turisti e cittadini. Attualmente, manca un vero piano del traffico in città, anche se l'Assessore Cosenza ha correttamente indicato che questo tipo di intervento debba seguire il rafforzamento del trasporto pubblico, in modo da avere prima un'alternativa credibile per chi dovrà lasciare la macchina. Io credo che, visti i progressi già registrati sulla Linea M1, il tempo sia maturo per cominciare una prima riduzione del numero di auto che ogni giorno entra in città, utilizzando ZTL e parcheggi di interscambio per fermare i veicoli prima dell'arrivo in centro. Senza queste misure, è normale che taxi e autobus rimangano bloccati per ore nel traffico di Via Acton o Via Marina. In queste condizioni, raggiungere il Beverello o la Stazione Centrale sta diventando impossibile", lo riferisce in una nota il presidente della Commissione Cultura, Luigi Carbone.

"I cittadini hanno ragione a lamentarsi della carenza di taxi e autobus di linea, è innegabile che i tempi d'attesa siano ancora eccessivi. Ma la soluzione non può essere l'aumento esponenziale dei mezzi in circolazione, la proverbiale 'pezza' a un problema ben più complesso che abbiamo in città: il traffico. In Italia ci sono troppe auto in circolazione, 681 ogni 1000 abitanti, un numero molto più alto rispetto alla Germania (586), alla Francia (572) e al Regno Unito (549), e ben oltre la media europea di 570 auto per 1000 abitanti. Napoli, storicamente, è una delle città con più auto per persona, una tendenza che invece sta diminuendo fortemente nelle città dell'Italia Settentrionale, con Milano in testa. Il mito della crescita infinita delle auto è un'invenzione delle multinazionali, da Uber a Stellantis. Non abbiamo bisogno di più auto in circolazione, ma di strade libere dai veicoli privati per permettere ai mezzi pubblici di circolare più rapidamente. Ci sono due principi centrali per risolvere questo problema: un maggiore utilizzo dei mezzi su rotaia e una rivoluzione del piano traffico. È necessario creare più corsie preferenziali e ZTL, in modo da ridurre sensibilmente i tempi di percorrenza dei mezzi pubblici e, di conseguenza, quelli di attesa per turisti e cittadini. Attualmente, manca un vero piano del traffico in città, anche se l'Assessore Cosenza ha correttamente indicato che questo tipo di intervento debba seguire il rafforzamento del trasporto pubblico, in modo da avere prima un'alternativa credibile per chi dovrà lasciare la macchina. Io credo che, visti i progressi già registrati sulla Linea M1, il tempo sia maturo per cominciare una prima riduzione del numero di auto che ogni giorno entra in città, utilizzando ZTL e parcheggi di interscambio per fermare i veicoli prima dell'arrivo in centro. Senza queste misure, è normale che taxi e autobus rimangano bloccati per ore nel traffico di Via Acton o Via Marina. In queste condizioni, raggiungere il Beverello o la Stazione Centrale sta diventando impossibile", lo riferisce in una nota il presidente della Commissione Cultura, Luigi Carbone.

AD ESCLUSIVO USO INTERNET

gazzetta.it

Fonti Web

# Le 10 auto che consumano meno ed entrano gratis in Area C a Milano


gazzetta.it

Le 10 auto che consumano meno ed entrano gratis in Area C a Milano

10/02/2024 08:21 Emiliano Ragoni

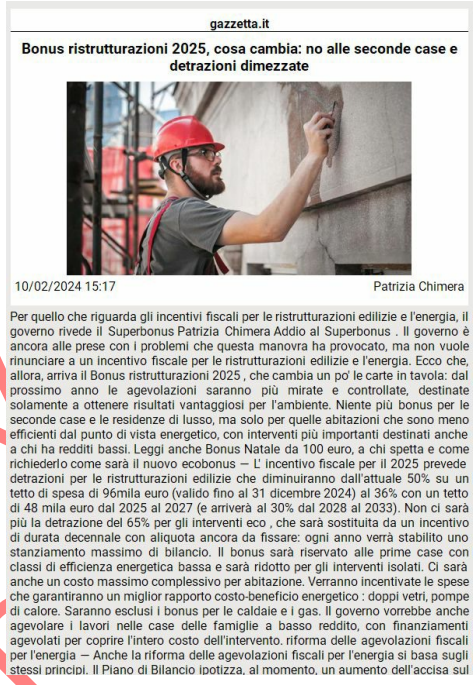
Ecco i 10 modelli, 5 elettriche e 5 ibride, che costano meno di 30mila euro e che, oltre a consumare poco carburante, possono entrare gratis nell'Area C di Milano L' Area C a Milano è una zona corrispondente alla Ztl, Zona a traffico limitato, detta "cerchia dei bastioni". È delimitata da 43 varchi elettronici muniti di telecamera, di cui 6 varchi dedicati al solo accesso per il trasporto pubblico e 1 varco dedicato solo ai muniti di permesso di accesso. La cartina dei varchi e l'elenco delle vie all'interno e di confine di Area C sono disponibili a questa pagina . Per accedere in Area C è previsto il pagamento di un ticket d'ingresso da 7,5 euro (la tariffa scende a 3 euro per i residenti). L'area C è attiva dal lunedì al venerdì dalle ore 7.30 alle 19.30 (è spenta il sabato e nei giorni festivi), tuttavia, se si è in possesso di un veicolo elettrico o di un'ibrida con emissioni di CO2 uguale o inferiore a 100 grammi su km , l'accesso è gratuito. Attenzione : mentre tutte le elettriche possono accedere gratuitamente, per le ibride è necessario controllare le emissioni di CO2; sul sito del comune di Milano ( qui ) è possibile verificare se la propria vettura può accedere. Ecco selezionati 10 modelli di auto, cinque auto elettriche e cinque auto ibride sotto i 30mila euro , che entrano gratis in Area C grazie alle emissioni pari o inferiori a 100 grammi di CO2 per chilometro.

AD ESCLUSIV
USO INTER

gazzetta.it

Fonti Web

# Bonus ristrutturazioni 2025, cosa cambia: no alle seconde case e detrazioni dimezzate


gazzetta.it

Bonus ristrutturazioni 2025, cosa cambia: no alle seconde case e detrazioni dimezzate

10/02/2024 15:17 Patrizia Chimera

Per quello che riguarda gli incentivi fiscali per le ristrutturazioni edilizie e l'energia, il governo rivede il Superbonus Patrizia Chimera Addio al Superbonus . Il governo è ancora alle prese con i problemi che questa manovra ha provocato, ma non vuole rinunciare a un incentivo fiscale per le ristrutturazioni edilizie e l'energia. Ecco che, allora, arriva il Bonus ristrutturazioni 2025 , che cambia un po' le carte in tavola: dal prossimo anno le agevolazioni saranno più mirate e controllate, destinate solamente a ottenere risultati vantaggiosi per l'ambiente. Niente più bonus per le seconde case e le residenze di lusso, ma solo per quelle abitazioni che sono meno efficienti dal punto di vista energetico, con interventi più importanti destinati anche a chi ha redditi bassi. Leggi anche Bonus Natale da 100 euro, a chi spetta e come richiederlo come sarà il nuovo ecobonus — L' incentivo fiscale per il 2025 prevede detrazioni per le ristrutturazioni edilizie che diminuiranno dall'attuale 50% su un tetto di spesa di 96mila euro (valido fino al 31 dicembre 2024) al 36% con un tetto di 48 mila euro dal 2025 al 2027 (e arriverà al 30% dal 2028 al 2033). Non ci sarà più la detrazione del 65% per gli interventi eco , che sarà sostituita da un incentivo di durata decennale con aliquota ancora da fissare: ogni anno verrà stabilito uno stanziamento massimo di bilancio. Il bonus sarà riservato alle prime case con classi di efficienza energetica bassa e sarà ridotto per gli interventi isolati. Ci sarà anche un costo massimo complessivo per abitazione. Verranno incentivate le spese che garantiranno un miglior rapporto costo-beneficio energetico : doppi vetri, pompe di calore. Saranno esclusi i bonus per le caldaie e i gas. Il governo vorrebbe anche agevolare i lavori nelle case delle famiglie a basso reddito, con finanziamenti agevolati per coprire l'intero costo dell'intervento. riforma delle agevolazioni fiscali per l'energia — Anche la riforma delle agevolazioni fiscali per l'energia si basa sugli stessi principi. Il Piano di Bilancio ipotizza, al momento, un aumento dell'accisa sul gasolio

Per quello che riguarda gli incentivi fiscali per le ristrutturazioni edilizie e l'energia, il governo rivede il Superbonus Patrizia Chimera Addio al Superbonus . Il governo è ancora alle prese con i problemi che questa manovra ha provocato, ma non vuole rinunciare a un incentivo fiscale per le ristrutturazioni edilizie e l'energia. Ecco che, allora, arriva il Bonus ristrutturazioni 2025 , che cambia un po' le carte in tavola: dal prossimo anno le agevolazioni saranno più mirate e controllate, destinate solamente a ottenere risultati vantaggiosi per l'ambiente. Niente più bonus per le seconde case e le residenze di lusso, ma solo per quelle abitazioni che sono meno efficienti dal punto di vista energetico, con interventi più importanti destinati anche a chi ha redditi bassi. Leggi anche Bonus Natale da 100 euro, a chi spetta e come richiederlo come sarà il nuovo ecobonus - L' incentivo fiscale per il 2025 prevede detrazioni per le ristrutturazioni edilizie che diminuiranno dall'attuale 50% su un tetto di spesa di 96mila euro (valido fino al 31 dicembre 2024) al 36% con un tetto di 48 mila euro dal 2025 al 2027 (e arriverà al 30% dal 2028 al 2033). Non ci sarà più la detrazione del 65% per gli interventi eco , che sarà sostituita da un incentivo di durata decennale con aliquota ancora da fissare: ogni anno verrà stabilito uno stanziamento massimo di bilancio. Il bonus sarà riservato alle prime case con classi di efficienza energetica bassa e sarà ridotto per gli interventi isolati. Ci sarà anche un costo massimo complessivo per abitazione. Verranno incentivate le spese che garantiranno un miglior rapporto costo-beneficio energetico : doppi vetri, pompe di calore. Saranno esclusi i bonus per le caldaie e i gas. Il governo vorrebbe anche agevolare i lavori nelle case delle famiglie a basso reddito, con finanziamenti agevolati per coprire l'intero costo dell'intervento. riforma delle agevolazioni fiscali per l'energia - Anche la riforma delle agevolazioni fiscali per l'energia si basa sugli stessi principi. Il Piano di Bilancio ipotizza, al momento, un aumento dell'accisa sul gasolio, inferiore a quella della benzina (si potrebbero incassare 3,5 miliardi di euro). Queste le possibili novità e ipotesi del momento per il 2025, se non ci saranno modifiche con la manovra di fine anno. Il condizionale è ovviamente d'obbligo fino a quando non si avranno notizie certe dal governo.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Genova24

Fonti Web

# Capolungo, nuove case e un parcheggio pubblico per 40 auto al posto delle vecchie serre


Genova24

Capolungo, nuove case e un parcheggio pubblico per 40 auto al posto delle vecchie serre

10/02/2024 15:25 Fabio Canessa

La giunta ha approvato la variante al Puc per l'area a monte di via Aurelia: previste tre costruzioni con una trentina di appartamenti Genova Due villette, una palazzina e un parcheggio pubblico con 40 posti auto al posto di un'area verde abbandonata sopra l'antica via Aurelia di Nervi, a pochi passi dalla spiaggia di Capolungo È il progetto presentato al Comune dalla società immobiliare Emmecibi che ha chiesto un aggiornamento al Puc per inserire la funzione residenziale tra quelle ammesse . La delibera è stata approvata in giunta, ma probabilmente sbarcherà in consiglio comunale dopo le elezioni , visto che la commissione non è stata ancora convocata e nelle ultime due settimane prima del voto i lavori di Tursi si fermeranno. Ed è prevedibile che farà molto discutere Si tratta di un appezzamento di 5.127 metri quadrati di superficie agibile , situato tra la palazzata storica di Sant'Ilario e via Somma, ad oggi occupato per metà dalle serre fatiscenti di un precedente vivaio in attività fino agli ultimi anni Novanta, che potrà essere edificato per il 25% . Ad oggi, senza toccare gli altri parametri, sarebbe possibile costruire su quel terreno un albergo, ma non nuove case . Questo, secondo i proprietari, non sarebbe abbastanza redditizio Come condizione necessaria per il via libera, la ditta – dopo i confronti col sindaco Bucci e gli assessori competenti – ha proposto di cedere al Comune circa mille metri quadrati già sistemati a parcheggio , direttamente accessibili da via Aurelia, a scomputo degli oneri di urbanizzazione dovuti (il valore è stimato in un milione e 600mila euro ). E l'amministrazione ha visto subito di buon occhio la possibilità di aumentare gli spazi per la sosta in una zona critica da quel punto di vista. Dunque, al posto del verde incolto (la ditta riferisce di "qualche albero isolato non di pregio" e di "vegetazione spontanea" che "non riveste alcun ruolo né dal punto di vista ambientale né per l'equilibrio idrogeologico dell'area") dovrebbero sorgere una villetta su due piani di circa 100 metri quadrati ciascuno, un

La giunta ha approvato la variante al Puc per l'area a monte di via Aurelia: previste tre costruzioni con una trentina di appartamenti Genova Due villette, una palazzina e un parcheggio pubblico con 40 posti auto al posto di un'area verde abbandonata sopra l'antica via Aurelia di Nervi, a pochi passi dalla spiaggia di Capolungo È il progetto presentato al Comune dalla società immobiliare Emmecibi che ha chiesto un aggiornamento al Puc per inserire la funzione residenziale tra quelle ammesse . La delibera è stata approvata in giunta, ma probabilmente sbarcherà in consiglio comunale dopo le elezioni , visto che la commissione non è stata ancora convocata e nelle ultime due settimane prima del voto i lavori di Tursi si fermeranno. Ed è prevedibile che farà molto discutere Si tratta di un appezzamento di 5.127 metri quadrati di superficie agibile , situato tra la palazzata storica di Sant'Ilario e via Somma, ad oggi occupato per metà dalle serre fatiscenti di un precedente vivaio in attività fino agli ultimi anni Novanta, che potrà essere edificato per il 25% . Ad oggi, senza toccare gli altri parametri, sarebbe possibile costruire su quel terreno un albergo, ma non nuove case . Questo, secondo i proprietari, non sarebbe abbastanza redditizio Come condizione necessaria per il via libera, la ditta - dopo i confronti col sindaco Bucci e gli assessori competenti - ha proposto di cedere al Comune circa mille metri quadrati già sistemati a parcheggio , direttamente accessibili da via Aurelia, a scomputo degli oneri di urbanizzazione dovuti (il valore è stimato in un milione e 600mila euro ). E l'amministrazione ha visto subito di buon occhio la possibilità di aumentare gli spazi per la sosta in una zona critica da quel punto di vista. Dunque, al posto del verde incolto (la ditta riferisce di "qualche albero isolato non di pregio" e di "vegetazione spontanea" che "non riveste alcun ruolo né dal punto di vista ambientale né per l'equilibrio idrogeologico dell'area") dovrebbero sorgere una villetta su due piani di circa 100 metri quadrati ciascuno, un immobile monopiano di metratura similare posto più a nord e un una palazzina di complessivi 900 metri quadrati di superficie agibile con "altezza non superiore all'altezza media degli edifici circostanti", come richiesto dalla normativa del Puc. In tutto verrebbero ricavati circa 30 appartamenti . Il progetto dovrà passare al vaglio della Soprintendenza , trattandosi di fascia costiera vincolata. Si parla ovviamente di costruzioni in classe energetica A o superiore , con pannelli fotovoltaici, solare termico e pompe di calore ad alta efficienza. Il parcheggio sarà ricavato nella parte inferiore, quella più vicina alla strada accessibile oggi in regime di Ztl, e comprenderà 40 posti auto di cui 2 per disabili. Potrebbe essere realizzato come parcheggio verde in autobloccanti forati o prato armato, soluzioni che consentono il drenaggio e la regimentazione delle acque piovane. Sono previste barriere ombreggianti, alberature e arredi urbani come panchine smart

AD ESCLUSIVO USO INTERNET

dotate di pannelli fotovoltaici per ricaricare il cellulare. La parte restante verrà adibita a giardini e si ipotizza anche il recupero di alcune serre esistenti da riconvertire in spazi per i nuovi residenti, giardini d'inverno e orti urbani. Allo studio anche un sistema di raccolta delle acque piovane con appositi serbatoi per l'irrigazione dei giardini, la pulizia delle superfici e altre necessità.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Giornale Mio

Fonti Web

# Addio accise scontate, il diesel come la verde? Mai dimenticare lo spot di Meloni al distributore.


Giornale Mio

Addio accise scontate, il diesel come la verde? Mai dimenticare lo spot di Meloni al distributore.

10/02/2024 15:31 Meta Time, Vito Bubbico

Ricordate lo spot di Giorgia Meloni al distributore? Quando le sparava una più grossa dell'altra per prendere voti? Quando pagando il benzinaio divideva i soldi del costo del carburante da quelli per le accise che intascava il fisco? " E' una vergogna -diceva- che su 50 auro, 35 vadano allo Stato ". Ecco, non dimenticatevelo mai (per gli smemorati lo riproponiamo più avanti)! Perchè, da quando è andata al governo, oltre a non prorogare il provvedimento -in scadenza a dicembre 2022 – del taglio alle accise stabilito dal precedente governo Draghi (introducendo quel ridicolo cartello da esporre alle pompe con il prezzo medio), ora ha anche deciso di allineare le accise per diesel e benzina. E' questo in sostanza la traduzione pratica di ciò che il governo ha scritto nel Piano strutturale di bilancio (Psb) di medio termine (quello che una volta si chiamava Documento programmatico per la finanza pubblica ) in cui si dice che si intende " utilizzare il riordino delle spese fiscali (tax expenditures) in determinati ambiti di tassazione ". Certo, nello stesso non è specificato se l'allineamento avverrà verso l'alto o verso il basso. Ma davvero qualcuno spera che -data la fame di soldi per far quadrare la manovra- l'allineamento non avverrà con la cancellazione dello sconto delle accise sul diesel, con l'aumento del prezzo di quest'ultimo a quello della benzina verde? Comunque, nel caso andasse cosi, Gabriele Melluso, presidente di Assoutenti, ha calcolato che " per gli automobilisti ci sarebbe un maggior esborso di 5,50 euro a pieno ", in totale " una stangata da 3,1 miliardi ". Ricordando -nel contempo- che nel 2023 tra iva ed accise sui carburanti " gli italiani hanno sborsato 38 miliardi di euro ". Attualmente le accise incidono con una imposta fissa di 0,728 a litro sulla benzina verde e da 0,617 sul gasolio. Esse sono almeno 20, istituite dal 1935 al 2014, per finanziare di tutto: guerre oramai lontanissime e danni per disastri, tutte ancora in essere e che costituiscono il 60% di quanto paghiamo il carburante alla pompa. Nonostante tanti politici (tra cui Giorgia Meloni e Matteo Salvini ora al governo) abbiano ciclicamente promesso che le avrebbero tolte o ridotte. Ma, come canta Vasco, esse."s ono ancora qua, e già e già.

AD ESCLUSIVO USO INTERNET

giornaletrentino.it

Fonti Web

# Alta tensione sul Brennero: «No a nuovi divieti per i Tir da parte austriaca»


giornaletrentino.it

Alta tensione sul Brennero: «No a nuovi divieti per i Tir da parte austriaca»

10/02/2024 16:58 PRIMO PIANO;

Baumgartner (Anita) critica il pacchetto di misure annunciato da Asfinag e chiama in causa il ministro Salvini BOLZANO. Il Brennero continua ad essere terreno di scontro: da una parte le autorità austriache, dall'altra il mondo dell'autotrasporto, che teme un nuovo inasprimento dei criteri per il traffico pesante. A lanciare l'allarme è l' Anita , l'Associazione di Confindustria che rappresenta le imprese dell'autotrasporto merci e della logistica. Nel mirino, l'annunciato pacchetto di misure presentato da Asfinag - la società pubblica di gestione delle strade austriache – che per affrontare i lavori di rifacimento del Ponte Lueg sul tratto autostradale della A13 avrebbe previsto, a partire dal 1° gennaio 2025, l'introduzione di ulteriori divieti non meglio specificati per il transito dei mezzi pesanti sull'asse del Brennero. Anita, pur valutando positivamente la volontà di gestire il traffico su due corsie per senso di marcia almeno 170 giorni l'anno, instradando i veicoli oltre le 3,5 tonnellate sulla porzione interna della carreggiata per bilanciare il peso, respinge però con decisione l'idea di estendere i divieti di circolazione per i veicoli industriali in determinati giorni e lancia un appello al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, «perché possa monitorare questo scenario per il bene della categoria e della competitività nazionale». «Nutriamo forti preoccupazioni nei confronti del pacchetto di misure annunciato da Asfinag, che metterebbe ancora una volta l'Austria nelle condizioni di contingentare il traffico merci dall'Italia su di un corridoio, lo Scan-Med, pilastro delle reti Ten-t», ha sottolineato in proposito Thomas Baumgartner , Past President ANITA con delega al Brennero. «Inoltre, le riduzioni della carreggiata già operate sul versante italiano della A22 in occasione di cantieri per la manutenzione, dimostrano come nei giorni feriali il traffico sia regolare e diventi problematico solo in corrispondenza di festività, quando in autostrada si riversa il traffico turistico. Per questo ci appelliamo al ministro Salvini, perché vigili affinché venga riservato al settore un trattamento equo, senza discriminazioni tese ad avvantaggiare i veicoli ad uso turistico o privato così come i trasporti con partenza o arrivo in Austria, ai quali spesso viene garantito il vantaggio della libera circolazione, e impedisca all'Austria di trascurare nuovamente il diritto europeo introducendo nuove limitazioni al traffico prive di legittimità». «Viceversa - conclude Baumgartner - a farne le spese sarà l'industria delle filiere del made in Italy, che grazie al trasporto merci su gomma è resa competitiva a vantaggio dell'export e dell'economia italiana». In primo piano.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

HD Motori

Fonti Web

# Diesel, aumenteranno i prezzi? Ipotesi accisa allineata a quella della benzina


HD Motori

Diesel, aumenteranno i prezzi? Ipotesi accisa allineata a quella della benzina

10/02/2024 14:41 Filippo Vendrame

1 min fa Per il momento non c'è nulla di deciso, si tratterebbe solamente di un'ipotesi nata dalla volontà di... Negli ultimi giorni si è iniziato a discutere di un ipotetico incemento dei prezzi del diesel a causa di un aumento delle accise sul gasolio che il Governo intenderebbe introdurre. Va detto subito che al momento non è stata presa alcuna decisione definitiva . Perché si è iniziato a discutere di questo tema? Tutto parte dal Piano strutturale di Bilancio 2025-2029 che è stato presentato dal MEF in Parlamento. A quanto pare, il Governo intende riordinare le spese fiscali in alcuni ambiti e si starebbe valutando l'allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina . Oggi, infatti, l'accisa sul diesel è più bassa di quella della benzina. L'obiettivo è avere maggiore gettito tagliando i sussidi ambientalmente dannosi. Razionalizzare e semplificare specifiche aree di imposizione in determinati ambiti di tassazione, come l'allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina e politiche di riordino delle agevolazioni presenti in materia energetica, come leva strategica per conseguire simultaneamente gli obiettivi di incremento dell'efficienza del sistema fiscale italiano e sostegno al pieno raggiungimento della strategia di transazione energetica e ambientale a livello europeo e nazionale. Ribadiamo, si tratta ancora solamente di un'ipotesi ma se dovesse concretizzarsi potrebbe portare alla crescita dei prezzi del diesel , un aumento che andrebbe a colpire le tasche dei possessori di un'auto a gasolio e dei camionisti. L'esecutivo andrebbe comunque a redistribuire le risorse economiche incamerate attraverso dei bonus green. L'obiettivo è risparmiare 2 miliardi di euro in Sussidi ambientalmente dannosi (SAD) entro il 2025. Le indiscrezioni sul possibile aumento delle accise per il diesel ha portato immediatamente ad intervenire le associazioni dei consumatori. In particolare, secondo Assoutenti, si tratterebbe di una stangata da 3,1 miliardi di euro Oggi l'accisa sulla benzina è pari a 0,728 euro

1 min fa Per il momento non c'è nulla di deciso, si tratterebbe solamente di un'ipotesi nata dalla volontà di... Negli ultimi giorni si è iniziato a discutere di un ipotetico incemento dei prezzi del diesel a causa di un aumento delle accise sul gasolio che il Governo intenderebbe introdurre. Va detto subito che al momento non è stata presa alcuna decisione definitiva . Perché si è iniziato a discutere di questo tema? Tutto parte dal Piano strutturale di Bilancio 2025-2029 che è stato presentato dal MEF in Parlamento. A quanto pare, il Governo intende riordinare le spese fiscali in alcuni ambiti e si starebbe valutando l'allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina . Oggi, infatti, l'accisa sul diesel è più bassa di quella della benzina. L'obiettivo è avere maggiore gettito tagliando i sussidi ambientalmente dannosi. Razionalizzare e semplificare specifiche aree di imposizione in determinati ambiti di tassazione, come l'allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina e politiche di riordino delle agevolazioni presenti in materia energetica, come leva strategica per conseguire simultaneamente gli obiettivi di incremento dell'efficienza del sistema fiscale italiano e sostegno al pieno raggiungimento della strategia di transazione energetica e ambientale a livello europeo e nazionale. Ribadiamo, si tratta ancora solamente di un'ipotesi ma se dovesse concretizzarsi potrebbe portare alla crescita dei prezzi del diesel , un aumento che andrebbe a colpire le tasche dei possessori di un'auto a gasolio e dei camionisti. L'esecutivo andrebbe comunque a redistribuire le risorse economiche incamerate attraverso dei bonus green. L'obiettivo è risparmiare 2 miliardi di euro in Sussidi ambientalmente dannosi (SAD) entro il 2025. Le indiscrezioni sul possibile aumento delle accise per il diesel ha portato immediatamente ad intervenire le associazioni dei consumatori. In particolare, secondo Assoutenti, si tratterebbe di una stangata da 3,1 miliardi di euro Oggi l'accisa sulla benzina è pari a 0,728 euro al litro, quella sul gasolio a 0,617 euro al litro: un eventuale allineamento delle accise sul gasolio al livello di quelle in vigore sulla benzina, farebbe aumentare il prezzo ai distributori ed equivarrebbe ad un maggior esborso paria 5,5 euro a pieno, determinando una stangata totale sugli automobilisti da 3,1 miliardi di euro all'anno, qualora i consumi di diesel si mantenessero ai livelli del 2023. L'associazione spiega che su ogni litro di gasolio acquistato dagli automobilisti italiani il 56,1%, pari a 0,91 euro al litro ai prezzi attuali, se ne va in tasse a titolo di Iva e accise. Situazione anche peggiore per la benzina, dove la tassazione pesa per il 59,8%, pari a 1,04 euro per ogni litro di verde. Solo nel 2023 gli italiani hanno pagato un totale di 38 miliardi di euro a causa della tassazione (iva e accise) che grava sui carburanti venduti in Italia. Vedremo quello

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

che succederà e se il Governo ha davvero intenzione di passare dalle parole ai fatti. Il più piccolo top di gamma Android? Samsung Galaxy S24 , compralo al miglior prezzo da Smarterstore.it a 599 euro.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Huffington Post

Fonti Web

# Il metodo Lomborg, usare dati corretti per raccontare balle sul riscaldamento globale


Huffington Post

Il metodo Lomborg, usare dati corretti per raccontare balle sul riscaldamento globale

10/02/2024 12:56 Luca Fraioli

Per Enrico Giovannini il metodo di trovare modi per ritardare le risposte da dare al cambiamento climatico è più pericoloso di chi dice che la crisi del clima non esiste: "Ha molta più presa in ambienti economici e politici" Quello più utilizzato dal nuovo negazionismo climatico è il "metodo Lomborg": una gran messe di dati, ma isolati dal contesto e selezionati in modo da raccontare una verità completamente diversa da quella certificata dalle principali agenzie scientifiche mondiali: dalla statunitense National Oceanic and Atmospheric Administration al programma europeo Copernicus, dall'Accademia Cinese delle Scienze di Pechino al Potsdam Institute for Climate Impact Research. Il saggista danese Bjørn Lomborg divenne straordinariamente popolare nel 2001 con il suo libro "L'ambientalista scettico", un volume zeppo di dati e grafici che cercava di contraddire l'allarme di scienziati e ambientalisti (quelli veri). Divenne l'emblema di un negazionismo climatico "alto", colto, documentato, che non parlava per sentito dire ma citando numeri e riviste scientifiche blasonate. A distanza di oltre venti anni, il negazionismo sembrava condannato all'oblio, vista la mole di prove scientifiche del riscaldamento in atto. Invece ha solo cambiato pelle. Con un facile gioco di parole in inglese, è passato dal deny al delay, dal negare al ritardare (le misure necessarie). E lo fa con apparente scientificità, elencando dati e studi che presi singolarmente sono difficilmente contestabili. Ma che appunto descrivono una verità molto parziale e non danno conto dello scenario generale. «I dati che si forniscono devono essere giusti, ma la vera difficoltà è che la discussione sia contestualizzata», avverte Enrico Giovannini, economista, direttore scientifico della Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile, con un passato da Capo del dipartimento di statistica all'Ocse e presidente dell'Istat. Sull'analfabetismo statistico (diffuso non solo in Italia) si è già molto discusso durante la pandemia da Covid, quando un decesso collegato alle vaccinazioni era sufficiente a oscurare i dati sui milioni di vite salvate. Lo stesso meccanismo si attiva con il nuovo negazionismo climatico. E allora come si fa a distinguere tra i dati buoni e quelli parziali o manipolati? «Occorre guardare le fonti», risponde Giovannini. «Nei media ci vorrebbe uno statistics editor, un giornalista che però abbia anche le competenze per controllare la veridicità dei dati prima della loro pubblicazione in un articolo». Ma la fonte può essere autorevole e il dato corretto, eppure chi lo utilizza ne distorce il senso. I Comitati danesi sulla disonestà scientifica presero in esame il bestseller di Lomborg e conclusero che «non si poteva dimostrare che l'autore fosse stato deliberatamente disonesto dal punto di vista scientifico, sebbene avesse infranto le regole della pratica scientifica interpretando i risultati al di là delle conclusioni degli autori da lui citati». Un recente esempio italiano è l'articolo firmato da Jacopo Giliberto e Chicco Testa, pubblicato su Il Foglio il 2 settembre

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

scorso e dal titolo "L'ambiente non è un'opinione. Fatti e numeri contro le fake news verdi". In casi come questo uno statistics editor può poco, perché i dati presi singolarmente sono corretti, mentre è la loro interpretazione a essere fuorviante. E allora? «Faccio un esempio tratto proprio dall'articolo di Giliberto e Testa», argomenta Giovannini. «Loro scrivono che la qualità dell'aria in Italia è migliorata. Ovviamente sì, anche perché proprio le politiche ambientaliste hanno spinto le città europee ad adottare misure per migliorare la qualità dell'aria. A un certo punto gli autori però citano i dati raccolti da una centralina di Milano nel mese di agosto, quando cioè la città è pressoché deserta. Qualsiasi lettore direbbe: "così non vale". C'è poi il contesto generale che viene ignorato. In Europa ci sono 253mila morti premature all'anno per malattie legate all'inquinamento, di cui 47mila in Italia. A fronte di questo, si prospetta la perdita di 60mila posti di lavoro per il passaggio alle auto elettriche e lo stop del 2035 alle auto a combustione. Ma se si considerano i morti dovuti solo all'inquinamento da trasporto (circa un terzo del totale) da qui al 2035 si arriva a quasi 200mila morti. Quindi sul piatto della bilancia ci sono da una parte 60mila posti di lavoro in meno, dall'altra 200mila morti. Come si fa a bilanciare queste due esigenze? Se ci si focalizza sulla sola perdita di posti di lavoro si è tentati di prendere una decisione. Ma se si contempla l'ipotesi che quei disoccupati possano trovare un lavoro diverso e che si possano salvare 200mila vite, beh la discussione cambia radicalmente». Insomma, "fatti e numeri" da soli non bastano a costruire uno scenario veritiero. Occorre analizzare come sono stati selezionati.Oltre alla manipolazione statistica, il nuovo negazionismo climatico si presenta in altre forme, anche in Italia. C'è per esempio un negazionismo "indiretto": anziché contestare la verità scientifica, si attaccano, o si sabotano, i provvedimenti politici che ne sono in qualche modo la conseguenza. È il caso dell'assalto al Green Deal europeo, che in Italia ha per protagonisti il governo ma anche associazioni di categoria come Confindustria o Coldiretti. O il considerare carta straccia gli impegni internazionali che pure l'Italia ha sottoscritto: il recentissimo Patto sul Futuro voluto dall'Onu e che sottolinea l'urgenza di agire contro la crisi climatica, il documento finale di Cop28 che impegna ad abbandonare i combustibili fossili, l'intesa al G7 a guida italiana che invita a non investire più denaro pubblico in gasdotti. E che dire delle alluvioni sempre più frequenti "declassate" a dissesto idrogeologico, come fossero emergenze puntali scollegate tra loro? Uno stratagemma lessicale per "negare" l'urgenza della crisi climatica.«Il vecchio negazionismo semplicemente diceva: "Il cambiamento climatico non esiste". Oppure: "Se esiste non colpa delle attività umane", in barba a tutte le evidenze scientifiche», conferma Giovannini. «Il nuovo negazionismo invece dice: "D'accordo, il clima cambia, però non sappiamo esattamente qual è la componente umana, perciò non esageriamo con l'autoflagellazione. E comunque dobbiamo essere pragmatici e non rischiare di rompere il giocattolo dell'economia in nome di una urgenza che poi non sappiamo se è davvero così urgente". E questa nuova versione è molto più difficile da combattere, perché ha a che fare con una valutazione dell'urgenza, della coerenza o delle contraddizioni tra le diverse dimensioni della sostenibilità. Da questo punto di vista, ha molto più

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

presa in ambienti economici e politici rispetto al vecchio negazionismo». Naturalmente il veicolo principale è il web. A inizio anno, il Centre for Countering Digital Hate (Ccdh) ha diffuso un rapporto sul negazionismo climatico in rete. La nuova formulazione, che «cerca di indebolire le soluzioni per mitigare la crisi climatica e ritardare l'azione politica», costituisce il 70% di tutte le affermazioni di negazionismo climatico fatte su YouTube, rispetto al 35% di sei anni fa. Le affermazioni negazioniste che circolano in rete si possono raggruppare in tre macrocategorie: gli impatti climatici non sono negativi, le soluzioni climatiche non funzioneranno (la più gettonata online), il movimento per il clima e la scienza del clima non sono affidabili. Tra l'altro, fa notare il Ccdh, la piattaforma video controllata da Google guadagna oltre 13 milioni di dollari veicolando contenuti di questo tipo. Ma i veri interessi che alimentano il nuovo negazionismo sono altri e con volumi di denaro in gioco ben più alti. «La transizione ecologica sconvolge la distribuzione dei poteri economici», spiega Giovannini. «Chi produce energie fossili e sa che certi suoi impianti andranno chiusi entro una certa data, combatte, - qualcuno direbbe - per il suo posto di lavoro. Ma si tratta di imprese che hanno un potere economico e mediatico molto forte: è un dato di fatto che molte di esse abbiano finanziato campagne negazioniste». Lo ha ribadito in una recente intervista l'ex vicepresidente Usa Al Gore, da anni impegnato contro il global warming: «La crisi climatica è una crisi dei combustibili fossili, e l'industria dei combustibili fossili è l'industria più ricca e potente nella storia del mondo. Ha dimostrato di essere molto più brava a catturare i politici che a catturare le emissioni». Ed è qui che il deny diventa funzionale al delay: si parla ormai di "ritardo climatico", guidato dall'industria dei combustibili fossili e dai politici a essa collegati. Julia Steinberger, professoressa di Economia ecologica all'Università di Losanna, ha identificato quattro tattiche principali. La prima consiste nel "reindirizzare la responsabilità": si sposta la colpa dai governi e dalle industrie inquinanti ai singoli individui. C'è poi l'enfasi su "soluzioni non trasformative", in particolare tecnologie come la cattura o lo stoccaggio del carbonio, la cui efficacia su larga scala non è ancora stata dimostrata. E ancora: ci si concentra sugli aspetti negativi dell'azione per il clima. Per esempio: "abbandonare i combustibili fossili renderà le persone più fredde e povere", ignorando però gli impatti devastanti che ciò avrebbe se non lo si facesse. Infine, la "resa al pessimismo": viene fatto passare come "adattamento al cambiamento climatico" o "accettazione dell'inevitabile", ma fa il gioco dei responsabili del cambiamento climatico, mentre le comunità più colpite sono lasciate a cavarsela da sole.«Rinviare certe scelte costa di più. E questo i nuovi negazionisti non lo dicono. Si concentrano sui costi a brevissimo termine mentre invece i costi di medio-lungo termine non vengono mai conteggiati», commenta Giovannini. «In un recente rapporto ASviS-Oxford Economics lo abbiamo definito "Scenario Pooh", dal titolo della loro canzone "Ci penserò domani". E cioè: siamo d'accordo con gli obiettivi di decarbonizzazione, ma non iniziamo oggi, pensiamoci dal 2030. Questo scenario è appunto più costoso perché alla fine si dovranno imporre delle forme di carbon tax: e più tardi le si mette in campo più dovranno essere alte queste tasse, perché si raggiungano emissioni nette zero nel 2050. Ma il punto

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

cruciale del modello di Oxford Economics è che, poiché le imprese non possono stare ferme nei prossimi 5 anni, se non investono nella direzione della transizione ecologica e quindi scelgono tecnologie sbagliate poi dovranno smantellare gli impianti che avranno fatto. E questo aumenterà i costi riducendo il PIL potenziale».A questo punto la domanda è: quanti ci cascano? Quanti proseliti fa il nuovo negazionismo? Secondo una indagine appena pubblicata su Nature, il 14,8% degli americani non crede nel cambiamento climatico. Il negazionismo è più alto negli Stati centrali e meridionali. L'affiliazione politica ha la correlazione più forte, seguita dal livello di istruzione, dai tassi di vaccinazione COVID-19, dal ruolo dei combustibili fossili nell'economia locale e dal reddito. In Gran Bretagna si dice "non preoccupato" per il cambiamento climatico il 4% della popolazione. Mentre nella Ue "non rappresenta un problema grave" per il 7% degli intervistati. «Il successo di certe campagne dipende dalle ricettività di chi ne è il bersaglio», commenta Giovannini. «E l'Italia è particolarmente vulnerabile, perché, come dimostrano i dati Ocse del rapporto PIAC, relativo alle competenze degli adulti, da noi il 30% della popolazione è al livello più basso (1 su 5): quel 30% sostanzialmente non è capace di comprendere un breve testo o di fare operazioni aritmetiche semplici. Negli altri Paesi Ocse la popolazione in queste condizioni è il 5%. C'è dunque uno spazio straordinario, basato sull'analfabetismo di ritorno di un pezzo importante della popolazione italiana, su cui è più facile che attecchiscano affermazioni presentate come vere, anche se non dimostrate».Il possibile rimedio? «Occorre fare tanta cultura, nelle scuole nelle università e tra gli adulti. Perché le resistenze maggiori si trovano tra i maschi ultracinquantenni. Noi economisti - conclude Giovannini - siamo stati così bravi a insegnare una economia che aveva come unico goal la massimizzazione dei profitti, che ora è molto dura far accettare l'idea che quel modello, che pure ha dato risultati straordinari, sia in crisi. Come ha detto l'economista britannico Sir Nicholas Stern (autore del Rapporto Stern sui cambiamenti climatici e vicepresidente della Banca Mondiale dal 2000 al 2003, ndr ) la crisi climatica è il più grande fallimento del mercato nella storia dell'umanità». Ma c'è, di sicuro, chi è pronto a negarlo.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Centro Tirreno

Fonti Web

# Indagine sulla mobilità, cambiano abitudini ma Italia ancora Paese di automobilisti


Il Centro Tirreno

Indagine sulla mobilità, cambiano abitudini ma Italia ancora Paese di automobilisti

10/02/2024 23:42

Siamo a tutti gli effetti un popolo di automobilisti, anche se le abitudini stanno cambiando nelle generazioni più giovani. Questo quanto emerge dal sondaggio realizzato da Youtrend in esclusiva per Wave in occasione del Forum annuale tenutosi oggi presso l'Auditorium del Museo dell'Ara Pacis a Roma. In Italia si usa ancora tantissimo l'automobile privata, soprattutto se paragoniamo l'utilizzo dell'auto a quello degli altri mezzi di trasporto disponibili sia pubblici che privati. Un numero su tutti: l'auto privata è utilizzata almeno una volta a settimana dall'87% degli intervistati. Organizzato da Core (www.corelations.it), l'evento ha riunito figure di spicco del mondo politico e aziendale per fare il punto sulle novità, in chiave sostenibile, del settore trasporti in ambito urbano, extraurbano, nonché del mondo della logistica, sempre più attenta all'impatto ambientale. L'evento è stato organizzato con il contributo dei main partner Enel, Eni e Gruppo FS Italiane, degli official partner Jaguar Land Rover, RideMovi e Unipol Gruppo e con il patrocinio del ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Assessorato alla Mobilità di Roma Capitale e Rai. Media partner dell'evento è stata Rai Pubblica Utilità. Il Forum ha approfondito come le tecnologie emergenti e le politiche nazionali stanno trasformando le aree urbane, con un focus su mobilità sostenibile, elettrica e intermodale nelle tre sessioni di lavoro: mobilità urbana, città inclusive e turismo sostenibile; politiche e veicoli per la nuova mobilità urbana; logistica e infrastrutture per la mobilità, costruire il futuro dei trasporti. Lorenzo Pregliasco, direttore di Youtrend, ha presentato i risultati del sondaggio: "La nostra ricerca offre uno spaccato sulle percezioni e le esperienze di mobilità degli italiani, che si confermano un popolo di automobilisti. Dal nostro sondaggio emerge infatti che l'87% usa l'auto almeno una volta a settimana, mentre l'uso di mezzi di mobilità sostenibile è ancora limitato, nonostante il secondo mezzo più utilizzato sia la bicicletta. Non è infatti la ricerca della sostenibilità a guidare le scelte di trasporto: solo poco più di una persona su dieci considera prioritario questo aspetto. La scelta del mezzo è invece principalmente influenzata dal tempo complessivo di percorrenza, seguito dal costo. Questi fattori rappresentano un punto di partenza per una riflessione più ampia tra tutti i soggetti coinvolti nel dibattito pubblico su mobilità e transizione ecologica, che non può prescindere da percezioni e atteggiamenti dell'opinione pubblica". Secondo Alessandro Felici, Ceo di RideMovi, "trasformare le città e renderle più vivibili è un percorso ancora lungo ma stiamo facendo progressi. La micromobilità ha dimostrato di poter giocare un ruolo chiave poter accelerare la trasformazione. Bisogna estendere il servizio alle periferie, assicurare tariffe accessibili e integrate al trasporto pubblico locale. Alcune città come Bologna e Firenze hanno sviluppato un modello vincente e economicamente

AD ESCLUSIVO USO INTERNET

sostenibile che continua a crescere nel tempo con risultati ai vertici delle maggiori capitali Europee. Hanno regolamentato il servizio per favorire i residenti rispetto ai turisti con un modello che incentiva e premia gli operatori che si focalizzano sulla diffusione del servizio e sull'ordine con ricadute positive in termini di qualità del servizio e risultati economici delle aziende". "Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane - dice Alessandro Zoratti, Direttore Strategie e Sostenibilità di Trenitalia - vuole realizzare un ecosistema di mobilità sostenibile e logistica integrata che possa contare su infrastrutture interconnesse e resilienti. La sostenibilità e l'intermodalità sono, infatti, al centro dei valori aziendali di Trenitalia e del Gruppo FS, costituendo la bussola che indica la direzione per affrontare le sfide del futuro. Consideriamo l'intermodalità una chiave sostenibile per ridurre quel 25% di emissioni di gas a effetto serra che l'intero settore dei trasporti produce in ambito europeo. Ed è per questo che, ogni giorno, grazie all'integrazione tra offerta ferroviaria e altri mezzi di trasporto, offriamo un'esperienza di viaggio sempre più personalizzata e attenta alle esigenze dei singoli passeggeri secondo i principi di sostenibilità ambientale, sociale e di governance". "Siamo consapevoli che vi sia un crescente bisogno di soddisfare le nuove esigenze di mobilità che evolvono verso forme sempre più integrate - osserva Stefano Genovese, Head of Institutional&Public Affairs di Unipol Gruppo e coordinatore del Think Tank 'The Urban Mobility Council' - In particolare, seguiamo con interesse l'attività svolta dai Comuni in tema di pianificazione infrastrutturale e, grazie all'elaborazione dei nostri dati telematici, ci proponiamo come partner delle Pa per suggerire molteplici opportunità a servizio della mobilità privata, pubblica e condivisa, avendo come obiettivi la sicurezza stradale e una migliore qualità della vita dei cittadini". Per Simone Tripepi, Head of Charging Point Operator Italy di Enel, "il settore dei trasporti in Italia sta vivendo un periodo di grande cambiamento spinto da tecnologie alternative e sostenibili come la mobilità elettrica, che rappresenta già oggi una realtà fortemente credibile. In questo contesto Enel gioca un ruolo cruciale in qualità di primo operatore di ricarica pubblica con 21.500 punti installati su tutto il territorio e di partner per i privati con soluzioni integrate in ambito domestico e aziendale. Grazie al lavoro fatto in questi anni siamo riusciti a dotare il Paese di una rete di ricarica capillare e resiliente, pronta ad accogliere un numero di vetture elettriche auspicabilmente sempre crescente". "Nel futuro della mobilità, e con una prospettiva di neutralità tecnologica, i biocarburanti hanno un ruolo fondamentale. La loro produzione può essere realizzata riconvertendo gli impianti già esistenti, come accaduto per le nostre bioraffinerie di Porto Marghera e di Gela, salvaguardando capitale sociale oltre a capitale industriale. Inoltre, una distribuzione che sfrutta infrastrutture già esistenti, rende fin d'ora i biocarburanti in grado di dare un contributo alla transizione energetica. Con le stesse materie prime rinnovabili (come scarti e residui) con cui produciamo l'Hvo disponibile per i trasporti su strada, i trasporti marittimi e ferroviari, è possibile produrre anche il Saf che, ad oggi e nel lungo periodo, è l'unica alternativa sostenibile ai carburanti fossili per il settore dell'aviazione", afferma Alessandro Sabbini, responsabile

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Centro Tirreno

Fonti Web

delle Relazioni Istituzionali di Enilive e responsabile dei Rapporti Istituzionali Centrali di Eni. Author: Red Adnkronos Website: http://ilcentrotirreno.it/ Email:.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Dispari

Fonti Web

# Porto turistico di Lacco Ameno, nuovo attacco di Giacomo Pascale alla "Palermo Group"


Il Dispari

Porto turistico di Lacco Ameno, nuovo attacco di Giacomo Pascale alla “Palermo Group”

10/02/2024 18:06

Come anticipato, è partita l'ulteriore mossa di Giacomo Pascale contro la “Palermo Group”, che ha impugnato dinanzi al Tar Campania tutti gli atti del Comune di Lacco Ameno che hanno portato l'Ente ad auto assegnarsi la concessione demaniale marittima per la gestione diretta o tramite Azienda Speciale del porto turistico. Ricorso, motivi aggiunti e istanza cautelare di sospensione ancora “inevasi”, in quanto la prima udienza innanzi al Tribunale amministrativo regionale è stata rinviata al 9 ottobre. Ma intanto il sindaco non resta con le mani in mano e affila ulteriormente le armi. Sempre tramite l'avv. Bruno Molinaro, ha presentato all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale – Ufficio Territoriale Portuale di Napoli una istanza «ex artt. 22 e 24 della legge n. 241/90 per accesso ad atti per finalità defensionali, nonché, in via tuzioristica, per accesso civico generalizzato». La “via tuzioristica” sembra ricorrere puntualmente nelle iniziative dell'Amministrazione comunale attinenti all'approdo turistico, in quanto sempre per motivi prudenziali Pascale aveva richiesto all'Ufficio Demanio il rilascio della concessione per i motivi di urgenza e la stagione estiva già iniziata... IL RICORSO E I MOTIVI AGGIUNTI Nell'istanza si fa riferimento al ricorso presentato dalla “Palermo Group”, che come è noto a maggio aveva richiesto la concessione demaniale per la gestione dell'approdo turistico, ovviamente senza esito. E dunque «ha impugnato una serie di atti e provvedimenti con i quali il comune di Lacco Ameno ha deliberato la gestione diretta del medesimo approdo turistico, con “internalizzazione” dei relativi servizi» Con il ricorso principale è stato chiesto l'annullamento delle delibere di Consiglio Comunale che si sono succedute per approvare la titolarità delle concessioni demaniali marittime in capo al Comune, la gestione diretta, la costituzione dell'Azienda speciale, che peraltro si evidenzia non ancora completata. Nonché «dell'istruttoria – ignota negli estremi e nei contenuti, “svolta in esecuzione

Come anticipato, è partita l'ulteriore mossa di Giacomo Pascale contro la "Palermo Group", che ha impugnato dinanzi al Tar Campania tutti gli atti del Comune di Lacco Ameno che hanno portato l'Ente ad auto assegnarsi la concessione demaniale marittima per la gestione diretta o tramite Azienda Speciale del porto turistico. Ricorso, motivi aggiunti e istanza cautelare di sospensione ancora "inevasi", in quanto la prima udienza innanzi al Tribunale amministrativo regionale è stata rinviata al 9 ottobre. Ma intanto il sindaco non resta con le mani in mano e affila ulteriormente le armi. Sempre tramite l'avv. Bruno Molinaro, ha presentato all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale - Ufficio Territoriale Portuale di Napoli una istanza «ex artt. 22 e 24 della legge n. 241/90 per accesso ad atti per finalità defensionali, nonché, in via tuzioristica, per accesso civico generalizzato». La "via tuzioristica" sembra ricorrere puntualmente nelle iniziative dell'Amministrazione comunale attinenti all'approdo turistico, in quanto sempre per motivi prudenziali Pascale aveva richiesto all'Ufficio Demanio il rilascio della concessione per i motivi di urgenza e la stagione estiva già iniziata IL RICORSO E I MOTIVI AGGIUNTI Nell'istanza si fa riferimento al ricorso presentato dalla "Palermo Group", che come è noto a maggio aveva richiesto la concessione demaniale per la gestione dell'approdo turistico, ovviamente senza esito. E dunque «ha impugnato una serie di atti e provvedimenti con i quali il comune di Lacco Ameno ha deliberato la gestione diretta del medesimo approdo turistico, con "internalizzazione" dei relativi servizi» Con il ricorso principale è stato chiesto l'annullamento delle delibere di Consiglio Comunale che si sono succedute per approvare la titolarità delle concessioni demaniali marittime in capo al Comune, la gestione diretta, la costituzione dell'Azienda speciale, che peraltro si evidenzia non ancora completata. Nonché «dell'istruttoria - ignota negli estremi e nei contenuti, "svolta in esecuzione delle delibere di Giunta Municipale n. 46 del 07.04.2023 e n. 138 del 14.09.2023 nonché della determina n. 138 del 25.07.2023 del Responsabile del III Settore Lavori Pubblici", nonché dei medesimi atti deliberativi e gestionali; dei pareri favorevoli di regolarità tecnica e contabile espressi dai relativi responsabili e dell'Organo di Revisione». Ancora della relazione al Pef e di ogni altro atto lesivo degli interessi della ricorrente «ivi comprese eventuali concessioni demaniali marittime (auto)rilasciate per la gestione dell'approdo di Lacco Ameno e/o eventuali atti di anticipata occupazione ex art. 38 c.n.». Con successivi motivi aggiunti la società napoletana operante nel settore della nautica da diporto ha impugnato anche «la concessione demaniale marittima del 05.09.2024 con la quale il Comune di Lacco Ameno si è autoassegnato "dal 05.09.2024 al 04.09.2028, per anni 4, la concessione demaniale marittima con occupazione di suolo demaniale marittimo per complessivi mq 58. 660,13». ACCESSO PER MOTIVI DI DIFESA L'iniziativa

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

dell'accesso agli atti nella sostanza è finalizzata a sconfessare quanto dichiarato dalla "Palermo Group" nel ricorso, ovvero una ampia competenza ed esperienza nel settore che l'avrebbe legittimata a gestire l'approdo turistico di Lacco Ameno. Infatti nell'istanza si rileva che «la società ricorrente ha giustificato la propria legittimazione assumendo di operare nel settore "nautica da diporto" (con un consolidato know how, essendo in grado di offrire "una serie indistinta di servizi: ivi compresi quelli relativi alla gestione dei porti turistici, degli approdi e dei punti di ormeggio"), lamentando, quindi, la violazione, nel caso di specie, dei principi europei in tema di concorrenza». E dunque, «tali essendo le ragioni della iniziativa processuale», Pascale, nella sua qualità di sindaco di Lacco Ameno, «ha interesse e titolo a chiedere ed ottenere - per evidenti finalità defensionali copia di tutti i titoli concessori (se effettivamente esistenti) in base ai quali la società Palermo Group S.R.L. ha affermato» quanto riportato in precedenza. Essendo in atto un contenzioso dinanzi ai giudici amministrativi, si invocano principalmente i motivi di difesa: «L'istanza è, senz'altro, meritevole di accoglimento, essendo stato ripetutamente affermato che l'accesso c.d. defensionale, cioè propedeutico alla miglior tutela delle proprie ragioni in giudizio (già pendente o da introdurre), ovvero nell'ambito di un procedimento civile o amministrativo, riceve protezione preminente dall'ordinamento, prevale su eventuali interessi contrapposti (in particolare sull'interesse alla riservatezza dei terzi, financo quando sono in gioco dati personali sensibili e, in alcuni casi, anche dati ultrasensibili)». ACCESSO CIVICO GENERALIZZATO Nel caso l'Autorità Portuale "scartasse" l'accesso defensionale, per prudenza appunto l'istanza viene formulata anche a titolo di accesso civico generalizzato. Richiamando la sentenza del Tar del 2019 che fa riferimento alla riforma introdotta nel 2013 su tale materia. Che ha «operato una importante estensione dei confini della trasparenza intesa oggi come "accessibilità totale dei dati e documenti detenuti dalle pubbliche amministrazioni allo scopo di tutelare i diritti dei cittadini, promuovere la partecipazione degli interessati all'attività amministrativa e favorire forme diffuse di controllo sul perseguimento delle funzioni istituzionali e sull'utilizzo delle risorse pubbliche». Una norma che «consente ai cittadini di accedere a dati e documenti (detenuti dalle Amministrazioni) "ulteriori" rispetto a quelli oggetto di pubblicazione, nel rispetto dei limiti relativi alla tutela di interessi pubblici e privati, conoscenza che deve portare a favorire forme diffuse di controllo sul perseguimento delle funzioni istituzionali e sull'utilizzo delle risorse pubbliche e di promuovere la partecipazione al dibattito pubblico». E non possono essere frapposti "paletti" di alcuna natura, ricorda l'avv. Molinaro: «Per facilitare il raggiungimento di tale obiettivo la disciplina prevista per l'accesso civico generalizzato dispone che questo non sia sottoposto ad alcuna limitazione quanto alla legittimazione soggettiva del richiedente. L'istanza non deve essere motivata deve esclusivamente limitarsi a indicare i dati, le informazioni o i documenti che si intendono conoscere». Il Tar ha specificato che «l'accesso generalizzato deve essere negato se ciò risulti necessario per evitare un "pregiudizio concreto alla tutela di uno dei seguenti interessi privati: quali la protezione dei dati personali: in conformità con la disciplina legislativa in materia,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

la libertà e la segretezza della corrispondenza e gli interessi economici e commerciali di una persona fisica o giuridica, ivi compresi la proprietà intellettuale, il diritto d'autore e i segreti commerciali"». LA FINALITA' SOGGETTIVA Se la finalità della legge, con riguardo all'accesso generalizzato, è in particolare quella di «favorire fanne diffuse di controllo sul perseguimento delle funzioni istituzionali e sull'utilizzo delle risorse pubbliche e di promuovere la partecipazione al dibattito pubblico», le finalità indicate «non possono trasformarsi in limiti "impliciti"». E' stato statuito che «l'amministrazione non potrà negare un accesso generalizzato ritenendo che la conoscenza dei documenti" richiesti non sia utile alle finalità della legge ovvero che l'ostensione richiesta "non risulti finalizzata al controllo diffuso"; così interpretando il dato normativo si corre, infatti, il rischio di introdurre limiti alla libertà di informazione non previsti espressamente dal legislatore». Se però è in corso tra le parti un contenzioso, potrebbe scaturirne un interesse "specifico". Qui l'istanza riporta quanto precisato dallo stesso Tar: «La finalità soggettiva che spinge il richiedente a presentare istanza di accesso civico non è, infatti, sindacabile se non correndo il rischio di confondere la finalità della legge con la finalità soggettiva del richiedente. Alla luce di quanto argomentato, quindi: anche richieste di accesso civico presentate per finalità "egoistiche" possono favorire un controllo diffuso sull'amministrazione, se queste consentono di conoscere le scelte amministrative effettuate. Il controllo diffuso di cui parla la legge, infatti, non è da riferirsi alla singola domanda di accesso ma è il risultato complessivo cui "aspira" la riforma sulla trasparenza la quale, ampliando la possibilità di conoscere l'attività amministrativa, favorisce forme diffuse di controllo sul perseguimento dei compiti istituzionali e una maggiore partecipazione dei cittadini ai processi democratici e al dibattito pubblico». Conclusioni confermate dal Consiglio di Stato a febbraio scorso: «L'accesso civico generalizzato, come noto, costituisce un diritto fondamentale che contribuisce al miglior soddisfacimento degli altri diritti fondamentali che l'ordinamento giuridico riconosce alla persona. La natura fondamentale del diritto di accesso generalizzato rinviene, infatti, fondamento, oltre che nella Carta costituzionale (artt. I, 2, 97 e 117) e nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea (art. 42), anche nell'art. 10 della CEDU, in quanto la libertà di espressione include la libertà di ricevere informazioni e le eventuali limitazioni, per tutelare altri interessi pubblici e privati in conflitto, sono solo quelle previste dal legislatore, risultando la disciplina delle eccezioni coperta da riserva di legge». COPIE ENTRO 30 GIORNI Ancora si specifica: «Ai fini dell'accesso civico generalizzato, inoltre, non occorre verificare, così come per l'accesso documentale, la legittimazione dell'accedente, né è necessario che la richiesta di accesso sia supportata da idonea motivazione. L'accesso civico "generalizzato" consente, contrariamente a quello documentale, a "chiunque" di" visionare ed estrarre copia cartacea o informatica di atti "ulteriori" rispetto a quelli oggetto di pubblicazione obbligatoria». In virtù di tali pronunce, Pascale si ritiene legittimato a richiedere tutte le "carte" riguardanti le concessioni rilasciate alla "Palermo Group". E ne richiede copia entro trenta giorni dalla ricezione dell'istanza. In mancanza di riscontro positivo,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Dispari

Fonti Web

il sindaco di Lacco Ameno è pronto a portare l'Autorità Marittima dinanzi all'autorità giudiziaria competente «anche ai sensi dell'art. 16 della legge n. 86/90, salvo il risarcimento del danno per effetto dell'illegittima condotta omissiva». E' chiaro che per contrastare la pretesa della società napoletana dinanzi al Tar, il sindaco vuole dimostrarne l'infondatezza, ovvero che la "Palermo Group" non possedesse i requisiti per ottenere la concessione demaniale marittima per il porto turistico di Lacco Ameno. Per "scoprire le carte", non resta che attendere l'esito dell'istanza. LEAVE A REPLY.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Nautilus

Fonti Web

# Convegno Arbitrato Nautico, il 12 ottobre allo SNIM


Il Nautilus

Convegno Arbitrato Nautico, il 12 ottobre allo SNIM

10/02/2024 09:45

In occasione della 20ma edizione dello SNIM – Salone Nautico di Brindisi, il 12 ottobre 2024 ore 10,00, presso il porto turistico di Brindisi il Tribunale Arbitrale della Nautica, Sezione della Camera Arbitrale Internazionale, si presenta agli operatori e professionisti del settore della nautica con il convegno "L'arbitrato nautico: uno strumento alternativo di risoluzione delle controversie". L'evento divulgativo nasce in collaborazione con i Propeller Clubs di Brindisi e Salento, Taranto e Bari e del Distretto Produttivo della Nautica da Diporto in Puglia nonché i patrocini di Assonautica Bari, Brindisi e Lecce, Confindustria Brindisi, Confcommercio Taranto e Osservatorio Nazionale per la Tutela del Mare. Il programma dei lavori Saluti istituzionali Maria De Luca – Presidente The International Propeller Club Port of Brindisi and Salento Giuseppe Meo – Presidente SNIM Interventi d'apertura Rocco Guerriero – Presidente della Camera Arbitrale Internazionale Alfonso Mignone – Presidente del Tribunale Arbitrale della Nautica Relazioni Giuseppe Danese – Presidente del Distretto Produttivo della Nautica da Diporto Puglia e Mediatore Marittimo Lara Marchetta – Avvocato e Giudice Arbitro del Tribunale Arbitrale della Nautica Modera Nicolò Carnimeo – Docente di Diritto della Navigazione e dei Trasporti presso l'Università degli Studi di Bari.

In occasione della 20ma edizione dello SNIM - Salone Nautico di Brindisi, il 12 ottobre 2024 ore 10,00, presso il porto turistico di Brindisi il Tribunale Arbitrale della Nautica, Sezione della Camera Arbitrale Internazionale, si presenta agli operatori e professionisti del settore della nautica con il convegno "L'arbitrato nautico: uno strumento alternativo di risoluzione delle controversie". L'evento divulgativo nasce in collaborazione con i Propeller Clubs di Brindisi e Salento, Taranto e Bari e del Distretto Produttivo della Nautica da Diporto in Puglia nonché i patrocini di Assonautica Bari, Brindisi e Lecce, Confindustria Brindisi, Confcommercio Taranto e Osservatorio Nazionale per la Tutela del Mare. Il programma dei lavori Saluti istituzionali Maria De Luca - Presidente The International Propeller Club Port of Brindisi and Salento Giuseppe Meo - Presidente SNIM Interventi d'apertura Rocco Guerriero - Presidente della Camera Arbitrale Internazionale Alfonso Mignone - Presidente del Tribunale Arbitrale della Nautica Relazioni Giuseppe Danese - Presidente del Distretto Produttivo della Nautica da Diporto Puglia e Mediatore Marittimo Lara Marchetta - Avvocato e Giudice Arbitro del Tribunale Arbitrale della Nautica Modera Nicolò Carnimeo - Docente di Diritto della Navigazione e dei Trasporti presso l'Università degli Studi di Bari.

AD ESCLUSIVO USO INTER

Il Nautilus

Fonti Web

# Accoglienza e Sostenibilità nei Porti Turistici al Centro della Blue Economy


Il Nautilus

Accoglienza e Sostenibilità nei Porti Turistici al Centro della Blue Economy

BlueMarina Awards

10/02/2024 13:39

Riflettori puntati sulle strutture portuali turistiche nautiche con un evento firmato Blue Marina Awards al Marina Sant'Andrea che avrà come oggetto i temi della Sostenibilità, innovazione, turismo esperienziale e valorizzazione dei territori. Shipyard & Marina Sant'Andrea in collaborazione con i Blue Marina Awards ( www.bluemarinaawards.com ), promossi da Assonautica Italiana-Unioncamere e ASSONAT-Confcommercio e con il RINA Ente tecnico, sono lieti di annunciare l'evento "I Porti Turistici nella Blue Economy", che si terrà il 5 ottobre 2024 al Marina Sant'Andrea, che fa parte della Rete Marina FVG Friuli Venezia Giulia presso la sala "Stella di Mare" in Via Enrico Fermi 51, San Giorgio di Nogaro (UD), con inizio alle ore 9:30. Si tratta dell'ultimo evento, lungo lo Stivale, della terza edizione dei Blue Marina Awards prima della premiazione finale del 15 Novembre 2024 a Roma. L'evento sarà un'importante occasione di confronto su temi cruciali come la sostenibilità, l'innovazione, il turismo esperienziale e la valorizzazione dei territori. Tematiche principali dell'evento: L'evento affronterà alcuni dei temi più dibattuti e trainanti per la crescita sostenibile dei porti e approdi turistici. Si parlerà di generazione di energia pulita, di sostenibilità ambientale e di nuovi strumenti e servizi per soddisfare il turismo esperienziale. L'economia del Mare italiana, che vale 161 miliardi di euro (fonte XII Rapporto nazionale sull'economia del mare), rappresenta un'opportunità unica per il Paese. I Blue Marina Awards, giunti alla terza edizione mirano a valorizzare il settore dei porti turistici italiani, supportandoli verso la crescita e lo sviluppo. Questo evento è inserito in una serie di eventi firmati Blue Marina Awards lungo lo Stivale per esplorare e discutere insieme a tutti gli stakeholders come i porti turistici possono diventare catalizzatori per lo sviluppo sostenibile e generatori di benessere e ricchezza. Tutti i porti e approdi turistici sono invitati a partecipare all'evento, in quanto i temi trattati sono specificamente rivolti a loro. Durante l'appuntamento saranno inoltre illustrate da parte del RINA le modalità di partecipazione alla terza edizione dei Blue Marina Awards. La partecipazione è gratuita e tutti i porti e approdi turistici hanno tempo fino al 18 Ottobre 2024 per essere ammessi, ottenere la valutazione e concorrere ad essere insigniti con il marchio di riconoscimento, rispondendo a tutte le domande e caricando tutte le evidenze nella piattaforma digitale RINA (regolamento di partecipazione e iscrizioni alla pagina dedicata alla terza edizione sul sito bluemarinaawards.com Vi aspettiamo numerosi per una giornata di dialogo e networking che contribuirà a tracciare le linee guida per il futuro dei porti turistici nella Blue Economy.

AD ESCLUSIVO USO INTERNET

# Il Nautilus

**Fonti Web**

Benvenuto dalla proprietà - Mario Andretta Benvenuto dal Direttore Shipyard & Marina Sant'Andrea - Fortunato Moratto SALUTI ISTITUZIONALI Mauro Bordin, Presidente del Consiglio Regionale del Friuli Venezia Giulia Sergio Bini, Assessore Regionale alle Attività Produttive e Turismo Regione Friuli Venezia Giulia Pietro Del Frate, Sindaco del Comune San Giorgio Di Nogaro Roberto Pellegrino, Comandante Capitaneria di Porto di Porto Nogaro Gennaro Coretti, Amministratore Rete FVG Marinas Roberto De Gioia, Vice Presidente ASSONAUTICA ITALIANA - UNIONCAMERE (tbc) Carlo Conti, Presidente Assonautica Udine Bruno Santori, Vice Presidente ASSONAT - Confcommercio (tbc) Roberto Perocchio, Presidente Assomarinas, Confindustria Nautica TALK TELEMATICI: ENERGIA, AMBIENTE, ACCESSIBILITA', ACCOGLIENZA TURISTICA Walter Vassallo, Fondatore e Coordinatore dei Blue Marina Awards e Delegato Comitato Esecutivo Marina Da Diporto dell'Osservatorio Nazionale Tutela del Mare (ONTM) Luigi Bottos, Head of ESG Product Management, RINA Giuseppe Rebuzzini, Amministratore Delegato, MET Energia Italia SPA Franco Ceroici, Direttore Commerciale, Plus Marine Ing. Michelangelo Casadei, Gruppo Beneteau, Imbarcazioni Ibride Fabio Bignolini, Co-Founder & CEO Northern Light Composites, Ecoracer One Design 30 Roberto Zago, Responsabile Commerciale INGEMAR Marco Rossato, Consulente Esclusivo, MADEIT4A Michele Tonzar, Ufficio di Presidenza Legambiente FVG Marco Crescioli, Direttore Commerciale, AKKA20 Sergio Giolitti, Amministratore Delegato, e-Now MODERA IL CONVEGNO Roberto Franzoni, Giornalista, Senior Editor di NAUTICA EDITRICE ORE 12:30 NETWORKING E COCKTAIL reception con degustazione di prodotti enogastronomici di eccellenza.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Nautilus

Fonti Web

# Port&Shipping Tech domani al via la 16^ edizione


Il Nautilus

Port&Shipping Tech domani al via la 16^ edizione

PORT&SHIPPING TECH
DOMANI AL VIA LA 16 ^ EDIZIONE

10/02/2024 19:48

Port&ShippingTech 2024 approda a Napoli. Con un programma tra i più completi e articolati e con oltre 1200 registrazioni, la 16 ^ edizione della main conference di NSW si candida a diventare quella più partecipata di sempre. L'agenda organizzata su due giorni, richiamerà i principali rappresentanti e player del cluster marittimo nazionale ed europeo. "Quali le rotte per l'Italia marittima tra tecnologie, green e conflitti" è il titolo di quest'anno in cui si porrà l'attenzione sulle sfide del Paese per mantenere competitivo il settore dello shipping. Giovedì 3 ottobre alle ore 09.00 – 11.00 dalla sala Perseide con la sessione di apertura Italia Paese anfibio incentrata sul ruolo geopolitco dell'Italia. Il nostro Paese da sempre vive in bilico tra Mediterraneo e Europa, una dicotomia che diventa particolarmente delicata nel campo dello shipping e delle catene di approvvigionamento. 11.30 – 13.00 sempre dalla sala Perseide La filiera dello shipping italiano; 11.30 -13.00 in parallelo dalla sala Dione La rivoluzione tecnologica nello shipping La prima giornata di lavori si chiuderà con tre eventi hosted: 14.30-16.30 sala Perseide – I nuovi marittimi e le tecnologie di bordo: come si trasformano lavoro e sindacato A cura del sindacato dei lavoratori marittimi USCLAC-UNCDIM-SMACD 14.30-18.00 sala Calipso – Protecting people and planet by innovating technology today, for a better tomorrow Convegno a cura di KONGSBERG 14.30-18.00 sala Dione – MOST: Innovation and Sustainabilityin Transport – Solutions for Freight & Waterway Logistics Convegno a cura del Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile MOST – Spoke 10 e Spoke3 Venerdì 4 ottobre 09.00 – 16.00 presso la sala Perseide, va in scena il Green Ports&Shipping Summit, uno degli appuntamenti più attesi di tutta la manifestazione. Decarbonizzazione, elettrificazione, autoproduzione ed efficienza energetica, abbattimento di emissioni e rifiuti del trasporto marittimo e dei porti saranno i temi affrontati nel corso dell'intera giornata. 09.00 alle 11.00 in parallelo nella sala Calipso, si terrà il convegno dal titolo Professioni marittime: dopo la

Port&ShippingTech 2024 approda a Napoli. Con un programma tra i più completi e articolati e con oltre 1200 registrazioni, la 16 ^ edizione della main conference di NSW si candida a diventare quella più partecipata di sempre. L'agenda organizzata su due giorni, richiamerà i principali rappresentanti e player del cluster marittimo nazionale ed europeo. "Quali le rotte per l'Italia marittima tra tecnologie, green e conflitti" è il titolo di quest'anno in cui si porrà l'attenzione sulle sfide del Paese per mantenere competitivo il settore dello shipping. Giovedì 3 ottobre alle ore 09.00 - 11.00 dalla sala Perseide con la sessione di apertura Italia Paese anfibio incentrata sul ruolo geopolitco dell'Italia. Il nostro Paese da sempre vive in bilico tra Mediterraneo e Europa, una dicotomia che diventa particolarmente delicata nel campo dello shipping e delle catene di approvvigionamento. 11.30 - 13.00 sempre dalla sala Perseide La filiera dello shipping italiano; 11.30 -13.00 in parallelo dalla sala Dione La rivoluzione tecnologica nello shipping La prima giornata di lavori si chiuderà con tre eventi hosted: 14.30-16.30 sala Perseide - I nuovi marittimi e le tecnologie di bordo: come si trasformano lavoro e sindacato A cura del sindacato dei lavoratori marittimi USCLAC-UNCDIM-SMACD 14.30-18.00 sala Calipso - Protecting people and planet by innovating technology today, for a better tomorrow Convegno a cura di KONGSBERG 14.30-18.00 sala Dione - MOST: Innovation and Sustainabilityin Transport - Solutions for Freight & Waterway Logistics Convegno a cura del Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile MOST - Spoke 10 e Spoke3 Venerdì 4 ottobre 09.00 - 16.00 presso la sala Perseide, va in scena il Green Ports&Shipping Summit, uno degli appuntamenti più attesi di tutta la manifestazione. Decarbonizzazione, elettrificazione, autoproduzione ed efficienza energetica, abbattimento di emissioni e rifiuti del trasporto marittimo e dei porti saranno i temi affrontati nel corso dell'intera giornata. 09.00 alle 11.00 in parallelo nella sala Calipso, si terrà il convegno dal titolo Professioni marittime: dopo la formazione, cosa? 11.30 alle 13.00 si prosegue in sala Dione: a partire si terrà Cruise trends: fleets and infrastructures, il convegno a cura di Terminal Napoli con il supporto organizzativo di Clickutility Team. Si tratta di momento di analisi su le opportunità e criticità del settore Il settore crocieristico, fondamentale per il turismo in Italia ma dal quale sta potrebbe emergere una crisi infrastrutturale. 14.30 - 17.30 la 16^ edizione di P&ST si chiude con la sessione Nessun porto è un'isola: economia terrestre e logistica marittima per approfondire la stretta integrazione tra distretti produttivi, infrastrutture e servizi logistici di terra e porti. Anche la sessione di venerdì vedrà la presenza di diversi convegni hosted: 09.00-11.00 sala Dione - I grandi scenari dei container: uno sguardo alla sfera di cristallo Convegno a cura di SRM 16.00-17.30 sala Perseide - BlueEconomy e portualità: rapporti,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

connessioni e sviluppi Convegno a cura di Assiterminal in cui, a quasi due anni dall'insediamento dell'attuale Governo, i principali protagonisti del cluster politico faranno il punto sulle diverse iniziative che si stanno susseguendo: dal Piano del Mare al dibattito sulla Governance dei porti e del sistema logistico del nostro Paese. 11.00-11.30 sala Dione - Innovazione e start-up Convegno a cura di Fabbrica dell'Innovazione e Intesa Sanpaolo Innovation Center.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

IL Sicilia

Fonti Web

# Raffaele Stancanelli: "Ponte sullo Stretto fondamentale per attrarre il commercio navale"


IL Sicilia

Raffaele Stancanelli: “Ponte sullo Stretto fondamentale per attrarre il commercio navale”

10/02/2024 07:39 Pietro Minardi

Raffaele Stancanelli . L'ex sindaco di Catania, oggi alla Lega , è intervenuto ai microfoni de ilSicilia.it per commentare l'inizio di questo nuovo corso del Parlamento Europeo . “ Nulla si crea, nulla si distrugge, tutto si trasforma ”, recita la legge fisica della conservazione della massa. Una massima che si riflette nella vita di tutti noi. E la politica, in quanto organismo sociale vivente, segue lo stesso principio. Gli assi della cura della res pubblica europea sono in continua trasformazione, mossi dalle necessità imposte dal cambiamento climatico e da un'attenzione maggiore verso le politiche ambientali. Tutto ciò in un quadro economico mondiale sempre più mirato allo sviluppo tecnologico e bio-ingegneristico. Ma di qualcosa bisogna pur nutrirsi. E la tutela dell'agricoltura e della pesca sono due dei principali assi su cui Raffaele Stancanelli si sta muovendo a livello europeo. I primi mesi della nuova era Von Der Leyen Fra passato e presente. Raffaele Stancanelli fa il punto di questi primi mesi della legislatura a Bruxelles, riporcorrendo quanto fatto e quanto potrà fare Ursula Von Der Leyen nel ruolo di presidente della commissione europea. “ Sono convinto che Ursula Von Der Leyen abbia fatto malissimo nella scorsa legislatura. Si è assoggettata agli ideologi dell'economia verde a tutti i costi . E' un'idea che mi piace, ma deve essere compatibile con la produzione. Loro sono convinti che l'agricoltore inquina la terra e il pescatore inquina il mare. E' un cosa assurda. Non si può pensare che un qualunque imprenditore avveleni il proprio pane. In questo senso, le politiche agricole europee sono state un disastro. Sono convinto che in questa legislatura la rotta vada aggiustata. Va bene il Green Deal, va bene l'economia circolare, ma non si può fiaccare la produzione “. L'eurodeputato della Lega prosegue il suo discorso passando in rassegna le politiche industriali fino ad ora intraprese. “ Come si può pensare di eliminare tutti i macchinari che non siano elettriche entro il 2035? Tutti i

Raffaele Stancanelli . L'ex sindaco di Catania, oggi alla Lega , è intervenuto ai microfoni de ilSicilia.it per commentare l'inizio di questo nuovo corso del Parlamento Europeo . “ Nulla si crea, nulla si distrugge, tutto si trasforma ”, recita la legge fisica della conservazione della massa. Una massima che si riflette nella vita di tutti noi. E la politica, in quanto organismo sociale vivente, segue lo stesso principio. Gli assi della cura della res pubblica europea sono in continua trasformazione, mossi dalle necessità imposte dal cambiamento climatico e da un'attenzione maggiore verso le politiche ambientali. Tutto ciò in un quadro economico mondiale sempre più mirato allo sviluppo tecnologico e bio-ingegneristico. Ma di qualcosa bisogna pur nutrirsi. E la tutela dell'agricoltura e della pesca sono due dei principali assi su cui Raffaele Stancanelli si sta muovendo a livello europeo. I primi mesi della nuova era Von Der Leyen Fra passato e presente. Raffaele Stancanelli fa il punto di questi primi mesi della legislatura a Bruxelles, riporcorrendo quanto fatto e quanto potrà fare Ursula Von Der Leyen nel ruolo di presidente della commissione europea. “ Sono convinto che Ursula Von Der Leyen abbia fatto malissimo nella scorsa legislatura. Si è assoggettata agli ideologi dell'economia verde a tutti i costi . E' un'idea che mi piace, ma deve essere compatibile con la produzione. Loro sono convinti che l'agricoltore inquina la terra e il pescatore inquina il mare. E' un cosa assurda. Non si può pensare che un qualunque imprenditore avveleni il proprio pane. In questo senso, le politiche agricole europee sono state un disastro. Sono convinto che in questa legislatura la rotta vada aggiustata. Va bene il Green Deal, va bene l'economia circolare, ma non si può fiaccare la produzione “. L'eurodeputato della Lega prosegue il suo discorso passando in rassegna le politiche industriali fino ad ora intraprese. “ Come si può pensare di eliminare tutti i macchinari che non siano elettriche entro il 2035? Tutti i 27 paesi europei inquinano per l'8% a livello mondiale. Se passiamo all'elettrico, a fornire le batterie c'è solo la Cina. Ovvero, il paese che inquina di più al Mondo. Questa è la dimostrazione che Ursula Von Der Leyen era ideologizzata . Ma siccome oggi le forze pragmatiche (quelle a contatto con le imprese) sono maggioranza al Parlamento Europeo, al di là degli schemi ideologici, sono convinto che qualcosa verrà aggiustata. C'è poi il tema delle abitazioni. Dovremmo fare diventare tutti gli appartamenti. Le soluzioni sono due. O si demoliscono, oppure si spendono decine di migliaia di euro per renderle compatibili con le richieste europee. E' solo teoria ”. Gli investimenti: agricoltura, turismo e ponte sullo Stretto Unione Europea vuol dire anche Italia e, più nello specifico, Sicilia. L'Isola ha delle importanti sfide da affrontare in un epoca di grandi cambiamenti. L'economia internazionale si sta muovendo su tre assi principali: microbiologia, robotica e conquista dello spazio. Ciò con riguardo

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

alle relative declinazioni d'investimento, a cominciare dall'intelligenza artificiale. Temi che, secondo Stancanelli, passano in secondo piano rispetto alle vocazioni storiche della terra siciliana, ovvero agricoltura e turismo. Strada che l'esponente del Carroccio ritiene che non si debba abbandonare. Ciò senza dimenticare gli investimenti infrastrutturali, a cominciare dal ponte sullo Stretto di Messina. " La Sicilia deve favorire la sua naturale inclinazione al turismo e all'agricoltura. Per far ciò servono trasporti ed infrastrutture. Per questo, dal mio punto di vista, serve il ponte sullo Stretto. Spero che venga fatto. Tutte le navi che passano dal Mediterraneo seguono la tratta da Suez e Gibilterra. Con quell'opera, attraccherebbero qui in Sicilia. L'Isola diventerebbe un volano per il commercio marittimo . E se decolla il Sud, decolla l'Italia. Trasporti non vuol dire soltanto ponte, ma anche i collegamenti interni. Su questo fronte, il ministro Salvini sta facendo molto bene. Tutto il resto, come ad esempio l'IA o la robotica, possono essere al servizio di questo processo. E' un investimento d'aiuto alla vocazione siciliana ". I progetti il futuro Raffaele Stancanelli ricorda poi quanto fatto poi nella scorsa legislatura. " Ero il vicepresidente della commissione giuridica ed ero in commissione pesca. Ho lavorato moltissimo a contatto quotidiano con le associazioni di categoria, facendo delle belle battaglie. Inoltre, mi sono occupato delle inclinazioni geografiche tipiche dell'artigianato. Abbiamo tantissime cose che possiamo valorizzare attraverso l'idea di marchio. Può essere il caso delle ceramiche di Caltagirone piuttosto di quella di Santo Stefano di Camastra, il corallo della provincia di Trapani, la pietra lavica ". Un asse su cui continuerà ad investire tempo ed attività politica. " In questo legislatura, continuerò il mio lavoro nella commissione giuridica. Sono uno dei sette parlamentari europei inserito nell'agenzia EUIPO, ovvero l'organo che si occupa della proprietà intellettuale. Sono in commissione ITRE (commissione per l'industria, la ricerca e l'energia), dove lavoreremo per modificare i dossier più massacrati, come ad esempio l'automotive. Ho chiesto di essere inserito inoltre in commissione Agricoltura. Bisogna fare la nuova PAC, Politica Agricola Comune. In tal senso, sono componente e lavorerò nella commissione AGRI ".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Vostro Giornale

Fonti Web

# Sciopero dei porti in Usa, le conseguenze per il porto di Savona-Vado Ligure e il mercato italiano


Il Vostro Giornale

Sciopero dei porti in Usa, le conseguenze per il porto di Savona-Vado Ligure e il mercato italiano

10/02/2024 13:20 Nicola Giordanella

Il commercio con i porti Usa vale quasi 7mila container a settimana, mentre è a rischio tutto la filiera relativa al Natale Liguria . Il presidente degli Stati Uniti Joe Biden ha annunciato nello scorse ore che al momento il governo non interverrà nella vertenza aperta dai portuali americani che da ieri hanno iniziato uno sciopero totale di una settimana che, a questo punto, rischia di mandare nel caos buona parte dei traffici che legano le due sponde dell'Atlantico, Mediterraneo compreso. I porti americani, infatti, sviluppano una quota decisamente rilevante per quanto riguarda i traffici sia in entrata che in uscita per i porti di Genova e Savona-Vado Ligure, rappresentando circa il 37% del totale. Sulla rotte passa la gran parte degli export del Made in Italy e dell'automotive italiano, mentre dagli States arrivano merci come frutta (banane soprattutto) e grandi derrate alimentari necessarie per la produzione industriale italiana di dolci, come noci, mandorle, pistacchi e prugne. Secondo i calcoli fatti da Spediporto , la più grande associazione italiana di spedizionieri, "Ogni settimana, si stima che a livello mondiale saranno circa 500 mila i contenitori che non potranno sbarcare o raggiungere le destinazioni finali. Un danno gravissimo all'economia USA, ai suoi consumatori, ma anche agli esportatori, che certamente vedranno lievitare il costo dei noli già nelle prossime settimane". Le conseguenze dello sciopero dei portuali Usa Uno "strike" che di fatto arriva già in una situazione complicata, con tutte le rotte verso e da il Far East sotto pressione a causa delle pressioni geopolitiche su Suez e sullo stretto di Bab el Mandeb , e che secondo JP Morgan potrebbe arrivare a cubare perdite giornaliere tra i 3,8 e i 4,5 miliardi di dollari per tutto il settore, con lo stop della movimentazione di circa 2 milioni di contenitori. Numeri enormi che a cascata peseranno anche sui porti del Mediterraneo, Genova compresa ovviamente. Sono circa 71mila i container che ogni settimana varcano lo stretto di Gibilterra, cosa che si traduce, per Genova e Savona, in quasi 7 mila container movimentati in entrata e in uscita. I dati sono di Autorità di Sistema Portuale, che nell'ultimo report ha indicato come cifra di movimentazione annuale da e verso gli Usa circa 336mila unità all'anno. Le conseguenze di questo sciopero, quindi, potrebbero essere molto impattanti. Oltre al blocco delle operazioni dei principali porti della East Coast (che movimentano il 50% del traffico statunitense), si sta già verificando un balzo in avanti nei prezzi dei noli , essendoci carenza di stiva, con dirottamenti su altre portualità più a nord, come in Canada. Si teme infatti, una allargamento della protesta anche ad altri porti americani con un incontrollabile effetto domino. E anche se l'agitazione finisse nella settimana annunciata, la ripresa delle attività dovrebbe comunque smaltire ritardi e code. I problemi, quindi, potrebbero durare per diverse settimane mettendo a rischio la filiera, già avviata, per le produzioni natalizie,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

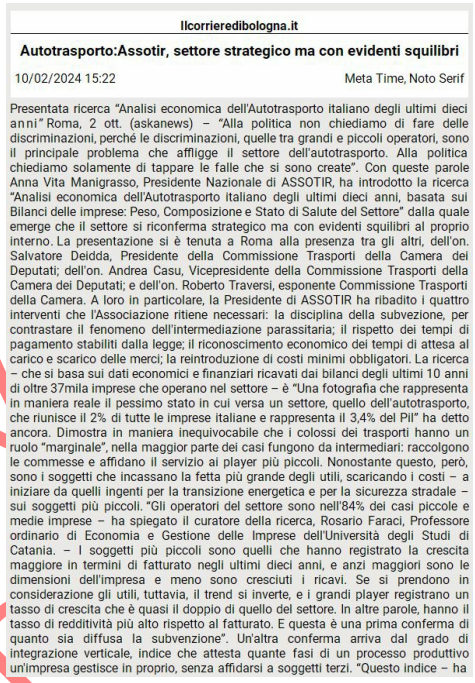
vale a dire una delle principali dell'anno. Se noci, mandorle, pistacchi e prugne non arrivassero in tempo, o arrivassero tardi o in stato di conservazione precaria, potrebbe saltare una buona parte dell'industria dolciaria italiana e europea, proprio nel periodo dell'anno più atteso dal punto di vista dei ricavi. Una vera batosta che costerebbe milioni di euro di mancati fatturati. Per cosa scioperano i portuali Usa? Lo sciopero iniziato ieri, quindi, arriva non a caso i n un momento particolarmente delicato per l'economia mondiale , mirato quindi ad provocare il maggior disagio possibile. E' il primo dal 1977 e si sviluppa alle porte del voto per le presidenziali: una vera e propria tempesta perfetta . Ma quali sono i motivi di questo grande sciopero? I lavoratori portuali americani, dal Maine al Texas stanno protestando per chiedere l'aumento dei salari e contro l'automazione che mette a rischio i posti di lavoro. Argomenti che potrebbero trovare delle risonanze armoniche anche con il futuro delle portualità europee e italiane. L'agitazione è arrivata a seguito dell'interruzione delle trattative tra il sindacato dei portuali International Longshoremen's Association (Ila) e la United States Maritime Alliance (Usmx), vale a dire l'alleanza di vettori portacontainer, datori di lavoro diretti e associazioni portuali che servono le coste orientali e del Golfo degli Stati Uniti. L'Ila, che rappresenta circa 45mila lavoratori portuali, sostiene che gli aumenti salariali offerti dall'Usmx, che rappresenta 40 terminal oceanici e operatori portuali, sono troppo bassi e devono essere aggiornati immediatament e. Ma non solo: secondo i lavoratori nei porti americani sta avanzando una automazione serrata applicata alle lavorazioni non prevista da precedenti accordi. Secondo quanto viene riportato dai media americani, Harold Daggett, leader della Ila, ha promesso una battaglia dura: "Siamo pronti a combattere per il tempo necessario, a scioperare per quanto serve ". Nei giorni precedenti lo stop delle trattative, Ila ha rifiutato un'offerta che prevedeva l'aumento del 50% di stipendio in sei anni, ritenendola inadeguata. Il sindacato chiedeva infatti un aumento del 77% solo per sedersi al tavolo delle trattative . "Lotterò perché queste aziende avide guadagnano miliardi di dollari e non vogliono condividerli - ha detto Dagget in una recente intervista alla BBc - Lotteremo per questo e vinceremo, altrimenti questi porti non riapriranno mai più. Non stiamo scherzando ".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Ilcorrieredibologna.it

Fonti Web

# Autotrasporto:Assotir, settore strategico ma con evidenti squilibri



Ilcorrieredibologna.it

**Autotrasporto:Assotir, settore strategico ma con evidenti squilibri**

10/02/2024 15:22 Meta Time, Noto Serif

Presentata ricerca "Analisi economica dell'Autotrasporto italiano degli ultimi dieci anni" Roma, 2 ott. (askanews) – "Alla politica non chiediamo di fare delle discriminazioni, perché le discriminazioni, quelle tra grandi e piccoli operatori, sono il principale problema che affligge il settore dell'autotrasporto. Alla politica chiediamo solamente di tappare le falle che si sono create". Con queste parole Anna Vita Manigrasso, Presidente Nazionale di ASSOTIR, ha introdotto la ricerca "Analisi economica dell'Autotrasporto italiano degli ultimi dieci anni, basata sui Bilanci delle imprese: Peso, Composizione e Stato di Salute del Settore" dalla quale emerge che il settore si riconferma strategico ma con evidenti squilibri al proprio interno. La presentazione si è tenuta a Roma alla presenza tra gli altri, dell'on. Salvatore Deidda, Presidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati; dell'on. Andrea Casu, Vicepresidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati; e dell'on. Roberto Traversi, esponente Commissione Trasporti della Camera. A loro in particolare, la Presidente di ASSOTIR ha ribadito i quattro interventi che l'Associazione ritiene necessari: la disciplina della subvezione, per contrastare il fenomeno dell'intermediazione parassitaria; il rispetto dei tempi di pagamento stabiliti dalla legge; il riconoscimento economico dei tempi di attesa al carico e scarico delle merci; la reintroduzione di costi minimi obbligatori. La ricerca – che si basa sui dati economici e finanziari ricavati dai bilanci degli ultimi 10 anni di oltre 37mila imprese che operano nel settore – è "Una fotografia che rappresenta in maniera reale il pessimo stato in cui versa un settore, quello dell'autotrasporto, che riunisce il 2% di tutte le imprese italiane e rappresenta il 3,4% del Pil" ha detto ancora. Dimostra in maniera inequivocabile che i colossi dei trasporti hanno un ruolo "marginale", nella maggior parte dei casi fungono da intermediari: raccolgono le commesse e affidano il servizio ai player più piccoli. Nonostante questo, però, sono i soggetti che incassano la fetta più grande degli utili, scaricando i costi – a iniziare da quelli ingenti per la transizione energetica e per la sicurezza stradale – sui soggetti più piccoli. "Gli operatori del settore sono nell'84% dei casi piccole e medie imprese – ha spiegato il curatore della ricerca, Rosario Faraci, Professore ordinario di Economia e Gestione delle Imprese dell'Università degli Studi di Catania. – I soggetti più piccoli sono quelli che hanno registrato la crescita maggiore in termini di fatturato negli ultimi dieci anni, e anzi maggiori sono le dimensioni dell'impresa e meno sono cresciuti i ricavi. Se si prendono in considerazione gli utili, tuttavia, il trend si inverte, e i grandi player registrano un tasso di crescita che è quasi il doppio di quello del settore. In altre parole, hanno il tasso di redditività più alto rispetto al fatturato. E questa è una prima conferma di quanto sia diffusa la subvenzione". Un'altra conferma arriva dal grado di integrazione verticale, indice che attesta quante fasi di un processo produttivo un'impresa gestisce in proprio, senza affidarsi a soggetti terzi. "Questo indice – ha

Presentata ricerca "Analisi economica dell'Autotrasporto italiano degli ultimi dieci anni" Roma, 2 ott. (askanews) - "Alla politica non chiediamo di fare delle discriminazioni, perché le discriminazioni, quelle tra grandi e piccoli operatori, sono il principale problema che affligge il settore dell'autotrasporto. Alla politica chiediamo solamente di tappare le falle che si sono create". Con queste parole Anna Vita Manigrasso, Presidente Nazionale di ASSOTIR, ha introdotto la ricerca "Analisi economica dell'Autotrasporto italiano degli ultimi dieci anni, basata sui Bilanci delle imprese: Peso, Composizione e Stato di Salute del Settore" dalla quale emerge che il settore si riconferma strategico ma con evidenti squilibri al proprio interno. La presentazione si è tenuta a Roma alla presenza tra gli altri, dell'on. Salvatore Deidda, Presidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati; dell'on. Andrea Casu, Vicepresidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati; e dell'on. Roberto Traversi, esponente Commissione Trasporti della Camera. A loro in particolare, la Presidente di ASSOTIR ha ribadito i quattro interventi che l'Associazione ritiene necessari: la disciplina della subvezione, per contrastare il fenomeno dell'intermediazione parassitaria; il rispetto dei tempi di pagamento stabiliti dalla legge; il riconoscimento economico dei tempi di attesa al carico e scarico delle merci; la reintroduzione di costi minimi obbligatori. La ricerca - che si basa sui dati economici e finanziari ricavati dai bilanci degli ultimi 10 anni di oltre 37mila imprese che operano nel settore - è "Una fotografia che rappresenta in maniera reale il pessimo stato in cui versa un settore, quello dell'autotrasporto, che riunisce il 2% di tutte le imprese italiane e rappresenta il 3,4% del Pil" ha detto ancora. Dimostra in maniera inequivocabile che i colossi dei trasporti hanno un ruolo "marginale", nella maggior parte dei casi fungono da intermediari: raccolgono le commesse e affidano il servizio ai player più piccoli. Nonostante questo, però, sono i soggetti che incassano la fetta più grande degli utili, scaricando i costi - a iniziare da quelli ingenti per la transizione energetica e per la sicurezza stradale - sui soggetti più piccoli. "Gli operatori del settore sono nell'84% dei casi piccole e medie imprese - ha spiegato il curatore della ricerca, Rosario Faraci, Professore ordinario di Economia e Gestione delle Imprese dell'Università degli Studi di Catania. - I soggetti più piccoli sono quelli che hanno registrato la crescita maggiore in termini di fatturato negli ultimi dieci anni, e anzi maggiori sono le dimensioni dell'impresa e meno sono cresciuti i ricavi. Se si prendono in considerazione gli utili, tuttavia, il trend si inverte, e i grandi player registrano un tasso di crescita che è quasi il doppio di quello del settore. In altre parole, hanno il tasso di redditività più alto rispetto al fatturato. E questa è una prima conferma di quanto sia diffusa la subvenzione".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Ilcorrieredibologna.it

Fonti Web

Un'altra conferma arriva dal grado di integrazione verticale, indice che attesta quante fasi di un processo produttivo un'impresa gestisce in proprio, senza affidarsi a soggetti terzi. "Questo indice - ha sottolineato Faraci, - è nettamente più elevato tra le imprese di piccole dimensioni, perché sono quelle che nei fatti gestiscono il trasporto delle merci". "Quella contro la subvenzione è la madre di tutte le battaglie - ha detto Claudio Donati, Segretario Generale di ASSOTIR. - Le 10 maggiori imprese da sole valgono un fatturato di 14 miliardi, ovvero più del 20% dell'intero settore. Eppure dispongono di appena 429 veicoli, perché la quasi totalità dei loro ricavi provengono dalla subvenzione. Con un simile squilibrio, il settore non è in grado di sostenere gli investimenti che sono necessari, a iniziare da quelli della transizione energetica e per la sicurezza stradale. E nel lungo periodo, questo problema danneggerà l'intero Paese, in quanto ridurrà la funzionalità del settore dell'autotrasporto che è oggettivamente strategico per l'economia del Paese".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilfattoquotidiano.it

Fonti Web

# Il governo prepara la bastonata agli automobilisti e prospetta l'aumento delle accise sul gasolio


ilfattoquotidiano.it

Il governo prepara la bastonata agli automobilisti e prospetta l'aumento delle accise sul gasolio

10/02/2024 17:03

Non abituiamoci a prezzi del gasolio su valori relativamente accettabili. Con una riga inserita nella delega fiscale il governo Meloni apparecchia, molto probabilmente, un prelievo di 3,1 miliardi di euro dalle tasche degli automobilisti . Così si legge nella delega fiscale "utilizzare il riordino delle spese fiscali (tax expenditures) in determinati ambiti di tassazione, come l'allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina". In altri termini, molto probabilmente, il governo punta ad eliminare lo sconto fiscale che attualmente è in vigore sul gasolio. Se per la benzina le accise incidono per 0,72 euro al litro, per il diesel pesano per "soli" 0,61 euro. Secondo i calcoli di Assoutenti questo allineamento si tradurrebbe un aumento di 5 euro in media al pieno , per un importo complessivo di circa 3 miliardi l'anno . Maggior gettito che fa molta gola ad un governo alla disperata ricerca di soldi per far quadrare i bilanci. Mentre su altri tributi, come la tassa sugli extraprofitti di banche e grandi aziende, non si vuole insistere troppo, colpire gli automobilisti è facile e poco rischioso Leggi Anche Il governo nel Piano strutturale di bilancio ammette: "Nel 2023 battuta d'arresto nella lotta all'evasione". Ecco le stime del Tesoro Protestano gli autotrasportatori di Fai Conftrasporto che si dicono "preoccupati per il possibile riallineamento delle accise di benzina e diesel citato nel Piano strutturale di bilancio e in una nota chiedono rassicurazioni da parte del governo. "Le notizie che si stanno diffondendo sui media riguardanti interventi nella prossima legge di bilancio sulla accisa del gasolio sollevano legittime preoccupazioni tra gli operatori dell'autotrasporto", afferma il presidente Paolo Uggè. Del resto, sinora, il governo Meloni , con una premier che quando era all'opposizione si era vigorosamente, e ripetutamente, scagliata contro le accise, si è distinto per aver eliminato lo sconto fiscale sui carburante che era stato introdotto dall' esecutivo Draghi, in seguito all'impennata dei prezzi energetici innescata dalla guerra in Ucraina. Ultimamente l'effetto è stato attutito dalla discesa delle quotazioni petrolifere che però hanno ripreso a salire negli ultimi giorni e potrebbero risentire dell'aumento delle tensioni in Medio Oriente. "Quella delle accise è una truffa epocale di Meloni: dall'opposizione accusava Draghi di aver messo uno sconto troppo esiguo su diesel e benzina. Arrivata a Palazzo Chigi quello sconto lo ha tolto, facendo schizzare il prezzo dei carburanti oltre i due euro al litro. Poi ha puntato il dito contro i benzinai, accusandoli di fare speculazione", ricordano i parlamentari del Movimento 5 Stelle. Quanto alle accise, la loro storia fa ormai parte del folklore nazionale . Se ne contano ben 20 che dal 1935 in poi sono andate a sommarsi una sull'altra. Prelievi in teoria temporanei per emergenze (guerra in Etiopia, disastro del Vajont, etc) diventate poi permanenti, come non di rado accade in Italia. Oltre al danno c'è la beffa, poiché le accise vanno a comporre la

AD ESCLUSIV
USO INTE

somma su cui applica l'Iva che diventa così una tassa sulla tassa . Il risultato è che il prezzo della benzina è composto al 58% da tasse. Per il diesel ci si ferma al 54%. Ancora per poco.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

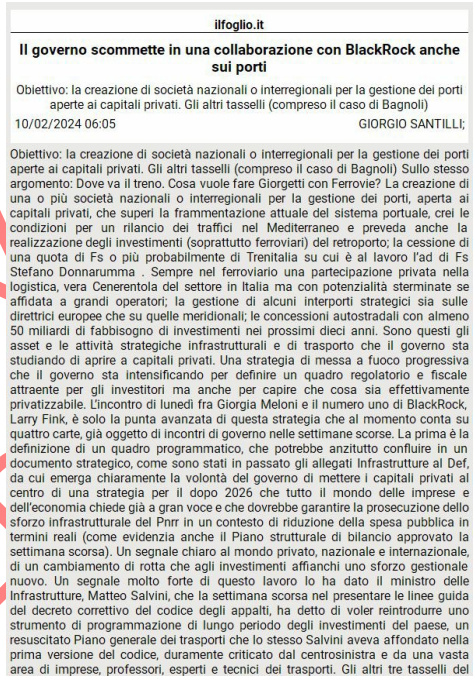
ilfoglio.it

Fonti Web

# Il governo scommette in una collaborazione con BlackRock anche sui porti

*Obiettivo: la creazione di società nazionali o interregionali per la gestione dei porti aperte ai capitali privati. Gli altri tasselli (compreso il caso di Bagnoli)*

Giorgio Santilli


ilfoglio.it

Il governo scommette in una collaborazione con BlackRock anche sui porti

Obiettivo: la creazione di società nazionali o interregionali per la gestione dei porti aperte ai capitali privati. Gli altri tasselli (compreso il caso di Bagnoli)

10/02/2024 06:05 GIORGIO SANTILLI;

Obiettivo: la creazione di società nazionali o interregionali per la gestione dei porti aperte ai capitali privati. Gli altri tasselli (compreso il caso di Bagnoli) Sullo stesso argomento: Dove va il treno. Cosa vuole fare Giorgetti con Ferrovie? La creazione di una o più società nazionali o interregionali per la gestione dei porti, aperta ai capitali privati, che superi la frammentazione attuale del sistema portuale, crei le condizioni per un rilancio dei traffici nel Mediterraneo e preveda anche la realizzazione degli investimenti (soprattutto ferroviari) del retroporto; la cessione di una quota di Fs o più probabilmente di Trenitalia su cui è al lavoro l'ad di Fs Stefano Donnarumma . Sempre nel ferroviario una partecipazione privata nella logistica, vera Cenerentola del settore in Italia ma con potenzialità sterminate se affidata a grandi operatori; la gestione di alcuni interporti strategici sia sulle direttrici europee che su quelle meridionali; le concessioni autostradali con almeno 50 miliardi di fabbisogno di investimenti nei prossimi dieci anni. Sono questi gli asset e le attività strategiche infrastrutturali e di trasporto che il governo sta studiando di aprire a capitali privati. Una strategia di messa a fuoco progressiva che il governo sta intensificando per definire un quadro regolatorio e fiscale attraente per gli investitori ma anche per capire che cosa sia effettivamente privatizzabile. L'incontro di lunedì fra Giorgia Meloni e il numero uno di BlackRock, Larry Fink, è solo la punta avanzata di questa strategia che al momento conta su quattro carte, già oggetto di incontri di governo nelle settimane scorse. La prima è la definizione di un quadro programmatico, che potrebbe anzitutto confluire in un documento strategico, come sono stati in passato gli allegati Infrastrutture al Def, da cui emerga chiaramente la volontà del governo di mettere i capitali privati al centro di una strategia per il dopo 2026 che tutto il mondo delle imprese e dell'economia chiede già a gran voce e che dovrebbe garantire la prosecuzione dello sforzo infrastrutturale del Pnrr in un contesto di riduzione della spesa pubblica in termini reali (come evidenzia anche il Piano strutturale di bilancio approvato la settimana scorsa). Un segnale chiaro al mondo privato, nazionale e internazionale, di un cambiamento di rotta che agli investimenti affianchi uno sforzo gestionale nuovo. Un segnale molto forte di questo lavoro lo ha dato il ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini, che la settimana scorsa nel presentare le linee guida del decreto correttivo del codice degli appalti, ha detto di voler reintrodurre uno strumento di programmazione di lungo periodo degli investimenti del paese, un resuscitato Piano generale dei trasporti che lo stesso Salvini aveva affondato nella prima versione del codice, duramente criticato dal centrosinistra e da una vasta area di imprese, professori, esperti e tecnici dei trasporti. Gli altri tre tasselli del mosaico sono provvedimenti

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

cui il governo già sta lavorando. Il primo è la riforma delle concessioni autostradali , inserita all'interno del disegno di legge sulla concorrenza già all'esame del Parlamento, che, dopo un iniziale scontro fra Mit e Autorità dei trasporti, ha visto confermare il modello di regolazione in corso, capace, più delle alternative, di garantire rendimenti certi ai capitali investiti. Il secondo tassello è la riforma dei porti, cui stanno lavorando da alcuni mesi Salvini e soprattutto il suo vice, Edoardo Rixi, con l'obiettivo di creare una o più società capaci di superare la frammentazione e il localismo dell'attuale sistema portuale che neanche la riforma del 2016 è riuscito a scalfire. Dovrebbe andare a una delle prossime riunioni del Consiglio dei ministri (il governo, nei dialoghi con Fink, considera cruciale il tema dei porti, anche perché, si ragiona, non serve essere una piattaforma nel Mediterraneo se non investi sulla logistica e non potenzi i porti, e a quanto si apprende con BlackRock si potrebbe aprire anche un terreno di collaborazione in Campania, a Bagnoli, eterno sogno di tutti i governi). L'ultimo tassello di questa azione a tenaglia è la riforma del partenariato pubblico-privato che diventerà un vanto di questo governo, unico capitolo davvero importante della riforma degli appalti in arrivo entro ottobre. Anche di questa Salvini ha parlato spiegando che, in piena sintonia con l'Unione europea, si darà vita a un quadro di regole che favorisca il coinvolgimento dei capitali privati come strategia fondamentale del dopo 2026. Ci sono alcuni aspetti delicati da risolvere, come l'assegnazione di diritti di prelazione che a Bruxelles non vanno mai giù perché limitativi della concorrenza, ma anche questo lavoro entro ottobre dovrebbe essere completato. Di più su questi argomenti:.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

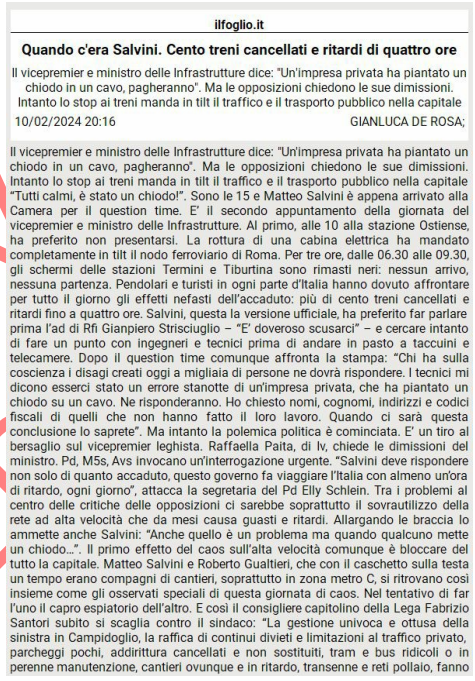
ilfoglio.it

Fonti Web

# Quando c'era Salvini. Cento treni cancellati e ritardi di quattro ore

*Il vicepremier e ministro delle Infrastrutture dice: "Un'impresa privata ha piantato un chiodo in un cavo, pagheranno". Male opposizioni chiedono le suedimissioni. Intanto lo stop ai treni manda in tilt il traffico e il trasporto pubblicone la capitale*

Gianluca De Rosa


ilfoglio.it

**Quando c'era Salvini. Cento treni cancellati e ritardi di quattro ore**

Il vicepremier e ministro delle Infrastrutture dice: "Un'impresa privata ha piantato un chiodo in un cavo, pagheranno". Ma le opposizioni chiedono le sue dimissioni. Intanto lo stop ai treni manda in tilt il traffico e il trasporto pubblico nella capitale

10/02/2024 20:16 GIANLUCA DE ROSA;

Il vicepremier e ministro delle Infrastrutture dice: "Un'impresa privata ha piantato un chiodo in un cavo, pagheranno". Ma le opposizioni chiedono le sue dimissioni. Intanto lo stop ai treni manda in tilt il traffico e il trasporto pubblico nella capitale "Tutti calmi, è stato un chiodo!". Sono le 15 e Matteo Salvini è appena arrivato alla Camera per il question time. E' il secondo appuntamento della giornata del vicepremier e ministro delle Infrastrutture. Al primo, alle 10 alla stazione Ostiense, ha preferito non presentarsi. La rottura di una cabina elettrica ha mandato completamente in tilt il nodo ferroviario di Roma. Per tre ore, dalle 06.30 alle 09.30, gli schermi delle stazioni Termini e Tiburtina sono rimasti neri: nessun arrivo, nessuna partenza. Pendolari e turisti in ogni parte d'Italia hanno dovuto affrontare per tutto il giorno gli effetti nefasti dell'accaduto: più di cento treni cancellati e ritardi fino a quattro ore. Salvini, questa la versione ufficiale, ha preferito far parlare prima l'ad di Rfi Gianpiero Strisciuglio – "E' doveroso scusarci" – e cercare intanto di fare un punto con ingegneri e tecnici prima di andare in pasto a taccuini e telecamere. Dopo il question time comunque affronta la stampa: "Chi ha sulla coscienza i disagi creati oggi a migliaia di persone ne dovrà rispondere. I tecnici mi dicono esserci stato un errore stanotte di un'impresa privata, che ha piantato un chiodo su un cavo. Ne risponderanno. Ho chiesto nomi, cognomi, indirizzi e codici fiscali di quelli che non hanno fatto il loro lavoro. Quando ci sarà questa conclusione lo saprete". Ma intanto la polemica politica è cominciata. E' un tiro al bersaglio sul vicepremier leghista. Raffaella Paita, di Iv, chiede le dimissioni del ministro. Pd, M5s, Avs invocano un'interrogazione urgente. "Salvini deve rispondere non solo di quanto accaduto, questo governo fa viaggiare l'Italia con almeno un'ora di ritardo, ogni giorno", attacca la segretaria del Pd Elly Schlein. Tra i problemi al centro delle critiche delle opposizioni ci sarebbe soprattutto il sovrautilizzo della rete ad alta velocità che da mesi causa guasti e ritardi. Allargando le braccia lo ammette anche Salvini: "Anche quello è un problema ma quando qualcuno mette un chiodo". Il primo effetto del caos sull'alta velocità comunque è bloccare del tutto la capitale. Matteo Salvini e Roberto Gualtieri, che con il caschetto sulla testa un tempo erano compagni di cantieri, soprattutto in zona metro C, si ritrovano così insieme come gli osservati speciali di questa giornata di caos. Nel tentativo di far l'uno il capro espiatorio dell'altro. E così il consigliere capitolino della Lega Fabrizio Santori subito si scaglia contro il sindaco: "La gestione univoca e ottusa della sinistra in Campidoglio, la raffica di continui divieti e limitazioni al traffico privato, parcheggi pochi, addirittura cancellati

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

e non sostituiti, tram e bus ridicoli o in perenne manutenzione, cantieri ovunque e in ritardo, transenne e reti pollaio, fanno sì che un guasto alle linee ferroviarie, possa fermare la città anche a pochi giorni dal Giubileo. Roma è un delirio, sull'orlo dell'implosione, la programmazione delle opere giubilari è un fallimento, i cittadini sono ostaggi dei talebani falso-ambientalisti della sinistra, cui altro non resta che fare sciacallaggio mugugnando contro il ministro Salvini per tentare di coprire lo scempio della capitale". E in effetti la città sin dalle prime ore della mattina si risveglia paralizzata. Banchine della metropolitana piene, traffico impazzito, taxi introvabili. A pesare è soprattutto l'effetto dei pendolari che normalmente arrivano in città per lavorare con i treni regionali e che invece ieri mattina sono stati costretti a riversarsi in città con le auto. In questo modo si sono bloccate tutte le consolari e le altre vie d'ingresso al centro della capitale. Dalla via del Mare all'Appia, dal raccordo urbano dell'A24 alla Tangenziale est, con forti disagi anche sulla Cassia e sulla Flaminia. A complicare le cose ci si mette anche un pullman che prende fuoco dentro la galleria Giovanni XXIII, snodo fondamentale sulla direttrice est-ovest della città, che ha mandato in tilt il traffico su via Trionfale, via della Pineta sacchetti, via della Camilluccia, via Cortina d'Ampezzo e Corso Francia. L'incendio ha costretto anche a deviare, con forti ritardi, le linee bus 46-49-200-201-223-301-446-911-913-980-990. Un caos che si aggiunge alle difficoltà già presenti quotidianamente a causa dei tanti cantieri giubilari soprattutto nel centro della capitale, da piazza Pia, al ponte dell'Industria, da piazza Venezia a piazza dei Cinquecento, e alla rete tram completamente bloccata per l'ammodernamento. Il sindaco Gualtieri non può neppure consolarsi con la notizia del giorno: l'annunciato stop alla Ztl verde , un provvedimento da tempo contestato e temuto dai romani. Il merito però se lo attribuisce FdI, dato che il rinvio arriverà a breve con una delibera della regione Lazio guidata dal centrodestra, con consiglieri capitolini e regionali di FdI che corrono a intestarsene il merito. Ma Gualtieri non ci sta a passare come l'uomo che voleva lasciare i romani senz'auto: "Con il presidente Rocca - dice - c'è un rapporto istituzionale e ci sentiamo tutti i giorni. Sulla Ztl stiamo dialogando positivamente. La posizione è condivisa. Non è un tema di bandierine politiche. Io e lui abbiamo una posizione simile". Di più su questi argomenti:.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

ilgiorno.com

Fonti Web

# Un altro nome per Malpensa: 76mila firme su Change per dedicare lo scalo a Carla Fracci e "toglierlo" a Berlusconi


ilgiorno.com

Un altro nome per Malpensa: 76mila firme su Change per dedicare lo scalo a Carla Fracci e “toglierlo” a Berlusconi

10/02/2024 18:01

Nonostante l'intitolazione al Cavaliere sia ormai cosa fatta, la raccolta firme della Cgil per intitolarlo all'étoile della Scala, che si accompagna ai ricorsi dei Comuni contrari come Milano, sta facendo il pieno di adesioni Malpensa (Varese), 2 ottobre 2024 – Un'impennata di firme e un nome, in particolare, che scalda il cuore di milanesi, lombardi e italiani: quello dell' indimenticata étoile della Scala Carla Fracci, venuta a mancare nel maggio 2021. Oltre 76mila persone hanno infatti firmato e sostenuto la petizione lanciata d a Filt Cgil, Cgil Lombardia e Cgil Milano sulla piattaforma on line Change.org che chiede di intitolare l'aeroporto intercontinentale di Milano Malpensa a Carla Fracci. "Riteniamo – si legge nel testo dell'appello – che l'intitolazione di una grande infrastruttura debba essere effettuata nell'ottica di rappresentare il patrimonio comune di tutti i cittadini (in questo caso dei viaggiatori), e quindi l'orientamento dovrebbe essere quello di evitare scelte profondamente divisive , in Italia come nel mondo, analoghe a quella proposta da Enac" (il riferimento è evidentemente all'intitolazione ufficiale a Silvio Berlusconi ormai agli atti, ndr). Il nome della Fracci , fra i primi proposti quando questa estate si è aperto il dibattito – a tratti infuocato – sul nome da dare allo scalo varesino, è subito stato fra i più apprezzati, insieme a quelli di altre donne lombarde che hanno nobilitato l'Italia, come l'aviatrice milanese Rosina Ferrari o, prima donna a diventare pilota professionista nel 1914, o come la gallaratese Amalia Ercoli Finzi, fra le più grandi conoscitrici ed esperte di tecnologie aerospaziali, già consulente della Nasa, l'ente spaziale americano, e dell'Esa il suo omologo europeo. Dalla Scala allo scalo "Milanese, già Dama di gran croce dell'Ordine al merito della Repubblica italiana; Grande ufficiale dell'Ordine al merito della Repubblica; medaglia d'oro ai benemeriti della cultura e dell'arte e insignita dal New York Times del titolo di Prima ballerina assoluta , ha trasmesso - questa la presentazione contenuta nel testo dell'appello - in tutto il mondo l'eleganza, lo stile e la bravura, quale migliore esempio delle capacità artistiche del nostro Paese", oltre a essere (va da sé) un esempio di milanesità alla massima potenza. Intanto, i Comuni contrari all'intitolazione dell'aeroporto della brughiera al leader del centrodestra degli ultimi trent'anni. Il primo a proporre il nome di Amalia Ercoli Finzi è stato il sindaco di Somma Lombardo, fra i Comuni che hanno presentato ricorso contro la scelta Berlusconi Il ricorso di Sala, la rabbia della famiglia Berlusconi La decisione del Comune di Milano di fare ricorso al Tar contro l'intitolazione dell'aeroporto di Malpensa a Silvio Berlusconi ha scatenato a fine settembre un fuoco di reazioni. La decisione della Giunta Sala è solo l'ultima in ordine di tempo ad aver intrapreso le vie legali contro un'intitolazione voluta innanzitutto da Pierluigi Di Palma, presidente dell'Enac

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

, firmatario dell'ordinanza dell'11 luglio. Prima di Milano si erano costituiti in giudizio i nove Comuni negli immediati dintorni dello scalo , quelli del Consorzio Urbanistico Volontario (Cuv) Malpensa: Arsago Seprio, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Gola Secca, Lonate Pozzolo, Samarate, Somma Lombardo e Vizzola Ticino, tutti in provincia di Varese. Ma è l'adesione di Milano a fare inevitabilmente rumore. A contestare la scelta di Sala è anche Barbara Berlusconi, terzogenita dell'ex presidente del Consiglio: "Da figlia sono amareggiata che il sindaco della città così tanto amata da mio padre usi la figura di Berlusconi per spostare l'attenzione mediatica dalle proprie difficoltà amministrative. Dall'incredibile vicenda dello stadio (Milano ha perso la possibilità di ospitare la finale di Champions League nel 2027 ndr), alla sicurezza, alla viabilità, al totale immobilismo del settore edilizio dovuto agli scontri con la Procura. Capisco che il sindaco tenti di accreditarsi come leader politico nazionale entro la fine del suo mandato, anche con iniziative di mera propaganda ideologica . Credo, però, che farebbe meglio a concentrarsi sui problemi veri dei milanesi".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilmessaggero.it

Fonti Web

# Guasto ferroviario a Roma cancellati oltre 100 treni: «Colpa di una ditta privata»


ilmessaggero.it

Guasto ferroviario a Roma cancellati oltre 100 treni: «Colpa di una ditta privata»

10/03/2024 04:39

Si indaga anche per capire perchè non è entrato in funzione il sistema alternativo di sicurezza Un chiodo ha mandato in tilt le ferrovie. Ieri mattina l'Italia si è svegliata tagliata in due. Circolazione ferroviaria sospesa a Roma, bloccata fra gli snodi centrali di Termini e Tiburtina, a causa di un guasto in una cabina elettrica. Un terremoto che si è propagato su tutta le rete. Per un guasto, ha spiegato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, causato da un'impresa privata che avrebbe effettuato nella notte dei lavori «piantando un chiodo su un cavo, un errore umano imperdonabile». LA GIORNATA Un evento raro, spiegano da Rfi, perché, ed è l'altro punto oscuro da chiarire, non è scattata nemmeno la seconda linea di sicurezza che entra in funzione in questi casi. Tra l'altro appositamente prevista in uno snodo strategico come quello della Capitale, ma evidentemente non sorvegliato a sufficienza. Da qui la caccia alle responsabilità. Salvini ha chiesto di andare a fondo per avere «nome e cognome» dell'impresa privata a cui era affidato l'appalto, preannunciando una inchiesta severa. Ma anche dentro Rfi, la società che controlla la rete che fa capo a Fs, ci si interroga se si poteva fare di più. Da una prima ricognizione risulta infatti che il cavo non sia stato tranciato di netto, ma solo lesionato, facendo così passare l'energia in maniera disomogenea. Uno "stop and go" che non ha fatto attivare il sistema di sicurezza, aggirando così "il paracadute" che controlla ogni istante l'infrastruttura ferroviaria e la cabina che alimenta il nodo di Roma. Un rebus che, al di là delle prime ipotesi, resta tutto da chiarire. Visto che un chiodo in un cavo, sottolineano i sindacati a gran voce, non può avere un effetto così devastante, tanto più con i miliardi di fondi del Pnrr messi a disposizione proprio per modernizzare e mettere in sicurezza l'infrastruttura. Di certo c'è invece che la circolazione è andata in tilt. Oltre 100 i treni cancellati e ritardi record fino a 140 minuti, con centinaia di passeggeri e pendolari, da Roma a Milano, in fila per chiedere informazioni di fronte ai monitor spenti. Una giornata nera, nerissima. Con i vertici di Fs, Stefano Donnarumma, e quello di Rfi, Gianpiero Strisciuglio, che hanno promesso di voler far luce su caso, facendo pagare a caro prezzo alla ditta privata "l'errore". Sono arrivate, e non poteva essere diversamente, anche le scuse ai passeggeri per i disagi causati. Salvini ha comunque ammesso che il «tempo di reazione di fronte a questo errore non è stato all'altezza che la seconda potenza industriale d'Europa deve avere». Parole dure che hanno messo nel mirino tutta la catena di manager che avrebbero dovuto evitare il guasto o quanto meno fronteggiarlo con maggiore rapidità. Rfi ha però ribattuto che già alle 8 e 30 di ieri era scattato l'intervento. Il leader della Lega è furioso. Perché «non è possibile investire miliardi di euro per comprare nuove carrozze e nuovi treni» e «se uno alle 3 di notte pianta il chiodo nel posto sbagliato tu rovini la giornata

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

di lavoro a migliaia di persone». Non è possibile che un errore dei privati, possa fermare mezza Italia. LE REAZIONI Durissime le critiche delle opposizioni che chiedono al vicepremier un'informativa urgente sul caos ferroviario . Va all'attacco la leader del Pd Elly Schlein: «Questo governo fa viaggiare l'Italia con almeno un'ora di ritardo ogni giorno». E «il ministro Salvini - rincara la dose la segretaria dem - si occupa di tutto tranne che dell'emergenza trasporti: pensi a far funzionare le ferrovie, non solo a come venderle». Sulla stessa linea anche M5S: «Qui non si tratta di un mercoledì infausto, ma di un semestre nero per il trasporto ferroviario. Proponiamo che il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Salvini tolga il disturbo». «Si dimetta», si unisce al coro delle critiche Raffaella Paita di Italia Viva. Coro che, per una volta, unisce tutte le opposizioni, comprese Avs eAzione. Anche i sindacati dei ferroviari, che con la Fit-Cisl dà sempre chiedono di internalizzare i servizi di manutenzione, vanno all'attacco. E hanno dubbi sulla ricostruzione dell'incidente che ha creato fortissimi disagi da Nord a Sud. Salvini però non ci sta. E in serata ricorda gli investimenti per «9 miliardi nelle ferrovie solo nel 2024», oltre ai «1.100 cantieri per ammodernare la linea». Poi chiosa: «Vogliamo recuperare decenni di troppi No e non sono ammessi errori». "No" di cui, per il vicepremier, sono la sinistra e i pentastellati i primi responsabili.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilrestodelcarlino.it

Fonti Web

# Incidente aereo, ma solo per finta. Simulazione di tragedia al 'Ridolfi'


ilrestodelcarlino.it

Incidente aereo, ma solo per finta. Simulazione di tragedia al 'Ridolfi'

10/02/2024 06:44

Esercitazione generale dei soggetti preposti alla sicurezza in caso di emergenza Un incidente aereo, ma per finta: si è svolta ieri mattina al Ridolfi la prova d'emergenza aeroportuale che ha previsto la simulazione di un incidente aereo occorso al Boeing 737-400 proveniente da Catania. Una grande messinscena servirà a prevenire problematiche nel caso di reali situazioni di emergenza, mettendo gli operatori nella condizione di poter prevenire la maggior parte delle moltissime variabili che potrebbero entrare in gioco. A bordo del volo si trovavano 18 passeggeri più i membri dell'equipaggio. Si trattava, in realtà di circa cinquanta figuranti che hanno impersonato diversi ruoli: i passeggeri feriti, quelli rimati illesi e quelli dei familiari delle vittime, accorsi in aeroporto per cercare i loro cari. L'aeromobile in arrivo a Forlì ha dichiarato emergenza durante l'avvicinamento per la pista 12 a causa del malfunzionamento del carrello d'atterraggio. La simulazione ha visto il Boeing 737 arrestarsi, spanciato e senza controllo tra il raccordo C e il raccordo D. Per rendere più realistico e ben visibile il principio d'incendio, dovuto all'attrito tra fusoliera e asfalto, sono stati impiegati due piccoli fumogeni rossi. Sul posto sono ben presto sopraggiunti i mezzi di soccorso dei vigili del fuoco, i primi chiamati a intervenire sul luogo dell'incidente, i quali hanno provveduto a sgombrare le persone e poi a portarle in area di sicurezza. Sono poi, arrivate le ambulanze, le automediche e il personale medico e paramedico del 118 Ausl Romagna; croce rosse; gli uomini della polizia e della guardia di finanza; i dipendenti e i collaboratori di F.A. (società di gestione del Ridolfi) impegnati nella prova con le rispettive mansioni. Sul posto, come da protocollo, anche gli psicologi di Sipem (Società Italiana Psicologia dell'Emergenza Emilia-Romagna) e gli 'Psicologi per i popoli, federazione Odv': il loro ruolo non va dimenticato nella stesura del 'Piano di assistenza alle vittime di incidente aereo e loro familiari'. Presenti, infine, anche gli incaricati-referenti di Enac ed Enav. La simulazione si è conclusa alle 12.30 di ieri. A seguire la Simeu (Società Italiana di Medicina d'Emergenza-Urgenza) ha organizzato la propria maxi-emergenza riproponendo lo stesso scenario.

AD ESCLUSIV
USO INTER

ilrestodelcarlino.it

Fonti Web

# Obiettivo sicurezza. Zona rossa, si cambia. Ecco tutte le regole: "La città non è blindata"


ilrestodelcarlino.it

Obiettivo sicurezza. Zona rossa, si cambia. Ecco tutte le regole: "La città non è blindata"

10/02/2024 07:23

Conferenza stampa congiunta con prefetto, questore, ammiraglio e sindaco. Rispetto alle prime comunicazioni si riducono alcune limitazioni previste. Sotto osservazione soprattutto l'area che va dalla Mole al Lungomare Vanvitelli. Conferenza stampa congiunta con prefetto, questore, ammiraglio e sindaco. Rispetto alle prime comunicazioni si riducono alcune limitazioni previste. Sotto osservazione soprattutto l'area che va dalla Mole al Lungomare Vanvitelli. G7 Salute: tre giorni di 'passione', ma nessuna blindatura della città. Prefetto, questore, sindaco e le altre autorità coinvolte nell'organizzazione respingono al mittente le valutazioni secondo cui nei tre giorni dell'evento di caratura mondiale, da mercoledì 9 a venerdì 11 ottobre, di fatto Ancona sarà off limits. A vigilare sulla sicurezza dell'appuntamento 450 telecamere, le 400 in uso all'amministrazione comunale con l'aggiunta di altre 50 per tenere sotto controllo, tra gli altri, anche Portonovo, fino a oggi priva di sistema di videosorveglianza: "La città non sarà blindata, ma controllata con un sistema di security sostenibile. Chi sostiene il contrario è in malafede – ha ribadito secco il questore Cesare Capocasa, a capo del pool organizzativo della sicurezza da giugno scorso – Tutti potranno spostarsi da un luogo all'altro, magari con qualche limitazione, così come non è vero che i negozi chiuderanno il pomeriggio del 10 avendo ridotto di molto la cosiddetta 'zona rossa' (rispetto alle precedenti disposizioni comunicate dal Comune, ndr). Via Marconi chiusa e sigillata? Non è vero. Con i pass, facilmente ottenibili, chiunque potrà uscire e tornare a casa, andare al ristorante, dal fioraio, nel negozio di tappeti e così via, la differenza è che non si potrà stazionare lungo la strada o sotto gli archi. Una

Conferenza stampa congiunta con prefetto, questore, ammiraglio e sindaco. Rispetto alle prime comunicazioni si riducono alcune limitazioni previste. Sotto osservazione soprattutto l'area che va dalla Mole al Lungomare Vanvitelli. Conferenza stampa congiunta con prefetto, questore, ammiraglio e sindaco. Rispetto alle prime comunicazioni si riducono alcune limitazioni previste. Sotto osservazione soprattutto l'area che va dalla Mole al Lungomare Vanvitelli. G7 Salute: tre giorni di 'passione', ma nessuna blindatura della città. Prefetto, questore, sindaco e le altre autorità coinvolte nell'organizzazione respingono al mittente le valutazioni secondo cui nei tre giorni dell'evento di caratura mondiale, da mercoledì 9 a venerdì 11 ottobre, di fatto Ancona sarà off limits. A vigilare sulla sicurezza dell'appuntamento 450 telecamere, le 400 in uso all'amministrazione comunale con l'aggiunta di altre 50 per tenere sotto controllo, tra gli altri, anche Portonovo, fino a oggi priva di sistema di videosorveglianza: "La città non sarà blindata, ma controllata con un sistema di security sostenibile. Chi sostiene il contrario è in malafede – ha ribadito secco il questore Cesare Capocasa, a capo del pool organizzativo della sicurezza da giugno scorso – Tutti potranno spostarsi da un luogo all'altro, magari con qualche limitazione, così come non è vero che i negozi chiuderanno il pomeriggio del 10 avendo ridotto di molto la cosiddetta 'zona rossa' (rispetto alle precedenti disposizioni comunicate dal Comune, ndr). Via Marconi chiusa e sigillata? Non è vero. Con i pass, facilmente ottenibili, chiunque potrà uscire e tornare a casa, andare al ristorante, dal fioraio, nel negozio di tappeti e così via, la differenza è che non si potrà stazionare lungo la strada o sotto gli archi. Una volta pranzato al ristorante si dovrà uscire. Qualche disagio era inevitabile che ci fosse. A qualcuno forse non è chiaro che ad Ancona arriveranno delegazioni dei grandi della terra, oltre 200 persone, macchine su macchine. Ci saranno i Ministri della Salute da Stati Uniti, Regno Unito e così via, cinque di loro soggiorneranno all'Hotel Seeport, la delegazione tedesca sarà al NH e il nostro capo del dicastero, Orazio Schillaci, al Palace. Bastano questi dettagli per capire che le zone maggiormente sotto osservazione sarà quella che va dalla Mole, dunque dagli Archi, fino al lungomare Vanvitelli". Restando sulla sicurezza, l'organizzazione ha deciso di ridurre la 'zona rossa' per la chiusura pomeridiana di tutte le attività commerciali per giovedì 10 ottobre a causa dell'evento al Teatro delle Muse. Non più chiusure per tutti i negozi e affini da piazza Cavour a scendere fino al porto lungo i tre corsi principali; le limitazioni partiranno all'altezza di via Lata alla Banca d'Italia, coinvolgendo via Gramsci (via degli Orefici, Bonda e vicolo Aranci liberi), via della Loggia. In accordo con le associazioni di categoria, il turno di chiusura verrà recuperato, senza la necessità di ristori per le attività commerciali. Il coordinamento dell'intero servizio speciale è appannaggio

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

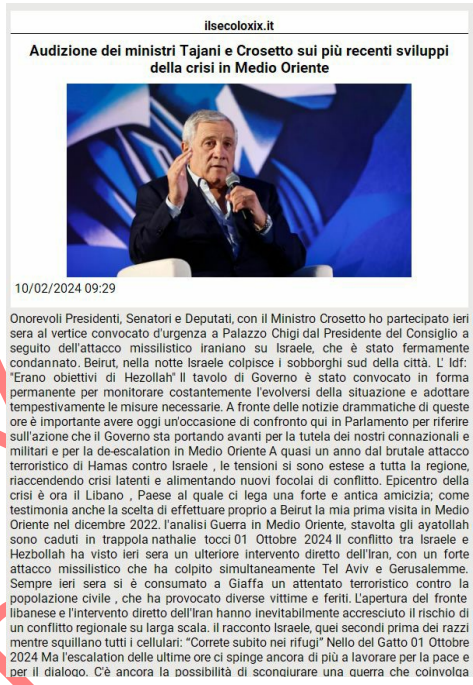
della prefettura: "Abbiamo voluto infliggere meno disagi possibili e crediamo di esserci riusciti - ha detto il prefetto, Saverio Ordine - e comunque la nostra priorità è e resta la sicurezza dell'evento. Sono in programma delle manifestazioni di protesta autorizzate senza problemi anche perché gli organizzatori le hanno richieste per tempo e soprattutto perché saranno in programma quando il G7 sarà praticamente finito. Speriamo non ce ne siano altre spontanee che sfuggono alle previsioni, ma eventualmente vigileremo". In effetti cortei e manifestazioni di protesta ufficiali sono stati richiesti e messi in scaletta per venerdì 11 ottobre alle 17 e per sabato 12; i lavori del G7 termineranno dopo il pranzo dell'11 e nel frattempo i Ministri e il grosso delle delegazioni saranno già in viaggio e lontane dal capoluogo dorico. Sicurezza in città, ma soprattutto al porto e con particolare interesse al Mandracchio. Il lavoro della capitaneria di porto e dell'Autorità di Sistema Portuale, rappresentate ieri dall'ammiraglio Vincenzo Vitale e dal segretario generale dell'Adsp Salvatore Minervino, ha consentito anche qui di limitare i disagi. Il lavoro al porto non subirà stop, solo qualche modifica. Giovedì 10 i lavoratori del turno pomeridiano a Fincantieri usciranno prima e non alle 18. Le 2 navi da crociera della Msc (Lirica, toccata classica, e Explora toccata speciale) sbarcheranno regolarmente, ma invece dei pullman ci saranno navette più piccole in uscita sul varco della Repubblica, mentre i traghetti attraccheranno di notte. Grazie a Marina Dorica tutti i pescherecci del Mandracchio e le barche ormeggiate attorno al Lazzaretto, ovviamente da rimuovere per motivi di sicurezza, saranno accolte all'interno del porto turistico. Per fare spazio è stata organizzata una regata in Croazia per i diportisti.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilsecoloxix.it

Fonti Web

# Audizione dei ministri Tajani e Crosetto sui più recenti sviluppi della crisi in Medio Oriente


ilsecoloxix.it

Audizione dei ministri Tajani e Crosetto sui più recenti sviluppi della crisi in Medio Oriente

10/02/2024 09:29

Onorevoli Presidenti, Senatori e Deputati, con il Ministro Crosetto ho partecipato ieri sera al vertice convocato d'urgenza a Palazzo Chigi dal Presidente del Consiglio a seguito dell'attacco missilistico iraniano su Israele, che è stato fermamente condannato. Beirut, nella notte Israele colpisce i sobborghi sud della città. L' Idf: "Erano obiettivi di Hezollah" Il tavolo di Governo è stato convocato in forma permanente per monitorare costantemente l'evolversi della situazione e adottare tempestivamente le misure necessarie. A fronte delle notizie drammatiche di queste ore è importante avere oggi un'occasione di confronto qui in Parlamento per riferire sull'azione che il Governo sta portando avanti per la tutela dei nostri connazionali e militari e per la de-escalation in Medio Oriente A quasi un anno dal brutale attacco terroristico di Hamas contro Israele , le tensioni si sono estese a tutta la regione, riaccendendo crisi latenti e alimentando nuovi focolai di conflitto. Epicentro della crisi è ora il Libano , Paese al quale ci lega una forte e antica amicizia; come testimonia anche la scelta di effettuare proprio a Beirut la mia prima visita in Medio Oriente nel dicembre 2022. l'analisi Guerra in Medio Oriente, stavolta gli ayatollah sono caduti in trappola nathalie tocci 01 Ottobre 2024 Il conflitto tra Israele e Hezbollah ha visto ieri sera un ulteriore intervento diretto dell'Iran, con un forte attacco missilistico che ha colpito simultaneamente Tel Aviv e Gerusalemme. Sempre ieri sera si è consumato a Giaffa un attentato terroristico contro la popolazione civile , che ha provocato diverse vittime e feriti. L'apertura del fronte libanese e l'intervento diretto dell'Iran hanno inevitabilmente accresciuto il rischio di un conflitto regionale su larga scala. il racconto Israele, quei secondi prima dei razzi mentre squillano tutti i cellulari: "Correte subito nei rifugi" Nello del Gatto 01 Ottobre 2024 Ma l'escalation delle ultime ore ci spinge ancora di più a lavorare per la pace e per il dialogo. C'è ancora la possibilità di scongiurare una guerra che coinvolga l'intero Medio Oriente. Facciamo appello alla responsabilità di tutti gli attori regionali. Il Governo italiano, anche in qualità di Presidente del G7 , si sta adoperando a 360 gradi per questo obiettivo. Libano e Gaza sono strettamente legati . È imprescindibile un cessate il fuoco in Libano, come continua ad esserlo a Gaza. È questo il tema al centro di tutti i colloqui che insieme al Presidente del Consiglio e al Ministro della Difesa stiamo avendo in queste ore con i nostri partner. È stato il filo conduttore della nostra azione diplomatica di queste settimane, in particolare negli ultimi giorni, a New York, durante l'apertura dei lavori dell'Assemblea Generale delle Nazioni Unite , e in Germania, dove ho accompagnato il Presidente della Repubblica. La priorità è la tutela dei connazionali in tutta la regione e dei nostri militari in Libano, impegnati nella missione UNIFIL e in quella bilaterale di addestramento MIBIL Con il Ministro

AD ESCLUSIVO USO INTERNET

ilsecoloxix.it

Fonti Web

Crosetto stiamo seguendo ora per ora la situazione di sicurezza sul terreno ; in costante contatto con le nostre Ambasciate a Beirut e a Tel Aviv e con la Rappresentanza italiana presso le Nazioni Unite a New York. Attentato a Giaffa, spari e coltellate tra la folla: 6 morti 02 Ottobre 2024 Siamo pronti ad assumere ogni iniziativa per garantire la sicurezza dei nostri connazionali Ho da tempo invitato tutti i cittadini italiani a lasciare il Libano con i voli commerciali disponibili; stiamo lavorando per venire incontro alle loro richieste attraverso un aumento dei collegamenti, inclusi voli charter e altre modalità, che stiamo esaminando insieme al Ministero della Difesa. Sono circa 3.200 i connazionali che si trovano attualmente in Libano . In gran parte doppi cittadini - italiani e libanesi - che risiedono stabilmente nel Paese. L'Unità di Crisi della Farnesina e la nostra Ambasciata a Beirut lavorano senza sosta per offrire loro costanti aggiornamenti di sicurezza e ogni possibile assistenza. Sabato scorso ho avuto un lungo colloquio con il Ministro degli Esteri israeliano Katz. Gli ho chiesto di garantire la sicurezza di tutti i nostri militari impegnati in Libano e ho insistito affinché non vi siano attacchi nei pressi delle basi militari dell'UNIFIL. Dal collega israeliano ho ricevuto rassicurazion i. I contatti tra la nostra Ambasciata e il Ministero della Difesa a Tel Aviv - sempre su UNIFIL - rimangono costanti. A fronte dell'intensificarsi delle operazioni militari in Libano, abbiamo intanto gradualmente ridotto il contingente della missione MIBIL da 100 a 15 unità. L'escalation degli ultimi giorni in Libano è la diretta conseguenza delle tensioni scatenate dall'orribile attacco terroristico di Hamas dello scorso 7 ottobre. l'analisi Guerra in Medio Oriente, stavolta gli ayatollah sono caduti in trappola nathalie tocci 01 Ottobre 2024 Per undici mesi, gli scontri tra Israele e Hezbollah sono proseguiti con crescente intensità . Nell'ultimo anno Hezbollah ha lanciato continui attacchi missilistici nel nord di Israele, causando la morte di decine di civili e costringendo all'evacuazione circa 70.000 israeliani dalle loro abitazioni. Venerdì scorso le Forze Armate israeliane hanno condotto un attacco aereo sul quartier generale di Hezbollah nel cuore di Beirut. L'attacco ha portato all'uccisione di Hassan Nasrallah e di altre figure di spicco dell'organizzazione. Nella notte di lunedì le Forze Armate israeliane hanno poi lanciato un'incursione di terra nel Libano meridionale . Forze corazzate e fanteria, appoggiate da sbarramento di artiglieria, hanno varcato la frontiera libanese. Si tratta al momento di operazioni mirate, volte a neutralizzare le postazioni di Hezbollah a sud del fiume Litani , che - è bene ricordarlo - dovrebbe essere una zona demilitarizzata. Abbiamo invitato il Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite a prendere in considerazione il rafforzamento del mandato di UNIFIL al fine di garantire la piena applicazione della Risoluzione 1701 del 2006. A tale riguardo ho dato istruzioni al nostro Rappresentante Permanente presso le Nazioni Unite di intervenire oggi in Consiglio di Sicurezza in occasione di un dibattito sulla crisi in atto. Iran-Israele, adesso è guerra: gli Usa alzano le difese dal nostro corrispondente alberto simoni 01 Ottobre 2024 Sempre nel corso della giornata, il nostro Rappresentante Permanente incontrerà il Vice Segretario Generale delle Nazioni Unite per le attività di peacekeeping , Lacroix, al quale ribadirà il messaggio

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

di garantire un'adeguata sicurezza ai nostri contingenti. Come dicevo, gli sviluppi sul fronte libanese sono strettamente legati a quelli nella Striscia di Gaza. L'intensificarsi delle operazioni lungo la linea Blu ha portato a una riduzione parziale delle attività militari nella Striscia . Ma la situazione rimane estremamente critica. Resta naturalmente l' obiettivo di garantire un immediato cessate il fuoco a Gaza , per consentire il rilascio degli ostaggi e alleviare la grave crisi umanitaria. In linea con la risoluzione 2735 del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite. Come mi ha più volte riferito il Segretario di Stato Blinken nei nostri recenti incontri a New York, 15 dei 18 paragrafi della bozza di accordo tra Israele ed Hamas sono stati già concordati tra le parti Rimangono tuttavia irrisolte tre questioni fondamentali : il rilascio degli ostaggi, la gestione del valico di Rafah e, soprattutto, la presenza delle forze armate israeliane nel c.d. Corridoio Filadelfia. Continuiamo a lavorare per tenere vivo il negoziato e sosteniamo, anche come Presidenza del G7 e in seno al Quintetto, gli sforzi di mediazione che gli Stati Uniti stanno compiendo insieme all'Egitto e al Qatar. l'intervista Enrico Credendino, capo della Marina: "Siamo pronti a tutto" francesco grignetti 01 Ottobre 2024 Stiamo inoltre monitorando con altrettanta preoccupazione la situazione nel Mar Rosso e le possibili reazioni degli Houthi contro le navi commerciali dopo gli ultimi raid israeliani al porto di Hodeida. L'Italia resta in prima linea nell'operazione Aspides , che sta svolgendo un ruolo fondamentale nel ristabilire la sicurezza e la libertà della navigazione nell'area. La missione è un esempio di successo, non solo nella protezione delle navi mercantili, ma anche nella prevenzione dei disastri ambientali. Nelle scorse settimane gli assetti di Aspides hanno accompagnato in porto nel Corno d'Africa la petroliera greca "Sounion", colpita dai guerriglieri yemeniti. Ora più che mai è fondamentale rafforzare la missione , con nuove risorse e mezzi aggiuntivi. L'ho ribadito in varie occasioni ai miei colleghi europei. In un contesto sempre più complesso, che riguarda un quadrante particolarmente vasto, stiamo intensificando i contatti diplomatici: l'obiettivo primario è la de-escalation, a partire da un cessate il fuoco in Libano e a Gaza. La scorsa settimana, a margine dei lavori di apertura dell'Assemblea Generale delle Nazioni Unite a New York, ho presieduto una riunione dei Ministri degli Esteri del G7 Abbiamo ribadito con grande forza e unità l'invito a tutti gli attori coinvolti a esercitare moderazione e ad impegnarsi in un percorso negoziale È indispensabile lavorare con tutti i canali di comunicazione a nostra disposizione, compresi quelli con l'Iran e i Paesi arabi moderati. Sempre a New York ho infatti incontrato il Ministro degli Esteri iraniano Araghchi . Anche a nome del G7 ho innanzitutto ribadito l'urgente necessità di fare pressione su Hezbollah, sugli Houthi e sulla stessa Hamas. Non abbiamo mai nascosto le nostre preoccupazioni per la postura regionale di Teheran, che ha un effetto destabilizzante in un contesto già molto precario. Come purtroppo dimostrato ieri sera dall'attacco contro Israele. Riteniamo tuttavia che, ancor più in questo momento, sia importante mantenere un canale di dialogo con l'Iran. A margine dell' Assemblea Generale ho poi incontrato i Ministri degli Esteri di Egitto e Marocco . A loro ho ribadito il ruolo fondamentale che i Paesi arabi

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

moderati possono esercitare per invitare tutte le parti alla ragionevolezza. Lunedì pomeriggio ho partecipato ai lavori del Consiglio Affari Esteri straordinario dell'Unione Europea, che si è riunito in videoconferenza. Ho condiviso con i colleghi europei la nostra preoccupazione per le conseguenze del conflitto in corso sulla popolazione civile. L'escalation militare nel Libano meridionale ha già causato l'esodo di migliaia di persone, verso la capitale e altre aree ritenute più sicure, alcuni addirittura verso la Siria. Si tratta del maggior movimento di popolazione dal conflitto del 2006. La rapidità e l'ampiezza dell'esodo rendono quanto mai urgente una risposta adeguata nei tempi e nell'impegno finanziario. Per questo motivo ho annunciato al Consiglio Affari Esteri un nuovo importante pacchetto di aiuti umanitari di 17 milioni di euro per il Libano. Gli interventi su cui stiamo già lavorando concretamente andranno a sostegno della popolazione libanese sfollata. I fondi saranno veicolati attraverso l'Ufficio delle Nazioni Unite per l'Assistenza Umanitaria, l'Agenzia ONU per i Rifugiati e le Organizzazioni della società civile italiane. Questa iniziativa si aggiunge ai 50 milioni di euro già stanziati per iniziative di sviluppo e di emergenza, a testimonianza della priorità che attribuiamo al Paese. Dove abbiamo in corso 6 progetti a credito di aiuto per complessivi 115 milioni di euro con focus sulle infrastrutture e sulla valorizzazione del patrimonio culturale. Nell'ambito della gestione dei flussi migratori, abbiamo finanziato interventi per un valore complessivo di 3 milioni di Euro tramite l'Organizzazione Internazionale per le Migrazioni e il Fondo Migrazioni . Con l'obiettivo di potenziare l'offerta di canali legali per i rifugiati e la formazione professionale. A questo proposito incontrerò domani l'Alto Commissario delle Nazioni Unite per i Rifugiati, Filippo Grandi. Nei giorni scorsi sono infine state consegnate a Beirut e a Tiro 2 tonnellate di aiuti alimentari e sanitari inviate dal Ministero della Difesa nel quadro del Comitato Tecnico Militare per il Libano di cui l'Italia ha la guida . Su questo riferirà dopo di me il Ministro Crosetto. Le nuove iniziative umanitarie sul fronte libanese si aggiungono a quelle che stiamo portando avanti a Gaza fin dall'inizio della crisi, per cui abbiamo già stanziato un totale di 55 milioni di Euro. Sono state da poco consegnate nella Striscia 47 tonnellate di beni alimentari , raccolti attraverso l'iniziativa Food For Gaza, che ho lanciato insieme a FAO, Programma Alimentare Mondiale e Croce Rossa Internazionale. È in corso la raccolta di beni in previsione di un nuovo invio di aiuti, che comprenderà anche dispositivi medico-sanitari. L'impegno umanitario nell'immediato è funzionale a rilanciare il dialogo politico per cercare di assicurare un equilibrio di lungo termine. Anche per coordinarci su questo, avrò un nuovo colloquio stasera con i Ministri degli Esteri di Stati Uniti, Francia, Germania e Regno Unito L'elemento centrale di qualsiasi accordo sostenibile tra Israele e Libano è la demarcazione di un confine terrestre ; sull'esempio dell'accordo raggiunto ormai due anni fa per la delimitazione delle frontiere marittime. Lo sforzo di mediazione di questi mesi, in particolare da parte americana, non deve andare perduto. Sosteniamo con convinzione il lavoro dell'inviato americano Hochstein e continueremo a trasmettere messaggi in questa direzione alle parti. Tutti devono impegnarsi nella piena attuazione della risoluzione 1701

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite. Hezbollah deve ritirarsi al di là del fiume Litani. È inoltre necessario che le Forze Armate libanesi tornino a esercitare il loro ruolo in tutto il Paese. Israele ci ha chiesto di tenere con loro un canale aperto. Non sono loro l'obiettivo dell'offensiva israeliana e a loro dovrà passare il controllo del territorio. E anche i leader politici e la società civile libanesi devono assumersi le loro responsabilità e collaborare per ripristinare il funzionamento delle istituzioni statali. Lo stallo politico nel Paese dura da troppo tempo. L'elezione di un Presidente e la formazione di un governo nel pieno delle sue funzioni non possono più aspettare. Riguardo alla situazione a Gaza e in Cisgiordania, ribadisco quanto sia necessario tenere viva la prospettiva della creazione di uno Stato palestinese . Che dovrà nascere da un percorso negoziale e fondarsi sul reciproco riconoscimento con Israele. Il futuro Stato palestinese dovrà unire la Striscia di Gaza e la Cisgiordania sotto un unico governo nazionale e democratico, anche con il sostegno di una missione ONU a guida araba. L'Italia è pronta a fornire il suo contributo. E a sostenere con convinzione l'Autorità Nazionale Palestinese, puntando sul rafforzamento delle sue istituzioni. È cruciale che questa possa sviluppare capacità istituzionali solide ed affidabili. Non solo per garantire i servizi essenziali alla popolazione, ma anche per assumere il futuro controllo della Striscia di Gaza. Soltanto un Governo palestinese forte, legittimato dalla comunità internazionale e sostenuto da istituzioni democratiche, potrà affrontare le sfide poste dai gruppi estremisti e ridurre la loro influenza. La Palestina non è Hamas. Presidenti, colleghi, lavoriamo in maniera convinta per evitare che tutta la regione finisca nell'abisso di una guerra generalizzata , una catastrofe che nessuno sarebbe in grado di controllare, che porterebbe morte e devastazione per anni. Il raggiungimento di un cessate il fuoco a Gaza e in Libano è decisivo per ridare spazio alla diplomazia e riportare l'intero quadrante su un cammino di dialogo e stabilità. È un percorso complesso ma è un risultato che possiamo ottenere se tutte le parti si impegneranno al massimo e sapranno essere responsabili. La via diplomatica è l'unica che può portare a risultati duraturi e fermare una spirale di violenza e instabilità che è già durata fin troppo. Vi ringrazio per l'attenzione e sono sempre pronto a tenere aggiornato il Parlamento, come ho fatto in questi anni. Oggi e domani sarò nelle Aule di Camera e Senato per i Question Time.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilsole24ore.com

Fonti Web

# Aumento delle accise sul gasolio, Assoutenti: «Sarebbe stangata da 3,1 miliardi»

L'associazione di consumatori boccia l'ipotesi di rialzo delle accise sul gasolio previsto dal Piano strutturale di bilancio «No all' aumento delle accise per il gasolio. Sarebbe una stangata da 3,1 miliardi di euro sugli automobilisti». Lo afferma Assoutenti, che boccia l'ipotesi di rialzo delle accise sul gasolio previsto dal Piano strutturale di bilancio allo studio del governo. «Su ogni litro di gasolio acquistato dagli automobilisti italiani - spiega Assoutenti - il 56,1%, pari a 0,91 euro al litro ai prezzi attuali, se ne va in tasse a titolo di Iva e accise.


ilsole24ore.com

**Aumento delle accise sul gasolio, Assoutenti: «Sarebbe stangata da 3,1 miliardi»**

10/02/2024 15:23

L'associazione di consumatori boccia l'ipotesi di rialzo delle accise sul gasolio previsto dal Piano strutturale di bilancio «No all' aumento delle accise per il gasolio. Sarebbe una stangata da 3,1 miliardi di euro sugli automobilisti». Lo afferma Assoutenti, che boccia l'ipotesi di rialzo delle accise sul gasolio previsto dal Piano strutturale di bilancio allo studio del governo. «Su ogni litro di gasolio acquistato dagli automobilisti italiani - spiega Assoutenti - il 56,1%, pari a 0,91 euro al litro ai prezzi attuali, se ne va in tasse a titolo di Iva e accise.

AD ESCLUSIVO USO INTER

iltempo.it

Fonti Web

# Ztl e biglietti del bus, la Regione di Rocca ferma Gualtieri


iltempo.it

Ztl e biglietti del bus, la Regione di Rocca ferma Gualtieri



10/02/2024 08:15 Martina Zanchi

Ci sarà la proroga di un anno per l'ingresso in Ztl Fascia verde dei veicoli diesel Euro 4, che quindi potranno continuare ad accedere per tutto il 2025, e nel frattempo la Regione lavora alle modifiche dell'attuale «Piano della qualità dell'aria», approvato durante l'amministrazione Zingaretti, con l'obiettivo di rendere il blocco del traffico solo un'opportunità per i Comuni e non più un obbligo. La delibera regionale che accoglie la richiesta del Campidoglio di posticipare lo stop per 133 mila diesel Euro 4 (e di conseguenza anche gli Euro 5) dovrebbe arrivare in giunta in settimana, in attesa che il Comune invii alcuni dati mancanti, ma l'orientamento della Regione ormai è chiaro. «Arpa ci dice che la qualità dell'aria nella Capitale è in miglioramento da dieci anni a questa parte e che non c'è una correlazione, né scientifica né statistica, tra la circolazione dei veicoli e le rilevazioni delle centraline», afferma Marco Perissa, deputato e coordinatore romano di Fratelli d'Italia, che segue il dossier Fascia verde. Nella nuova versione del Piano potrebbe essere previsto, ad esempio, un meccanismo per cui al miglioramento dei dati dai territori possano venir meno anche i divieti. Il Campidoglio però non ha rinunciato all'idea di multare le auto più vecchie, benzina fino a Euro 2 e diesel fino a Euro 3 (che peraltro sono già vietate da anni). Il mese scorso, interpellato da Il Tempo, l'assessorato capitolino alla Mobilità ha spiegato che l'attivazione dei varchi potrebbe avvenire la prossima primavera, in pieno Giubileo. «Noi riteniamo commenta Perissa - che non siano necessari altri varchi e neanche attivare il Move-in (il sistema che conta i chilometri percorsi in Fascia verde, ndr) ma la scelta spetta al sindaco Gualtieri». Intanto i comitati No Ztl si preparano a una nuova manifestazione di protesta in piazza del Campidoglio, fissata al 10 ottobre. Sempre in tema di mobilità Regione e Comune si stanno confrontando anche sul nodo degli aumenti sui biglietti del bus. A quanto pare infatti l'amministrazione Rocca ha deciso di bocciare la richiesta capitolina di incrementare il costo del ticket da 1,50 a due euro dal 2025. Per farlo serve il via libera della Regione e il primo cittadino, con una lettera inviata il 2 settembre al governatore, ha prospettato gli aumenti come l'unica soluzione per chiudere il nuovo contratto di servizio di Atac, per cui servono circa 22 milioni, mentre grazie al rincaro del Bit- questa è la stima presentata da Roma Capitale alla Pisana - se ne potrebbero incassare 16,5 nel 2025; 14,8 nel 2026 e 16 nel 2027. La Regione però sta per presentare due atti con cui, da un lato, approva uno stanziamento di 10 milioni l'anno in favore di Atac e, dall'altro, nega al Comune l'autorizzazione ad attuare gli aumenti indiscriminati. E forsein Campidoglio se lo aspettavano. «L'adeguamento del Bit non è purtroppo eludibile», ha dichiarato l'assessore Patanè la scorsa settimana, dopo un incontro con il collega Fabrizio Ghera e i sindacati, prospettando poi come «più che plausibile», senza il rincaro,

AD ESCLUSIV
USO INTER

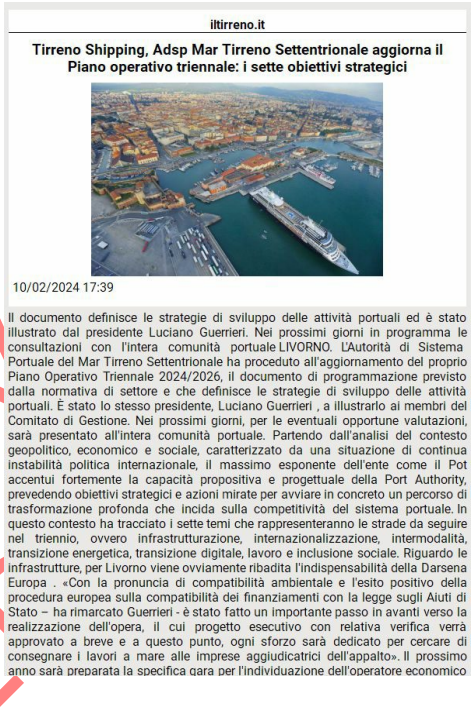
«il taglio delle agevolazioni o dei servizi o dei chilometri». Scenario che non convince affatto Perissa: «Stiamo lavorando nella direzione di evitare l'aumento del Bit e di garantire ad Atac la copertura di buona parte dei fondi. Dopodiché, consigliamo al Comune di capire come finanziare la parte mancante. Deciderà il Campidoglio, ad esempio - conclude - se ricalibrare gli sconti per gli studenti in base all'Isee oppure togliere le agevolazioni agli invalidi».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

iltirreno.it

Fonti Web

# Tirreno Shipping, Adsp Mar Tirreno Settentrionale aggiorna il Piano operativo triennale: i sette obiettivi strategici


iltirreno.it

Tirreno Shipping, Adsp Mar Tirreno Settentrionale aggiorna il Piano operativo triennale: i sette obiettivi strategici

10/02/2024 17:39

Il documento definisce le strategie di sviluppo delle attività portuali ed è stato illustrato dal presidente Luciano Guerrieri. Nei prossimi giorni in programma le consultazioni con l'intera comunità portuale LIVORNO. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha proceduto all'aggiornamento del proprio Piano Operativo Triennale 2024/2026, il documento di programmazione previsto dalla normativa di settore e che definisce le strategie di sviluppo delle attività portuali. È stato lo stesso presidente, Luciano Guerrieri , a illustrarlo ai membri del Comitato di Gestione. Nei prossimi giorni, per le eventuali opportune valutazioni, sarà presentato all'intera comunità portuale. Partendo dall'analisi del contesto geopolitico, economico e sociale, caratterizzato da una situazione di continua instabilità politica internazionale, il massimo esponente dell'ente come il Pot accentui fortemente la capacità propositiva e progettuale della Port Authority, prevedendo obiettivi strategici e azioni mirate per avviare in concreto un percorso di trasformazione profonda che incida sulla competitività del sistema portuale. In questo contesto ha tracciato i sette temi che rappresenteranno le strade da seguire nel triennio, ovvero infrastrutturazione, internazionalizzazione, intermodalità, transizione energetica, transizione digitale, lavoro e inclusione sociale. Riguardo le infrastrutture, per Livorno viene ovviamente ribadita l'indispensabilità della Darsena Europa . «Con la pronuncia di compatibilità ambientale e l'esito positivo della procedura europea sulla compatibilità dei finanziamenti con la legge sugli Aiuti di Stato – ha rimarcato Guerrieri - è stato fatto un importante passo in avanti verso la realizzazione dell'opera, il cui progetto esecutivo con relativa verifica verrà approvato a breve e a questo punto, ogni sforzo sarà dedicato per cercare di consegnare i lavori a mare alle imprese aggiudicatrici dell'appalto». Il prossimo anno sarà preparata la specifica gara per l'individuazione dell'operatore economico

Il documento definisce le strategie di sviluppo delle attività portuali ed è stato illustrato dal presidente Luciano Guerrieri. Nei prossimi giorni in programma le consultazioni con l'intera comunità portuale LIVORNO. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha proceduto all'aggiornamento del proprio Piano Operativo Triennale 2024/2026, il documento di programmazione previsto dalla normativa di settore e che definisce le strategie di sviluppo delle attività portuali. È stato lo stesso presidente, Luciano Guerrieri , a illustrarlo ai membri del Comitato di Gestione. Nei prossimi giorni, per le eventuali opportune valutazioni, sarà presentato all'intera comunità portuale. Partendo dall'analisi del contesto geopolitico, economico e sociale, caratterizzato da una situazione di continua instabilità politica internazionale, il massimo esponente dell'ente come il Pot accentui fortemente la capacità propositiva e progettuale della Port Authority, prevedendo obiettivi strategici e azioni mirate per avviare in concreto un percorso di trasformazione profonda che incida sulla competitività del sistema portuale. In questo contesto ha tracciato i sette temi che rappresenteranno le strade da seguire nel triennio, ovvero infrastrutturazione, internazionalizzazione, intermodalità, transizione energetica, transizione digitale, lavoro e inclusione sociale. Riguardo le infrastrutture, per Livorno viene ovviamente ribadita l'indispensabilità della Darsena Europa . «Con la pronuncia di compatibilità ambientale e l'esito positivo della procedura europea sulla compatibilità dei finanziamenti con la legge sugli Aiuti di Stato - ha rimarcato Guerrieri - è stato fatto un importante passo in avanti verso la realizzazione dell'opera, il cui progetto esecutivo con relativa verifica verrà approvato a breve e a questo punto, ogni sforzo sarà dedicato per cercare di consegnare i lavori a mare alle imprese aggiudicatrici dell'appalto». Il prossimo anno sarà preparata la specifica gara per l'individuazione dell'operatore economico che provvederà a realizzare il terminal contenitori. In parallelo continueranno i lavori sul consolidamento della vasca colmata e quelli di ampliamento del Canale Industriale con la relativa resecazione della sponda lato Torre del Marzocco. Saranno inoltre valutate le proposte derivanti dallo studio già avviato per la resecazione della banchina Tripoli. Con riferimento a Piombino, viene considerata strategica l'opera di completamento della Darsena Est. In particolare, alla luce della vicenda del rilancio delle attività siderurgiche e della possibile sottoscrizione di nuovi Accordi di Programma inerenti le iniziative di JSW e di Metinvest, viene posto in evidenza il tema del finanziamento del progetto della banchina Ovest, ovvero della banchina di riva antistante le casse di colmata al servizio delle due aziende e del comparto di attività "diversificate" di logistica industriale. Riguardo al tema delle connessioni e dell'intermodalità, Guerrieri ha fatto presente che l'AdSP continuerà

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

a seguire i lavori e le progettazioni per lo sviluppo della rete ferroviaria da parte di RFI, a cominciare dal progetto Raccordo, che, una volta completata la realizzazione dello "Scavalco" sulla direttissima porto-interporto, andrà a collegare il polo di Guasticce con i i binari della Pisa-Collesalvetti-Vada. In relazione a quest'opera, nel POT viene sottolineata la necessità di interloquire costantemente con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per superare la problematica dei finanziamenti da assicurare alla realizzazione del progetto, mentre, in una logica di sviluppo integrato del territorio, viene definito come obiettivo prioritario quello di consolidare ulteriormente l'offerta insediativa dell'Interporto Vespucci, studiando un piano di azione per il reperimento di nuove aree e servizi da mettere a disposizione delle imprese. Rimanendo in tema di intermodalità, Guerrieri ha ricordato che l'ente portuale provvederà infine a coinvolgere il cluster portuale e l'Organismo della Risorsa Mare per i necessari approfondimenti sul Piano del Ferro sia a Livorno che a Piombino. Di corrispondente valenza, e interesse, analoghe iniziative per i progetti relativi alla prevista viabilità di cintura del porto di Livorno e quelli relativi al II lotto della Strada Statale 398. Altra colonna portante del Piano Operativo Triennale è la Twin Transition, ovvero la doppia transizione, quella digitale ed energetica. Guerrieri ha voluto rimarcare come nel POT si definiscano le azioni attraverso le quali si punta ad implementare, attraverso le piattaforme digitali, l'offerta già oggi rilevante dei propri servizi per gli operatori logistici e per le attività istituzionali. In tema di Transizione Energetica l'obiettivo strategico rimane quello di promuovere lo sviluppo sostenibile e la decarbonizzazione del sistema portuale, in coerenza con tutti gli strumenti di pianificazione strategica a disposizione. Sotto questo punto di vista, viene sottolineato nel documento programmatico l'impegno dell'ente a sviluppare con efficacia il progetto di cold ironing e confermato che attualmente è in corso la progettazione esecutiva e che l'inizio dei lavori è previsto entro la fine dell'anno. Nell'ambito del progetto Green Ports, promosso dal Ministero dell'Ambiente e della Transizione Energetica, l'Adsp ha peraltro predisposto undici progetti per l'incentivazione di interventi di miglioramento dell'efficienza energetica e dell'uso di energie rinnovabili. L'internazionalizzazione è un altro asset rilevante per la Port Authority. Su questo tema l'azione sarà focalizzata su alcuni Paesi ed aree con cui riprendere o attivare proficui rapporti di cooperazione, a cominciare dal continente africano. Dopo aver attivato con l'Autorità Portuale di Damietta un memorandum di intesa per redigere congiuntamente uno studio di fattibilità finalizzato alla creazione di una supply chain di importazione in Europa di idrogeno verde dall'Egitto, la Port Authority ha oggi allo studio ulteriori proposte di collaborazione con altri porti egiziani, marocchini e algerini. Ma nel piano di azione dell'ente non c'è soltanto lo sviluppo di rapporti con l'Africa. Tra gli obiettivi prefissati anche quello di avviare nuove relazioni con il porto indiano di Mumbai, al fine di favorire l'attivazione di un traffico container che possa sfruttare appieno le potenzialità dello scalo marittimo livornese. Nel POT sono infine state sviluppate azioni strategiche per lo sviluppo di un modello efficiente e sicuro del lavoro in porto mentre verranno portate avanti

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

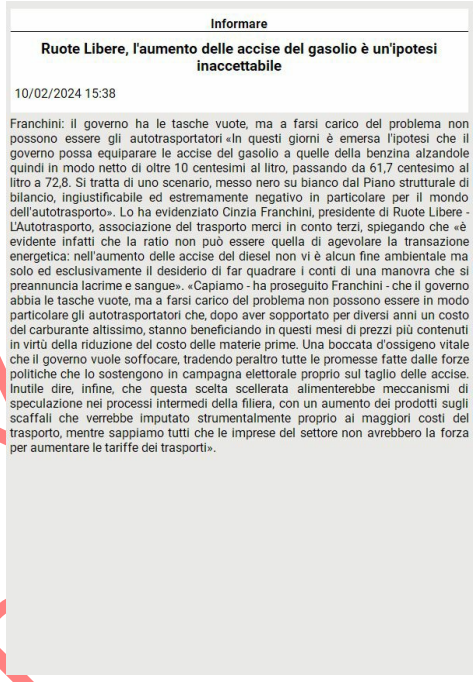
in modo concreto nuove iniziative per favorire il pieno raggiungimento della parità di genere in ambito portuale. «Il nuovo Piano Operativo Triennale - specificato Guerrini - traghetta l'AdSP verso una nuova fase di ammodernamento infrastrutturale e innovazione digitale ed energetica, senza con ciò trascurare la necessità di contestualizzare l'azione programmatica in un ambito relazionale di alto livello che abbia il suo baricentro nel Mediterraneo». «La lettura complessiva del POT consente di comprendere il rilevante lavoro di trasformazione che l'ente sta svolgendo e continuerà a svolgere per il consolidamento e lo sviluppo dei traffici e delle attività di tutto il sistema di competenza». «In linea con quanto affermato nell'ultimo Piano Organico Porti - ha poi rimarcato il segretario generale, Matteo Paroli - il POT sottolinea l'importanza di una riorganizzazione e riqualificazione dell'Agenzia autorizzata alla fornitura di lavoro temporaneo ai sensi dell'articolo 17 comma 5 della Legge 84/94 e individua le possibili soluzioni da adottare per superare le attuali criticità riscontrate nell'attuale modello organizzativo». Al riguardo, nei prossimi giorni verrà avviato il periodo di consultazioni anche attraverso un passaggio preliminare presso l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare e le Commissioni Consultive. Terminata questa fase, il POT verrà sottoposto, probabilmente entro la fine del prossimo, mese all'attenzione del Comitato di Gestione per l'approvazione finale.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Informare

Fonti Web

# Ruote Libere, l'aumento delle accise del gasolio è un'ipotesi inaccettabile


Informare

Ruote Libere, l'aumento delle accise del gasolio è un'ipotesi inaccettabile

10/02/2024 15:38

Franchini: il governo ha le tasche vuote, ma a farsi carico del problema non possono essere gli autotrasportatori «In questi giorni è emersa l'ipotesi che il governo possa equiparare le accise del gasolio a quelle della benzina alzandole quindi in modo netto di oltre 10 centesimi al litro, passando da 61,7 centesimo al litro a 72,8. Si tratta di uno scenario, messo nero su bianco dal Piano strutturale di bilancio, ingiustificabile ed estremamente negativo in particolare per il mondo dell'autotrasporto». Lo ha evidenziato Cinzia Franchini, presidente di Ruote Libere - L'Autotrasporto, associazione del trasporto merci in conto terzi, spiegando che «è evidente infatti che la ratio non può essere quella di agevolare la transazione energetica: nell'aumento delle accise del diesel non vi è alcun fine ambientale ma solo ed esclusivamente il desiderio di far quadrare i conti di una manovra che si preannuncia lacrime e sangue». «Capiamo - ha proseguito Franchini - che il governo abbia le tasche vuote, ma a farsi carico del problema non possono essere in modo particolare gli autotrasportatori che, dopo aver sopportato per diversi anni un costo del carburante altissimo, stanno beneficiando in questi mesi di prezzi più contenuti in virtù della riduzione del costo delle materie prime. Una boccata d'ossigeno vitale che il governo vuole soffocare, tradendo peraltro tutte le promesse fatte dalle forze politiche che lo sostengono in campagna elettorale proprio sul taglio delle accise. Inutile dire, infine, che questa scelta scellerata alimenterebbe meccanismi di speculazione nei processi intermedi della filiera, con un aumento dei prodotti sugli scaffali che verrebbe imputato strumentalmente proprio ai maggiori costi del trasporto, mentre sappiamo tutti che le imprese del settore non avrebbero la forza per aumentare le tariffe dei trasporti».

Franchini: il governo ha le tasche vuote, ma a farsi carico del problema non possono essere gli autotrasportatori «In questi giorni è emersa l'ipotesi che il governo possa equiparare le accise del gasolio a quelle della benzina alzandole quindi in modo netto di oltre 10 centesimi al litro, passando da 61,7 centesimo al litro a 72,8. Si tratta di uno scenario, messo nero su bianco dal Piano strutturale di bilancio, ingiustificabile ed estremamente negativo in particolare per il mondo dell'autotrasporto». Lo ha evidenziato Cinzia Franchini, presidente di Ruote Libere - L'Autotrasporto, associazione del trasporto merci in conto terzi, spiegando che «è evidente infatti che la ratio non può essere quella di agevolare la transazione energetica: nell'aumento delle accise del diesel non vi è alcun fine ambientale ma solo ed esclusivamente il desiderio di far quadrare i conti di una manovra che si preannuncia lacrime e sangue». «Capiamo - ha proseguito Franchini - che il governo abbia le tasche vuote, ma a farsi carico del problema non possono essere in modo particolare gli autotrasportatori che, dopo aver sopportato per diversi anni un costo del carburante altissimo, stanno beneficiando in questi mesi di prezzi più contenuti in virtù della riduzione del costo delle materie prime. Una boccata d'ossigeno vitale che il governo vuole soffocare, tradendo peraltro tutte le promesse fatte dalle forze politiche che lo sostengono in campagna elettorale proprio sul taglio delle accise. Inutile dire, infine, che questa scelta scellerata alimenterebbe meccanismi di speculazione nei processi intermedi della filiera, con un aumento dei prodotti sugli scaffali che verrebbe imputato strumentalmente proprio ai maggiori costi del trasporto, mentre sappiamo tutti che le imprese del settore non avrebbero la forza per aumentare le tariffe dei trasporti».

AD ESCLUSIV
USO INTER

Informare

Fonti Web

# Salvini: la giurisprudenza non afferma alcun diritto delle imprese di navigazione all'autoproduzione con personale di bordo


Informare

Salvini: la giurisprudenza non afferma alcun diritto delle imprese di navigazione all'autoproduzione con personale di bordo

10/02/2024 18:14

Non c'è - ha sottolineato il ministro rispondendo ad un'interrogazione alla Camera - nessuna liberalizzazione delle attività portuali per le operazioni di rizzaggio e derizzaggio La giurisprudenza non afferma alcun diritto delle imprese di navigazione all'autoproduzione con personale di bordo e non c'è nessuna liberalizzazione delle attività portuali per le operazioni di rizzaggio e derizzaggio. Lo ha detto oggi il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, rispondendo alla Camera dei deputati ad un'interrogazione di Luca Pastorino del gruppo Misto-+Europa che, ponendo il quesito, ha ricordato che «le sentenze pronunciate dal Consiglio di Stato il 19 luglio 2024 sui due ricorsi della compagnia armatoriale Grandi Navi Veloci contro i verdetti del Tribunale Amministrativo Regionale di Genova relativi ai dinieghi opposti dall'Autorità di Sistema Portuale del capoluogo ligure alle ripetute richieste di autorizzazione ad affidare al bordo le operazioni di rizzaggio e derizzaggio del proprio carico, hanno confermato le pronunce del Tribunale Amministrativo Regionale. Nel primo caso - ha ricordato Pastorino - i giudici hanno validato tutti e sei i motivi opposti da Autorità di Sistema Portuale a Grandi Navi Veloci. La sentenza ribadisce l'esclusività del personale da adibirsi a suddette operazioni, nonché la necessità che sia garantito il rispetto della normativa speciale inerente alla sicurezza e alla salute dei lavoratori adibiti a tali funzioni; inoltre, i giudici del Consiglio di Stato hanno respinto la richiesta di strutturalità avanzata da Grandi Navi Veloci, dal momento che l'eventuale autorizzazione all'autoproduzione deve avere natura occasionale, e confermato che, sulla base del contratto collettivo nazionale del lavoro marittimo, le operazioni di rizzaggio e derizzaggio dei veicoli devono essere svolte da personale di terra specializzato e non da personale marittimo, in virtù della riserva in favore del personale di terra». «La seconda sentenza - ha ricordato ancora il deputato - ha riconosciuto il diritto all'autoproduzione di una compagnia già autorizzata a operare, ma coi limiti previsti da tale autorizzazione che non contempla la possibilità di utilizzare personale di bordo che non sia esclusivamente dedicato a tali mansioni». Ricordando infine che la questione è stata riaccesa da alcune dichiarazioni della Grandi Navi Veloci sulla possibilità di svolgere il rizzaggio delle "ro-ro" in autoproduzione, Pastorino ha chiesto al ministro «quali iniziative di competenza intenda porre in essere affinché sia garantita la tenuta dell'attuale assetto, in linea con le sentenze sopra citate, tutelando la qualità dell'operato e l'occupazione dei lavoratori portuali». Replicando Salvini ha ricordato che «la disciplina di settore, contenuta nella legge quadro del 1994, è stata modificata nel 2020 per fronteggiare le emergenze derivanti dal Covid. In particolare - ha precisato - si era previsto che l'autoproduzione fosse ammessa

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

solo qualora non fosse possibile soddisfare la domanda di svolgimento di operazioni portuali mediante le imprese autorizzate ovvero tramite la fornitura di lavoro portuale temporaneo: trattasi dei lavoratori e delle lavoratrici - ha sottolineato Salvini - la cui tutela sta a cuore a lei come a me. Sono inoltre precisati tutti i requisiti che la nave richiedente deve avere affinché possa essere autorizzata allo svolgimento in autoproduzione dei servizi portuali. Le recenti sentenze sottolineano i vincoli normativi per lo svolgimento in autoproduzione di operazioni di rizzaggio e derizzaggio da parte del vettore marittimo, ribadendo che lo stesso è tenuto a evidenziare il personale aggiuntivo rispetto a quello indicato nella tabella di armamento della nave e che lo stesso deve essere dedicato esclusivamente allo svolgimento delle operazioni portuali. Inoltre, il contratto collettivo nazionale di settore può stabilire una riserva a favore del personale di terra nello svolgimento delle operazioni di cui sopra». «La giurisprudenza richiamata, pertanto - ha proseguito il ministro - non afferma alcun diritto delle imprese di navigazione all'autoproduzione con personale di bordo, confermando che deve essere utilizzato personale di terra nei limiti previsti dalle autorizzazioni rilasciate ai sensi della legge del 1994. Noi, come Ministero, siamo pertanto di fronte a un quadro evidente e non c'è nessuna liberalizzazione delle attività portuali per le operazioni di rizzaggio e derizzaggio, né d'altronde tale prospettiva potrebbe essere ritenuta oggi possibile, tenuto conto dei vincoli normativi che ho richiamato». «Per quanto di competenza - ha concluso Salvini - mi limito a ribadire che il ministro e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in collaborazione con le Autorità di Sistema Portuale - ovviamente - continueranno a monitorare la corretta applicazione della disciplina sulle operazioni portuali, perché da queste regole dipende lo sforzo comune a tutelare le prospettive occupazionali del lavoro portuale, nonché la qualità e la sicurezza dei relativi servizi».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Informatore Navale

Fonti Web

# ADSP MTS - Illustrato in Comitato di Gestione il Piano Operativo Triennale 2024-2026


Informatore Navale

ADSP MTS – Illustrato in Comitato di Gestione il Piano Operativo Triennale 2024-2026

10/02/2024 10:53

Un faro sul futuro dei porti dell'Alto Tirreno Uno sguardo attento al contesto geopolitico, ancora assai incerto, e un'attenzione accentuata verso i temi della sostenibilità, dell'intermodalità e della digitalizzazione. E' con questo duplice approccio, contingenziale e progettuale, che l'AdSP ha messo mano all'aggiornamento del proprio Piano Operativo Triennale (POT), il documento di programmazione previsto dalla legge 84/1994 che definisce le strategie di sviluppo delle attività portuali Il POT 2024-206, che nei prossimi giorni verrà presentato agli stakeholder della comunità portuale per l'acquisizione di osservazioni e riflessioni, anche ai fini di una eventuale integrazione dei contenuti del testo, è stato illustrato oggi dal presidente Luciano Guerrieri ai membri del Comitato di Gestione. Partendo dall'analisi del contesto geopolitico, economico e sociale, caratterizzato da una situazione di continua instabilità – a causa, soprattutto del protrarsi del conflitto in Ucraina, della guerra in Medio Oriente tra Israele ed Hamas e degli attacchi nel Mar Rosso da parte degli Houthi – Guerrieri ha sottolineato come il POT accentui fortemente la capacità propositiva e progettuale della Port Authority, prevedendo obiettivi strategici e azioni mirate per avviare in concreto un percorso di trasformazione profonda che incida sulla competitività del sistema portuale. Sette i temi portanti del nuovo faro programmatico dell'Ente: infrastrutturazione; internazionalizzazione; intermodalità; transizione energetica; transizione digitale; lavoro e inclusione sociale. Per quanto concerne le infrastrutture, il POT si sofferma in particolare su alcune realizzazioni ad altissimo valore strategico. "Con la pronuncia di compatibilità ambientale e l'esito positivo della procedura europea sulla compatibilità dei finanziamenti con la legge sugli Aiuti di Stato, è stato fatto un importante passo in avanti verso la realizzazione dell'infrastruttura, il cui progetto esecutivo con relativa verifica verrà approvato a breve. A questo punto, ogni sforzo sarà dedicato per cercare di consegnare i lavori a mare alle imprese aggiudicatrici dell'appalto" ha affermato il primo inquilino di Palazzo Rosciano durante la seduta del Comitato di Gestione, aggiungendo che nel corso del 2025 si svolgerà peraltro la preparazione della specifica gara per l'individuazione dell'operatore economico che provvederà a realizzare il previsto terminal contenitori. In parallelo continueranno i lavori sul consolidamento della vasca colmata e quelli di ampliamento del Canale Industriale con la relativa resecazione della sponda lato Torre del Marzocco; si valuteranno inoltre le proposte derivanti dallo studio già avviato per la resecazione della banchina Tripoli. Con riferimento a Piombino, viene considerata strategica l'opera di completamento della Darsena Est. In particolare, alla luce della vicenda del rilancio delle attività siderurgiche e della possibile (e forse imminente) sottoscrizione di nuovi Accordi di Programma

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

inerenti le iniziative di JSW e degli Ucraini di Metnvest, si pone in tutta evidenza il tema del finanziamento del progetto della banchina Ovest, ovvero della banchina di riva antistante le casse di colmata a servizio delle due aziende e del comparto di attività "diversificate" di logistica industriale. Con riferimento al tema delle connessioni e dell' intermodalità, Guerrieri ha fatto presente che l'AdSP continuerà a seguire i lavori e le progettazioni per lo sviluppo della rete ferroviaria da parte di RFI, a cominciare dal progetto Raccordo, che, una volta completata la realizzazione dello "Scavalco" sulla direttissima porto-interporto, andrà a collegare il polo di Guasticce con i i binari della Pisa-Collesalvetti-Vada. In relazione a quest'opera, nel POT viene sottolineata la necessità di interloquire costantemente con il MIT per superare la nota problematica dei finanziamenti da assicurare alla realizzazione del progetto, mentre in una logica di sviluppo integrato del territorio, viene definito come obiettivo prioritario quello di consolidare ulteriormente l'offerta insediativa dell'Interporto Vespucci, studiando un piano di azione per il reperimento di nuove aree e servizi da mettere a disposizione delle imprese. Rimanendo in tema di intermodalità, Guerrieri ha ricordato che l'ente portuale provvederà infine a coinvolgere il cluster portuale e l'Organismo della Risorsa Mare per i necessari approfondimenti sul Piano del Ferro sia a Livorno che a Piombino. Di corrispondente valenza, ed interesse, analoghe iniziative per i progetti relativi alla prevista viabilità di cintura del porto di Livorno e quelli relativi al II lotto della SS398. Altra colonna portante del POT, la cosiddetta Twin Transition, la doppia transizione, quella digitale ed energetica. Il presidente dell'AdSP ha voluto rimarcare come nel POT si definiscano le azioni attraverso le quali l'AdSP MTS punta ad implementare, attraverso le proprie piattaforme digitali (MONICA, Il Tuscan Port Community System, lo Sportello Unico Amministrativo,etc), l'offerta già oggi rilevante dei propri servizi per gli operatori logistici e per le attività istituzionali. In tema di Transizione Energetica l'obiettivo strategico rimane quello di promuovere lo sviluppo sostenibile e la decarbonizzazione del sistema portuale, in coerenza con tutti gli strumenti di pianificazione strategica a disposizione. Sotto questo punto di vista, viene sottolineato nel documento programmatico l'impegno preso dall'Ente portuale per sviluppare con efficacia il progetto di cold ironing nei porti del Sistema. Nel 2023 sono state aggiudicate le procedure di appalto integrato per la progettazione esecutiva e i lavori necessari per la realizzazione degli interventi di elettrificazione delle banchine nei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio. Attualmente è in corso la progettazione esecutiva ed è previsto l'inizio lavori nel IV trimestre del 2024. Nell'ambito del progetto Green Ports promosso dal Ministero dell'Ambiente e della Transizione Energetica, l'Ente ha peraltro predisposto 11 progetti per l'incentivazione di interventi di miglioramento dell'efficienza energetica e dell'uso di energie rinnovabili. L'internazionalizzazione è del pari un asset rilevante per la Port Authority. Su questo tema l'azione dell'ente sarà focalizzata su alcuni Paesi ed aree con cui riprendere o attivare proficui rapporti di cooperazione, a cominciare dal continente africano. Dopo aver attivato un Memorandum di intesa con l'Autorità Portuale di Damietta su temi di importanza rilevante ed attuale, con l'obiettivo immediato di redigere uno studio di fattibilità

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

per una supply chain di importazione di idrogeno verde in Europa dall'Egitto che preveda il ruolo centrale del porto di Livorno, la Port Authority ha oggi allo studio ulteriori proposte di collaborazione con altri porti dell'Egitto, del Marocco e dell'Algeria. Ma nel piano di azione dell'Ente non c'è soltanto l'Africa. La Port Authority punta anche ad avviare nuove relazioni con il porto indiano di Mumbai, con l'obiettivo di favorire l'attivazione di un traffico container che possa sfruttare appieno le potenzialità di un porto, quello di Livorno, che nel breve-medio termine si prepara ad allargare il proprio canale di accesso e che nel lungo periodo ambisce ad acquisire un surplus di competitività grazie alla Darsena Europa. Nel POT sono infine sviluppate azioni strategiche per lo sviluppo di un modello efficiente e sicuro del lavoro in porto mentre verranno portate avanti in modo concreto nuove iniziative per favorire il pieno raggiungimento della parità di genere in ambito portuale. "Il nuovo Piano Operativo Triennale, di cui oggi abbiamo fornito oggi una prima illustrazione, traghetta l'AdSP verso una nuova fase di ammodernamento infrastrutturale e innovazione digitale ed energetica, senza con ciò trascurare la necessità di contestualizzare l'azione programmatica in un contesto relazionale di alto livello che abbia il suo baricentro nel Mediterraneo" ha affermato Luciano Guerrieri. "La lettura complessiva del POT consente di comprendere il rilevante lavoro di trasformazione che l'Adsp-Mts sta svolgendo e continuerà a svolgere per il consolidamento e lo sviluppo dei traffici e delle attività del porto di Livorno, di Piombino e di tutto il sistema di competenza" ha concluso. Nel suo intervento il segretario generale dell'Ente, Matteo Paroli, ha voluto invece rimarcare il carattere innovativo di un Piano Operativo Triennale che mira a prospettare un nuovo scenario strategico anche in ambito lavorativo. "In linea con quanto affermato nell'ultimo Piano Organico Porti, il piano sottolinea l'importanza di una riorganizzazione e riqualificazione dell'Agenzia autorizzata alla fornitura di lavoro temporaneo ai sensi dell'art. 17 comma 5 della Legge 84/94 e individua le possibili soluzioni da adottare per superare le attuali criticità riscontrate nell'attuale modello organizzativo" ha dichiarato. Nei prossimi giorni verrà dunque avviato il periodo di consultazioni anche attraverso un passaggio preliminare presso l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare e le Commissioni Consultive. Terminata questa fase, il POT verrà sottoposto entro la fine del prossimo mese all'attenzione del Comitato di Gestione per l'approvazione finale.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Informatore Navale

Fonti Web

# Venice Hospitality Challenge: torna la grande vela nel cuore di Venezia


Informatore Navale

Venice Hospitality Challenge: torna la grande vela nel cuore di Venezia

10/02/2024 11:02

L'XI edizione della Venice Hospitality Challenge è pronta al via: sabato 19 ottobre alle 13.30 gli spettacolari getti d'acqua dei rimorchiatori annunceranno lo start della regata che si corre dalla partenza all'arrivo nelle acque interne di una città Un evento sportivo irripetibile in qualsiasi altro luogo del mondo ma anche un fiore all'occhiello nel calendario dello Yacht Club Venezia che ha conquistato un successo ormai decennale portando a Venezia l'eccellenza della vela nel cuore di Venezia Venezia, 1 ottobre 2024 - L'XI edizione della regata vede al suo fianco Ca' Sagredo Hotel, Hotel Danieli, Ca' di Dio VRetreats, Hotel Excelsior, The Gritti Palace, Londra Palace, JW Marriott, Nolinski Venezia, Palazzina, St. Regis, SINA Centurion Palace, Palazzo Venart Luxury Hotel e Alajmo Ristorante Quadri. Ogni hotel è abbinato a un'imbarcazione alle quali si aggiungono Il Moro di Venezia e New Zealand Endeavour in gara rispettivamente per il Comune di Venezia-Salone Nautico e la Scuola Navale Militare "Francesco Morosini". Importante novità di quest'anno la prima partecipazione della Guardia Costiera con la barca Gipsea, sequestrata alla criminalità organizzata. Condotti da skipper di fama internazionale, saranno diciassette i Team che si contenderanno sul campo di regata l'ambito cappello del Doge, che quest'anno è stato realizzato nelle fornaci della vetreria New Murano Gallery in 18 esemplari numerati e firmati dal Maestro Mario Furlan. Programma: Giovedì 17 ottobre alle Zattere: arrivo imbarcazioni e ormeggio. Venerdì 18 ottobre alle Zattere: 18.30 "La città incontra gli skipper". Sabato 19 ottobre ore 11.00 briefing equipaggi a Palazzo Zattere, partenza alle 13.30 circa: il pubblico potrà ammirare da vicino non solo l'intero svolgimento della regata ma anche le imbarcazioni all'ormeggio grazie a un pontile galleggiante lungo oltre 70 mt realizzato dal Gruppo Boscolo Bielo e posizionato nel Canale della Giudecca. Le premiazioni sono previste verso le 17.00 presso la banchina VYP dove per la prima volta verrà anche assegnato il Barcolana Venice Hospitality Trophy, trofeo Challenge per l'imbarcazione meglio classificata considerando le migliori prove nella Barcolana Maxi Trofeo Portopiccolo e Venice Hospitality Challenge. Per quanto riguarda l'aspetto sociale Venice Hospitality Challenge e lo Yacht Club Venezia sono ancora una volta al fianco della Lega Italiana per la lotta contro i tumori: il maxi yacht Kiwi gareggerà anche per LILT mentre il Vaporetto Rosa, un natante ibrido a basso impatto ambientale, accompagnerà la regata per divulgare l'importanza della prevenzione per i tumori al seno. L'impegno verso l'ambiente si concretizza con la fornitura agli equipaggi di indumenti ottenuti col riciclo delle bottiglie in plastica da Mureadritta: una scelta in linea con quanto l'Amministrazione Comunale si sta prefiggendo per Venezia, un luogo unico al mondo dove è impossibile collocare con certezza un confine tra città e natura. Venice Hospitality Challenge è patrocinata dal Comune di Venezia e dall'Autorità di Sistema Portuale

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

del Mare Adriatico Settentrionale. Beneficia del supporto dei partner Vela Spa, Salone Nautico Venezia, Marina Militare, Capitaneria di Porto, Guardia Costiera e FIV. Gold sponsor Generali Italia e VISA e sponsor Alilaguna, Assonautica Venezia, Boscolo Bielo, New Murano Gallery, MureaDritta, Portodimare, Panfido, VYP Venice Yacht Pier, Select e Acqua Dolomia. Media Partner: Barche, Excellence Magazine, Venezia Made in Veneto, Venezia Unica, Lagunamare e Wonder Cortina.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

# Dove si può usare la carta dedicata a te?


Informazione Fiscale

Dove si può usare la carta dedicata a te?

10/02/2024 13:16

Dopo lo scambio di dati tra INPS, Comuni e Poste Italiane a 1,3 milioni di famiglie è stata assegnata la carta dedicata a te, 500 euro per le spese alimentari, la benzina e i trasporti: una carrellata dei negozi dove si può usare la social card Dopo mesi di attesa, la carta dedicata a te prevista dall'ultima Legge di Bilancio è stata assegnata a 1,3 milioni di famiglie con un ISEE fino a 15.000 euro che si trovano in condizione di priorità all'interno del loro comune. Entro il 16 dicembre è necessario effettuare un primo acquisto per attivare la prepagata: ma dove si può usare la social card? La postepay viene assegnata ai nuclei familiari per le spese alimentari, la benzina e i trasporti ma vale la pena passare a rassegna, nel dettaglio, tutti i negozi che la accettano come metodo di pagamento Social card attivare entro il 16 dicembre: dove si può usare la carta dedicata a te? Alle famiglie che hanno diritto a ricevere la è stata assegnata una prepagata con un importo di 500 euro Se da un lato il suo utilizzo è del tutto simile a una normale postepay , dall'altro può essere usata rispettando specifiche regole : ad esempio, non può essere ricaricata con delle risorse proprie, in autonomia, e non viene accettata ovunque come metodo di pagamento Essendo una forma di sostegno economico legata a specifiche categorie di spese, può essere usata solo presso particolari esercizi commerciali : negozi che vendono generi alimentari, carburanti e abbonamenti per il trasporto locale Qualche esempio pratico? Non si possono acquistare farmaci e, quindi, le farmacie non accetteranno la social card. Sono esclusi, inoltre, anche gli acquisti online o le spese sostenute all'estero. La lista dei negozi dove si può usare la carta dedicata a te Per avere un quadro dettagliato sui negozi dove è possibile utilizzare la carta dedicata a te è possibile fare riferimento alla convenzione tra INPS e Poste che riepiloga le categorie merceologiche: negozi discount; negozi di alimentari e supermercati; macellerie e pescherie; caseifici; forni e panetterie; minimarket, mercati e botteghe; stazioni di servizio; distributori automatici di carburante; trasporto passeggeri; servizi di trasporto; linee autobus. Sconti presso i negozi che accettano la carta dedicata a te Come specifica il Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste , tramite apposite convenzioni i negozi della Grande Distribuzione Organizzata che accettano la carta dedicata a te possono anche prevedere l' applicazione di uno sconto del 15 per cento nei confronti delle famiglie che hanno ricevuto la social card. Sul portale istituzionale è disponibile la La stessa possibilità riguarda anche i distributori di benzina che, sulla base degli accordi stipulati, possono prevedere uno sconto immediato sull'importo del rifornimento oppure un.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Informazioni Marittime

Fonti Web

# Naples Shipping Week: obiettivo Mediterraneo


Informazioni Marittime

Naples Shipping Week: obiettivo Mediterraneo

10/02/2024 08:46

Con l'incontro sul futuro del Mare Nostrum, s è conclusa ieri la seconda giornata della settimana partenopea dedicata allo shipping. Oggi 2 ottobre incontro bilaterale Italia-Spagna Si è conclusa ieri la seconda giornata della Naples Shipping Week , dedicata al Mare Nostrum, crocevia economico e geo-politico. A Palazzo Filomarino si è tenuto il convegno Mediterraneo nella storia: da Mare a Medio Oceano che ha visto la firma del protocollo d'intesa tra la Federazione del Mare e il Commissariato Generale per l'Italia a Expo 2025 Osaka alla presenza del ministro per le politiche del Mare, Nello Musumeci. Per oggi 2 ottobre è in programma l'appuntamento all'Aula Magna dell'Università degli Studi di Napoli Parthenope Italia e Spagna: Incontro Bilaterale tra Porti e Città organizzato da CNR – ITC in collaborazione con RETE . Un momento di confronto tra città-porto italiane e spagnole con il contributo di Giuseppe Buccino Grimaldi, ambasciatore d'Italia in Spagna. Proseguono gli eventi della mattina a Villa Doria D'Angri con il convegno scientifico Blue Economy e Transizione Ecologica mentre al Polo dello Shipping il seminario Il sistema portuale, più della somma dei singoli scali. Al pomeriggio il Polo dello Shipping ospiterà inoltre la Bilaterale sullo shipping Italia-Malta Condividi Articoli correlati.

Con l'incontro sul futuro del Mare Nostrum, s è conclusa ieri la seconda giornata della settimana partenopea dedicata allo shipping. Oggi 2 ottobre incontro bilaterale Italia-Spagna Si è conclusa ieri la seconda giornata della Naples Shipping Week , dedicata al Mare Nostrum, crocevia economico e geo-politico. A Palazzo Filomarino si è tenuto il convegno Mediterraneo nella storia: da Mare a Medio Oceano che ha visto la firma del protocollo d'intesa tra la Federazione del Mare e il Commissariato Generale per l'Italia a Expo 2025 Osaka alla presenza del ministro per le politiche del Mare, Nello Musumeci. Per oggi 2 ottobre è in programma l'appuntamento all'Aula Magna dell'Università degli Studi di Napoli Parthenope Italia e Spagna: Incontro Bilaterale tra Porti e Città organizzato da CNR - ITC in collaborazione con RETE . Un momento di confronto tra città-porto italiane e spagnole con il contributo di Giuseppe Buccino Grimaldi, ambasciatore d'Italia in Spagna. Proseguono gli eventi della mattina a Villa Doria D'Angri con il convegno scientifico Blue Economy e Transizione Ecologica mentre al Polo dello Shipping il seminario Il sistema portuale, più della somma dei singoli scali. Al pomeriggio il Polo dello Shipping ospiterà inoltre la Bilaterale sullo shipping Italia-Malta Condividi Articoli correlati.

AD ESCLUSIVO USO INTER

Informazioni Marittime

Fonti Web

# Ponte Lueg, dal 2025 ulteriori divieti per i mezzi pesanti


Informazioni Marittime

Ponte Lueg, dal 2025 ulteriori divieti per i mezzi pesanti

10/02/2024 18:18

I lavori di rifacimento del ponte austriaco, parte dell'A13 e fondamentale per il trasporto merci, spingono Anita a chiedere l'intervento del governo italiano Anita, l'associazione di Confindustria che rappresenta le imprese dell'autotrasporto merci e della logistica, esprime preoccupazione in merito al pacchetto di misure presentato da Asfinag - la società pubblica di gestione delle strade austriache – che per affrontare i lavori di rifacimento del Ponte Lueg sul tratto autostradale della A13 avrebbe previsto, a partire dal primo gennaio 2025, l'introduzione di ulteriori divieti non meglio specificati per il transito dei mezzi pesanti sull'asse del Brennero. Sebbene Anita riceva in maniera positiva la volontà di gestire il traffico su due corsie per senso di marcia almeno 170 giorni l'anno, instradando i veicoli oltre le 3,5 tonnellate sulla porzione interna della carreggiata per bilanciare il peso, si trova comunque costretta a respingere l'idea di estendere i divieti di circolazione per i veicoli industriali in determinati giorni e lancia un appello al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano, Matteo Salvini, perché possa monitorare questo scenario. «Nutriamo forti preoccupazioni nei confronti del pacchetto di misure annunciato da Asfinag, che metterebbe ancora una volta l'Austria nelle condizioni di contingentare il traffico merci dall'Italia su di un corridoio, lo Scan-Med, pilastro delle reti Ten-t», spiega Thomas Baumgartner, Past President Anita con delega al Brennero. «Inoltre, le riduzioni della carreggiata già operate sul versante italiano della A22 in occasione di cantieri per la manutenzione, dimostrano come nei giorni feriali il traffico sia regolare e diventi problematico solo in corrispondenza di festività, quando in autostrada si riversa il traffico turistico. Per questo ci appelliamo al Ministro Salvini, perché vigili affinché venga riservato al settore un trattamento equo, senza discriminazioni tese ad avvantaggiare i veicoli ad uso turistico o privato così come i trasporti con partenza o arrivo in Austria, ai quali spesso viene garantito il vantaggio della libera circolazione, e impedisca all'Austria di trascurare nuovamente il diritto europeo introducendo nuove limitazioni al traffico prive di legittimità". "Viceversa - ha concluso Baumgartner - a farne le spese sarà l'industria delle filiere del made in Italy, che grazie al trasporto merci su gomma è resa competitiva a vantaggio dell'export e dell'economia italiana». Condividi Tag autotrasporto Articoli correlati.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

L&M Servizi Aziendali - I Ns Servizi

Fonti Web

# Scioperi, al via autunno caldo: oltre 60 agitazioni indette a ottobre

Valentina Mucci


L&M Servizi Aziendali

Scioperi, al via autunno caldo: oltre 60 agitazioni indette a ottobre



10/02/2024 09:40 Valentina Mucci

Si preannuncia un autunno caldo sul fronte degli scioperi. Ad oggi per ottobre sono in agenda oltre 60 agitazioni in tutta Italia, tra locali, nazionali e lo sciopero generale, dai trasporti alla scuola alla sanità, passando per la giustizia. Venerdì 4 ottobre protesteranno i lavoratori Dussmann addetti alle pulizie nei lotti pulitori viaggianti Av e nelle Stazioni di Termini e Tiburtina. La protesta coprirà l'intero turno per ogni turno. Sciopero nazionale, lunedì 7 ottobre, del personale Gsa addetto al servizio antincendio, sorveglianza e primo intervento presso strade, autostrade e e ospedali. La protesta organizzata da Filt Cgil avrà una durata di 2 ore dalle 19 alle 21. Venerdì 18 ottobre è previsto uno sciopero dei lavoratori del gruppo Stellantis e di tutto il settore automotive. La manifestazione nazionale a Roma è organizzata da Fim-Cisl, Fiom-Cgil e Uilm mentre la durata dell'agitazione è di 8 ore ed è estesa ai dipendenti delle aziende dell'indotto. Anche Fismic Confsal, Aqcfr e Uglm hanno proclamato lo stato di agitazione dei lavoratori del settore automotive indicendo 8 ore di sciopero sempre per il 18 e manifestazioni nelle 8 città dove sono presenti i principali siti produttivi del settore. Ma probabilmente gli scioperi che interessano di più i cittadini sono quelli del trasporto - Tpl, aereo e ferroviario - e non ne mancheranno a ottobre. Trasporto pubblico locale Cominciamo dal trasporto pubblico locale . Prima giornata calda, il 5 ottobre con lo sciopero nazionale di 24 ore (con articolazione oraria a livello territoriale) proclamato da Orsa Trasporti; lo sciopero a Rimini, dalle ore 9 alle 13, dei lavoratori Start Romagna; quello di Lecce (scioperano per l'intera giornata personale viaggiante, macchinisti e capotreni di Ferrovie del Sud Est con fasce di garanzie prescritte 5-7.59 e 12.30-15.29); Modena, Piacenza, Reggio nell'Emilia (i lavoratori Seta scioperano per l'intera giornata con il rispetto delle fasce di garanzia); Udine (sciopero Tpl Arriva Udine dalle 15 alle 19). Il 15 ottobre scioperano i lavoratori di Atm Trapani dalle ore 12 alle 16. Il 18 ottobre sciopero nazionale di 24 ore dei lavoratori delle aziende di trasporto pubblico locale (ad esclusione della regione Emilia Romagna e Atm Trapani). Il 28 ottobre sciopera Busitalia Sita Nord in Umbria. Trasporto ferroviario Le agitazioni riguardano anche il trasporto ferroviario . Il 9 ottobre sciopero nazionale di 24 ore dei lavoratori Rfi manutenzione infrastruttura, uffici tecnici e amministrativi compresi, indetto da Cub Trasporti, Cobas Lavoro Privato, Coordinamento Ferrovieri e Assemblea Nazionale Lavoratori Manutenzione Rfi. Dalle ore 21 del 12 alle ore 20.59 del 13 ottobre, sciopero nazionale dei lavoratori delle aziende che svolgono attività ferroviaria (con esclusione del settore manutenzione infrastruttura di Rfi). Il 13 ottobre sciopera per 8 ore (dalle 9.01 alle 16.59) il personale Trenitalia in Piemonte e Valle d'Aosta. Trasporto aereo Infine il trasporto aereo . L'11 ottobre sciopera per 4 ore il personale della Techno Sky Gruppo Enav di Milano

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

# L&M Servizi Aziendali - I Ns Servizi

**Fonti Web**

Acc, Linate Centro Aeroportuale C.A. e Monte Settepani Crt, di Bari e Brindisi. L'11 ottobre scioperano i lavoratori Enav di Palermo, dalle 13 alle 17 (sciopero indetto da Filt Cgil e Uiltrasporti); i lavoratori Icts Italia dell'aeroporto di Pisa, dalle 13 alle 16.59 (indetto da Filcams Cgil). Attenzione al 27 ottobre, c'è lo sciopero nazionale indetto da Uiltrasporti dei piloti EasyJet che si fermeranno per 4 ore, dal 13.00 alle 17.00, con esclusione dei voli da e per Olbia e i voli da e per gli aeroporti della regione Liguria. Nella stessa giornata incrociano le braccia in tutta Italia, dalle ore 13.00 alle ore 17.00, i lavoratori dellle aziende di handling operanti negli aeroporti e associate a Assohandlers. Sempre il 27 ottobre scioperano i lavoratori Enav di Olbia dalle ore 13 alle 17 e i dipendenti Sicuritalia Ivri di Venezia. Giustizia  Scioperi anche nel settore giustizia . Nella giornata del 7 ottobre, a Lamezia Terme gli avvocati si asterranno da udienze e attività giudiziarie del settore penale. Dal 10 all'11 ottobre sciopereranno gli avvocati a Torre Annunziata. L'8 ottobre sciopero nazionale di 24 ore dei cancellieri esperti del ministero della Giustizia. Dal 14 al 18 ottobre scioperano gli avvocati della Camera penale di Crotone che si asterranno dalle udienze e da ogni attività giudiziaria nel settore penale per ben 5 giorni. Sanità. L'11 ottobre sciopero nazionale delle aziende della sanità privata che applicano il Ccnl Aris-Aiop, Aris Rsa, Aiop Rsa e Uneba, indetto da Cub Sanità, e delle aziende pubbliche e private del settore sanitario, socio-sanitario e socio-assistenziale. Il 15 ottobre scioperano per l'intera giornata i lavoratori della clinica Hermitage Maugeri; il 18 ottobre, i lavoratori Oda di Catania e quelli di fondazione Istituto San Camillo di Centallo (24 ore). Altre due date da segnare: il 18 e il 31 ottobre. Il 18 ottobre sciopero generale nazionale di 24 ore per tutti i settori pubblici e privati, indetto dal sindacato intercategoriale Cobas, per l'intera giornata, esclusi i settori sanità pubblica e settori socio-sanitari-assistenziali, la società tekra di i.a. comune di Siracusa, società Atm Trapani, imprese che svolgono attività ferroviarie, Rfi, Enav di Palermo e Olbia, Technosky e easyJet. Il 31 ottobre è indetto lo sciopero nazionale plurisettoriale del pubblico impiego, della scuola e dei vvf, escluso funzioni locali limitatamente ai servizi cimiteriali e ai servizi di polizia municipale e ai vigili del fuoco limitatamente al personale operante presso le sedi aeroportuali.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Cronaca 24

Fonti Web

# Roma: Regione Lazio pronta a prorogare ingresso diesel Euro 4 in Ztl fascia verde per 2025

ROMA - La Regione Lazio ha deciso di prorogare per un anno l'ingresso nella Ztl fascia verde di Roma dei veicoli diesel Euro 4, che quindi potranno continuare a circolare per tutto il 2025. E' quanto previsto da una delibera a cui la giunta, guidata dal presidente Francesco Rocca, sta lavorando. Il provvedimento regionale di fatto bloccherebbe l'ordinanza del sindaco di Roma, Roberto Gualtieri, sui nuovi divieti di accesso alla Ztl, che si erano resi necessari in quanto richiesti dal Piano regionale sulla qualitá dell'aria varato dall'amministrazione Zingaretti. Dopo le polemiche il sindaco Gualtieri, però, ha proposto un rinvio ulteriore dei nuovi divieti di accesso alla Fascia verde. La delibera regionale, pertanto, accoglie la richiesta del Campidoglio di posticipare lo stop per 133 mila auto considerate piú inquinanti. Il provvedimento, fanno sapere dalla Regione, dovrebbe arrivare presto in giunta. Inoltre, la Regione sta lavorando alle modifiche dell'attuale "Piano della qualitá dell'aria", ereditato dall' amministrazione Zingaretti, con l'obiettivo di evitare che il blocco del traffico diventi un obbligo per i Comuni, ma soltanto un'opzione.


La Cronaca 24

Roma: Regione Lazio pronta a prorogare ingresso diesel Euro 4 in Ztl fascia verde per 2025

10/02/2024 17:03

ROMA – La Regione Lazio ha deciso di prorogare per un anno l'ingresso nella Ztl fascia verde di Roma dei veicoli diesel Euro 4, che quindi potranno continuare a circolare per tutto il 2025. E' quanto previsto da una delibera a cui la giunta, guidata dal presidente Francesco Rocca, sta lavorando. Il provvedimento regionale di fatto bloccherebbe l'ordinanza del sindaco di Roma, Roberto Gualtieri, sui nuovi divieti di accesso alla Ztl, che si erano resi necessari in quanto richiesti dal Piano regionale sulla qualitá dell'aria varato dall'amministrazione Zingaretti. Dopo le polemiche il sindaco Gualtieri, però, ha proposto un rinvio ulteriore dei nuovi divieti di accesso alla Fascia verde. La delibera regionale, pertanto, accoglie la richiesta del Campidoglio di posticipare lo stop per 133 mila auto considerate piú inquinanti. Il provvedimento, fanno sapere dalla Regione, dovrebbe arrivare presto in giunta. Inoltre, la Regione sta lavorando alle modifiche dell'attuale "Piano della qualitá dell'aria", ereditato dall' amministrazione Zingaretti, con l'obiettivo di evitare che il blocco del traffico diventi un obbligo per i Comuni, ma soltanto un'opzione.

AD ESCLUSIV
USO INTE

La Pressa

Fonti Web

# 'Aumento accise gasolio: inaccettabile, imprese autotrasporto soffocate'


La Pressa

'Aumento accise gasolio: inaccettabile, imprese autotrasporto soffocate'

10/02/2024 14:15 Redazione Pressa

Franchini: 'Una boccata d'ossigeno vitale che il Governo vuole soffocare, tradendo peraltro tutte le promesse fatte dalle forze politiche che lo sostengono' Paypal Da anni Lapressa.it offre una informazione libera e indipendente ai suoi lettori senza nessun tipo di contributo pubblico. La pubblicità dei privati copre parte dei costi, ma non è sufficiente. Per questo chiediamo a chi quotidianamente ci legge, e ci segue, di darci, se crede, un contributo in base alle proprie possibilità. Anche un piccolo sostegno, moltiplicato per le decine di migliaia di modenesi ed emiliano-romagnoli che ci leggono quotidianamente, è fondamentale. 'In questi giorni è emersa l'ipotesi che il Governo possa equiparare le accise del gasolio a quelle della benzina alzandole quindi in modo netto di oltre 10 centesimi al litro, passando da 61,7 centesimo al litro a 72,8. Si tratta di uno scenario, messo nero su bianco dal Piano strutturale di bilancio, ingiustificabile ed estremamente negativo in particolare per il mondo dell'autotrasporto'. A parlare è la presidente di Ruote Libere, Cinzia Franchini. 'E'evidente infatti che la ratio non può essere quella di agevolare la transazione energetica, nell'aumento delle accise del diesel non vi è alcun fine ambientale ma solo ed esclusivamente il desiderio di far quadrare i conti di una Manovra che si preannuncia lacrime e sangue - continua Cinzia Franchini -. Capiamo che il Governo abbia le tasche vuote, ma a farsi carico del problema non possono essere in modo particolare gli autotrasportatori che, dopo aver sopportato per diversi anni un costo del carburante altissimo, stanno beneficiando in questi mesi di prezzi più contenuti in virtù della riduzione del costo delle materie prime. Una boccata d'ossigeno vitale che il Governo vuole soffocare, tradendo peraltro tutte le promesse fatte dalle forze politiche che lo sostengono in campagna elettorale proprio sul taglio delle accise. Inutile dire, infine, che questa scelta scellerata alimenterebbe meccanismi di speculazione nei processi intermedi della filiera, con un aumento dei prodotti sugli scaffali che verrebbe imputato strumentalmente proprio ai maggiori costi del trasporto, mentre sappiamo tutti che le imprese del settore non avrebbero la forza per aumentare le tariffe dei trasporti'. Redazione Pressa Redazione Pressa.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Provincia di Civitavecchia

Fonti Web

# Comitato di gestione dell'Adsp: inammissibile il ricorso di Moscherini


La Provincia di Civitavecchia

Comitato di gestione dell'Adsp: inammissibile il ricorso di Moscherini

10/02/2024 18:12

CIVITAVECCHIA – Il Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio ha dichiarato inammissibile il ricorso presentato da Giovanni Moscherini contro la nomina di Emiliano Scotti a rappresentante del Comune di Civitavecchia nel Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. La sentenza, emessa dalla Sezione Seconda Bis, evidenzia come Moscherini, in qualità di consigliere comunale di Tarquinia al momento della candidatura, fosse incompatibile con l'incarico. Il caso è iniziato nel 2021, quando il Comune di Civitavecchia ha scelto Emiliano Scotti come proprio rappresentante nel Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale. Moscherini, che aveva partecipato alla selezione, ha impugnato la nomina sostenendo diverse irregolarità nella procedura. Tra le principali lamentele, Moscherini ha indicato la mancata comunicazione dell'avvio del procedimento, la mancanza di trasparenza e una scarsa motivazione nella scelta del candidato. Secondo l'ex sindaco di Civitavecchia, inoltre, il curriculum di Scotti non presentava requisiti adeguati per il ruolo, contrariamente al proprio. Il Tar ha respinto il ricorso per carenza d'interesse da parte di Moscherini, ritenendo che, anche in caso di annullamento della nomina, non avrebbe potuto ottenere l'incarico. La decisione è basata sulla sua incompatibilità: Moscherini, infatti, era all'epoca consigliere comunale di Tarquinia, ruolo che, secondo l'art. 9 della legge n. 84/94, impedisce la nomina a membro del Comitato di gestione di un'Autorità Portuale. Il Tar ha specificato che l'incompatibilità si applica anche dopo la cessazione della carica politica, per garantire la separazione tra gestione portuale e incarichi politici a qualsiasi livello. Pertanto, anche la dichiarazione di dimissioni anticipata da Moscherini non sarebbe stata sufficiente a rimuovere l'ostacolo normativo. Commenti.

CIVITAVECCHIA - Il Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio ha dichiarato inammissibile il ricorso presentato da Giovanni Moscherini contro la nomina di Emiliano Scotti a rappresentante del Comune di Civitavecchia nel Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. La sentenza, emessa dalla Sezione Seconda Bis, evidenzia come Moscherini, in qualità di consigliere comunale di Tarquinia al momento della candidatura, fosse incompatibile con l'incarico. Il caso è iniziato nel 2021, quando il Comune di Civitavecchia ha scelto Emiliano Scotti come proprio rappresentante nel Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale. Moscherini, che aveva partecipato alla selezione, ha impugnato la nomina sostenendo diverse irregolarità nella procedura. Tra le principali lamentele, Moscherini ha indicato la mancata comunicazione dell'avvio del procedimento, la mancanza di trasparenza e una scarsa motivazione nella scelta del candidato. Secondo l'ex sindaco di Civitavecchia, inoltre, il curriculum di Scotti non presentava requisiti adeguati per il ruolo, contrariamente al proprio. Il Tar ha respinto il ricorso per carenza d'interesse da parte di Moscherini, ritenendo che, anche in caso di annullamento della nomina, non avrebbe potuto ottenere l'incarico. La decisione è basata sulla sua incompatibilità: Moscherini, infatti, era all'epoca consigliere comunale di Tarquinia, ruolo che, secondo l'art. 9 della legge n. 84/94, impedisce la nomina a membro del Comitato di gestione di un'Autorità Portuale. Il Tar ha specificato che l'incompatibilità si applica anche dopo la cessazione della carica politica, per garantire la separazione tra gestione portuale e incarichi politici a qualsiasi livello. Pertanto, anche la dichiarazione di dimissioni anticipata da Moscherini non sarebbe stata sufficiente a rimuovere l'ostacolo normativo. Commenti.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Voce di Bolzano

Fonti Web

# Aumento delle accise sul gasolio: "Un colpo mortale per l'autotrasporto"


La Voce di Bolzano

Aumento delle accise sul gasolio: “Un colpo mortale per l'autotrasporto”

10/02/2024 16:33 Redazione Bz

Franchini (Ruote Libere) contro la proposta del Governo: “Così si soffocano le imprese” Condividi questo articolo L'aumento delle accise sul gasolio previsto dal Piano strutturale di bilancio del Governo sta scatenando forti reazioni nel mondo dell'autotrasporto. A denunciare con fermezza questa possibile misura è Cinzia Franchini, presidente dell'associazione Ruote Libere . Franchini ha espresso un netto dissenso verso l'ipotesi di equiparare le accise del gasolio a quelle della benzina, incrementandole di oltre 10 centesimi al litro, da 61,7 a 72,8 centesimi. “Un simile aumento è inaccettabile e ingiustificabile,” ha dichiarato Franchini, sottolineando come questa decisione non abbia alcuna motivazione ambientale, ma risponda esclusivamente alla necessità del Governo di far quadrare i conti di una Manovra che si preannuncia difficile. “Non c'è alcuna volontà di incentivare la transizione energetica: l'unico obiettivo è ottenere risorse nel breve termine, andando a colpire un settore già in difficoltà.” La presidente di Ruote Libere ha evidenziato come gli autotrasportatori abbiano già sopportato, negli ultimi anni, i costi elevati del carburante e stiano finalmente beneficiando di un calo dei prezzi grazie alla riduzione del costo delle materie prime. “Questa è una boccata d'ossigeno vitale che il Governo sta cercando di soffocare,” ha affermato Franchini, accusando l'esecutivo di tradire le promesse fatte in campagna elettorale, quando si parlava di un possibile taglio delle accise. Attiva/Disattiva audio qui sotto Franchini ha inoltre avvertito sui pericoli per l'intera filiera produttiva: l'aumento delle accise potrebbe innescare una spirale speculativa, che si rifletterebbe sui prezzi dei prodotti sugli scaffali. “Le imprese dell'autotrasporto non hanno margini per aumentare le tariffe, ma i costi aggiuntivi finirebbero per gravare comunque sui consumatori finali.” Con la sua denuncia, Franchini si fa portavoce di un settore che teme di essere ulteriormente penalizzato da scelte politiche che, secondo lei, non

Franchini (Ruote Libere) contro la proposta del Governo: "Così si soffocano le imprese" Condividi questo articolo L'aumento delle accise sul gasolio previsto dal Piano strutturale di bilancio del Governo sta scatenando forti reazioni nel mondo dell'autotrasporto. A denunciare con fermezza questa possibile misura è Cinzia Franchini, presidente dell'associazione Ruote Libere . Franchini ha espresso un netto dissenso verso l'ipotesi di equiparare le accise del gasolio a quelle della benzina, incrementandole di oltre 10 centesimi al litro, da 61,7 a 72,8 centesimi. "Un simile aumento è inaccettabile e ingiustificabile," ha dichiarato Franchini, sottolineando come questa decisione non abbia alcuna motivazione ambientale, ma risponda esclusivamente alla necessità del Governo di far quadrare i conti di una Manovra che si preannuncia difficile. "Non c'è alcuna volontà di incentivare la transizione energetica: l'unico obiettivo è ottenere risorse nel breve termine, andando a colpire un settore già in difficoltà." La presidente di Ruote Libere ha evidenziato come gli autotrasportatori abbiano già sopportato, negli ultimi anni, i costi elevati del carburante e stiano finalmente beneficiando di un calo dei prezzi grazie alla riduzione del costo delle materie prime. "Questa è una boccata d'ossigeno vitale che il Governo sta cercando di soffocare," ha affermato Franchini, accusando l'esecutivo di tradire le promesse fatte in campagna elettorale, quando si parlava di un possibile taglio delle accise. Attiva/Disattiva audio qui sotto Franchini ha inoltre avvertito sui pericoli per l'intera filiera produttiva: l'aumento delle accise potrebbe innescare una spirale speculativa, che si rifletterebbe sui prezzi dei prodotti sugli scaffali. "Le imprese dell'autotrasporto non hanno margini per aumentare le tariffe, ma i costi aggiuntivi finirebbero per gravare comunque sui consumatori finali." Con la sua denuncia, Franchini si fa portavoce di un settore che teme di essere ulteriormente penalizzato da scelte politiche che, secondo lei, non tengono conto delle reali esigenze delle imprese di trasporto e della loro importanza per l'economia del Paese.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Voce di Rovigo

Fonti Web

# "Una mini rotonda giù dal ponte"


La Voce di Rovigo

"Una mini rotonda giù dal ponte"

10/02/2024 23:05 Sofia Bozzolan

"Percorsi diversi per i camion". Il gruppo insiste anche su un rondò nella frazione di Villa d'Adige Regolamentazione del traffico sul ponte dell'ex ospedale e una rotonda a Villa d'Adige : sono queste alcune delle proposte del gruppo Badia Domani sul fronte della viabilità cittadina. Nel suo primo inserto informativo, il gruppo consiliare si ricollega ad alcune progettualità in cantiere anticipate recentemente dal sindaco Giovanni Rossi, e nello specifico la creazione di un'isola spartitraffico in via Bovazecchino e l'allargamento tra via Don Minzoni e Riviera Matteotti, per promuovere altre iniziative mirate al miglioramento della viabilità badiese. "A queste iniziative - scrivono i consiglieri nel loro 'Osservatorio badiese' - ci permettiamo di aggiungerne due. La prima riguarderebbe l'adozione di misure per la regolamentazione del traffico sul ponte napoleonico dell'ex ospedale, un tratto che soffre di alcune criticità: l'intenso traffico nelle ore di punta, il transito di mezzi pesanti e, in certi casi, uno scarso rispetto della segnaletica presente, dato che l'incrocio è spesso teatro di incidenti. Dal nostro punto di vista, oltre a un monitoraggio più ampio da parte della polizia locale (non appena sarà reintegrata nel numero dei suoi componenti) potrebbe essere utile verificare la possibilità di introdurre una mini rotonda che eliminerebbe il problema dell'incrocio pericoloso o l'installazione di alcuni semafori (valutandone prima gli effetti sulla normale circolazione). Da risolvere, poi, il problema del traffico pesante attraverso un adeguato confronto con le associazioni di categoria per trovare percorsi alternativi, per non danneggiare il lavoro degli autotrasportatori preservando la solidità e la staticità del ponte". "Altro punto nevralgico della circolazione stradale - continuano da Badia Domani - è rappresentato dall'incrocio tra via Giuseppe Verdi e via Felice Chieregato nella frazione di Villa d'Adige , dove riportiamo una proposta del nostro programma elettorale, ovvero la creazione di una rotonda che sostituisca l'attuale incrocio. Una proposta che potrebbe essere finanziata con poche risorse - riflettono infine - dato che non sarebbe necessario creare una rotonda di grandi dimensioni complice il fatto che li vicino scorre la linea ferroviaria ed è presente un passaggio a livello". Commenta.

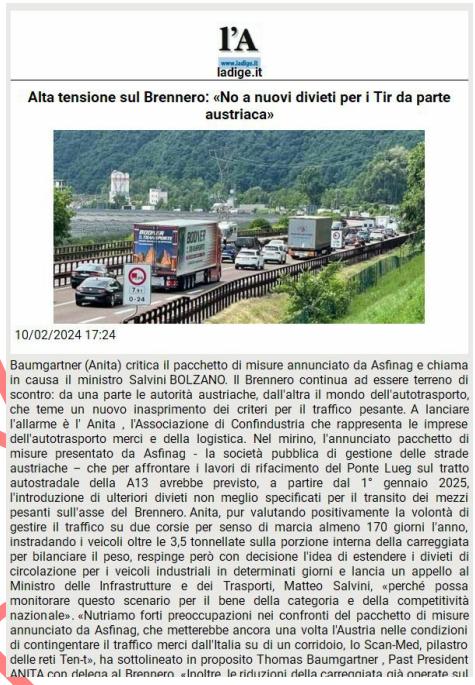
"Percorsi diversi per i camion". Il gruppo insiste anche su un rondò nella frazione di Villa d'Adige Regolamentazione del traffico sul ponte dell'ex ospedale e una rotonda a Villa d'Adige : sono queste alcune delle proposte del gruppo Badia Domani sul fronte della viabilità cittadina. Nel suo primo inserto informativo, il gruppo consiliare si ricollega ad alcune progettualità in cantiere anticipate recentemente dal sindaco Giovanni Rossi, e nello specifico la creazione di un'isola spartitraffico in via Bovazecchino e l'allargamento tra via Don Minzoni e Riviera Matteotti, per promuovere altre iniziative mirate al miglioramento della viabilità badiese. "A queste iniziative - scrivono i consiglieri nel loro 'Osservatorio badiese' - ci permettiamo di aggiungerne due. La prima riguarderebbe l'adozione di misure per la regolamentazione del traffico sul ponte napoleonico dell'ex ospedale, un tratto che soffre di alcune criticità: l'intenso traffico nelle ore di punta, il transito di mezzi pesanti e, in certi casi, uno scarso rispetto della segnaletica presente, dato che l'incrocio è spesso teatro di incidenti. Dal nostro punto di vista, oltre a un monitoraggio più ampio da parte della polizia locale (non appena sarà reintegrata nel numero dei suoi componenti) potrebbe essere utile verificare la possibilità di introdurre una mini rotonda che eliminerebbe il problema dell'incrocio pericoloso o l'installazione di alcuni semafori (valutandone prima gli effetti sulla normale circolazione). Da risolvere, poi, il problema del traffico pesante attraverso un adeguato confronto con le associazioni di categoria per trovare percorsi alternativi, per non danneggiare il lavoro degli autotrasportatori preservando la solidità e la staticità del ponte". "Altro punto nevralgico della circolazione stradale - continuano da Badia Domani - è rappresentato dall'incrocio tra via Giuseppe Verdi e via Felice Chieregato nella frazione di Villa d'Adige , dove riportiamo una proposta del nostro programma elettorale, ovvero la creazione di una rotonda che sostituisca l'attuale incrocio. Una proposta che potrebbe essere finanziata con poche risorse - riflettono infine - dato che non sarebbe necessario creare una rotonda di grandi dimensioni complice il fatto che li vicino scorre la linea ferroviaria ed è presente un passaggio a livello". Commenta.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ladige.it

Fonti Web

# Alta tensione sul Brennero: «No a nuovi divieti per i Tir da parte austriaca»


l'A
ladige.it

Alta tensione sul Brennero: «No a nuovi divieti per i Tir da parte austriaca»

10/02/2024 17:24

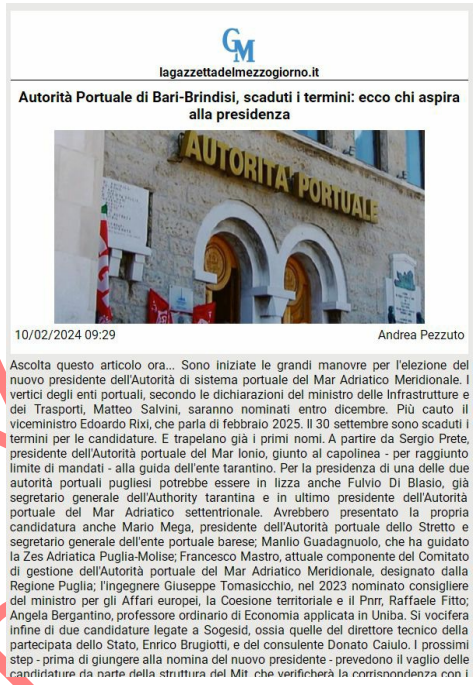
Baumgartner (Anita) critica il pacchetto di misure annunciato da Asfinag e chiama in causa il ministro Salvini BOLZANO. Il Brennero continua ad essere terreno di scontro: da una parte le autorità austriache, dall'altra il mondo dell'autotrasporto, che teme un nuovo inasprimento dei criteri per il traffico pesante. A lanciare l'allarme è l' Anita , l'Associazione di Confindustria che rappresenta le imprese dell'autotrasporto merci e della logistica. Nel mirino, l'annunciato pacchetto di misure presentato da Asfinag - la società pubblica di gestione delle strade austriache – che per affrontare i lavori di rifacimento del Ponte Lueg sul tratto autostradale della A13 avrebbe previsto, a partire dal 1° gennaio 2025, l'introduzione di ulteriori divieti non meglio specificati per il transito dei mezzi pesanti sull'asse del Brennero. Anita, pur valutando positivamente la volontà di gestire il traffico su due corsie per senso di marcia almeno 170 giorni l'anno, instradando i veicoli oltre le 3,5 tonnellate sulla porzione interna della carreggiata per bilanciare il peso, respinge però con decisione l'idea di estendere i divieti di circolazione per i veicoli industriali in determinati giorni e lancia un appello al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, «perché possa monitorare questo scenario per il bene della categoria e della competitività nazionale». «Nutriamo forti preoccupazioni nei confronti del pacchetto di misure annunciato da Asfinag, che metterebbe ancora una volta l'Austria nelle condizioni di contingentare il traffico merci dall'Italia su di un corridoio, lo Scan-Med, pilastro delle reti Ten-t», ha sottolineato in proposito Thomas Baumgartner , Past President ANITA con delega al Brennero. «Inoltre, le riduzioni della carreggiata già operate sul versante italiano della A22 in occasione di cantieri per la manutenzione, dimostrano come nei giorni feriali il traffico sia regolare e diventi problematico solo in corrispondenza di festività, quando in autostrada si riversa il traffico turistico. Per questo ci appelliamo al ministro Salvini, perché vigili affinché venga riservato al settore un trattamento equo, senza discriminazioni tese ad avvantaggiare i veicoli ad uso turistico o privato così come i trasporti con partenza o arrivo in Austria, ai quali spesso viene garantito il vantaggio della libera circolazione, e impedisca all'Austria di trascurare nuovamente il diritto europeo introducendo nuove limitazioni al traffico prive di legittimità». «Viceversa - conclude Baumgartner - a farne le spese sarà l'industria delle filiere del made in Italy, che grazie al trasporto merci su gomma è resa competitiva a vantaggio dell'export e dell'economia italiana».

AD ESCLUSIV
USO INTER

lagazzettadelmezzogiorno.it

Fonti Web

# Autorità Portuale di Bari-Brindisi, scaduti i termini: ecco chi aspira alla presidenza


lagazzettadelmezzogiorno.it

Autorità Portuale di Bari-Brindisi, scaduti i termini: ecco chi aspira alla presidenza



10/02/2024 09:29 Andrea Pezzuto

Ascolta questo articolo ora... Sono iniziate le grandi manovre per l'elezione del nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale. I vertici degli enti portuali, secondo le dichiarazioni del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, saranno nominati entro dicembre. Più cauto il viceministro Edoardo Rixi, che parla di febbraio 2025. Il 30 settembre sono scaduti i termini per le candidature. E trapelano già i primi nomi. A partire da Sergio Prete, presidente dell'Autorità portuale del Mar Ionio, giunto al capolinea - per raggiunto limite di mandati - alla guida dell'ente tarantino. Per la presidenza di una delle due autorità portuali pugliesi potrebbe essere in lizza anche Fulvio Di Blasio, già segretario generale dell'Authority tarantina e in ultimo presidente dell'Autorità portuale del Mar Adriatico settentrionale. Avrebbero presentato la propria candidatura anche Mario Mega, presidente dell'Autorità portuale dello Stretto e segretario generale dell'ente portuale barese; Manlio Guadagnuolo, che ha guidato la Zes Adriatica Puglia-Molise; Francesco Mastro, attuale componente del Comitato di gestione dell'Autorità portuale del Mar Adriatico Meridionale, designato dalla Regione Puglia; l'ingegnere Giuseppe Tomasicchio, nel 2023 nominato consigliere del ministro per gli Affari europei, la Coesione territoriale e il Pnrr, Raffaele Fitto; Angela Bergantino, professore ordinario di Economia applicata in Uniba. Si vocifera infine di due candidature legate a Sogesid, ossia quelle del direttore tecnico della partecipata dello Stato, Enrico Brugiotti, e del consulente Donato Caiulo. I prossimi step - prima di giungere alla nomina del nuovo presidente - prevedono il vaglio delle candidature da parte della struttura del Mit, che verificherà la corrispondenza con i requisiti richiesti dalla legge 84/94. Dopodiché, l'elenco verrà sottoposto al ministro Salvini, che effettuerà valutazioni più squisitamente politiche. Una volta raggiunta l'intesa con i presidenti delle Regioni sul nome, la palla passerà alle commissioni parlamentari, che esprimono a maggioranza un parere non vincolante ma obbligatorio. L'ultimo step prima del decreto di nomina del ministro è il parere obbligatorio della Corte dei conti, che effettua un controllo di legalità. Seppure da più parti venga richiesta una fusione delle due Autorità portuali pugliesi (Bari e Brindisi da una parte, Taranto dall'altra), da ricondurre sotto un'unica governance, difficilmente ciò avverrà in quanto la politica non rinuncerà a dimezzare il numero di poltrone da assegnare. Nel caso della Puglia e del Molise, si dovranno indicare due presidenti e due segretari generali: ebbene, è più semplice trovare l'accordo su quattro nomine piuttosto che su due. Dopo che il ministero delle Infrastrutture avrà messo a punto le nomine per i nove presidenti di Autorità di sistema portuale

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

commissariate o con i vertici in scadenza, si aprirà poi una nuova partita, quella della riforma portuale. Tra gli obiettivi, la semplificazione degli iter procedurali, «elaborando un nuovo sistema di governance», ha detto di recente il sottosegretario al Mit, Tullio Ferrante, oltre che «l'individuazione di un organismo controllato dal ministero per la programmazione e il coordinamento degli investimenti strategici portuali» e il «riordino delle competenze tra le diverse autorità di regolazione per evitare duplicazioni di funzioni che determinano un costo in termini di inefficienza e di sviluppo competitivo». Rispetto alla revisione della governance delle Autorità portuali, si parla della creazione di una holding pubblica, «Porti spa», sul modello di quanto avvenuto per gli aeroporti. Ma su questo fronte, tutte le strade restano aperte. L'unica certezza è che destra e sinistra puntano a superare l'attuale modello di governance e il riconoscimento degli enti portuali come enti non economici.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

L'Agone

Fonti Web

# Unc: "Diesel tassato come benzina?"

"Sfugge cosa intende fare il Governo quando nel Piano strutturale di bilancio parla di allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina. L'auspicio è che abbassi quella della benzina portandola al livello del gasolio e non certo viceversa" afferma Massimiliano Dona, presidente dell'Unione Nazionale Consumatori. "Altrimenti sarebbe un bel guaio! Si tratterebbe, infatti, di una stangata da 162,50 euro all'anno per gli automobilisti che hanno un'auto diesel e una rovina per le conseguenze sull'inflazione, atteso che il costo di trasporto di qualunque prodotto viene poi traslato sui consumatori finali" conclude Dona. Secondo lo studio dell'associazione di consumatori, se l'accisa del gasolio salisse da 61,74 cent a 72,84 cent al litro, ossia pari a quella della benzina, il prezzo del diesel, considerando anche l'Iva, salirebbe di quasi 14 cent al litro, con un rincaro pari a 6 euro e 77 cent per un pieno da 50 litri. Una stangata su base annua, considerando due rifornimenti al mese, pari a 162 euro e 50 cent.


L'Agone

Unc: "Diesel tassato come benzina?"

10/02/2024 08:59

"Sfugge cosa intende fare il Governo quando nel Piano strutturale di bilancio parla di allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina. L'auspicio è che abbassi quella della benzina portandola al livello del gasolio e non certo viceversa" afferma Massimiliano Dona, presidente dell'Unione Nazionale Consumatori. "Altrimenti sarebbe un bel guaio! Si tratterebbe, infatti, di una stangata da 162,50 euro all'anno per gli automobilisti che hanno un'auto diesel e una rovina per le conseguenze sull'inflazione, atteso che il costo di trasporto di qualunque prodotto viene poi traslato sui consumatori finali" conclude Dona. Secondo lo studio dell'associazione di consumatori, se l'accisa del gasolio salisse da 61,74 cent a 72,84 cent al litro, ossia pari a quella della benzina, il prezzo del diesel, considerando anche l'Iva, salirebbe di quasi 14 cent al litro, con un rincaro pari a 6 euro e 77 cent per un pieno da 50 litri. Una stangata su base annua, considerando due rifornimenti al mese, pari a 162 euro e 50 cent.

AD ESCLUSIVO USO INTER

lanotiziagiornale.it

Fonti Web

# "Salvini è inadeguato, dovrebbe fare un altro mestiere": dopo il caos trasporti parla Di Girolamo (M5S)



lanotiziagiornale.it

"Salvini è inadeguato, dovrebbe fare un altro mestiere": dopo il caos trasporti parla Di Girolamo (M5S)

10/02/2024 21:19

Dopo il caos del trasporto ferroviario parla la senatrice M5S, Gabriella Di Girolamo: "Salvini è un ministro inadeguato". A Roma ieri i pendolari hanno vissuto un'altra giornata infernale. Gabriella Di Girolamo, capogruppo M5S in commissione Trasporti al Senato, può un guasto mettere in ginocchio l'intero sistema dei trasporti in Italia o sono disagi intollerabili? "Intanto chiariamo una cosa: quello di ieri non è un caso isolato di giornata "disgraziata", perché veniamo da un semestre nero che non ha precedenti nella storia del trasporto ferroviario del nostro Paese. Nei primi sei mesi del 2024, le ore di interruzione di linea sono state quasi 4mila in più rispetto allo stesso periodo dell'anno prima: sono numeri più che intollerabili. Che ci espongono a figuracce desolanti a livello internazionale: le immagini estive di turisti sdraiati per terra nelle nostre principali stazioni, esausti nell'attesa di prendere treni in ritardo anche di 200-300 minuti, hanno travalicato i nostri confini. Questa è la conseguenza dell'incapacità diffusa nel team di Giorgia Meloni: quando hai un ministro dei Trasporti come Salvini che si occupa di trasporti sì e no mezza giornata al mese, i risultati sono questi". Quella di ieri è stata l'ultima giornata di passione dopo un'estate di ritardi e treni cancellati. La situazione del trasporto ferroviario in Italia è critica? "Più che una giornata di passione, ieri a Termini si è visto un film dell'orrore, tra grida, panico e migliaia di passeggeri attoniti davanti a monitor o spenti o che segnalavano solo cancellazioni. È vero, come ha spiegato più volte Rfi, che la cantierizzazione è al suo massimo sulla rete grazie al Pnrr. Però la frequenza dei ritardi e dei disagi in questo 2024 sta diventando raccapricciante. E potrebbe andare peggio: dei 25 miliardi del Pnrr destinati a Rfi, finora ne sono stati spesi circa 10. Gli altri andranno messi a terra entro la fine del 2026: se il buongiorno si vede dal mattino, ci aspetta un biennio di paralisi diffuse sulla linea, e l'Italia non può permetterselo". Di fronte a questi disagi, però, Matteo Salvini sembra dimenticarsi di essere il ministro dei Trasporti parlando di qualsiasi argomento ma non di quanto avvenuto nelle scorse ore "Il comportamento di Salvini di ieri è la prova provata della sua inadeguatezza al ruolo che ricopre. Per ore, mentre arrivavano notizie incredibili da Termini, il massimo che è riuscito a fare sono stati gli auguri a tutti i nonni via social. Poi, come in un film di Totò e Peppino, ha scaraventato maldestramente le colpe dell'accaduto su una società esterna, che avrebbe piantato un chiodo dove non doveva. Premesso che è grottesco soltanto pensare che l'Italia si possa paralizzare per un chiodo, a Salvini andrebbe ricordato che il sistema degli appalti pubblici lo ha appena riformato lui con una riforma scriteriata, che allarga le maglie e di fatto abbassa la qualità media dei lavori. Quindi ha ammesso le sue marchiane responsabilità". Avete chiesto a Salvini

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

di riferire in Parlamento? "Certo, come M5s lo abbiamo chiesto ieri in Aula e anche in occasione dei collassi ferroviari e aeroportuali di giugno e luglio: certe scene non sono da paese civile. Una volta fatta chiarezza, però, Salvini dovrebbe seriamente ragionare sull'ipotesi di andare a fare un altro mestiere. Come ministro dei Trasporti ha collezionato un fiasco dietro l'altro: è giunto il momento di passare il testimone a qualcuno più all'altezza". Il governo si sta concentrando troppo su grandi progetti come il Ponte sullo Stretto trascurando l'ordinaria amministrazione e la reale situazione della rete del trasporto in Italia? "Tra tutti i disastri di Salvini, aver ipotecato il ministero delle Infrastrutture per un'opera inutile e delirante come il ponte sullo Stretto è forse il 'papà' di tutti gli errori. Il più madornale. La Sicilia viene da quattro mesi senz'acqua, e oltre al danno per i siciliani c'è la beffa di vedere 15 miliardi gettati alle ortiche per un'opera che non si sa se si farà né quando. Ci rendiamo conto? A seguire caos ferroviario, flop totale sui taxi, misure inutili sul caro-voli: più che un ministro, Salvini è una calamità naturale". Proprio negli scorsi giorni Salvini ha aperto a una privatizzazione, almeno parziale, dell'alta velocità: è una soluzione auspicabile o è solo un modo per fare cassa o per coprire le inefficienze? "Per Giorgia Meloni infrastrutture e asset strategici vanno solo svenduti e privatizzati. Lo abbiamo visto con la rete Tim, con l'ex compagnia di bandiera Ita Airways, con Poste e ora anche con i porti italiani, che potrebbero finire in mano a un fondo americano. E sull'alta velocità pure nostrana anche lì i privati si leccano i baffi. Il bello è che da anni i componenti di questo governo si sono definiti patrioti: patrioti "alla gricia", verrebbe da dire".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

laprovincia.it

Fonti Web

# Treni: arriva il tavolo per la sicurezza


laprovincia.it

Treni: arriva il tavolo per la sicurezza

10/02/2024 17:32 Piadena Drizzona

L'assessore regionale Lucente accende i riflettori sul trasporto su ferro e convoca un incontro con tutti gli enti. Intanto a Piadena crescono le preoccupazioni per la prevista chiusura del passaggio a livello di via Altobello PIADENA DRIZZONA - La Regione Lombardia accende i riflettori sul trasporto ferroviario, comprese le linee che interessano il nostro territorio, la Brescia-Parma e la Mantova-Cremona-Codogno. «Anche a seguito del recente incidente ferroviario a Milano, ho intenzione di convocare nei prossimi giorni un tavolo di confronto con Ferrovie Nord, Trenord, Rete Ferroviaria Italia e tutti gli attori coinvolti per fare il punto sulla situazione dei trasporti su ferro in Lombardia». A dichiararlo è Franco Lucente, assessore regionale ai Trasporti e Mobilità sostenibile. Il Casalasco è interessato da novità importanti soprattutto nella zona nord. Va ricordato infatti che il raddoppio ferroviario Piadena-Mantova è stato avviato a gennaio 2024 con il cantiere del lotto 3 e che sono iniziati i lavori di trivellazione dei pali che, radicandosi nel sottosuolo fino ad una profondità di 35 metri, creeranno le basi di tre cavalcaferrovia. Com'è noto tutti i passaggi a livello saranno eliminati e sostituiti proprio con sovrappassi e sottovia. Quanto alla Piadena-Cremona, ci vorrà tempo prima che i lavori iniziano. A Piadena, uno dei motivi di preoccupazione riguarda la prevista chiusura del passaggio a livello di via Altobello. Il Comune già nel precedente mandato ha chiesto un sottopasso ciclopedonale in sostituzione, per il collegamento tra il centro storico del capoluogo ed il cosiddetto 'villaggio', ma Rfi però non ha accolto formalmente l'osservazione. Che succederà? Quanto alla Brescia-Parma, il tema dell'elettrificazione è spostato almeno al 2026. Ma almeno è in agenda. «Da sempre Regione Lombardia - dice Lucente - si impegna per offrire un servizio ferroviario efficiente e moderno e la sinergia tra enti è fondamentale per garantire trasporti all'avanguardia. Una collaborazione fattiva che sta dando i suoi frutti ma che necessita di essere implementata. Intorno ad un tavolo potremo fare un check degli interventi infrastrutturali in atto e appena terminati sulla rete, eventuali criticità sul servizio e chiarire la situazione del passaggio dei treni merci, da limitare negli orari di punta». L'incontro potrà essere utile per far emergere le questioni ancora aperte che attendono risposte. «PIÙ MERCI SUI BINARI» Salini: «Occorre sfruttare appieno il notevole potenziale economico» BRUXELLES - A Bruxelles si è tenuto un importante convegno sul trasporto ferroviario europeo, organizzato dall'eurodeputato Massimiliano Salini (FI - PPE), con la partecipazione dell'ex premier Enrico Letta. Il focus è stato il miglioramento del settore ferroviario per promuovere la decarbonizzazione e aumentare la produttività delle imprese. Al centro del dibattito, il rapporto di Letta 'Molto più di un mercato', che evidenzia la necessità di un mercato unico ferroviario

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

europeo. Salini ha sottolineato l'importanza del sistema europeo di segnalamento e gestione del traffico ferroviario (Ertms), e ha ricordato il Piano FS Italiane, finanziato con 3 miliardi dal Pnrr, che prevede la digitalizzazione delle stazioni e l' installazione di sistemi Ertms su 5mila treni e 16.600 chilometri di rete entro il 2036. Il sistema descritto da Salini si compone di due elementi chiave: l' European Train Control System, che comprende boe installate sui binari, cabine di comunicazione e dispositivi digitali lungo le linee ferroviarie, e l' On-board unit, che consiste in computer e dispositivi installati a bordo dei treni, permettendo il controllo automatico della circolazione. L'eurodeputato ha ricordato il suo contributo nel sensibilizzare le istituzioni europee affinché avviassero progetti pilota che hanno portato a risultati concreti in questo ambito e ha concluso sottolineando la necessità che la Commissione Europea semplifichi le procedure di controllo e autorizzazione, per permettere al trasporto merci ferroviario di sfruttare appieno il suo potenziale. Ha inoltre evidenziato l'importanza di aumentare la capacità delle infrastrutture e pianificare lo sviluppo dei siti industriali includendo collegamenti ferroviari adeguati.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

larepubblica.it

Fonti Web

# Potenziamento del Porto di Termini Imerese, il supporto dei fondi europei


larepubblica.it

Potenziamento del Porto di Termini Imerese, il supporto dei fondi europei

10/02/2024 11:45 Laura Pertici

Finanziato per 39.228.049,67 euro tramite i fondi Fesr, il progetto è stato realizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale Il Programma Operativo Nazionale (PON) Infrastrutture e Reti 2014-2020 , co-finanziato dal Fondo europeo per lo sviluppo regionale (Fesr), contribuisce a migliorare la mobilità delle persone e delle merci e a promuovere lo sviluppo economico nelle regioni del Sud Italia (Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia) finanziando progetti come quello per la riqualificazione e il potenziamento del Porto di Termini Imerese ( Porto di Termini Imerese - Lavori di dragaggio del porto a quota - 10,00 s.l.m.m Finanziato per 39.228.049,67 euro tramite i fondi Fesr, il progetto è stato realizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Lo scopo è quello di migliorare la funzionalità, l'operatività e la competitività del Porto di Termini Imerese. L'intervento principale riguarda il dragaggio dei fondali del porto, che consentirà di raggiungere una profondità operativa di -10 metri sul livello medio del mare (s.l.m.m.), garantendo così l'accessibilità a navi di maggiori dimensioni. Nel medio-lungo termine, questa operazione consentirà di trasferire gradualmente il traffico merci dallo scalo di Palermo, rafforzando la capacità logistica dell'intera area della Sicilia occidentale. L'intervento di dragaggio si articolerà in due fasi, che saranno entrambe realizzate con tecniche avanzate per minimizzare l'impatto ambientale e garantire il rispetto dell'ecosistema marino: la rimozione del materiale non idoneo all'immersione in mare e il dragaggio della restante parte. Migliorando la competitività del Porto di Termini Imerese, in particolare per il traffico Ro-Ro (Roll-on/Roll-off) e short sea shipping, il progetto contribuirà in maniera significativa alla crescita economica della Sicilia occidentale. Una dimostrazione tangibile dell'importanza dei fondi europei per lo sviluppo sostenibile delle infrastrutture locali. (A cura di FGB) Il progetto è realizzato con il contributo della Commissione

Finanziato per 39.228.049,67 euro tramite i fondi Fesr, il progetto è stato realizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale Il Programma Operativo Nazionale (PON) Infrastrutture e Reti 2014-2020 , co-finanziato dal Fondo europeo per lo sviluppo regionale (Fesr), contribuisce a migliorare la mobilità delle persone e delle merci e a promuovere lo sviluppo economico nelle regioni del Sud Italia (Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia) finanziando progetti come quello per la riqualificazione e il potenziamento del Porto di Termini Imerese ( Porto di Termini Imerese - Lavori di dragaggio del porto a quota - 10,00 s.l.m.m Finanziato per 39.228.049,67 euro tramite i fondi Fesr, il progetto è stato realizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Lo scopo è quello di migliorare la funzionalità, l'operatività e la competitività del Porto di Termini Imerese. L'intervento principale riguarda il dragaggio dei fondali del porto, che consentirà di raggiungere una profondità operativa di -10 metri sul livello medio del mare (s.l.m.m.), garantendo così l'accessibilità a navi di maggiori dimensioni. Nel medio-lungo termine, questa operazione consentirà di trasferire gradualmente il traffico merci dallo scalo di Palermo, rafforzando la capacità logistica dell'intera area della Sicilia occidentale. L'intervento di dragaggio si articolerà in due fasi, che saranno entrambe realizzate con tecniche avanzate per minimizzare l'impatto ambientale e garantire il rispetto dell'ecosistema marino: la rimozione del materiale non idoneo all'immersione in mare e il dragaggio della restante parte. Migliorando la competitività del Porto di Termini Imerese, in particolare per il traffico Ro-Ro (Roll-on/Roll-off) e short sea shipping, il progetto contribuirà in maniera significativa alla crescita economica della Sicilia occidentale. Una dimostrazione tangibile dell'importanza dei fondi europei per lo sviluppo sostenibile delle infrastrutture locali. (A cura di FGB) Il progetto è realizzato con il contributo della Commissione Europea. Dei contenuti editoriali sono ideatori e responsabili gli autori degli articoli. La Commissione non può essere ritenuta responsabile per qualsivoglia uso fatto delle informazioni e opinioni riportate.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

larepubblica.it

Fonti Web

# Bus turistici parcheggiati in quarta fila, pattuglia fissa dei vigili contro i furbetti


larepubblica.it

Bus turistici parcheggiati in quarta fila, pattuglia fissa dei vigili contro i furbetti

10/03/2024 05:18 di Ernesto Ferrara

Dopo il caso della foto pubblicata dal capogruppo di Forza Italia, l'assessore ordina un presidio fisso nelle ore di punta 2 minuti di lettura I commenti dei lettori La guida allo shopping del Gruppo Gedi La macchina dei vigili si apposta verso le 16, quando i plotoni dei turisti rientrano dal centro storico per montare sul bus che li aspetta nel lungarno Pecori Giraldi . È in pratica l'acme del caos dei torpedoni. Due giorni fa addirittura il consigliere comunale di Forza Italia Alberto Locchi è riuscito ad immortalare in una foto il record dei bus in quarta fila . Non seconda o terza: quarta. Una specie di muraglia che impediva al traffico di scorrere. «Qui non si può sostare, dovete proseguire» avverte l'agente della municipale rivolgendosi ieri ai bus che tentano di affiancarsi alla prima fila già parcheggiata. Così va, in effetti. Coi vigili lì appostati, per i torpedoni che puntano alla sosta vietata non c'è trippa per gatti. Ragion per cui dopo l'arrabbiatura di martedì per quella foto coi bus in quarta fila Palazzo Vecchio ha dato input alla polizia municipale di organizzare un controllo fisso del lungarno. Scattato da ieri . L'ultimo argine del Comune ad uno degli effetti più vistosi dell'overtourism. Non sarà una pattuglia fissa, a tutte le ore del giorno. Ma «dedicata», spiega l'assessore alla sicurezza e alla mobilità Andrea Giorgio , che ha preso la decisione d'intesa con la sindaca Sara Funaro e in filo diretto col comandante dei vigili Francesco Passaretti . Dedicata vuol dire che una macchina oppure due moto del reparto stradale saranno dedicate ogni giorno nelle ore più sensibili dello "scarico" dei turisti al presidio del lungarno per prevenire il caos. Multare se necessario ma soprattutto impedire che si creino imbarazzanti seconde, terze o addirittura - e sembrava impossibile - quarte file. In realtà se ne parla da anni. Almeno dall'era Renzi. Più volte il successore Nardella si è infuriato per la situazione chiedendo controlli dei vigili e pugno duro sulle autorizzazioni sosta. Ma puntualmente nell'alta stagione turistica che ormai si allunga per 8-9 mesi l'anno, dalla primavera all'autunno, il caos si ripropone . Giorgio non ci sta. Annuncia la pattuglia dedicata ma dirama anche un avviso: «Gli operatori dei bus turistici non possono pensare di continuare a comportarsi in questo modo. Tra bus che non pagano il ticket e soste selvagge dobbiamo cambiare perché serve rispetto per la città e per i fiorentini. Ecco perché dopo i controlli sui ticket, che continuano, ho chiesto al comandante della Polizia municipale di avere una pattuglia dedicata a quella zona presente quotidianamente nelle ore di punta per i bus turistici» dice l'assessore. «Non possiamo essere ostaggio dei tour dei croceristi come di nessun altro. Le regole esistono e vanno rispettate» aggiunge. E un guanto di sfida è lanciato. Del resto gli autisti sembrano agire come persuasi di una certa impunità , in quel tratto. Si affollano senza problemi per aspettare le comitive come fosse un parcheggio privato. Il problema è che stiamo

AD ESCLUSIV
USO INTER

parlando di una giungla. I numeri nel parlavano di quasi 23 mila autorizzazioni rilasciate da Sas ai bus turistici, ma non è un dato che dà il polso della situazione. Intanto perchè c'è parecchio abusivismo : tra agosto e i primi di settembre i vigili hanno controllato 730 bus turistici in città, e di questi sanzionati 95 . Molti erano senza permesso. Ma non basta: «Molti dei pullman che portano i turisti negli hotel del centro hanno autorizzazioni per più giorni, e Sas non dispone di dati disaggregati. E poi ci sono i furbetti che entrano in città senza pagare alcun ticket che, quindi, non rientrano nei dati ufficiali a disposizione. Infine ci sono quelli che fanno il permesso per un uso diverso . Siamo di fronte ad un assalto sottostimato dalla statistica» fa notare Lorenzo Masi dei 5 Stelle, che sta seguendo il problema. Giorgio sta lavorando ad una modifica strutturale del settore. Intanto con lo scudo verde in funzione scatterà progressivamente il controllo delle targhe dei bus turistici per verificare che abbiano il contrassegno valido. Come fosse una super Ztl. Poi anche i punti di sosta a ridosso del centro come il lungarno sono destinati ad essere superati. Non è chiara la tempistica ma la prospettiva è quella. Nella seduta di giunta del 18 settembre è stato approvato il progetto di fattibilità tecnica economica per la realizzazione di un nuovo check point bus turistici nella zona di Firenze sud. Anche a nord ne nascerà uno oltre a quello esistente nella zona dell'aeroporto. Da ieri quantomeno sul lungarno polizia municipale fissa. Q quasi.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

lasicilia.it

Fonti Web

# Med Move, a Misterbianco si parla di trasporti e logistica con amministratori ed esperti


lasicilia.it

Med Move, a Misterbianco si parla di trasporti e logistica con amministratori ed esperti

10/02/2024 22:04

Si terrà a Misterbianco, nel centro Siciliafiera, da venerdì 4 a domenica 6 ottobre. Tra gli ospiti del grande convegno di apertura il sottosegretario ai Trasporti Ferrante e l'Ad della Stretto di Messina Ciucci A Misterbianco, nel centro Siciliafiera, da venerdì 4 a domenica 6 ottobre si terrà Med Move, Salone dei trasporti e della logistica mediterranea . Un evento che si presenta come un'importante opportunità per il Sud Italia e per l'intero Mediterraneo, fungendo da hub logistico e commerciale strategico. Con l'accento sui temi della sostenibilità, della digitalizzazione e della sicurezza, questo salone dei trasporti e della logistica mira a catalizzare investimenti e sviluppare collaborazioni tra vari attori del settore. L'edizione del 2024, in particolare, si preannuncia ricca di contenuti rilevanti per l'industria dei trasporti, affrontando questioni cruciali come la decarbonizzazione e l'infrastruttura necessaria per sostenere un'economia in crescita. Con l'apertura di cantieri chiave, come il Ponte sullo Stretto di Messina e la riqualificazione dell'aeroporto di Catania, la Sicilia e il Sud Italia stanno per affrontare una fase di sviluppo senza precedenti. Inoltre, il significativo aumento del PIL e dell'occupazione nel Mezzogiorno, insieme agli investimenti pubblici e agli incentivi, suggerisce un clima economico favorevole per le aziende. Le strutture come la Decontribuzione Sud e la Zona Economica Speciale rappresentano ulteriori livelli per attrarre investimenti e stimolare la crescita. In sintesi, il Med Move non è solo un evento, ma un vero e proprio catalizzatore per il futuro economico e logistico della regione mediterranea, con una visione chiara verso uno sviluppo sostenibile e competitivo. Il convegno di apertura di MedMove 2024 , patrocinato da Anas, si terrà nell'area convegni di Siciliafiera a Misterbianco a partire dalle 10.30, moderato dalla giornalista Chiara Borzì . Primo argomento sarà Infrastrutture e trasporti. Presente e futuro per una Sicilia europea , con Tullio Ferrante Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti, di Marco Falcone Eurodeputato membro della Commissione per i problemi economici e monetari, di Giuseppe Lombardo Presidente del Collegio dei Deputati Questori ARS, di Andrea Messina Assessore regionale alle Autonomie Locali, Enrico Trantino Sindaco della Città Metropolitana di Catania e Marco Corsaro Sindaco di Misterbianco. Al successivo panel infrastrutture , alle 11.15 interverranno Pietro Ciucci Amministratore delegato Stretto di Messina, Raffaele Celia Responsabile Struttura Territoriale Sicilia Anas, Eugenio Fedeli Responsabile Alta Sorveglianza Progettazione Ferroviaria/ Innovazione e Tecnologia (presentazione progetto tecnico Ponte sullo Stretto di Messina), Antonello Fontanili Direttore Uniotrasporti e Giuseppe Bulla vice presidente Assotir. Il panel porti , alle 12.30, vedrà Francesco Di Sarcina Presidente Adsp Sicilia Orientale, Maria Cristiana Laurà Coordinatrice dell'Area I - Istituzionale Adsp dello Stretto, e "La trasformazione

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

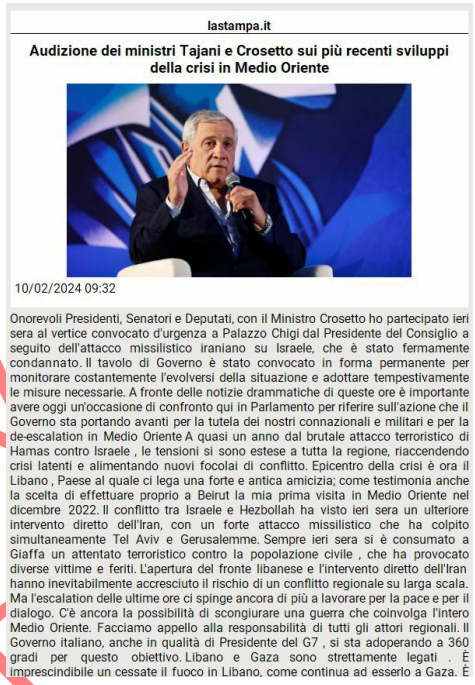
del Porto di Palermo" un contributo video dell'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Occidentale. Dopo la pausa pranzo si riprende alle 15 con " Mobilità e logistica. Dal cielo al mare per una nuova centralità della Sicilia nel Mediterraneo ". Intervengono Nico Torrisi Amministratore delegato Sac, Giancarlo Guarrera Accountable manager Sac, Lorenzo Matacena Vice presidente Confitarma, Mauro Nicosia presidente Confetra Sicilia e Propeller Club Port of Catania, Brigida Morsellino Vicepresidente ITS Catania e presidente Rete Resil. Giorno 5 alle 11, nella stessa sede, sarà la volta dell'incontro " Sicilia: Un ponte sul Mediterraneo". Al professor Marcello Panzarella sarà affidata la relazione introduttiva, a cui seguirà l'intervento di Paolo Volta , coordinatore didattico di evenT ed esperto di logistica. Alla tavola rotonda, moderata dal direttore di Trasportare Oggi in Europa , Luca Barassi, e da Fabrizio Dalle Nogare di Vado e Torno , parteciperanno Alessandro Aricò , assessore alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Sicilia, il segretario generale della UIR (Unione Interporti Riuniti) Gianfranco De Angelis , il presidente della sezione Veicoli Industriali di UNRAE, Paolo A. Starace Sarah Nicosia della DN Logistica e il presidente di SOS Logistica, Daniele Testi COPYRIGHT LASICILIA.IT © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

lastampa.it

Fonti Web

# Audizione dei ministri Tajani e Crosetto sui più recenti sviluppi della crisi in Medio Oriente


lastampa.it

Audizione dei ministri Tajani e Crosetto sui più recenti sviluppi della crisi in Medio Oriente

10/02/2024 09:32

Onorevoli Presidenti, Senatori e Deputati, con il Ministro Crosetto ho partecipato ieri sera al vertice convocato d'urgenza a Palazzo Chigi dal Presidente del Consiglio a seguito dell'attacco missilistico iraniano su Israele, che è stato fermamente condannato. Il tavolo di Governo è stato convocato in forma permanente per monitorare costantemente l'evolversi della situazione e adottare tempestivamente le misure necessarie. A fronte delle notizie drammatiche di queste ore è importante avere oggi un'occasione di confronto qui in Parlamento per riferire sull'azione che il Governo sta portando avanti per la tutela dei nostri connazionali e militari e per la de-escalation in Medio Oriente A quasi un anno dal brutale attacco terroristico di Hamas contro Israele , le tensioni si sono estese a tutta la regione, riaccendendo crisi latenti e alimentando nuovi focolai di conflitto. Epicentro della crisi è ora il Libano , Paese al quale ci lega una forte e antica amicizia; come testimonia anche la scelta di effettuare proprio a Beirut la mia prima visita in Medio Oriente nel dicembre 2022. Il conflitto tra Israele e Hezbollah ha visto ieri sera un ulteriore intervento diretto dell'Iran, con un forte attacco missilistico che ha colpito simultaneamente Tel Aviv e Gerusalemme. Sempre ieri sera si è consumato a Giaffa un attentato terroristico contro la popolazione civile , che ha provocato diverse vittime e feriti. L'apertura del fronte libanese e l'intervento diretto dell'Iran hanno inevitabilmente accresciuto il rischio di un conflitto regionale su larga scala. Ma l'escalation delle ultime ore ci spinge ancora di più a lavorare per la pace e per il dialogo. C'è ancora la possibilità di scongiurare una guerra che coinvolga l'intero Medio Oriente. Facciamo appello alla responsabilità di tutti gli attori regionali. Il Governo italiano, anche in qualità di Presidente del G7 , si sta adoperando a 360 gradi per questo obiettivo. Libano e Gaza sono strettamente legati . È imprescindibile un cessate il fuoco in Libano, come continua ad esserlo a Gaza. È questo il tema al centro di tutti i colloqui che insieme al Presidente del Consiglio e al Ministro della Difesa stiamo avendo in queste ore con i nostri partner. È stato il filo conduttore della nostra azione diplomatica di queste settimane, in particolare negli ultimi giorni, a New York, durante l'apertura dei lavori dell'Assemblea Generale delle Nazioni Unite , e in Germania, dove ho accompagnato il Presidente della Repubblica. La priorità è la tutela dei connazionali in tutta la regione e dei nostri militari in Libano, impegnati nella missione UNIFIL e in quella bilaterale di addestramento MIBIL Con il Ministro Crosetto stiamo seguendo ora per ora la situazione di sicurezza sul terreno ; in costante contatto con le nostre Ambasciate a Beirut e a Tel Aviv e con la Rappresentanza italiana presso le Nazioni Unite a New York. Siamo pronti ad assumere ogni iniziativa per garantire la sicurezza dei nostri connazionali Ho da tempo invitato tutti i cittadini italiani a lasciare il

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

lastampa.it

Fonti Web

Libano con i voli commerciali disponibili; stiamo lavorando per venire incontro alle loro richieste attraverso un aumento dei collegamenti, inclusi voli charter e altre modalità, che stiamo esaminando insieme al Ministero della Difesa. Sono circa 3.200 i connazionali che si trovano attualmente in Libano . In gran parte doppi cittadini - italiani e libanesi - che risiedono stabilmente nel Paese. L'Unità di Crisi della Farnesina e la nostra Ambasciata a Beirut lavorano senza sosta per offrire loro costanti aggiornamenti di sicurezza e ogni possibile assistenza. Sabato scorso ho avuto un lungo colloquio con il Ministro degli Esteri israeliano Katz. Gli ho chiesto di garantire la sicurezza di tutti i nostri militari impegnati in Libano e ho insistito affinché non vi siano attacchi nei pressi delle basi militari dell'UNIFIL. Dal collega israeliano ho ricevuto rassicurazion i. I contatti tra la nostra Ambasciata e il Ministero della Difesa a Tel Aviv - sempre su UNIFIL - rimangono costanti. A fronte dell'intensificarsi delle operazioni militari in Libano, abbiamo intanto gradualmente ridotto il contingente della missione MIBIL da 100 a 15 unità. L'escalation degli ultimi giorni in Libano è la diretta conseguenza delle tensioni scatenate dall'orribile attacco terroristico di Hamas dello scorso 7 ottobre. Per undici mesi, gli scontri tra Israele e Hezbollah sono proseguiti con crescente intensità . Nell'ultimo anno Hezbollah ha lanciato continui attacchi missilistici nel nord di Israele, causando la morte di decine di civili e costringendo all'evacuazione circa 70.000 israeliani dalle loro abitazioni. Venerdì scorso le Forze Armate israeliane hanno condotto un attacco aereo sul quartier generale di Hezbollah nel cuore di Beirut. L'attacco ha portato all'uccisione di Hassan Nasrallah e di altre figure di spicco dell'organizzazione. Nella notte di lunedì le Forze Armate israeliane hanno poi lanciato un'incursione di terra nel Libano meridionale . Forze corazzate e fanteria, appoggiate da sbarramento di artiglieria, hanno varcato la frontiera libanese. Si tratta al momento di operazioni mirate, volte a neutralizzare le postazioni di Hezbollah a sud del fiume Litani , che - è bene ricordarlo - dovrebbe essere una zona demilitarizzata. Abbiamo invitato il Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite a prendere in considerazione il rafforzamento del mandato di UNIFIL al fine di garantire la piena applicazione della Risoluzione 1701 del 2006. A tale riguardo ho dato istruzioni al nostro Rappresentante Permanente presso le Nazioni Unite di intervenire oggi in Consiglio di Sicurezza in occasione di un dibattito sulla crisi in atto. Sempre nel corso della giornata, il nostro Rappresentante Permanente incontrerà il Vice Segretario Generale delle Nazioni Unite per le attività di peacekeeping , Lacroix, al quale ribadirà il messaggio di garantire un'adeguata sicurezza ai nostri contingenti. Come dicevo, gli sviluppi sul fronte libanese sono strettamente legati a quelli nella Striscia di Gaza. L'intensificarsi delle operazioni lungo la linea Blu ha portato a una riduzione parziale delle attività militari nella Striscia . Ma la situazione rimane estremamente critica. Resta naturalmente l' obiettivo di garantire un immediato cessate il fuoco a Gaza , per consentire il rilascio degli ostaggi e alleviare la grave crisi umanitaria. In linea con la risoluzione 2735 del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite. Come mi ha più volte riferito il Segretario di Stato Blinken nei nostri recenti incontri a

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

lastampa.it

Fonti Web

New York, 15 dei 18 paragrafi della bozza di accordo tra Israele ed Hamas sono stati già concordati tra le parti Rimangono tuttavia irrisolte tre questioni fondamentali : il rilascio degli ostaggi, la gestione del valico di Rafah e, soprattutto, la presenza delle forze armate israeliane nel c.d. Corridoio Filadelfia. Continuiamo a lavorare per tenere vivo il negoziato e sosteniamo, anche come Presidenza del G7 e in seno al Quintetto, gli sforzi di mediazione che gli Stati Uniti stanno compiendo insieme all'Egitto e al Qatar. Stiamo inoltre monitorando con altrettanta preoccupazione la situazione nel Mar Rosso e le possibili reazioni degli Houthi contro le navi commerciali dopo gli ultimi raid israeliani al porto di Hodeida. L'Italia resta in prima linea nell'operazione Aspides , che sta svolgendo un ruolo fondamentale nel ristabilire la sicurezza e la libertà della navigazione nell'area. La missione è un esempio di successo, non solo nella protezione delle navi mercantili, ma anche nella prevenzione dei disastri ambientali. Nelle scorse settimane gli assetti di Aspides hanno accompagnato in porto nel Corno d'Africa la petroliera greca "Sounion", colpita dai guerriglieri yemeniti. Ora più che mai è fondamentale rafforzare la missione , con nuove risorse e mezzi aggiuntivi. L'ho ribadito in varie occasioni ai miei colleghi europei. In un contesto sempre più complesso, che riguarda un quadrante particolarmente vasto, stiamo intensificando i contatti diplomatici: l'obiettivo primario è la de-escalation, a partire da un cessate il fuoco in Libano e a Gaza. La scorsa settimana, a margine dei lavori di apertura dell'Assemblea Generale delle Nazioni Unite a New York, ho presieduto una riunione dei Ministri degli Esteri del G7 Abbiamo ribadito con grande forza e unità l'invito a tutti gli attori coinvolti a esercitare moderazione e ad impegnarsi in un percorso negoziale È indispensabile lavorare con tutti i canali di comunicazione a nostra disposizione, compresi quelli con l'Iran e i Paesi arabi moderati. Sempre a New York ho infatti incontrato il Ministro degli Esteri iraniano Araghchi . Anche a nome del G7 ho innanzitutto ribadito l'urgente necessità di fare pressione su Hezbollah, sugli Houthi e sulla stessa Hamas. Non abbiamo mai nascosto le nostre preoccupazioni per la postura regionale di Teheran, che ha un effetto destabilizzante in un contesto già molto precario. Come purtroppo dimostrato ieri sera dall'attacco contro Israele. Riteniamo tuttavia che, ancor più in questo momento, sia importante mantenere un canale di dialogo con l'Iran. A margine dell' Assemblea Generale ho poi incontrato i Ministri degli Esteri di Egitto e Marocco . A loro ho ribadito il ruolo fondamentale che i Paesi arabi moderati possono esercitare per invitare tutte le parti alla ragionevolezza. Lunedì pomeriggio ho partecipato ai lavori del Consiglio Affari Esteri straordinario dell'Unione Europea, che si è riunito in videoconferenza. Ho condiviso con i colleghi europei la nostra preoccupazione per le conseguenze del conflitto in corso sulla popolazione civile. L'escalation militare nel Libano meridionale ha già causato l'esodo di migliaia di persone, verso la capitale e altre aree ritenute più sicure, alcuni addirittura verso la Siria. Si tratta del maggior movimento di popolazione dal conflitto del 2006. La rapidità e l'ampiezza dell'esodo rendono quanto mai urgente una risposta adeguata nei tempi e nell'impegno finanziario. Per questo motivo ho annunciato al Consiglio Affari Esteri un nuovo

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

importante pacchetto di aiuti umanitari di 17 milioni di euro per il Libano. Gli interventi su cui stiamo già lavorando concretamente andranno a sostegno della popolazione libanese sfollata. I fondi saranno veicolati attraverso l'Ufficio delle Nazioni Unite per l'Assistenza Umanitaria, l'Agenzia ONU per i Rifugiati e le Organizzazioni della società civile italiane. Questa iniziativa si aggiunge ai 50 milioni di euro già stanziati per iniziative di sviluppo e di emergenza, a testimonianza della priorità che attribuiamo al Paese. Dove abbiamo in corso 6 progetti a credito di aiuto per complessivi 115 milioni di euro con focus sulle infrastrutture e sulla valorizzazione del patrimonio culturale. Nell'ambito della gestione dei flussi migratori, abbiamo finanziato interventi per un valore complessivo di 3 milioni di Euro tramite l'Organizzazione Internazionale per le Migrazioni e il Fondo Migrazioni . Con l'obiettivo di potenziare l'offerta di canali legali per i rifugiati e la formazione professionale. A questo proposito incontrerò domani l'Alto Commissario delle Nazioni Unite per i Rifugiati, Filippo Grandi. Nei giorni scorsi sono infine state consegnate a Beirut e a Tiro 2 tonnellate di aiuti alimentari e sanitari inviate dal Ministero della Difesa nel quadro del Comitato Tecnico Militare per il Libano di cui l'Italia ha la guida . Su questo riferirà dopo di me il Ministro Crosetto. Le nuove iniziative umanitarie sul fronte libanese si aggiungono a quelle che stiamo portando avanti a Gaza fin dall'inizio della crisi, per cui abbiamo già stanziato un totale di 55 milioni di Euro. Sono state da poco consegnate nella Striscia 47 tonnellate di beni alimentari , raccolti attraverso l'iniziativa Food For Gaza, che ho lanciato insieme a FAO, Programma Alimentare Mondiale e Croce Rossa Internazionale. È in corso la raccolta di beni in previsione di un nuovo invio di aiuti, che comprenderà anche dispositivi medico-sanitari. L'impegno umanitario nell'immediato è funzionale a rilanciare il dialogo politico per cercare di assicurare un equilibrio di lungo termine. Anche per coordinarci su questo, avrò un nuovo colloquio stasera con i Ministri degli Esteri di Stati Uniti, Francia, Germania e Regno Unito L'elemento centrale di qualsiasi accordo sostenibile tra Israele e Libano è la demarcazione di un confine terrestre ; sull'esempio dell'accordo raggiunto ormai due anni fa per la delimitazione delle frontiere marittime. Lo sforzo di mediazione di questi mesi, in particolare da parte americana, non deve andare perduto. Sosteniamo con convinzione il lavoro dell'inviato americano Hochstein e continueremo a trasmettere messaggi in questa direzione alle parti. Tutti devono impegnarsi nella piena attuazione della risoluzione 1701 del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite. Hezbollah deve ritirarsi al di là del fiume Litani. È inoltre necessario che le Forze Armate libanesi tornino a esercitare il loro ruolo in tutto il Paese. Israele ci ha chiesto di tenere con loro un canale aperto. Non sono loro l'obiettivo dell'offensiva israeliana e a loro dovrà passare il controllo del territorio. E anche i leader politici e la società civile libanesi devono assumersi le loro responsabilità e collaborare per ripristinare il funzionamento delle istituzioni statali. Lo stallo politico nel Paese dura da troppo tempo. L'elezione di un Presidente e la formazione di un governo nel pieno delle sue funzioni non possono più aspettare. Riguardo alla situazione a Gaza e in Cisgiordania, ribadisco quanto sia necessario tenere viva la prospettiva della

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

creazione di uno Stato palestinese . Che dovrà nascere da un percorso negoziale e fondarsi sul reciproco riconoscimento con Israele. Il futuro Stato palestinese dovrà unire la Striscia di Gaza e la Cisgiordania sotto un unico governo nazionale e democratico, anche con il sostegno di una missione ONU a guida araba. L'Italia è pronta a fornire il suo contributo. E a sostenere con convinzione l'Autorità Nazionale Palestinese, puntando sul rafforzamento delle sue istituzioni. È cruciale che questa possa sviluppare capacità istituzionali solide ed affidabili. Non solo per garantire i servizi essenziali alla popolazione, ma anche per assumere il futuro controllo della Striscia di Gaza. Soltanto un Governo palestinese forte, legittimato dalla comunità internazionale e sostenuto da istituzioni democratiche, potrà affrontare le sfide poste dai gruppi estremisti e ridurre la loro influenza. La Palestina non è Hamas. Presidenti, colleghi, lavoriamo in maniera convinta per evitare che tutta la regione finisca nell'abisso di una guerra generalizzata , una catastrofe che nessuno sarebbe in grado di controllare, che porterebbe morte e devastazione per anni. Il raggiungimento di un cessate il fuoco a Gaza e in Libano è decisivo per ridare spazio alla diplomazia e riportare l'intero quadrante su un cammino di dialogo e stabilità. È un percorso complesso ma è un risultato che possiamo ottenere se tutte le parti si impegneranno al massimo e sapranno essere responsabili. La via diplomatica è l'unica che può portare a risultati duraturi e fermare una spirale di violenza e instabilità che è già durata fin troppo. Vi ringrazio per l'attenzione e sono sempre pronto a tenere aggiornato il Parlamento, come ho fatto in questi anni. Oggi e domani sarò nelle Aule di Camera e Senato per i Question Time.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Levante News

Fonti Web

# Bucci: "Penso a un Portofino District". "Fontanabuona,presto parte il tunnel ":


Levante News

Bucci: "Penso a un Portofino District". "Fontanabuona,presto parte il tunnel ":

10/02/2024 21:57 Comunicato Stampa

Voice by Dall'ufficio stampa di Marco Bucc, candidato alla Presidenza della Regione Liguria "Il Tigullio ha caratteristiche fondamentali non solo per il turismo, ma anche per la qualità della vita. Ho parlato con tanti cittadini, commercianti e imprenditori, e c'è una forte voglia di crescere ancora di più. Questo mi fa molto piacere. L'obiettivo è di qualificare il Tigullio e il Golfo Paradiso in una dimensione internazionale, sfruttando la notorietà di Portofino e allora penso ad un 'Portofino District'". Così il candidato presidente di Regione Liguria Marco Bucci oggi al termine del primo tour nel levante della Provincia di Genova. "Immagino quindi un distretto - ha aggiunto Bucci - che metta insieme tutte le realtà produttive che sono in quest'area in modo tale da dare loro una connotazione di tipo di tipo turistico, ma anche culturale e riunite sotto il nome di Portofino che è innegabilmente la località più famosa". Marco Bucci ha visitato Recco, Camogli, Rapallo, Santa Margherita confrontandosi con le principali realtà del territorio e la cittadinanza. Di particolare rilievo l'incontro al Villaggio del Ragazzo di Cogorno dove il candidato presidente per il centrodestra ha confermato la volontà di puntare sul tema della formazione. Ma anche nel levante della provincia di Genova il filo conduttore sono state le infrastrutture. "Ci sono progetti come il tunnel della Fontanabuona - ha aggiunto Marco Bucci - che partirà nei prossimi mesi e che darà sviluppo alle centinaia di attività artigianali e della grande e piccola industria attive nella zona. E poi c'è il progetto del tunnel tra Rapallo e Portofino: si tratta di una infrastruttura che permetterebbe di ridurre il traffico sulla viabilità ordinaria trasformando le attuali strade in percorsi ciclabili e pedonali. E poi anche per questa parte del territorio penso al rilancio della blue economy dedicata soprattutto alla tecnologia da diporto e ai porti turistici".

Voice by Dall'ufficio stampa di Marco Bucc, candidato alla Presidenza della Regione Liguria "Il Tigullio ha caratteristiche fondamentali non solo per il turismo, ma anche per la qualità della vita. Ho parlato con tanti cittadini, commercianti e imprenditori, e c'è una forte voglia di crescere ancora di più. Questo mi fa molto piacere. L'obiettivo è di qualificare il Tigullio e il Golfo Paradiso in una dimensione internazionale, sfruttando la notorietà di Portofino e allora penso ad un 'Portofino District'". Così il candidato presidente di Regione Liguria Marco Bucci oggi al termine del primo tour nel levante della Provincia di Genova. "Immagino quindi un distretto – ha aggiunto Bucci – che metta insieme tutte le realtà produttive che sono in quest'area in modo tale da dare loro una connotazione di tipo di tipo turistico, ma anche culturale e riunite sotto il nome di Portofino che è innegabilmente la località più famosa". Marco Bucci ha visitato Recco, Camogli, Rapallo, Santa Margherita confrontandosi con le principali realtà del territorio e la cittadinanza. Di particolare rilievo l'incontro al Villaggio del Ragazzo di Cogorno dove il candidato presidente per il centrodestra ha confermato la volontà di puntare sul tema della formazione. Ma anche nel levante della provincia di Genova il filo conduttore sono state le infrastrutture. "Ci sono progetti come il tunnel della Fontanabuona – ha aggiunto Marco Bucci – che partirà nei prossimi mesi e che darà sviluppo alle centinaia di attività artigianali e della grande e piccola industria attive nella zona. E poi c'è il progetto del tunnel tra Rapallo e Portofino: si tratta di una infrastruttura che permetterebbe di ridurre il traffico sulla viabilità ordinaria trasformando le attuali strade in percorsi ciclabili e pedonali. E poi anche per questa parte del territorio penso al rilancio della blue economy dedicata soprattutto alla tecnologia da diporto e ai porti turistici".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

LIdentita

Fonti Web

# Spunta l'adeguamento delle accise sul diesel, consumatori: "Stangata da 3,1 miliardi"


LIdentita

Spunta l'adeguamento delle accise sul diesel, consumatori: "Stangata da 3,1 miliardi"

10/02/2024 16:05

Economia Dal piano strutturale di bilancio spunta l'ipotesi dell'adeguamento delle accise sul diesel a quelle che gravano sulla benzina ma i consumatori sono già sul piede di guerra contro quella che definiscono una "stangata da 3,1 miliardi di euro". A fare i conti è Assoutenti che snocciola i numeri della vexata quaestio riguardante le accise: "Oggi, su ogni litro di gasolio acquistato dagli automobilisti italiani, il 56,1%, pari a 0,91 euro al litro ai prezzi attuali, se ne va in tasse a titolo di Iva e accise. Situazione anche peggiore per la benzina, dove la tassazione pesa per il 59,8%, pari a 1,04 euro per ogni litro di verde". Con questa premessa, Assoutenti analizza quanto peserebbe un'eventuale adeguamento sul portafogli degli automobilisti: "Solo nel 2023 gli italiani hanno pagato un totale di 38 miliardi di euro a causa della tassazione (iva e accise) che grava sui carburanti venduti in Italia – spiega il presidente Gabriele Melluso – Oggi l'accisa sulla benzina è pari a 0,728 euro al litro, quella sul gasolio a 0,617 euro al litro: un eventuale allineamento delle accise sul gasolio al livello di quelle in vigore sulla benzina, farebbe aumentare il prezzo ai distributori ed equivarrebbe ad un maggior esborso pari a 5,5 euro a pieno, determinando una stangata totale sugli automobilisti da 3,1 miliardi di euro all'anno, qualora i consumi di diesel si mantenessero ai livelli del 2023". Per il presidente Melluso è necessario che "al netto delle speculazioni sui prezzi ai distributori che si registrano in alcuni periodo dell'anno", il governo "debba intervenire sul fronte della tassazione sui carburanti applicando accise mobili in grado di compensare gli aumenti dei prezzi industriali attraverso una proporzionale riduzione del peso fiscale". L'ipotesi di un adeguamento delle accise sta innescando anche il dibattito pubblico con lo scambio di accuse tra maggioranza e opposizione.

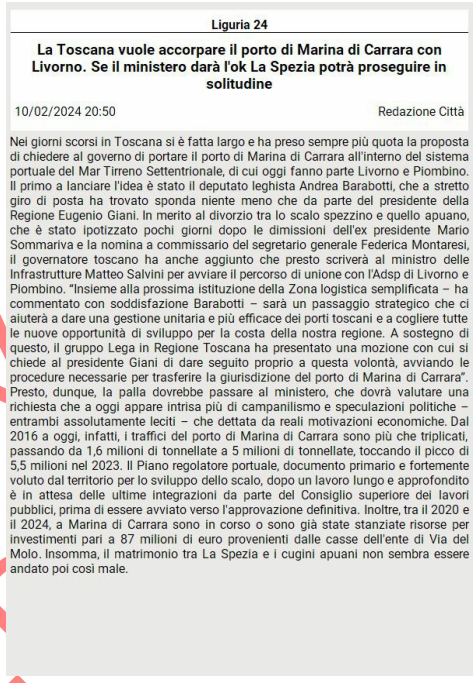
Economia Dal piano strutturale di bilancio spunta l'ipotesi dell'adeguamento delle accise sul diesel a quelle che gravano sulla benzina ma i consumatori sono già sul piede di guerra contro quella che definiscono una "stangata da 3,1 miliardi di euro". A fare i conti è Assoutenti che snocciola i numeri della vexata quaestio riguardante le accise: "Oggi, su ogni litro di gasolio acquistato dagli automobilisti italiani, il 56,1%, pari a 0,91 euro al litro ai prezzi attuali, se ne va in tasse a titolo di Iva e accise. Situazione anche peggiore per la benzina, dove la tassazione pesa per il 59,8%, pari a 1,04 euro per ogni litro di verde". Con questa premessa, Assoutenti analizza quanto peserebbe un'eventuale adeguamento sul portafogli degli automobilisti: "Solo nel 2023 gli italiani hanno pagato un totale di 38 miliardi di euro a causa della tassazione (iva e accise) che grava sui carburanti venduti in Italia – spiega il presidente Gabriele Melluso – Oggi l'accisa sulla benzina è pari a 0,728 euro al litro, quella sul gasolio a 0,617 euro al litro: un eventuale allineamento delle accise sul gasolio al livello di quelle in vigore sulla benzina, farebbe aumentare il prezzo ai distributori ed equivarrebbe ad un maggior esborso pari a 5,5 euro a pieno, determinando una stangata totale sugli automobilisti da 3,1 miliardi di euro all'anno, qualora i consumi di diesel si mantenessero ai livelli del 2023". Per il presidente Melluso è necessario che "al netto delle speculazioni sui prezzi ai distributori che si registrano in alcuni periodo dell'anno", il governo "debba intervenire sul fronte della tassazione sui carburanti applicando accise mobili in grado di compensare gli aumenti dei prezzi industriali attraverso una proporzionale riduzione del peso fiscale". L'ipotesi di un adeguamento delle accise sta innescando anche il dibattito pubblico con lo scambio di accuse tra maggioranza e opposizione.

AD ESCLUSIV
USO INTER

Liguria 24

Fonti Web

# La Toscana vuole accorpare il porto di Marina di Carrara con Livorno. Se il ministero darà l'ok La Spezia potrà proseguire in solitudine



Liguria 24

La Toscana vuole accorpare il porto di Marina di Carrara con Livorno. Se il ministero darà l'ok La Spezia potrà proseguire in solitudine

10/02/2024 20:50 Redazione Città

Nei giorni scorsi in Toscana si è fatta largo e ha preso sempre più quota la proposta di chiedere al governo di portare il porto di Marina di Carrara all'interno del sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, di cui oggi fanno parte Livorno e Piombino. Il primo a lanciare l'idea è stato il deputato leghista Andrea Barabotti, che a stretto giro di posta ha trovato sponda niente meno che da parte del presidente della Regione Eugenio Giani. In merito al divorzio tra lo scalo spezzino e quello apuano, che è stato ipotizzato pochi giorni dopo le dimissioni dell'ex presidente Mario Sommariva e la nomina a commissario del segretario generale Federica Montaresi, il governatore toscano ha anche aggiunto che presto scriverà al ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini per avviare il percorso di unione con l'Adsp di Livorno e Piombino. "Insieme alla prossima istituzione della Zona logistica semplificata – ha commentato con soddisfazione Barabotti – sarà un passaggio strategico che ci aiuterà a dare una gestione unitaria e più efficace dei porti toscani e a cogliere tutte le nuove opportunità di sviluppo per la costa della nostra regione. A sostegno di questo, il gruppo Lega in Regione Toscana ha presentato una mozione con cui si chiede al presidente Giani di dare seguito proprio a questa volontà, avviando le procedure necessarie per trasferire la giurisdizione del porto di Marina di Carrara". Presto, dunque, la palla dovrebbe passare al ministero, che dovrà valutare una richiesta che a oggi appare intrisa più di campanilismo e speculazioni politiche – entrambi assolutamente leciti – che dettata da reali motivazioni economiche. Dal 2016 a oggi, infatti, i traffici del porto di Marina di Carrara sono più che triplicati, passando da 1,6 milioni di tonnellate a 5 milioni di tonnellate, toccando il picco di 5,5 milioni nel 2023. Il Piano regolatore portuale, documento primario e fortemente voluto dal territorio per lo sviluppo dello scalo, dopo un lavoro lungo e approfondito è in attesa delle ultime integrazioni da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, prima di essere avviato verso l'approvazione definitiva. Inoltre, tra il 2020 e il 2024, a Marina di Carrara sono in corso o sono già state stanziate risorse per investimenti pari a 87 milioni di euro provenienti dalle casse dell'ente di Via del Molo. Insomma, il matrimonio tra La Spezia e i cugini apuani non sembra essere andato poi così male.

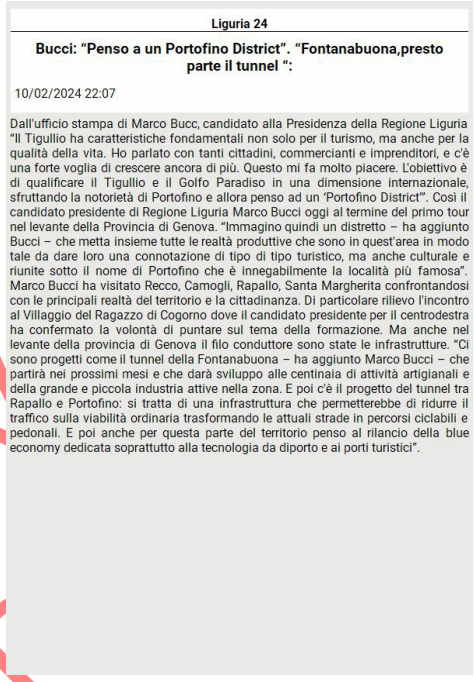
Nei giorni scorsi in Toscana si è fatta largo e ha preso sempre più quota la proposta di chiedere al governo di portare il porto di Marina di Carrara all'interno del sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, di cui oggi fanno parte Livorno e Piombino. Il primo a lanciare l'idea è stato il deputato leghista Andrea Barabotti, che a stretto giro di posta ha trovato sponda niente meno che da parte del presidente della Regione Eugenio Giani. In merito al divorzio tra lo scalo spezzino e quello apuano, che è stato ipotizzato pochi giorni dopo le dimissioni dell'ex presidente Mario Sommariva e la nomina a commissario del segretario generale Federica Montaresi, il governatore toscano ha anche aggiunto che presto scriverà al ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini per avviare il percorso di unione con l'Adsp di Livorno e Piombino. "Insieme alla prossima istituzione della Zona logistica semplificata - ha commentato con soddisfazione Barabotti - sarà un passaggio strategico che ci aiuterà a dare una gestione unitaria e più efficace dei porti toscani e a cogliere tutte le nuove opportunità di sviluppo per la costa della nostra regione. A sostegno di questo, il gruppo Lega in Regione Toscana ha presentato una mozione con cui si chiede al presidente Giani di dare seguito proprio a questa volontà, avviando le procedure necessarie per trasferire la giurisdizione del porto di Marina di Carrara". Presto, dunque, la palla dovrebbe passare al ministero, che dovrà valutare una richiesta che a oggi appare intrisa più di campanilismo e speculazioni politiche - entrambi assolutamente leciti - che dettata da reali motivazioni economiche. Dal 2016 a oggi, infatti, i traffici del porto di Marina di Carrara sono più che triplicati, passando da 1,6 milioni di tonnellate a 5 milioni di tonnellate, toccando il picco di 5,5 milioni nel 2023. Il Piano regolatore portuale, documento primario e fortemente voluto dal territorio per lo sviluppo dello scalo, dopo un lavoro lungo e approfondito è in attesa delle ultime integrazioni da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, prima di essere avviato verso l'approvazione definitiva. Inoltre, tra il 2020 e il 2024, a Marina di Carrara sono in corso o sono già state stanziate risorse per investimenti pari a 87 milioni di euro provenienti dalle casse dell'ente di Via del Molo. Insomma, il matrimonio tra La Spezia e i cugini apuani non sembra essere andato poi così male.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Liguria 24

Fonti Web

# Bucci: "Penso a un Portofino District". "Fontanabuona,presto parte il tunnel ":



Liguria 24

**Bucci: "Penso a un Portofino District". "Fontanabuona,presto parte il tunnel ":**

10/02/2024 22:07

Dall'ufficio stampa di Marco Bucc, candidato alla Presidenza della Regione Liguria "Il Tigullio ha caratteristiche fondamentali non solo per il turismo, ma anche per la qualità della vita. Ho parlato con tanti cittadini, commercianti e imprenditori, e c'è una forte voglia di crescere ancora di più. Questo mi fa molto piacere. L'obiettivo è di qualificare il Tigullio e il Golfo Paradiso in una dimensione internazionale, sfruttando la notorietà di Portofino e allora penso ad un 'Portofino District'". Così il candidato presidente di Regione Liguria Marco Bucci oggi al termine del primo tour nel levante della Provincia di Genova. "Immagino quindi un distretto – ha aggiunto Bucci – che metta insieme tutte le realtà produttive che sono in quest'area in modo tale da dare loro una connotazione di tipo di tipo turistico, ma anche culturale e riunite sotto il nome di Portofino che è innegabilmente la località più famosa". Marco Bucci ha visitato Recco, Camogli, Rapallo, Santa Margherita confrontandosi con le principali realtà del territorio e la cittadinanza. Di particolare rilievo l'incontro al Villaggio del Ragazzo di Cogorno dove il candidato presidente per il centrodestra ha confermato la volontà di puntare sul tema della formazione. Ma anche nel levante della provincia di Genova il filo conduttore sono state le infrastrutture. "Ci sono progetti come il tunnel della Fontanabuona – ha aggiunto Marco Bucci – che partirà nei prossimi mesi e che darà sviluppo alle centinaia di attività artigianali e della grande e piccola industria attive nella zona. E poi c'è il progetto del tunnel tra Rapallo e Portofino: si tratta di una infrastruttura che permetterebbe di ridurre il traffico sulla viabilità ordinaria trasformando le attuali strade in percorsi ciclabili e pedonali. E poi anche per questa parte del territorio penso al rilancio della blue economy dedicata soprattutto alla tecnologia da diporto e ai porti turistici".

Dall'ufficio stampa di Marco Bucc, candidato alla Presidenza della Regione Liguria "Il Tigullio ha caratteristiche fondamentali non solo per il turismo, ma anche per la qualità della vita. Ho parlato con tanti cittadini, commercianti e imprenditori, e c'è una forte voglia di crescere ancora di più. Questo mi fa molto piacere. L'obiettivo è di qualificare il Tigullio e il Golfo Paradiso in una dimensione internazionale, sfruttando la notorietà di Portofino e allora penso ad un 'Portofino District'". Così il candidato presidente di Regione Liguria Marco Bucci oggi al termine del primo tour nel levante della Provincia di Genova. "Immagino quindi un distretto - ha aggiunto Bucci - che metta insieme tutte le realtà produttive che sono in quest'area in modo tale da dare loro una connotazione di tipo di tipo turistico, ma anche culturale e riunite sotto il nome di Portofino che è innegabilmente la località più famosa". Marco Bucci ha visitato Recco, Camogli, Rapallo, Santa Margherita confrontandosi con le principali realtà del territorio e la cittadinanza. Di particolare rilievo l'incontro al Villaggio del Ragazzo di Cogorno dove il candidato presidente per il centrodestra ha confermato la volontà di puntare sul tema della formazione. Ma anche nel levante della provincia di Genova il filo conduttore sono state le infrastrutture. "Ci sono progetti come il tunnel della Fontanabuona - ha aggiunto Marco Bucci - che partirà nei prossimi mesi e che darà sviluppo alle centinaia di attività artigianali e della grande e piccola industria attive nella zona. E poi c'è il progetto del tunnel tra Rapallo e Portofino: si tratta di una infrastruttura che permetterebbe di ridurre il traffico sulla viabilità ordinaria trasformando le attuali strade in percorsi ciclabili e pedonali. E poi anche per questa parte del territorio penso al rilancio della blue economy dedicata soprattutto alla tecnologia da diporto e ai porti turistici".

AD ESCLUSIVO USO INTER

Lo Jonio

Fonti Web

## mercoledì, Ottobre 2, 2024


Lo Jonio
mercoledì, Ottobre 2, 2024
Circular Economy forum
TARANTO 2024
2 - 3 - 4 OTTOBRE
Re-think
EVENTO IN PRESENZA & ONLINE
10/02/2024 14:38

Giunge all'ottava edizione l'evento dedicato ai principali progetti di Economia Circolare a livello italiano e internazionale. Appuntamento il 2 ottobre al Relais Histo e il 3 e 4 presso gli ex Baraccamenti Cattolica Un grande ritorno. Tondo, organizzazione internazionale operante nel settore dell'economia circolare, presenta il programma ufficiale dell'ottava edizione di Re-think – Circular Economy Forum, con il main partner Eni, che sarà accompagnata da un hackathon dedicato a studenti, dottorandi e neolaureati dalle università del Sud Italia. Re-think – Circular Economy Forum si svolgerà in presenza il 2, 3 e 4 ottobre 2024 presso il Relais Histò San Pietro sul Mar Piccolo e presso gli spazi degli ex "Baraccamenti Cattolica". L'evento si terrà in modalità ibrida e ha l'obiettivo di presentare una visione sui macro-trend, i possibili percorsi evolutivi e i principali progetti di Economia Circolare a livello italiano e internazionale, coinvolgendo attori come aziende, start-up, centri di ricerca e altre istituzioni. In questo modo il forum punta a ispirare alla creazione di futuri sempre più innovativi, in particolare sul territorio dell'evento, tramite la creazione di nuove collaborazioni su scala internazionale. "Il Re-think Circular Economy Forum rappresenta un'opportunità centrale per accelerare la trasformazione sostenibile del nostro territorio. Questo evento non è soltanto un momento di riflessione sulla transizione ecologica, ma un'occasione per valorizzare l'innovazione e la cooperazione tra istituzioni, imprese e cittadini – ha affermato Mattia Giorno, Consigliere per il coordinamento e monitoraggio delle attività connesse ai piani regionali, nazionali ed europei per la transizione ecologica, culturale, economica ed energetica dell'Area di Taranto per la Regione Puglia. – Taranto è al centro di tante diverse e importanti sfide, e l'economia circolare è la chiave per coniugare crescita economica, giustizia sociale e tutela ambientale, motivo per cui la Regione Puglia sta dando il massimo per accompagnare questa transizione". In parallelo all'evento, è stato organizzato un hackathon dedicato

Giunge all'ottava edizione l'evento dedicato ai principali progetti di Economia Circolare a livello italiano e internazionale. Appuntamento il 2 ottobre al Relais Histo e il 3 e 4 presso gli ex Baraccamenti Cattolica Un grande ritorno. Tondo, organizzazione internazionale operante nel settore dell'economia circolare, presenta il programma ufficiale dell'ottava edizione di Re-think - Circular Economy Forum, con il main partner Eni, che sarà accompagnata da un hackathon dedicato a studenti, dottorandi e neolaureati dalle università del Sud Italia. Re-think - Circular Economy Forum si svolgerà in presenza il 2, 3 e 4 ottobre 2024 presso il Relais Histò San Pietro sul Mar Piccolo e presso gli spazi degli ex "Baraccamenti Cattolica". L'evento si terrà in modalità ibrida e ha l'obiettivo di presentare una visione sui macro-trend, i possibili percorsi evolutivi e i principali progetti di Economia Circolare a livello italiano e internazionale, coinvolgendo attori come aziende, start-up, centri di ricerca e altre istituzioni. In questo modo il forum punta a ispirare alla creazione di futuri sempre più innovativi, in particolare sul territorio dell'evento, tramite la creazione di nuove collaborazioni su scala internazionale. "Il Re-think Circular Economy Forum rappresenta un'opportunità centrale per accelerare la trasformazione sostenibile del nostro territorio. Questo evento non è soltanto un momento di riflessione sulla transizione ecologica, ma un'occasione per valorizzare l'innovazione e la cooperazione tra istituzioni, imprese e cittadini - ha affermato Mattia Giorno, Consigliere per il coordinamento e monitoraggio delle attività connesse ai piani regionali, nazionali ed europei per la transizione ecologica, culturale, economica ed energetica dell'Area di Taranto per la Regione Puglia. - Taranto è al centro di tante diverse e importanti sfide, e l'economia circolare è la chiave per coniugare crescita economica, giustizia sociale e tutela ambientale, motivo per cui la Regione Puglia sta dando il massimo per accompagnare questa transizione". In parallelo all'evento, è stato organizzato un hackathon dedicato all'economia circolare e aperto a studenti, neolaureati e dottorandi iscritti alle Università del Sud Italia. L'hackathon si svolgerà il 2-3 ottobre 2024 in modalità ibrida (in presenza a Taranto e online), concentrandosi su tre diverse challenges. Le iscrizioni sono già aperte: inoltre, i team che risulteranno vincitori potranno presentare la propria idea durante il Re-think Circular Economy Forum. Nell'arco delle due giornate si susseguiranno numerosi interventi di corporate, startup, enti di ricerca ed attori istituzionali, che stanno portando avanti e supportando progetti sull'Economia Circolare a livello locale, nazionale ed internazionale. L'evento tratterà tre argomenti principali: Transizione energetica & mobilità sostenibile: Tecnologie e tendenze emergenti in ambito energetico, con un focus sulle nuove fonti di energia come idrogeno verde, biocarburanti, biogas, sulle ulteriori nuove tecnologie, quali la Carbon Capture and Storage e sugli impatti alle infrastrutture

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Lo Jonio

Fonti Web

energetiche; Valorizzazione delle acque & blue economy: Tecnologie e tendenze emergenti per la gestione sostenibile della risorsa acqua e per la valorizzazione dell'ambiente marino secondo un approccio circolare; Valorizzazione dei materiali & dei residui: Tecnologie e tendenze che permettono la valorizzazione e l'ottimizzazione dei processi produttivi in ottica circolare con un focus sulle opportunità offerte dall'industria manifatturiera locale e internazionale. "Il Re-think - Circular Economy Forum rappresenta un'interessante opportunità per la nostra città, consentendole di essere al centro del dibattito internazionale sull'economia circolare, un tema cruciale per il futuro sostenibile del nostro territorio e dell'intero pianeta - ha affermato Paolo Castronovi, Presidente della Commissione Ambiente del Comune di Taranto. - Il programma di quest'anno, ricco di interventi da parte di aziende, startup, enti di ricerca e istituzioni, offre una panoramica completa su diverse sfide, che l'Amministrazione comunale di Taranto ha accettato con grande determinazione: iniziative come il piano "Ecosistema Taranto" sono esempi concreti del nostro impegno per trasformare Taranto in un modello di sostenibilità e rigenerazione urbana." L'edizione di quest'anno sarà impreziosita dall'organizzazione di una serie di sessioni parallele, approfondendo diversi temi toccati nel corso dei vari talk. Queste si svolgeranno tra il 3 e il 4 ottobre, e saranno suddivise in diversi macro-topic: Verso un'economia più sostenibile: indicatori e strumenti per la misurazione della circolarità e della sostenibilità; L'evoluzione della piattaforma Taranto Circolare: i nuovi strumenti e le nuove realtà; Digitalizzazione e AI a supporto dell'economia circolare; Il ruolo delle startup del Mediterraneo e dell'Africa nell'economia circolare e nella lotta al cambiamento climatico; L'economia circolare e l'industria del tessile e della moda: esempi territoriali per un Made in Italy sostenibile; Startup circolari in ambito mobilità, transizione energetica, acqua, blue economy e valorizzazione rifiuti e sottoprodotti. Durante il corso dell'evento, Eni, main partner dell'evento, attraverso Joule la sua scuola per l'impresa organizzerà in collaborazione con Confindustria Taranto, Open-es, CTE Calliope, FAROS Accelerator e Tondo il Circular Bootcamp con un panel introduttivo su "Ecosistemi locali per l'innovazione e la sostenibilità" seguito da momenti di networking, condivisione e confronto tra startup e imprese circolari del territorio tarantino, con un focus su potenziali sinergie per generare impatti di sostenibilità. Durante il Bootcamp, startup e imprese operanti sul territorio avranno la possibilità di presentarsi, raccontare il proprio percorso e soprattutto di conoscersi a vicenda, generando nuove sinergie e progettualità per l'innovazione del territorio. "Il Re-think Circular Economy Forum è un'esperienza preziosa per tutta la cittadinanza. Il nostro territorio, ricco di risorse e tradizioni agricole, ha oggi l'opportunità di diventare un punto di riferimento per lo sviluppo sostenibile - ha affermato Luca Lazzaro, Presidente Confagricoltura Puglia e Presidente GAL Magna Grecia. - L'economia circolare non è solo una sfida, ma una strada da percorrere per garantire un futuro migliore alle nuove generazioni e al nostro sistema produttivo. Collaborare tra aziende, istituzioni e comunità locali è cruciale per trasformare le innovazioni in valore reale per il territorio". Nell'area esterna ad ex-Baraccamenti sarà poi allestita un'area fieristica, in cui sarà organizzato un festival sull'economia

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Lo Jonio

Fonti Web

circolare. Lì verrà realizzato uno showcase nell'ambito del quale i partner dell'evento avranno a disposizione degli stand per mostrare e presentare i propri prodotti e servizi. Allo showcase prenderanno parte enti come, per esempio, ENEA, CNR e Università di Bari, con un focus sulle realtà circolari del territorio tarantino e pugliese. In più, verranno allestite aree per bambini, mostre artistiche, laboratori di recupero, workshop e piccoli concerti, con l'intento di coinvolgere maggiormente la cittadinanza. L'organizzazione dell'area fieristica sarà un'occasione in più per mettere in contatto e coinvolgere operatori italiani e stranieri. Infine, all'interno dell'evento si vuole dare spazio a Taranto Circolare, un progetto ideato e promosso da Tondo per promuovere l'economia circolare su Taranto: il progetto è stato pensato per diffondere progettualità circolari esistenti, metterle in connessione e creare inedite sinergie tra loro e farne nascere di nuove a livello territoriale e non solo. Durante Re-think verrà dedicato uno spazio al progetto Taranto Circolare, per favorire l'iscrizione alla piattaforma di nuove realtà circolari del territorio e l'inserimento di nuove proposte progettuali. "Da oltre cinquant'anni, DG opera come integratore di soluzioni nel settore energetico, accompagnando la transizione energetica dalle fonti fossili alle rinnovabili - ha commentato Simona Giuliano, Procurement & Sustainability Manager di DG Impianti. - Al Re-think Circular Economy Forum presenteremo Hydro-PV, una tecnologia innovativa per recuperare silicio e argento dai rifiuti fotovoltaici a fine vita. L'argento è un metallo prezioso, mentre il silicio è una materia prima strategica e critica secondo il Critical Raw Material Act. Siamo orgogliosi di contribuire alle sfide della transizione energetica e agli obiettivi di circolarità dell'Europa." Il Main Partner di Re-think Circular Economy Forum a Taranto è Eni. Tra i partner sono presenti la Regione Puglia, Confindustria Taranto, CISA spa, Itelyum, DG Impianti, l'Ambasciata del Regno dei Paesi Bassi in Italia, il GAL, il BaLab e Calliope. L'evento ha ottenuto il patrocinio della Commissione Europea, del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, della Regione Puglia, della Provincia di Taranto, del Comune di Taranto, dell'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ionio, di ENEA, della Camera di Commercio di Brindisi-Taranto, di ARTI Puglia, del CNR-IRSA Taranto, dell'ICESP, di Europe Direct Taranto, della Jonian Dolphin Conservation, di Confapi, dell'Ordine degli Ingegneri di Taranto, dell'Università degli Studi di Bari Aldo Moro, del Politecnico di Bari, dell'Università di Foggia, dell'università LUM, del CIHEAM Bari, del Centro di Eccellenza di Ateneo per la Sostenibilità dell'Università degli Studi di Bari, dello Star Facility Center dell'Università di Foggia e del Dipartimento Jonico Sistemi Giuridici ed Economici del Mediterraneo - Società, Ambiente e Culture. I Media partner dell'evento sono La Gazzetta del Mezzogiorno, Lo Jonio, Antenna Sud, Radio Cittadella e Il Tacco di Bacco. I partner tecnici dell'iniziativa sono Bernardi Cioccolato, Centrale del Latte Puglia, Varvaglione Vigne e Vini srl e Lorelux.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Lucca In Diretta

Fonti Web

# Esce 'Buen camino', opera prima dello scrittore Michael Profeti


Lucca In Diretta

Esce 'Buen camino', opera prima dello scrittore Michael Profeti

10/02/2024 12:29

Lavora alla Confcommercio di Lucca e Massa Carrara ma ha la passione della scrittura Ascolta questo articolo ora... Voice by È uscita in questi giorni l'opera prima di un giovane scrittore della provincia di Lucca, Michael Profeti, dal titolo Buen Camino edito da Giovane Holden Edizioni. Michael si è laureato in economia aziendale con una specializzazione in marketing e ricerche di mercato all'università di Pisa, attualmente lavora presso la Confcommercio di Lucca e Massa Carrara. Si tratta dell'appassionato racconto di un passaggio fondamentale della vita di Michael, ovvero un viaggio da Lucca fino alla Galizia, lungo il cammino di Santiago de Compostela , uno dei percorsi spirituali più visitati al mondo e fonte di ispirazione per tantissime persone, devote o solamente alla ricerca di se stesse. Michael racconta con molto trasporto il suo cammino, circa 100 chilometri da Sarria fino alla meta finale, la cattedrale di Santiago, viaggio effettuato con suo padre Fabio. Un viaggio nell'anima, per riscoprire la bellezza delle piccole cose , per alimentare un rapporto, quello fra padre e figlio, che la fatica e la riflessione maturano ulteriormente, arricchendo entrambi, sfuggendo alla frenesia di una quotidianità decisamente ben diversa. Un lavoro che coinvolge il lettore che si sente parte di una vicenda allo stesso tempo semplice e complicata, dalle forti connotazioni emotive e personali che diventano condivise e ancora più belle e vive.

Lavora alla Confcommercio di Lucca e Massa Carrara ma ha la passione della scrittura Ascolta questo articolo ora... Voice by È uscita in questi giorni l'opera prima di un giovane scrittore della provincia di Lucca, Michael Profeti, dal titolo Buen Camino edito da Giovane Holden Edizioni. Michael si è laureato in economia aziendale con una specializzazione in marketing e ricerche di mercato all'università di Pisa, attualmente lavora presso la Confcommercio di Lucca e Massa Carrara. Si tratta dell'appassionato racconto di un passaggio fondamentale della vita di Michael, ovvero un viaggio da Lucca fino alla Galizia, lungo il cammino di Santiago de Compostela , uno dei percorsi spirituali più visitati al mondo e fonte di ispirazione per tantissime persone, devote o solamente alla ricerca di se stesse. Michael racconta con molto trasporto il suo cammino, circa 100 chilometri da Sarria fino alla meta finale, la cattedrale di Santiago, viaggio effettuato con suo padre Fabio. Un viaggio nell'anima, per riscoprire la bellezza delle piccole cose , per alimentare un rapporto, quello fra padre e figlio, che la fatica e la riflessione maturano ulteriormente, arricchendo entrambi, sfuggendo alla frenesia di una quotidianità decisamente ben diversa. Un lavoro che coinvolge il lettore che si sente parte di una vicenda allo stesso tempo semplice e complicata, dalle forti connotazioni emotive e personali che diventano condivise e ancora più belle e vive.

AD ESCLUSIVO USO INTER

Lulop

Fonti Web

# Venice Hospitality Challenge: torna la grande vela nel cuore di Venezia


Lulop

Venice Hospitality Challenge: torna la grande vela nel cuore di Venezia

10/02/2024 12:06

L'XI edizione della Venice Hospitality Challenge è pronta al via: sabato 19 ottobre alle 13.30 come da tradizione gli spettacolari getti d'acqua dei rimorchiatori annunceranno lo start della sola regata che si corre dalla partenza all'arrivo nelle acque interne di una città. Un evento sportivo irripetibile in qualsiasi altro luogo del mondo ma anche un fiore all'occhiello nel calendario dello Yacht Club Venezia che, capitanato da Mirko Sguario, ha conquistato un successo ormai decennale portando a Venezia l'eccellenza della vela nel cuore di Venezia. L'XI edizione della regata vede al suo fianco Ca' Sagredo Hotel, Hotel Danieli, Ca' di Dio VRetreats, Hotel Excelsior, The Gritti Palace, Londra Palace, JW Marriott, Nolinski Venezia, Palazzina, St. Regis, SINA Centurion Palace, Palazzo Venart Luxury Hotel e Alajmo Ristorante Quadri. Ogni hotel è abbinato a un'imbarcazione alle quali si aggiungono Il Moro di Venezia e New Zealand Endeavour in gara rispettivamente per il Comune di Venezia-Salone Nautico e la Scuola Navale Militare "Francesco Morosini". Importante novità di quest'anno la prima partecipazione della Guardia Costiera con la barca Gipsea, sequestrata alla criminalità organizzata. Condotti da skipper di fama internazionale, saranno diciassette i Team che si contenderanno sul campo di regata l'ambito cappello del Doge, che quest'anno è stato realizzato nelle fornaci della vetreria New Murano Gallery in 18 esemplari numerati e firmati dal Maestro Mario Furlan. Venice Hospitality Challenge 2024 - Team in gara Maxi Yacht Hotel Skipper Idrusa Alajmo Ristorante Quadri Paolo Montefusco Kiwi Ca' Di Dio VRetreats-LILT Andrea Pesaresi Arca SGR Ca' Sagredo Furio Benussi Pegaso Sina Centurion Roberto Zambelli Adriatic Europa Hotel Danieli Dusan Puh Shockwave 3 Prosecco Doc Hotel Excelsior Mitja Kosmina Anemos II JW Marriott Mauro Pelaschier Only Lu Londra Palace Liam Orel Clean Sport One Nolinski Venezia Jure Orel Flying Dragon Palazzina Camillo Galliani Anywave St. Regis Alberto Leghissa Shining Palazzo Venart Zeljko Perovich Huck Ancilla Domini The Gritti Palace Caterina Banti Il Moro di Venezia Comune-Salone Nautico Dudi Coletti New Zealand Endeavour Sc. Morosini - Marina Militare Mauro Magarotto Phantom Yacht Club Venezia/LILT Giorgio Pitter Gipsea Guardia Costiera Marcello Calandrino Programma Giovedì 17 ottobre alle Zattere: arrivo imbarcazioni e ormeggio. Venerdì 18 ottobre alle Zattere: 18.30 "La città incontra gli skipper". Sabato 19 ottobre ore 11.00 briefing equipaggi a Palazzo Zattere, partenza alle 13.30 circa: il pubblico potrà ammirare da vicino non solo l'intero svolgimento della regata ma anche le imbarcazioni all'ormeggio grazie a un pontile galleggiante lungo oltre 70 mt realizzato dal Gruppo Boscolo Bielo e posizionato nel Canale della Giudecca. Le premiazioni sono previste verso le 17.00 presso la banchina VYP dove per la prima volta verrà anche assegnato il Barcolana Venice Hospitality Trophy , trofeo Challenge per l'imbarcazione

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

meglio classificata considerando le migliori prove nella Barcolana Maxi Trofeo Portopiccolo e Venice Hospitality Challenge. Per quanto riguarda l'aspetto sociale Venice Hospitality Challenge e lo Yacht Club Venezia sono ancora una volta al fianco della Lega Italiana per la lotta contro i tumori: il maxi yacht Kiwi gareggerà anche per LILT mentre il Vaporetto Rosa, un natante ibrido a basso impatto ambientale, accompagnerà la regata per divulgare l'importanza della prevenzione per i tumori al seno. L'impegno verso l'ambiente si concretizza con la fornitura agli equipaggi di indumenti ottenuti col riciclo delle bottiglie in plastica da Mureadritta: una scelta in linea con quanto l'Amministrazione Comunale si sta prefiggendo per Venezia, un luogo unico al mondo dove è impossibile collocare con certezza un confine tra città e natura. Venice Hospitality Challenge è patrocinata dal Comune di Venezia e dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. Beneficia del supporto dei partner Vela Spa, Salone Nautico Venezia, Marina Militare, Capitaneria di Porto, Guardia Costiera e FIV. Gold sponsor Generali Italia e VISA e sponsor Alilaguna, Assonautica Venezia, Boscolo Bielo, New Murano Gallery, MureaDritta, Portodimare, Panfido, VYP Venice Yacht Pier, Select e Acqua Dolomia. Media Partner: Barche, Excellence Magazine, Venezia Made in Veneto, Venezia Unica, Lagunamare e Wonder Cortina.

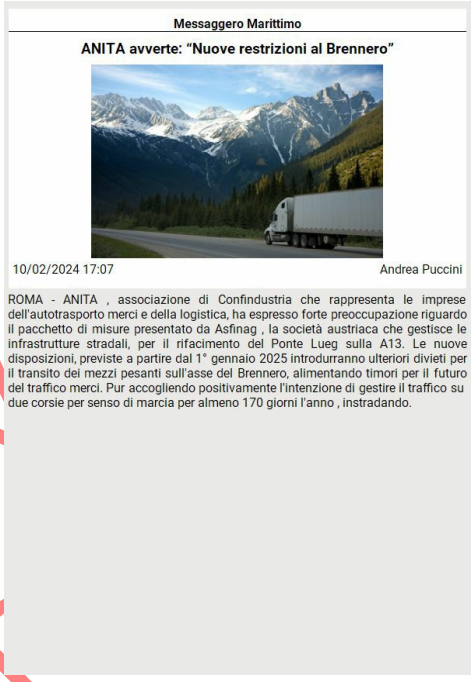
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Messaggero Marittimo

Fonti Web

# ANITA avverte: "Nuove restrizioni al Brennero"

ROMA - ANITA , associazione di Confindustria che rappresenta le imprese dell'autotrasporto merci e della logistica, ha espresso forte preoccupazione riguardo il pacchetto di misure presentato da Asfinag , la società austriaca che gestisce le infrastrutture stradali, per il rifacimento del Ponte Lueg sulla A13. Le nuove disposizioni, previste a partire dal 1° gennaio 2025 introdurranno ulteriori divieti per il transito dei mezzi pesanti sull'asse del Brennero, alimentando timori per il futuro del traffico merci. Pur accogliendo positivamente l'intenzione di gestire il traffico su due corsie per senso di marcia per almeno 170 giorni l'anno , instradando.



Messaggero Marittimo

ANITA avverte: "Nuove restrizioni al Brennero"

10/02/2024 17:07 Andrea Puccini

ROMA - ANITA , associazione di Confindustria che rappresenta le imprese dell'autotrasporto merci e della logistica, ha espresso forte preoccupazione riguardo il pacchetto di misure presentato da Asfinag , la società austriaca che gestisce le infrastrutture stradali, per il rifacimento del Ponte Lueg sulla A13. Le nuove disposizioni, previste a partire dal 1° gennaio 2025 introdurranno ulteriori divieti per il transito dei mezzi pesanti sull'asse del Brennero, alimentando timori per il futuro del traffico merci. Pur accogliendo positivamente l'intenzione di gestire il traffico su due corsie per senso di marcia per almeno 170 giorni l'anno , instradando.

AD ESCLUSIV
USO INTER

milanofinanza.it

Fonti Web

# Telepass, Luca Luciani fa cassa col digitale


milanofinanza.it

Telepass, Luca Luciani fa cassa col digitale

MILANO FINANZA

MACRO Alle prese con gli aumenti tariffari, per allargare la base-clienti il nuovo ad Luciani rafforza la rete commerciale firmando accordi con Vodafone e alcuni contact center. In arrivo un nuovo direttore operativo

La ricetta di Telepass

10/02/2024 22:16 Andrea Deugeni

Ceduta alla romana Dst la divisione delle tecnologie per i servizi di mobilità. Accordo per mantenere la fornitura. Sul fronte polizze Rc-auto la spagnola Mapfre prende il posto di Munich Re | Telepass, Luciani ingrana la marcia sul commerciale: accordo con Vodafone e cambia il direttore operativo Luca Luciani mette ordine nella galassia societaria Telepass . Secondo quanto risulta a MF-Milano Finanza , il ceo del gruppo del telepedaggio controllato da Mundys (al 51%) e partecipato (al 49%) dal private equity svizzero Partners Group ha aperto i cantieri della cessione di Telepass Digital . È la divisione che sviluppa le tecnologie relative ai servizi di mobilità, creata dopo l'acquisizione del 2021 di Wise Emotions , una startup specializzata in prodotti innovativi digitali per piattaforme tecnologiche (com'è la fintech Telepass) attorno a cui era stata costruita - dall'ex amministratore delegato Gabriele Benedetto Telepass Digital Ora Luciani ha deciso di appoggiarsi a un partner, esternalizzando la funzione e mettendo in vendita la divisione attraverso una cessione di ramo d'azienda. L'asset, che impiega 40 dipendenti, andrà al gruppo Dst , tech company romana da 17 milioni di euro di ricavi che già lavora con grandi clienti come Eni, Enel Generali e Ferrovie e con cui Telepass siglerà una collaborazione pluriennale. All'interno della riorganizzazione societaria - che mira anche a creare maggiore efficienza operativa per liberare risorse da convogliare sul piano da 500 milioni di investimenti (nei prossimi 5 anni) e sul rafforzamento dei canali distributivi - rientra anche la fusione per incorporazione di Telepass Broker in Telepass Assicura . Si tratta delle due controllate attive in campo assicurativo: la prima con funzioni di broker, la seconda invece opera da master general agent (mga) specializzato sulle polizze Rc Auto Da oggi Telepass Assicura gestirà tutte le attività assicurative del gruppo e sui contratto Rc verranno distribuite le polizze di Verti , l'ex Direct Line che fa parte del colosso spagnolo Mapfre . Verti ha preso il posto del riassicuratore tedesco Munich Re La strategia di Luciani è incentrata sul superamento del modello telepedaggio (sei clienti su 10 si abbonano ancora solo per il pagamento dell'autostrada senza fila al casello) spingendo sugli altri servizi per fare di Telepass una piattaforma della mobilità urbana. Quindi, come raccontato da questo giornale (si veda il settimanale dell'8 giugno) , accanto all'efficienza operativa, il ceo ha puntato molto sulla distribuzione commerciale . Oltre a quelli proprietari come gli store e i centri servizi Telepass o, ancora, al digital marketing, sono stati potenziati i canali fisici, affiancando alle tradizionali stazioni di benzina Eni anche le reti di negozi Vodafone Da ex manager della telefonia, Luciani ha stretto un'intesa con il colosso della telefonia passato nell'orbita Swisscom nei cui punti vendita è possibile acquistare da giugno anche le offerte Telepass. In più, il gruppo ha siglato accordi anche con alcuni contact center che

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

già lavorano in outsourcing con le grandi telco. La leva commerciale servirà anche per centrare gli ambiziosi target del 2030 : Luciani intende passare da 7 (famiglie e business) a 10 milioni di clienti, raggiungendo il miliardo di euro di ricavi, dai 374 milioni del 2023. Il raggiungimento degli obiettivi passa anche da un aumento delle tariffe. Insediatosi a marzo, come primo atto il ceo ha rivisto ad aprile i listini e l'offerta Telepass , raddoppiando i prezzi ma allargando la base di servizi, mossa che ha anche favorito i concorrenti UnipolMove e MoneyGo . Infine, per «esportare» il pacchetto smart mobility urbana (che consente anche di usufruire di parcheggi, del pagamento dei ticket Ztl, e di usare i sevizi di mobilità condivisa con auto, monopattini e biciclette) oggi principalmente diffuso a Milano, Luciani ha siglato alcuni accordi con i sindaci delle principali città italiane, intese che pare stiano iniziando a dare i primi frutti. (riproduzione riservata).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

milanofinanza.it

Fonti Web

# A tutta transizione green


MF
milanofinanza.it

A tutta transizione green

10/03/2024 04:00 Carlo Lo Re

Si ragiona fra esperti e istituzioni sul futuro dell'energia pulita nell'area mediterranea. Nuovo percorso collaborativo tra pubblico e privato Di Cavolo (SiciliaFiera) «sviluppate partnership importanti con le istituzioni» Buon successo di pubblico per la prima edizione di HeySun, expo mediterraneo sulla transizione energetica. Oltre 10mila presenze, quasi 100 espositori e più di quattordici convegni di carattere tecnico-scientifico e divulgativo per l'evento espositivo dedicato alle energie rinnovabili nell'area del Mare Nostrum, tenutosi presso l'innovativo polo di SiciliaFiera, a Misterbianco, alle porte di Catania. Un meeting che punta a essere un appuntamento fisso settembrino, nonché un punto di riferimento per chi si occupa delle energie da produrre e consumare sia nell'immediato che nel prossimo futuro. Un mondo che si rinnova Incontri, workshop, seminari, tavole rotonde e momenti di approfondimento sulla transizione energetica vista da qualsivoglia angolo di visuale, con docenti universitari e ricercatori appartenenti all'ateneo di Catania oltre che dell'Aquila, Messina, Milano, Modena, Palermo e Reggio Emilia, nonché rappresentanti dell'industria energetica nazionale ed estera, tutti coordinati da Rosario Lanzafame, ordinario di Macchine e Sistemi per l'Energia e l'Ambiente a UniCT (già presidente della commissione regionale per la valutazione dei progetti della cosiddetta Hydrogen Valley). Tanti i temi affrontati a Misterbianco: dagli esiti della transizione sul panorama economico e sociale del comprensorio di Catania alle prospettive di sviluppo del segmento idrogeno rinnovabile, dagli effetti positivi dello sviluppo delle nuove tecnologie energetiche per le aziende e per i cittadini alle Comunità energetiche rinnovabili e sostenibili, dall'importanza delle Esco nella transizione energetica in corso alla redazione delle diagnosi energetiche finalizzate

Si ragiona fra esperti e istituzioni sul futuro dell'energia pulita nell'area mediterranea. Nuovo percorso collaborativo tra pubblico e privato Di Cavolo (SiciliaFiera) «sviluppate partnership importanti con le istituzioni» Buon successo di pubblico per la prima edizione di HeySun, expo mediterraneo sulla transizione energetica. Oltre 10mila presenze, quasi 100 espositori e più di quattordici convegni di carattere tecnico-scientifico e divulgativo per l'evento espositivo dedicato alle energie rinnovabili nell'area del Mare Nostrum, tenutosi presso l'innovativo polo di SiciliaFiera, a Misterbianco, alle porte di Catania. Un meeting che punta a essere un appuntamento fisso settembrino, nonché un punto di riferimento per chi si occupa delle energie da produrre e consumare sia nell'immediato che nel prossimo futuro. Un mondo che si rinnova Incontri, workshop, seminari, tavole rotonde e momenti di approfondimento sulla transizione energetica vista da qualsivoglia angolo di visuale, con docenti universitari e ricercatori appartenenti all'ateneo di Catania oltre che dell'Aquila, Messina, Milano, Modena, Palermo e Reggio Emilia, nonché rappresentanti dell'industria energetica nazionale ed estera, tutti coordinati da Rosario Lanzafame, ordinario di Macchine e Sistemi per l'Energia e l'Ambiente a UniCT (già presidente della commissione regionale per la valutazione dei progetti della cosiddetta Hydrogen Valley). Tanti i temi affrontati a Misterbianco: dagli esiti della transizione sul panorama economico e sociale del comprensorio di Catania alle prospettive di sviluppo del segmento idrogeno rinnovabile, dagli effetti positivi dello sviluppo delle nuove tecnologie energetiche per le aziende e per i cittadini alle Comunità energetiche rinnovabili e sostenibili, dall'importanza delle Esco nella transizione energetica in corso alla redazione delle diagnosi energetiche finalizzate allo sviluppo dei progetti "Industria 5.0". Una certa attenzione è stata dedicata allo sviluppo delle energie rinnovabili offshore, con un focus sulle grandi mutazioni in corso nei porti e nelle relative infrastrutture (è notorio il processo in corso di forte sviluppo degli scali portuali siciliani). E ancora un convegno dedicato al tema più che attuale «Agricoltura ed Energia», cui è seguita una tavola rotonda per meglio esplicitare il punto di vista di professionisti, rappresentanti del mondo della ricerca e manager d'impresa appunto sulla transizione energetica. Un momento di riflessione collettiva, con uno specifico convegno sulla mobilità, è stato pure dedicato all'automotive, un comparto la cui crisi globale, in parte legata all'esigenza di microchip da parte del mercato, tocca in un certo qual modo anche Catania e l'Etna Valley. Futuro e buone pratiche Il presidente di SiciliaFiera, Nino Di Cavolo, ha sottolineato come HeySun sia un «attrattore importante per gli stakeholders di tutto il Mediterraneo. Il futuro dell'ambiente passa da buone pratiche del cittadino e noi di SiciliaFiera siamo ben lieti di farci portavoce di messaggi

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

positivi per la comunità. Durante la fiera si sono sviluppate partnership importanti con le istituzioni cittadine, che suggellano collaborazioni future come quella dell'AmtS che ha fornito alcun bus elettrici dedicati, che hanno trasportato i nostri visitatori dall'uscita della stazione Metro di Monte Po' a SiciliaFiera fino all'ingresso del blocco C del polo fieristico. La Città metropolitana di Catania ci ha poi ospitato alle Ciminiere per la nostra festa "HeySun Experience", dedicata a tutti coloro i quali hanno lavorato, partecipato e creduto con entusiasmo al nostro primo evento, tracciando un nuovo percorso collaborativo tra pubblico e privato. Siamo già a lavoro per settembre 2025, quando presenteremo novità importanti». Università e scuola UniCT e HeySun insieme per una «forte sinergia». Dopo aver partecipato il rettore, Francesco Priolo, all'apertura delle attività convegnistiche, il rapporto con l'ateneo si è concretizzato con la partecipazione alla Sharper Night, la notte europea dei ricercatori. Per inciso, il Comitato tecnico-scientifico di HeySun è formato da personalità accademiche di chiara fama e specialisti di profilo istituzionale, oltre che da manager del comparto energetico. Ma l'evento ha anche visto una grande partecipazione di studenti delle scuole medie e superiori per il progetto «Mobility Day», con tutta una serie di attività che hanno spaziato dall'educazione stradale ai percorsi in bici a cura della Fiab, alla conoscenza del progetto Archimede. Di sicuro interesse la mostra fotografica, curata dall'architetto Massimo Inzerilli, con illustrata l'evoluzione dei treni della Ferrovia Circumetnea. I giovani hanno avuto la possibilità di scoprire la funzione del pantografo e in particolare è stata mostrata la procedura attraverso la quale si ricaricano le batterie di accumulo delle navette a trazione elettrica dell'Amts. (riproduzione riservata).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Modena2000

Fonti Web

# Bologna: sospeso il ritiro dei contrassegni per l'accesso alla ZTL collegati a veicoli Euro 5 diesel


Modena2000

Bologna: sospeso il ritiro dei contrassegni per l'accesso alla ZTL collegati a veicoli Euro 5 diesel

10/02/2024 15:40

Sospendere la misura che prevedeva la revoca, a partire dal 1 gennaio 2025, dei contrassegni collegati a veicoli Euro 5 diesel per l'accesso alla ZTL di tipo R-residenti, Pa-posto auto, T-temporaneo, IP-interesse pubblico, M-medici, accompagnamento scolastico. È quanto proposto dalla Giunta al Consiglio comunale che ora avvierà l'iter di approvazione di questa modifica che era prevista dalla Delibera di Consiglio 178386/2019. La ragione di questa sospensione deriva soprattutto dal fatto che, nel frattempo, la Regione Emilia-Romagna ha approvato il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2030), che aggiorna le precedenti regole previste dal PAIR 2020 sulle limitazioni alla circolazione delle auto, nel periodo 1 ottobre-31 marzo nella fascia oraria 8.30-18.30 delle giornate feriali, includendo tra i veicoli oggetto di restrizioni quelli fino all'Euro 4 diesel mentre per quanto riguarda gli Euro 5 diesel le limitazioni sono valide, fino al marzo 2025, solo nelle giornate emergenziali e nelle domeniche ecologiche, consentendo quindi la circolazione nelle restanti giornate della settimana. Si è dunque ritenuto opportuno adeguare le limitazioni introdotte nel 2019 con la ZTL ambientale a quelle stabilite in attuazione del PAIR 2030, sospendendo esclusivamente la misura prevista per gli Euro 5 diesel. Entro il marzo 2025 dovrà essere disposto un nuovo piano di regolazione della misura in coerenza con le limitazioni imposte dal PAIR 2030. In questi anni, grazie alla Delibera di Consiglio del 2019, sono stati progressivamente ritirati oltre 6.800 contrassegni per l'accesso alla Ztl legati ai veicoli più inquinanti. Nel dettaglio: 1.507 dal 1 gennaio 2020 legati a Euro 0 diesel/benzina/GPL/metano 916 dal 1 gennaio 2021 legati a Euro 1 diesel/benzina/GPL/metano 1.881 dal 1 gennaio 2022 legati a Euro 2 diesel/benzina 953 dal 1 gennaio 2023 legati a Euro 3 diesel 1.552 dal 1 gennaio 2024 legati a Euro 4 diesel A tutti i residenti in Centro Storico - esclusi i temporanei - a cui in questi anni è stato revocato il contrassegno "R" o "PA" e che si sono impegnati a non chiedere come nucleo familiare per tutto l'anno di erogazione del bonus un nuovo contrassegno, è stato erogato un "bonus mobilità" per l'acquisto di servizi di mobilità alternativa all'auto privata (trasporto pubblico, car sharing, bike sharing). In cinque anni sono stati erogati oltre 400 contributi per un totale di circa 300.000 euro.

AD ESCLUSIV
USO INTE

Money

Fonti Web

# Cattive notizie per chi ha un'auto diesel


Money

Cattive notizie per chi ha un'auto diesel

10/02/2024 17:57

E se, per colpa delle accise, il diesel finisse a costare come la benzina? Il governo prevede di riallineare le accise sul gasolio a quelle della benzina. Negli ultimi giorni, sono emerse notizie preoccupanti per i proprietari di auto diesel, riguardanti un possibile riallineamento delle accise sul gasolio e sulla benzina. Questa misura, prevista dal Piano strutturale di Bilancio (Psb) 2025-2029 presentato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (Mef), potrebbe avere un impatto significativo sui costi per i consumatori e sul settore dei trasporti. L'aumento dei prezzi del Diesel L'idea del governo di riallineare le accise sul gasolio a quelle della benzina prevede un incremento significativo dei costi per i proprietari di veicoli a diesel. Attualmente, l' accisa sul gasolio è di 0,6174 euro al litro, mentre quella sulla benzina è 0,7284 euro al litro . Un eventuale allineamento porterebbe a un aumento del prezzo del diesel di quasi 14 centesimi al litro. La conseguenza di ciò sarebbe chiaramente un esborso annuale aggiuntivo che andrebbe ad ammontare a circa 162,50 euro per ogni automobilista con un'auto diesel , secondo stime di diverse associazioni di consumatori. Obiettivi del governo e sussidi Il governo italiano ha dichiarato che l'obiettivo di questo riallineamento è quello di ridurre i cosiddetti " sussidi ambientalmente dannosi " (SAD) per raggiungere un risparmio di circa 2 miliardi di euro entro il 2025. Questo intervento si inserisce all'interno di un contesto più ampio di riforma fiscale , volto a migliorare l'efficienza del sistema tributario italiano e a garantire una maggiore equità tra i vari settori della mobilità. L'intento è quello di spostare il focus fiscale verso pratiche più sostenibili, promuovendo l'uso di carburanti alternativi e rinnovabili , come il biodiesel e l'elettrico, e riducendo gradualmente il ricorso ai combustibili fossili. Tuttavia, le associazioni dei consumatori hanno espresso forti preoccupazioni riguardo all'impatto che tale manovra potrebbe avere sulle tasche degli

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

E se, per colpa delle accise, il diesel finisse a costare come la benzina? Il governo prevede di riallineare le accise sul gasolio a quelle della benzina. Negli ultimi giorni, sono emerse notizie preoccupanti per i proprietari di auto diesel, riguardanti un possibile riallineamento delle accise sul gasolio e sulla benzina. Questa misura, prevista dal Piano strutturale di Bilancio (Psb) 2025-2029 presentato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (Mef), potrebbe avere un impatto significativo sui costi per i consumatori e sul settore dei trasporti. L'aumento dei prezzi del Diesel L'idea del governo di riallineare le accise sul gasolio a quelle della benzina prevede un incremento significativo dei costi per i proprietari di veicoli a diesel. Attualmente, l' accisa sul gasolio è di 0,6174 euro al litro , mentre quella sulla benzina è 0,7284 euro al litro . Un eventuale allineamento porterebbe a un aumento del prezzo del diesel di quasi 14 centesimi al litro. La conseguenza di ciò sarebbe chiaramente un esborso annuale aggiuntivo che andrebbe ad ammontare a circa 162,50 euro per ogni automobilista con un'auto diesel , secondo stime di diverse associazioni di consumatori. Obiettivi del governo e sussidi Il governo italiano ha dichiarato che l'obiettivo di questo riallineamento è quello di ridurre i cosiddetti " sussidi ambientalmente dannosi " (SAD) per raggiungere un risparmio di circa 2 miliardi di euro entro il 2025. Questo intervento si inserisce all'interno di un contesto più ampio di riforma fiscale , volto a migliorare l'efficienza del sistema tributario italiano e a garantire una maggiore equità tra i vari settori della mobilità. L'intento è quello di spostare il focus fiscale verso pratiche più sostenibili, promuovendo l'uso di carburanti alternativi e rinnovabili , come il biodiesel e l'elettrico, e riducendo gradualmente il ricorso ai combustibili fossili. La strategia del governo si allinea con gli obiettivi europei per la transizione ecologica e la sostenibilità ambientale. Tuttavia, le associazioni dei consumatori hanno espresso forti preoccupazioni riguardo all'impatto che tale manovra potrebbe avere sulle tasche degli

automobilisti . Si teme, infatti, che l'aumento delle accise sul diesel possa tradursi in costi più elevati per i rifornimenti, rendendo il mantenimento di un'auto a gasolio una scelta sempre meno sostenibile per le famiglie italiane. L'impatto economico sull'intero sistema Se il riallineamento delle accise dovesse proseguire, non solo i proprietari di auto diesel si troverebbero ad affrontare costi più elevati, ma l'intero sistema economico potrebbe subire ripercussioni significative. Secondo le stime, i costi logistici potrebbero aumentare dal 10% al 15% , un onere che verrebbe in gran parte trasferito sui consumatori finali . In particolare, il

settore agricolo, che fa ampio uso di mezzi a gasolio, sarebbe colpito in modo significativo, con conseguenze negative sui prezzi dei prodotti alimentari. Inoltre, l'aumento dei prezzi del diesel non impatterebbe solo sulle spese dirette degli automobilisti, ma anche sui costi di beni e servizi . Essendo il gasolio ampiamente utilizzato nel trasporto merci e nel settore agricolo, l'eventuale rincaro del carburante potrebbe innescare un effetto a catena , aumentando i costi operativi per le aziende e, di conseguenza, i prezzi al consumo per i cittadini. Di fronte a queste preoccupazioni, le associazioni di consumatori stanno sollecitando il governo a prendere in considerazione misure compensative per alleviare l'impatto di queste politiche fiscali sui gruppi più vulnerabili. Le reazioni delle associazioni Le associazioni di consumatori, come Codacons e Altroconsumo, hanno quindi chiesto che siano stanziate misure compensative per le fasce più vulnerabili , evidenziando che l'aumento delle accise sul diesel potrebbe aggravare la situazione economica di molte famiglie italiane. Hanno espresso preoccupazioni anche per la competitività delle imprese, che potrebbero affrontare costi più elevati per trasporto e logistica, influenzando negativamente la loro operatività sul mercato. In particolare, l'idea di riallineare le accise è stata criticata come una potenziale " stangata " per gli automobilisti, con ripercussioni dirette sui prezzi dei beni e servizi, dato che i costi di trasporto più alti ricadrebbero sui consumatori finali Appare poi chiaro che l'aumento dei costi operativi potrebbe portare a una diminuzione della competitività delle aziende , costringendo alcune a riconsiderare la loro presenza sul mercato italiano. Le associazioni hanno quindi sollecitato il governo ad adottare misure adeguate per mitigare l'impatto di queste nuove politiche fiscali e a favorire un dialogo costruttivo per una transizione ecologica equa e sostenibile. Da non perdere su Money.it Hai apprezzato questo articolo? Lascia il tuo commento! Hai già dato un'occhiata a Money.it Premium? Scoprilo adesso Prova Gratis il Trading Online con un conto demo Scopri tutto su Bitcoin e ChatGPT nella sezione Corsi di Money Premium Elezioni USA 2024: tutte le analisi nella sezione dedicata Il Libro Bianco sull'educazione digitale di Money.it, scaricalo gratis Vuoi regalare un abbonamento a Money.it Premium? Puoi farlo qui Argomenti.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

MotoriOnline

Fonti Web

# Mercato auto: brusco calo in Italia a settembre 2024


MotoriOnline

Mercato auto: brusco calo in Italia a settembre 2024

10/02/2024 16:52 Andrea Senatore Mercato auto

-10,7% per il mercato auto in Italia a settembre 2024 rispetto allo scorso anno Secondo i dati forniti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel mese di settembre si sono registrate 121.666 immatricolazioni di vetture nuove, rispetto alle 136.316 dello stesso mese del 2023, con una diminuzione del 10,7% del mercato auto. Questo porta il totale delle immatricolazioni nei primi nove mesi dell'anno a 1.202.122, con un incremento che si riduce al +2,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il gap rispetto al 2019 si attesta invece a -18,2%. In Italia a settembre mercato auto in picchiata L'analisi della struttura del mercato auto rivela una diminuzione in tutti i canali di vendita. Le immatricolazioni da parte di privati registrano una flessione del , con una quota del (57,5% da inizio anno, +2 punti percentuali). Le flotte mostrano un calo del nel mese, con una quota del e anche nel cumulato segnano un disavanzo del (quota del 5,1%). Le auto-immatricolazioni, inclusi i veicoli a uso noleggio, secondo le elaborazioni di Federauto su dati Dataforce, rappresentano il del mercato, con un decremento del rispetto a settembre 2023. Il settore del noleggio ha subito una perdita del nei volumi, riportando la quota di mercato al (-3,1 punti percentuali) e al nel periodo gennaio-settembre (-3,4 punti percentuali). «Anche a settembre, i volumi di autovetture continuano a mostrare segni negativi, confermando la fase difficile e complessa che il mercato sta vivendo, in un contesto di crisi generale nel settore automotive. La forte incertezza legata al processo di elettrificazione, con i veicoli a batteria ancora non accessibili per gran parte dei consumatori, insieme ai ritardi accumulati dall'industria automobilistica italiana ed europea, stanno influenzando tutta la filiera. Questo scenario mette in evidenza come gli ambiziosi obiettivi de l Green Deal Europeo possano compromettere la catena del valore, nonché gli equilibri socio-economici e occupazionali del settore», afferma Massimo Artusi, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

AD ESCLUSIVO USO INTERN

News Biella

Fonti Web

# Fondazione Marazzato, la due giorni dedicata alla storia del trasporto militare a Stroppiana si trasforma in una nuova "Festa dei motori", FOTO


News Biella

Fondazione Marazzato, la due giorni dedicata alla storia del trasporto militare a Stroppiana si trasforma in una nuova “Festa dei motori”, FOTO

10/02/2024 09:48

La giornata di domenica 29 si è aperta con un momento particolarmente toccante, ci sarà anche la Fanfara Alpina di Roppolo • • GRAZIE ALLA PARTECIPAZIONE E ALL'ENTUSIASMO DI ASSOCIAZIONI, COLLEZIONISTI, ESPERTI E SEMPLICI APPASSIONATI E A UN RICCO CONTORNO DI ATTIVITÀ DI INTRATTENIMENTO, LA DUE GIORNI È DIVENTATA • ALLA MOSTRA TEMATICA DI MOTOCICLETTE, CAMION, AUTOBLINDO E VETTURE MILITARI SI SONO UNITE DIMOSTRAZIONI NELL'AREA ESTERNA CON VARI MEZZI TRA CUI UN CARRO ARMATO SHERMAN, E RICOSTRUZIONI DI VERI ACCAMPAMENTI MILITARI REALIZZATI DA GRUPPI STORICI • APPUNTAMENTO • • GRANDE SUCCESSO ANCHE PER IL PRIMO EVENTO SERALE, IL • NEL POMERIGGIO • GIRI A BORDO DI MEZZI STORICI, Stroppiana (VC) – La passione per la storia e la cultura legate all'industria del trasporto è un “motore” possente che ha il potere di avvicinare mondi solo apparentemente distanti tra loro, come quello militare e quello civile, e valorizzando la memoria come base del presente e del futuro. In questo pensiero sono riassunti il significato e forse anche la chiave del successo di eventi come “Campo Base Stroppiana II” che lo scorso weekend del 28 e 29 settembre ha animato ancora una volta il complesso in cui ha sede la Fondazione Marazzato, con due giornate consacrate alla storia del trasporto militare. La struttura, in cui sono conservati i pezzi migliori della Collezione Marazzato , composta da circa 300 tra camion e furgoni d'epoca, e l'area esterna sono diventate teatro di mostre a tema, rievocazioni, incontri con personalità ed esperti del mondo militare, ma anche luogo di incontro e occasione di svago per appassionati e non, grandi e piccoli. Una formula ormai consolidata che rappresenta una piacevole abitudine per i frequentatori degli eventi firmati Fondazione Marazzato e una sorpresa per i nuovi visitatori. Sin dalle 10:00 del sabato, il pubblico è stato accolto da una doppia esposizione: statica nella sala principale del complesso, dove è stata allestita la mostra di furgoni, automobili e motociclette, dinamica all'esterno, dove numerose associazioni di amanti delle rievocazioni storiche hanno allestito accampamenti e dato ai visitatori la possibilità di muoversi nel campo prova a bordo di veicoli originali, tra cui un imponente carro armato Sherman del 1947. La mostra, realizzata con il contributo di varie collezioni private tra cui Lesca, Gorini, Poluzzi, Erodio e Bertola , ha affiancato veicoli celebri e autentiche rarità: tra i molti che il pubblico ha potuto ammirare toccare con mano c'erano un autocarro SPA TM40 del 1940, un Trattore Pavesi P4M (1919-1942) un autocarro Lancia 3 ro (1939-1945), una Fiat 508 CM del 1940, un raro autoblindo Daimler Scout "Dingo" (1939-1945) e un'immancabile Willys M38 del 1950, antenata delle moderne Jeep. Tra le motociclette, vari esemplari di Moto Guzzi Alce (1938-45), una Francis Barnett F45 del 1933, una Bianchi MT61 del 1961 e una Excelsior Serie 19 del 1918 Questa rassegna ha fatto da sfondo al primo dei numerosi appuntamenti importanti del sabato,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

il convegno tenuto da alcuni tra i più stimati esperti e conoscitori di mezzi militari, nonché collezionisti a loro volta, e della loro epopea: moderati dal giornalista Roberto Bruciamonti , si sono alternati ripercorrendo origini, evoluzioni tecniche e aneddoti, il presidente della Commissione Veicoli Militari dell'ASI Aurelio Sanmartino, il presidente dell'IMVCC (International Military Vehicle Collectors Club) Piero Brezza e i membri del CVMS (Club Veicoli Militari Storici) Walter Secco e Daniele Cereda , intrattenendo per circa due ore un'attenta platea di spettatori. Il pomeriggio del sabato è trascorso tra le attività nelle aree esterne e quelle all'interno del complesso, dove sono stati allestiti anche una mostra di modellismo coi lavori di vari artigiani e associazioni, e una pista di slot cars allestita dal produttore Nonno Slot su cui per entrambe le giornate è stato possibile anche partecipare a brevi competizioni. A questo, nella giornata di domenica si sono aggiunte altre attività, tra cui un'area dedicata al tiro dinamico soft air con armi ad aria compressa, dove grandi e piccini, ma soprattutto i più piccoli, si sono potuti divertire a vestire i panni dei tiratori scelti. Alle 14:00 ha preso il via la gita in carovana, diventata una delle molte consuetudini che caratterizzano i Porte Aperte della Fondazione Marazzato: su prenotazione i visitatori hanno avuto la possibilità di salire su alcuni dei mezzi storici della Collezione Marazzato, seguiti da altri sulle con le loro vetture private storiche e non. Meta del convoglio stavolta sono stati il Museo dei Carabinieri di Camino e il Museo delle Truppe Alpine Cantavenna a Gabiano , dove ai visitatori è stato offerto un aperitivo prima del rientro a Stroppiana, avvenuto verso le 17:00. Per la prima volta, il programma di un evento organizzato da Fondazione Marazzato si è protratto fino a sera: alle 20:00, sempre nel salone principale del complesso, più di 300 invitati hanno preso parte alla cena di beneficenza organizzata per raccogliere fondi a favore della Fondazione Veronesi ETS , attiva nella cura dei tumori, iniziativa con cui la Fondazione Marazzato ha voluto ricordare e onorare gli amici, i dipendenti e i collaboratori del Gruppo Marazzato scomparsi negli anni a causa di questo tipo di malattie. Nel corso della cena si è svolta una divertente asta nella quale sono stati battuti vari oggetti offerti da aziende partner. Tra questi, una bicicletta, due biglietti per assistere negli skybox di San Siro alla partita di calcio Torino-Inter di sabato 5 ottobre, una maglia della Pro Vercelli Calcio autografata dai giocatori e alcune opere d'arte, incluso un quadro dell'artista ed espositore contemporaneo Joe Fnord. Alla cena ha fatto seguito una serata a tema Swing , scelta perfettamente in linea con l'atmosfera della manifestazione in quanto si tratta del genere musicale, affermatosi soprattutto negli Stati Uniti da metà Anni '30, in voga nel periodo della Seconda Guerra Mondiale. La "St. James Big Band" di Candelo (BI), guidata da Fabio Buonarota e di cui fa parte Moreno Chiari, musicista e amico della famiglia Marazzato, ha riproposto i brani più celebri di Glen Miller e degli altri maestri dello Swing, sulle cui note il corpo di ballo "The Kitchen Swing" si è esibito in una coreografia che ha presto coinvolto anche diverse persone del pubblico, alcune vestite per l'occasione con abiti ispirati alla moda degli Anni '40. La giornata di domenica 29 si è aperta con un momento particolarmente toccante. Verso le 11:30, poco dopo la riapertura dei cancelli,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

un pubblico di nuovo numeroso ha assistito all'esibizione della Fanfara Alpina di Roppolo (BI) , che ha eseguito una serie di celebri brani musicali della tradizione alpina. Ad assistere al concerto nel cortile principale del complesso di Stroppiana, i rappresentati di alcune delle più importanti associazioni di ufficiali, ex combattenti, corpi militari e volontari, che si sono poi riuniti sotto la bandiera dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci per i ringraziamenti del presidente Simone Fossati e le foto ricordo. Una celebrazione della memoria in tutte le sue sfumature ha contraddistinto l'intera giornata del 29 settembre, scelta tra l'altro dall'ASI come Giornata Nazionale del Veicolo d'Epoca 2024 : seguendo un'altra piacevole consuetudine maturata nei due anni di "Porte Aperte" organizzati da Fondazione Marazzato, nella mattinata si sono presentati ai cancelli club e appassionati con le loro auto e moto storiche, che hanno incluso la visita all'evento e alla Collezione nel programma del loro raduno domenicale. I veicoli schierati accanto a uno degli edifici principali, hanno così dato vita a una seconda affascinate esposizione. Particolarmente folta la presenza di vetture Lancia, grazie tra l'altro, alla presenza del Club Lancia Ardea , intervenuto con una decina di esemplari perfettamente conservati della celebre berlina prodotta proprio a cavallo del secondo conflitto mondiale, dal 1939 ai primi Anni '50. In ciascuna degli appuntamenti in calendario, il ricordo è stato denominatore comune e in particolare, in più occasioni, formali e non, sono stati dedicati ringraziamenti e pensieri alla memoria di Carlo Marazzato , creatore della Collezione scomparso nel 2022, a cui la Fondazione stessa è stata dedicata. Al saluto degli ospiti e delle istituzioni si sono infatti uniti i ricordi personali, raccolti nelle sale e nelle aree esterne tra un'attrazione e l'altra, dei molti amici e appassionati che hanno seguito la nascita e la crescita di questa realtà, unica in Europa, sin da quando ha preso vita circa 12 anni fa. Alberto Marazzato , il maggiore dei tre fratelli che oggi guidano Il Gruppo Marazzato, leader nei servizi ambientali, e presidente della Fondazione stessa, ha ricordato in ogni discorso, d'apertura o ringraziamento, l'importanza del patrimonio storico come scrigno della memoria: "Attraverso i mezzi vogliamo soprattutto ricordare e raccontare le storie che li hanno visti protagonisti, che sono soprattutto le storie delle persone e dei luoghi" Come d'abitudine, per l'intero fine settimana il quadro delle opportunità offerte al pubblico si è completato con le visite libere o guidate alle sale che custodiscono i mezzi della Collezione Marazzato, l'esperienza simulata della guida "di una volta" tramite i visori a realtà virtuale, l'area gioco per i più piccoli e la ristorazione organizzata e curata dalla Pro Loco di Crova e dalla Locanda dal Lago Questo evento ha concluso il ciclo di appuntamenti del 2024 nella sede di Stroppiana, ma non l'attività della Fondazione Marazzato, che continuerà a prendere parte con i mezzi della Collezione ad altre manifestazioni storiche e non, come la prossima edizione di Auto e Moto d'Epoca ospitata da Bologna Fiere dal 24 al 27 ottobre prossimi. Lo Showroom della Collezione Marazzato si trova a Stroppiana (VC), lungo la SP31 Per info: mezzistorici@gruppomarazzato.com FB/IG Fondazione Marazzato Il Gruppo Marazzato Il Gruppo Marazzato, nato nel 1952, si occupa di servizi ambientali con 8 sedi nel Nord Ovest e un raggio d'azione nazionale grazie alle reti d'impresa

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

a cui aderisce. Con 300 dipendenti e un parco mezzi di oltre 250 unità fornisce servizi di gestione, intermediazione e trasporto rifiuti industriali, bonifiche ambientali, rimozione amianto e serbatoi e spurghi civili e industriali. Nel febbraio 2023 il Gruppo ha dato vita alla Fondazione Marazzato, che si occupa di tutte le iniziative legate al mondo della CSR, della sostenibilità ambientale e della preservazione del patrimonio culturale, con particolare riferimento alla collezione privata di mezzi storici, composta da oltre 250 veicoli e custodita presso lo showroom di Stroppiana (VC).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

# ECO 2024 traccia il futuro della mobilità sostenibile in Italia

Redazione Notizie


Notizie

ECO 2024 traccia il futuro della mobilità sostenibile in Italia

10/02/2024 13:44 Redazione Notizie

Seconda edizione per il Festival della Mobilità Sostenibile e delle Città Intelligenti, un evento che ha messo in luce il rapporto cruciale tra sostenibilità e innovazione nelle città italiane e nel quale Roma si è ritagliata un ruolo da protagonista con l'annuncio di nuove ZTL, piste ciclabili, e politiche per la mobilità green Argomenti trattati Mobilità sostenibile, gli obiettivi del governo Mario Tozzi: "Ridurre il numero di auto nelle città" Roma, capitale dei trasporti green Skuola.net, una survey ai giovani sulla mobilità sostenibile ECO Awards 2024: i premi per la mobilità sostenibile La mobilità sostenibile non è solo una priorità per i governi ma anche un'esigenza crescente per i cittadini italiani. È il dato più importante che è emerso dall'edizione 2024 di ECO – il Festival della Mobilità Sostenibile e delle Città Intelligenti, evento che alla sua seconda edizione ha riunito di nuovo esperti, amministratori locali e rappresentanti del Governo, stavolta nella suggestiva cornice dell'Acquario Romano, per fare il punto sullo stato della transizione ecologica e della mobilità sostenibile in Italia. Non solo un convegno, dunque, ma un vero e proprio tavolo di lavoro che ha messo in luce come innovazione, intermodalità, e partecipazione attiva della comunità siano gli elementi fondamentali per creare città più sostenibili e vivibili, con Roma che, a detta degli amministratori capitolini presenti, si prepara a diventare un modello di riferimento grazie alle nuove politiche introdotte. Patrocinato da ANCI, Comune di Roma, Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Eco Festival ha trattato anche temi centrali come la riduzione delle emissioni, la promozione del trasporto pubblico e la trasformazione delle città italiane in smart city Mobilità sostenibile, gli obiettivi del governo «La transizione ecologica è una priorità nell'agenda del Governo, il Pnrr (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) ha destinato 6 miliardi di euro per il rinnovo delle flotte di trasporto pubblico e 4 miliardi di euro per le smart grid , necessarie a supportare un trasporto

Seconda edizione per il Festival della Mobilità Sostenibile e delle Città Intelligenti, un evento che ha messo in luce il rapporto cruciale tra sostenibilità e innovazione nelle città italiane e nel quale Roma si è ritagliata un ruolo da protagonista con l'annuncio di nuove ZTL, piste ciclabili, e politiche per la mobilità green Argomenti trattati Mobilità sostenibile, gli obiettivi del governo Mario Tozzi: "Ridurre il numero di auto nelle città" Roma, capitale dei trasporti green Skuola.net, una survey ai giovani sulla mobilità sostenibile ECO Awards 2024: i premi per la mobilità sostenibile La mobilità sostenibile non è solo una priorità per i governi ma anche un'esigenza crescente per i cittadini italiani. È il dato più importante che è emerso dall'edizione 2024 di ECO - il Festival della Mobilità Sostenibile e delle Città Intelligenti, evento che alla sua seconda edizione ha riunito di nuovo esperti, amministratori locali e rappresentanti del Governo, stavolta nella suggestiva cornice dell'Acquario Romano, per fare il punto sullo stato della transizione ecologica e della mobilità sostenibile in Italia. Non solo un convegno, dunque, ma un vero e proprio tavolo di lavoro che ha messo in luce come innovazione, intermodalità, e partecipazione attiva della comunità siano gli elementi fondamentali per creare città più sostenibili e vivibili, con Roma che, a detta degli amministratori capitolini presenti, si prepara a diventare un modello di riferimento grazie alle nuove politiche introdotte. Patrocinato da ANCI, Comune di Roma, Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Eco Festival ha trattato anche temi centrali come la riduzione delle emissioni, la promozione del trasporto pubblico e la trasformazione delle città italiane in smart city Mobilità sostenibile, gli obiettivi del governo «La transizione ecologica è una priorità nell'agenda del Governo, il Pnrr (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) ha destinato 6 miliardi di euro per il rinnovo delle flotte di trasporto pubblico e 4 miliardi di euro per le smart grid , necessarie a supportare un trasporto energeticamente sostenibile». Vannia Gava, Viceministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, con queste parole ha chiuso la due giorni, ribadendo l'importanza di lavorare insieme per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione «Stiamo lavorando con Trenitalia e Rfi per la trasformazione delle linee ferroviarie dismesse in piste ciclabili. Due di queste tratte saranno completate entro la fine del 2024, contribuendo a promuovere la mobilità dolce e l'intermodalità in Italia» ha aggiunto l'esponente leghista. Mario Tozzi: "Ridurre il numero di auto nelle città" Particolarmente incisivo è stato il Professor Mario Tozzi , geologo e divulgatore scientifico, che ha lanciato un appello agli amministratori locali: "Mobilità Sostenibile. Se non ora, quando?". «Bisogna ridurre le vetture private che intasano le nostre città di impianto

AD ESCLUSIVO USO INTE

medievale - ha attaccato il geologo - per permettere una migliore viabilità così come bisogna far rispettare il limite dei 30 all'ora, che consente anche la convivenza con forme di mobilità dolce come le bici. Gli italiani - ha aggiunto - sono restii all'utilizzo del trasporto pubblico, che all'estero viene normalmente usato da tutti. Ci sono poi altre misure da prendere in modo deciso: a Roma, per fare un esempio, entrano bus turistici di due piani e i check point inaugurati per il Giubileo non sono attivi». Roma, capitale dei trasporti green A Tozzi ha risposto Eugenio Patanè , Assessore alla Mobilità Sostenibile del Comune di Roma, ricordando che agli obiettivi si arriva con una pluralità di interventi. Al momento l'Amministrazione nelle politiche per la mobilità può contarne 88, «come i tasti di un pianoforte, da suonare tutti insieme come in un concerto». «A Roma - ha sottolineato - ad esempio, non veniva toccato il tasto del disincentivo da 20 anni ma ora l'Amministrazione ha varato provvedimenti per disincentivare il trasporto privato, con l'introduzione di fasce di restrizione per la circolazione dei veicoli inquinanti in città, per tutelare il centro storico e le aree circostanti». Nel corso del suo intervento, Patanè, ha annunciato importanti novità per la Capitale, Tra queste, l'espansione delle ZTL e l'introduzione di una congestion charge per ridurre il traffico nei quartieri centrali. Un'innovazione significativa sarà l'installazione di un sistema di telecamere di controllo su un'area di 180 kmq , con l'obiettivo di monitorare il traffico e migliorare la gestione della viabilità urbana. Patanè ha anche rivelato che, a partire dalla primavera del 2025, le telecamere saranno attive anche sull'Appia Antica, un'importante area recentemente riconosciuta come Patrimonio Unesco , che sarà così ulteriormente protetta dal traffico veicolare. Skuola.net, una survey ai giovani sulla mobilità sostenibile Durante l'evento, è stata presentata la survey "I giovani e la mobilità sostenibile", condotta da Skuola.net . I risultati mostrano che i giovani italiani sono sempre più consapevoli dell'importanza della sostenibilità nei loro spostamenti quotidiani. Il dei ragazzi intervistati ha dichiarato di prestare attenzione alle emissioni di CO2 , ma solo il ritiene che l'Italia stia procedendo in modo efficace verso la transizione ecologica. Questi dati evidenziano la necessità di una maggiore comunicazione e sensibilizzazione tra le nuove generazioni. La sicurezza stradale è un tema fondamentale per la mobilità sostenibile, come ha sottolineato Luca Valdiserri , giornalista e divulgatore, nel suo intervento dedicato all'importanza della comunicazione. Valdiserri ha criticato l'uso improprio del termine "incidente" per indicare le collisioni stradali, sottolineando che il linguaggio ha un impatto decisivo sulla percezione delle responsabilità e sull'educazione alla guida sicura. Ha invitato a utilizzare termini più accurati e a promuovere una cultura del rispetto nello spazio pubblico. ECO Awards 2024: i premi per la mobilità sostenibile Uno dei momenti più attesi dell'evento è stata la cerimonia di consegna degli ECO Awards 2024 , che ha visto premiare progetti e personalità distintesi per il loro contributo alla mobilità sostenibile . Tra i premiati: Eugenio Patanè , Assessore alla Mobilità di Roma, per il suo impegno nell'espansione delle ZTL e la promozione della mobilità sostenibile nella Capitale; Alberto Fiorillo , Presidente

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

della Rete Grab, per il progetto del Grande Raccordo Anulare delle Bici (Grab), un'iniziativa che mira a creare una rete ciclabile intorno alla città di Roma; il conduttore tv Massimiliano Ossini , premiato per il suo contributo alla divulgazione dei temi ambientali attraverso i suoi programmi televisivi.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

# Notizie

## Fonti Web

## Un'iniziativa su Change.org ha raccolto 76mila adesioni per intitolare l'aeroporto di Malpensa a Carla Fracci, proponendo di rimandare in secondo piano il legame con Berlusconi


Notizie

Un'iniziativa su Change.org ha raccolto 76mila adesioni per intitolare l'aeroporto di Malpensa a Carla Fracci, proponendo di rimandare in secondo piano il legame con Berlusconi

notizie.it

10/02/2024 19:46

Malpensa (Varese), 2 ottobre 2024 – Un aumento significativo di adesioni e un nome che tocca il cuore di milanesi, lombardi e italiani: quello di Carla Fracci, la celebre étoile della Scala scomparsa nel maggio 2021. Sono più di 76.000 le persone che hanno firmato la petizione promossa da Filt Cgil, Cgil Lombardia e Cgil Milano sulla piattaforma Change.org, chiedendo di dedicare l'aeroporto intercontinentale di Milano Malpensa a Carla Fracci. "Crediamo", si legge nell'appello, "che la denominazione di una grande infrastruttura debba riflettere il patrimonio di tutti i cittadini (in particolare dei viaggiatori), evitando decisioni che possano risultare divisive, sia in Italia che nel resto del mondo, come quella recentemente proposta da Enac" (si fa riferimento all'intitolazione ufficiale a Silvio Berlusconi, ndr). Il nome di Fracci, tra i primi emersi durante le discussioni accese di quest'estate sulla nuova denominazione dello scalo varesino, si è subito rivelato uno dei più apprezzati, al pari di altre donne lombarde che hanno illuminato la storia d'Italia, come Amalia Ercoli Finzi di Gallarate, rinomata esperta di tecnologie aerospaziali e già consigliera per la Nasa e l'Esa. Rosina Ferrari, aviatrice originaria di Milano, è stata la prima donna a svolgere attività di pilota professionista nel 1914. Conosciuta anche come Dama di gran croce dell'Ordine al merito della Repubblica italiana e Grande ufficiale dello stesso ordine, ha ricevuto numerosi riconoscimenti, tra cui la medaglia d'oro ai benemeriti della cultura e dell'arte e il titolo di Prima ballerina assoluta conferito dal New York Times. La sua figura incarna l'eleganza e la maestria, rappresentando uno splendido esempio delle doti artistiche italiane, ma è anche un simbolo di milanesità al suo massimo grado. Nel frattempo, diversi Comuni si oppongono all'intitolazione dell'aeroporto della brughiera al leader del centrodestra degli ultimi trent'anni. Il ricorso di Sala ha suscitato forti reazioni, specialmente da parte della famiglia Berlusconi. La decisione del Comune di Milano di ricorrere al Tar contro la dedicazione dell'aeroporto di Malpensa a Silvio Berlusconi ha generato un'ondata di commenti a fine settembre. Questo atto della Giunta Sala si aggiunge ad altre azioni legali già intraprese da nove Comuni vicini allo scalo, appartenenti al Consorzio Urbanistico Volontario (Cuv) Malpensa: Arsago Seprio, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Gola Secca, Lonate Pozzolo, Samarate, Somma Lombardo e Vizzola Ticino, tutti situati nella provincia di Varese. Tuttavia, è la posizione di Milano che suscita la maggiore attenzione mediatica. Barbara Berlusconi, terza figlia dell'ex presidente del Consiglio, esprime il suo dissenso rispetto alla decisione del sindaco Sala: "Come figlia, mi rattrista vedere come il primo cittadino di una città tanto amata da mio padre utilizzi la figura di Berlusconi per distogliere l'attenzione dalle sue proprie difficoltà nella gestione. Dalle gravissime questioni legate allo stadio (Milano ha rinunciato alla possibilità

AD ESCLUSIV
USO INTER

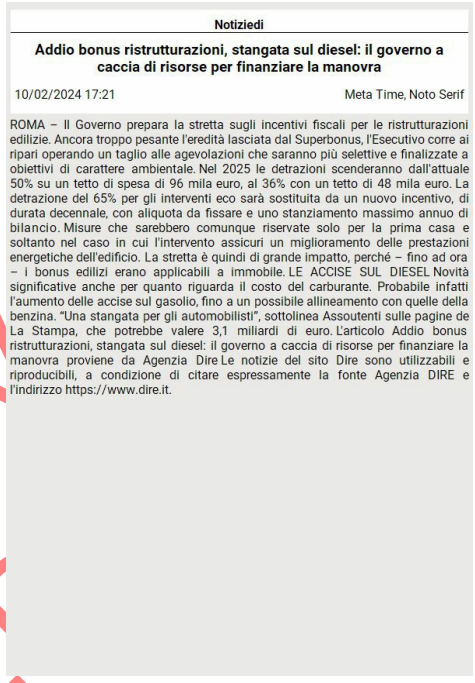
di ospitare la finale di Champions League nel 2027, ndr) alla sicurezza, dalla viabilità all'immobilismo nel settore delle costruzioni a causa dei conflitti con la Procura. Comprendo che il sindaco stia cercando di affermarsi come leader politico a livello nazionale prima della conclusione del suo mandato, anche attraverso iniziative di propaganda ideologica. Tuttavia, credo che dovrebbe piuttosto focalizzarsi sulle vere problematiche che riguardano i milanesi".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Notiziedi

Fonti Web

# Addio bonus ristrutturazioni, stangata sul diesel: il governo a caccia di risorse per finanziare la manovra



Notiziedi

**Addio bonus ristrutturazioni, stangata sul diesel: il governo a caccia di risorse per finanziare la manovra**

10/02/2024 17:21 Meta Time, Noto Serif

ROMA – Il Governo prepara la stretta sugli incentivi fiscali per le ristrutturazioni edilizie. Ancora troppo pesante l'eredità lasciata dal Superbonus, l'Esecutivo corre ai ripari operando un taglio alle agevolazioni che saranno più selettive e finalizzate a obiettivi di carattere ambientale. Nel 2025 le detrazioni scenderanno dall'attuale 50% su un tetto di spesa di 96 mila euro, al 36% con un tetto di 48 mila euro. La detrazione del 65% per gli interventi eco sarà sostituita da un nuovo incentivo, di durata decennale, con aliquota da fissare e uno stanziamento massimo annuo di bilancio. Misure che sarebbero comunque riservate solo per la prima casa e soltanto nel caso in cui l'intervento assicuri un miglioramento delle prestazioni energetiche dell'edificio. La stretta è quindi di grande impatto, perché – fino ad ora – i bonus edilizi erano applicabili a immobile. LE ACCISE SUL DIESEL Novità significative anche per quanto riguarda il costo del carburante. Probabile infatti l'aumento delle accise sul gasolio, fino a un possibile allineamento con quelle della benzina. "Una stangata per gli automobilisti", sottolinea Assoutenti sulle pagine de La Stampa, che potrebbe valere 3,1 miliardi di euro. L'articolo Addio bonus ristrutturazioni, stangata sul diesel: il governo a caccia di risorse per finanziare la manovra proviene da Agenzia Dire Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo https://www.dire.it.

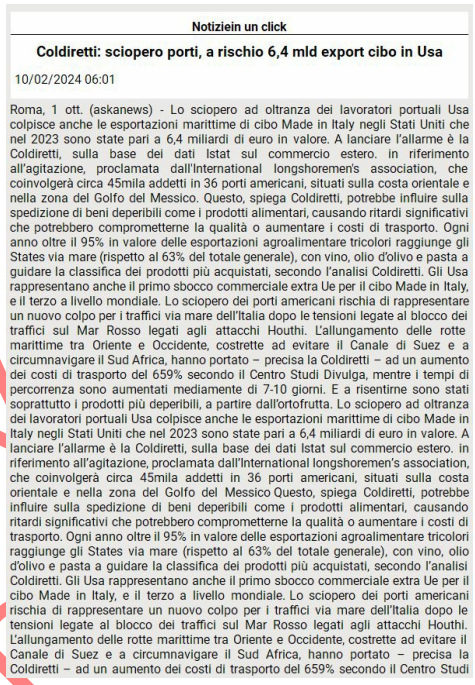
ROMA - Il Governo prepara la stretta sugli incentivi fiscali per le ristrutturazioni edilizie. Ancora troppo pesante l'eredità lasciata dal Superbonus, l'Esecutivo corre ai ripari operando un taglio alle agevolazioni che saranno più selettive e finalizzate a obiettivi di carattere ambientale. Nel 2025 le detrazioni scenderanno dall'attuale 50% su un tetto di spesa di 96 mila euro, al 36% con un tetto di 48 mila euro. La detrazione del 65% per gli interventi eco sarà sostituita da un nuovo incentivo, di durata decennale, con aliquota da fissare e uno stanziamento massimo annuo di bilancio. Misure che sarebbero comunque riservate solo per la prima casa e soltanto nel caso in cui l'intervento assicuri un miglioramento delle prestazioni energetiche dell'edificio. La stretta è quindi di grande impatto, perché - fino ad ora - i bonus edilizi erano applicabili a immobile. LE ACCISE SUL DIESEL Novità significative anche per quanto riguarda il costo del carburante. Probabile infatti l'aumento delle accise sul gasolio, fino a un possibile allineamento con quelle della benzina. "Una stangata per gli automobilisti", sottolinea Assoutenti sulle pagine de La Stampa, che potrebbe valere 3,1 miliardi di euro.
L'articolo Addio bonus ristrutturazioni, stangata sul diesel: il governo a caccia di risorse per finanziare la manovra proviene da Agenzia Dire Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo https://www.dire.it.

AD USO INTERNO ESCLUSIVO

Notiziein un click

Fonti Web

# Coldiretti: sciopero porti, a rischio 6,4 mld export cibo in Usa


Notiziein un click

Coldiretti: sciopero porti, a rischio 6,4 mld export cibo in Usa

10/02/2024 06:01

Roma, 1 ott. (askanews) - Lo sciopero ad oltranza dei lavoratori portuali Usa colpisce anche le esportazioni marittime di cibo Made in Italy negli Stati Uniti che nel 2023 sono state pari a 6,4 miliardi di euro in valore. A lanciare l'allarme è la Coldiretti, sulla base dei dati Istat sul commercio estero. in riferimento all'agitazione, proclamata dall'International longshoremen's association, che coinvolgerà circa 45mila addetti in 36 porti americani, situati sulla costa orientale e nella zona del Golfo del Messico. Questo, spiega Coldiretti, potrebbe influire sulla spedizione di beni deperibili come i prodotti alimentari, causando ritardi significativi che potrebbero comprometterne la qualità o aumentare i costi di trasporto. Ogni anno oltre il 95% in valore delle esportazioni agroalimentare tricolori raggiunge gli States via mare (rispetto al 63% del totale generale), con vino, olio d'olivo e pasta a guidare la classifica dei prodotti più acquistati, secondo l'analisi Coldiretti. Gli Usa rappresentano anche il primo sbocco commerciale extra Ue per il cibo Made in Italy, e il terzo a livello mondiale. Lo sciopero dei porti americani rischia di rappresentare un nuovo colpo per i traffici via mare dell'Italia dopo le tensioni legate al blocco dei traffici sul Mar Rosso legati agli attacchi Houthi. L'allungamento delle rotte marittime tra Oriente e Occidente, costrette ad evitare il Canale di Suez e a circumnavigare il Sud Africa, hanno portato – precisa la Coldiretti – ad un aumento dei costi di trasporto del 659% secondo il Centro Studi Divulga, mentre i tempi di percorrenza sono aumentati mediamente di 7-10 giorni. E a risentirne sono stati soprattutto i prodotti più deperibili, a partire dall'ortofrutta. Lo sciopero ad oltranza dei lavoratori portuali Usa colpisce anche le esportazioni marittime di cibo Made in Italy negli Stati Uniti che nel 2023 sono state pari a 6,4 miliardi di euro in valore. A lanciare l'allarme è la Coldiretti, sulla base dei dati Istat sul commercio estero. in riferimento all'agitazione, proclamata dall'International longshoremen's association, che coinvolgerà circa 45mila addetti in 36 porti americani, situati sulla costa orientale e nella zona del Golfo del Messico Questo, spiega Coldiretti, potrebbe influire sulla spedizione di beni deperibili come i prodotti alimentari, causando ritardi significativi che potrebbero comprometterne la qualità o aumentare i costi di trasporto. Ogni anno oltre il 95% in valore delle esportazioni agroalimentare tricolori raggiunge gli States via mare (rispetto al 63% del totale generale), con vino, olio d'olivo e pasta a guidare la classifica dei prodotti più acquistati, secondo l'analisi Coldiretti. Gli Usa rappresentano anche il primo sbocco commerciale extra Ue per il cibo Made in Italy, e il terzo a livello mondiale. Lo sciopero dei porti americani rischia di rappresentare un nuovo colpo per i traffici via mare dell'Italia dopo le tensioni legate al blocco dei traffici sul Mar Rosso legati agli attacchi Houthi. L'allungamento delle rotte marittime tra Oriente e Occidente, costrette ad evitare il Canale di Suez e a circumnavigare il Sud Africa, hanno portato – precisa la Coldiretti – ad un aumento dei costi di trasporto del 659% secondo il Centro Studi

Roma, 1 ott. (askanews) - Lo sciopero ad oltranza dei lavoratori portuali Usa colpisce anche le esportazioni marittime di cibo Made in Italy negli Stati Uniti che nel 2023 sono state pari a 6,4 miliardi di euro in valore. A lanciare l'allarme è la Coldiretti, sulla base dei dati Istat sul commercio estero. in riferimento all'agitazione, proclamata dall'International longshoremen's association, che coinvolgerà circa 45mila addetti in 36 porti americani, situati sulla costa orientale e nella zona del Golfo del Messico. Questo, spiega Coldiretti, potrebbe influire sulla spedizione di beni deperibili come i prodotti alimentari, causando ritardi significativi che potrebbero comprometterne la qualità o aumentare i costi di trasporto. Ogni anno oltre il 95% in valore delle esportazioni agroalimentare tricolori raggiunge gli States via mare (rispetto al 63% del totale generale), con vino, olio d'olivo e pasta a guidare la classifica dei prodotti più acquistati, secondo l'analisi Coldiretti. Gli Usa rappresentano anche il primo sbocco commerciale extra Ue per il cibo Made in Italy, e il terzo a livello mondiale. Lo sciopero dei porti americani rischia di rappresentare un nuovo colpo per i traffici via mare dell'Italia dopo le tensioni legate al blocco dei traffici sul Mar Rosso legati agli attacchi Houthi. L'allungamento delle rotte marittime tra Oriente e Occidente, costrette ad evitare il Canale di Suez e a circumnavigare il Sud Africa, hanno portato - precisa la Coldiretti - ad un aumento dei costi di trasporto del 659% secondo il Centro Studi Divulga, mentre i tempi di percorrenza sono aumentati mediamente di 7-10 giorni. E a risentirne sono stati soprattutto i prodotti più deperibili, a partire dall'ortofrutta. Lo sciopero ad oltranza dei lavoratori portuali Usa colpisce anche le esportazioni marittime di cibo Made in Italy negli Stati Uniti che nel 2023 sono state pari a 6,4 miliardi di euro in valore. A lanciare l'allarme è la Coldiretti, sulla base dei dati Istat sul commercio estero. in riferimento all'agitazione, proclamata dall'International longshoremen's association, che coinvolgerà circa 45mila addetti in 36 porti americani, situati sulla costa orientale e nella zona del Golfo del Messico Questo, spiega Coldiretti, potrebbe influire sulla spedizione di beni deperibili come i prodotti alimentari, causando ritardi significativi che potrebbero comprometterne la qualità o aumentare i costi di trasporto. Ogni anno oltre il 95% in valore delle esportazioni agroalimentare tricolori raggiunge gli States via mare (rispetto al 63% del totale generale), con vino, olio d'olivo e pasta a guidare la classifica dei prodotti più acquistati, secondo l'analisi Coldiretti. Gli Usa rappresentano anche il primo sbocco commerciale extra Ue per il cibo Made in Italy, e il terzo a livello mondiale. Lo sciopero dei porti americani rischia di rappresentare un nuovo colpo per i traffici via mare dell'Italia dopo le tensioni legate al blocco dei traffici sul Mar Rosso legati agli attacchi

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Houthi. L'allungamento delle rotte marittime tra Oriente e Occidente, costrette ad evitare il Canale di Suez e a circumnavigare il Sud Africa, hanno portato - precisa la Coldiretti - ad un aumento dei costi di trasporto del 659% secondo il Centro Studi Divulga, mentre i tempi di percorrenza sono aumentati mediamente di 7-10 giorni. E a risentirne sono stati soprattutto i prodotti più deperibili, a partire dall'ortofrutta.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Oglio Po News

Fonti Web

# Istat e spesa, dati incerti: Badioni dà la sua lettura

Secondo le stime preliminari Istat, ad agosto l'indice nazionale dei prezzi al consumo aumenta dello 0,2% su base mensile e dell'1,1% su base annua, da +1,3% del mese precedente. Si è assistito in particolare ad una accelerazione dei prezzi dei Beni energetici regolamentati (da +11,7% a +14%) e, in misura minore, dei Servizi relativi ai trasporti (da +2,2% a +2,9%) e dei Beni alimentari lavorati (da +1,6% a +1,8%). Ma non mancano anche diversi segni meno, che di fatto creano una sorta di clima di incertezza, da prendere con le pinze e da provare comunque a interpretare positivamente, come spiega nella sua sintesi Andrea Badioni , presidente di Confcommercio Cremona, "perché si è speso magari per le vacanze e meno per i saldi". L'intervento integrale è nell'intervista a Cremona 1. G.G. © Riproduzione riservata Condividi.


Oglio Po News

Istat e spesa, dati incerti: Badioni dà la sua lettura

10/02/2024 10:14

Secondo le stime preliminari Istat, ad agosto l'indice nazionale dei prezzi al consumo aumenta dello 0,2% su base mensile e dell'1,1% su base annua, da +1,3% del mese precedente. Si è assistito in particolare ad una accelerazione dei prezzi dei Beni energetici regolamentati (da +11,7% a +14%) e, in misura minore, dei Servizi relativi ai trasporti (da +2,2% a +2,9%) e dei Beni alimentari lavorati (da +1,6% a +1,8%). Ma non mancano anche diversi segni meno, che di fatto creano una sorta di clima di incertezza, da prendere con le pinze e da provare comunque a interpretare positivamente, come spiega nella sua sintesi Andrea Badioni , presidente di Confcommercio Cremona, "perché si è speso magari per le vacanze e meno per i saldi". L'intervento integrale è nell'intervista a Cremona 1. G.G. © Riproduzione riservata Condividi.

AD ESCLUSIVO USO INTER

opinione.it

Fonti Web

# FERMERCI LANCIA L'ALLARME: IL SETTORE FERROVIARIO VERSO LA CRISI


opinione.it

FERMERCI LANCIA L'ALLARME: IL SETTORE FERROVIARIO VERSO LA CRISI

10/02/2024 16:23

Inoltre, secondo Fermerci, il settore ferroviario merci sta vivendo una fase critica . "Oltre al taglio degli incentivi, una serie di ostacoli operativi e infrastrutturali sta colpendo gravemente la capacità delle aziende di garantire un servizio efficiente. Le interruzioni delle linee ferroviarie dovute ai lavori infrastrutturali del Pnrr , che si protrarranno fino al , hanno già ridotto la capacità di trasporto ferroviario di oltre il 50 per cento nel , con punte del 60 per cento durante i mesi estivi. Queste interruzioni non solo rallentano i tempi di consegna, ma compromettono gravemente la competitività delle aziende italiane che operano nel trasporto merci". A peggiorare ulteriormente la situazione, dal fino ad oggi, sono state le chiusure dei principali valichi alpini come il Frejus e il San Gottardo , che limitano l'accesso ai mercati europei, creando colli di bottiglia nel sistema logistico nazionale. "Questa situazione – ha aggiunto Carta – sta mettendo sotto pressione l'intero comparto. Inoltre, le recenti alluvioni in Emilia-Romagna , insieme alla crisi del Mar Rosso , hanno contribuito a un crollo del traffico ferroviario. Nel 2023, il settore ha registrato un calo del 3,2 per cento rispetto all'anno precedente, e le previsioni per il 2024 indicano una perdita ulteriore del 6,7 per cento , con un impatto economico stimato in 90 milioni di euro di perdita di fatturato per intero settore. Questi dati allarmanti proiettano scenari simili per i successivi due anni, mettendo a rischio non solo le imprese ma anche i 15mila lavoratori impiegati nel settore". Carta ha quindi sottolineato che le condizioni in cui gli operatori del settore ferroviario merci sono costretti a lavorare, rendono la situazione non più sostenibile. "Questo crea profondi disagi al sistema industriale italiano e alle economie locali . Chiediamo con forza al Governo un intervento urgente per evitare una crisi disastrosa dalle conseguenze imprevedibili". LE PROPOSTE DI ASSOCIAZIONE FERMERCI Per affrontare questa crisi, Fermerci ha formulato 10 proposte concrete per il Governo, con l'obiettivo di rilanciare il settore e sostenere le imprese: Ripristino immediato dei fondi già previsti, per garantire la prosecuzione degli investimenti nelle nuove locomotive e carri ferroviari; Migliore pianificazione delle interruzioni ferroviarie: garantire un coordinamento più efficace dei lavori infrastrutturali del PNRR con gli operatori, minimizzando l'impatto negativo sulla capacità di trasporto; Raddoppio del contributo per il Ferrobonus nazionale fino al 2026, per incentivare l'uso del trasporto ferroviario rispetto a quello su gomma; Aumento del 20 per cento della contribuzione prevista dalla Norma merci fino al , a sostegno delle imprese che devono affrontare i crescenti costi operativi; Creazione di un Ferrobonus regionale : implementazione di incentivi in ogni Regione, laddove non presenti; Creazione di un Ferrobonus portuale : incentivare la manovra ferroviaria nei porti, con un sostegno

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

economico da parte delle Adsp , per potenziare il trasporto merci via treno; Voucher ferroviere merci per la formazione del personale, erogando contributi direttamente agli allievi per incentivare l'acquisizione di competenze nel settore ferroviario; Attuazione delle misure di digitalizzazione del Pnrr : accelerare la digitalizzazione del settore per migliorare l'efficienza operativa e la competitività; Alleggerimento delle procedure di pagamento dei bonus : semplificazione delle procedure burocratiche per garantire un accesso rapido ai fondi e agli incentivi destinati al settore; Introdurre un sostegno pluriennale a copertura dei costi che le imprese ferroviarie dovranno obbligatoriamente sostenere per l'adeguamento delle locomotive al sistema Ertms "Ribadiamo la nostra disponibilità a collaborare con il Governo e tutte le Istituzioni competenti per individuare le soluzioni necessarie a superare questa crisi è fondamentale che il comparto ferroviario delle merci venga riconosciuto come strategico per il futuro del nostro Paese, sia dal punto di vista economico che ambientale", ha concluso Carta. Aggiornato il 02 ottobre 2024 alle ore 16:23.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

panorama.it

Fonti Web

# 02 Ottobre 2024 Roma: un Giubileo e un sindaco da giubilare


panorama.it

02 Ottobre 2024 Roma: un Giubileo e un sindaco da giubilare

10/02/2024 14:57 Maurizio Belpietro

L'editoriale del direttore La definizione che ricorre più frequentemente quando si parla di Roberto Gualtieri, sindaco di Roma, è «disastroso». Così lo ha etichettato Carlo Calenda il quale, pur facendo parte del campo largo in Liguria a sostegno del candidato dem Andrea Orlando, non ha esitato a dire che il primo cittadino della Capitale è peggio di Virginia Raggi. Fanpage , sito molto vicino alla sinistra, a proposito della comunicazione del sindaco su Ztl e cantieri ha usato la stessa definizione, dipingendo Gualtieri come un Signor Tentenna, che appena decisa una cosa se la rimangia. Su Roma Today , altro sito che segue da vicino i fatti della Capitale, invece lo hanno soprannominato «Il sindaco che non c'era», per le continue assenze nei momenti chiave della metropoli, in particolare durante gli incendi della scorsa estate. Per Federico Fubini, vicedirettore del Corriere della Sera , il primo cittadino invece si sente un monarca e tratta gli abitanti della Capitale come sudditi, costringendoli a una quotidiana via crucis tra cantieri e traffico impazzito. Powered by Intendiamoci, guidare una capitale non è mai facile. Ne sanno qualche cosa Sadiq Khan, che da otto anni è sindaco di Londra, e anche Anne Hidalgo, che da dieci occupa la poltrona più alta de l'Hotel de Ville di Parigi. Ogni giorno si devono affrontare mille problemi e mille lamentele. Tra gli incarichi politici credo che quello di sindaco sia tra i più gratificanti, ma anche tra i più pesanti, perché quotidianamente si rischia l'impopolarità e anche l'avviso di garanzia. Ciò detto, a Gualtieri, che mi descrivono come un tipo mite che passerebbe volentieri il suo tempo a suonare la chitarra, non ha prescritto il dottore di candidarsi per il Campidoglio. Da ministro dell'Economia non aveva alcuna possibilità di essere riconfermato (e per fortuna, visti gli esiti del superbonus varato quando lui era ai vertici del dicastero), certo avrebbe potuto fare il parlamentare semplice o tornare a fare il professore di Storia contemporanea all'Istituto Gramsci. Purtroppo per noi, e soprattutto per i romani, ha invece deciso di scendere in campo per guidare la città in cui è nato. Non solo si è candidato, ma ha deciso di farlo proprio nel periodo che coincide con il Giubileo e dunque con le opere previste per accogliere i pellegrini in arrivo da tutto il mondo. Risultato, appunto, un disastro. I giudizi spietati, in questi giorni che si avvicinano all'apertura della Porta Santa di San Pietro e all'inizio del 25° Giubileo universale, si sprecano. Tutto sembra andare nel verso sbagliato, soprattutto la consegna delle opere che avrebbero dovuto migliorare la Capitale in vista dell'afflusso dei fedeli. Per l'anno speciale di grazia in cui la Chiesa cattolica concede l'indulgenza plenaria, cioè la remissione dei peccati, sono attesi almeno 80 milioni di persone tra visitatori e turisti, che né i mezzi pubblici né le strade accidentate della Città Eterna sembrano in grado di veder arrivare senza problemi. Per

AD ESCLUSIVO USO INTERN

quanto riguarda i rifiuti, Roma detiene il primato di città tra le più sporche del mondo, davanti a metropoli come New York. Non si contano le segnalazioni di cinghiali attirati da quella che in periferia ma non solo è spesso una discarica a cielo aperto, mentre lungo il Tevere galleggia qualsiasi cosa, dai rifiuti agli elettrodomestici. Nella Capitale ci sono più di ventimila senza tetto e 13 mila sono i nuclei familiari in lista d'attesa per ottenere un alloggio pubblico, ma nonostante ciò, il Comune non caccia gli abusivi dalle palazzine occupate. Le sole volte che Gualtieri ha pensato a chi non ha una casa dove abitare è quando ha deciso di chiudere le aree pubbliche per impedire agli homeless di dormirci, come nel caso del sottopassaggio a Termini o come nella zona di Castro Pretorio, dove i vigili hanno sfrattato la tendopoli di extracomunitari che da anni si era insediata in zona. Decisioni che hanno suscitato la reazione del suo partito, il Pd, che invece di applaudire alla chiusura dei giardini sotto le Mura Aureliane, lo hanno attaccato duramente, definendo l'operazione un fatto grave e allarmante. Povero sindaco, per una volta che fa la cosa giusta, in linea con le richieste dei romani, a criticarlo è la sua stessa parte politica. Si capisce, dunque, perché invece di occuparsi della capitale preferisca suonare la chitarra sulla panchina, in compagnia di Ultimo o, come in passato, di Claudio Baglioni e Vasco Rossi. Forse, accompagnare le star è la sua vera vocazione, a cui dovrebbe dedicarsi. Di sicuro, non è riuscito ad accompagnare la Città Eterna verso il nuovo Giubileo.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

panorama.it

Fonti Web

# 02 Ottobre 2024 Diesel: ipotesi aumento delle accise. Una stangata da 3,1 miliardi


panorama.it

02 Ottobre 2024 Diesel: ipotesi aumento delle accise. Una stangata da 3,1 miliardi

10/02/2024 19:35 Cristina Colli

Nel Piano Strutturale di Bilancio spunta l'equiparare le accise di diesel e benzina. Il rincaro costerebbe agli automobilisti 162,50 euro in più all'anno e potrebbe avere un impatto su logistica e inflazione. Allarme sul prezzo del diesel. Si fa largo l'ipotesi di riallineare le accise a quelle della benzina. Le conseguenze? Una stangato da 3,1 miliardi di euro all'anno, un impatto annuo stimato in 162,50 euro per chi effettua due rifornimenti al mese. Powered by La misura, il riallineamento delle accise tra diesel e benzina, è emersa nel Piano Strutturale di Bilancio 2025-2029 presentato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze in Parlamento, per ridurre i sussidi ambientalmente dannosi, come previsto dal Pnrr. Un intervento che si tradurrebbe in un impatto significativo sui costi dei carburanti e quindi direttamente e indirettamente sulle tasche dei cittadini. Oggi le imposte sul diesel pesano per il 56,1% del prezzo finale alla pompa, mentre sulla benzina la tassazione incide per il 60%. Attualmente, l'accisa sul diesel è di 0,617 euro al litro, mentre quella sulla benzina si attesta a 0,728 euro/litro. Se il governo decidesse di allineare le due aliquote, l'accisa sul diesel salirebbe a 0,728 euro, comportando un aumento di circa 14 centesimi al litro. Questo si tradurrebbe in un rincaro di oltre 5 euro per ogni pieno da 50 litri, con un impatto annuo stimato in 162,50 euro per chi effettua due rifornimenti al mese. Assoutenti parla di una possibile stangata da 3,1 miliardi di euro. L'intervento rientrerebbe nella strategia del governo per favorire la transizione ecologica, riducendo i sussidi ai carburanti fossili e redistribuendo le risorse verso bonus green e incentivi per la mobilità sostenibile. Il Piano Strutturale di Bilancio prevede un risparmio di 2 miliardi di euro entro il 2025, grazie alla riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi. E, se il valore dell'accisa sul gasolio fosse equiparato a quello della benzina, lo Stato potrebbe incassare circa 3,4 miliardi di euro l'anno. Il diesel è ancora ampiamente utilizzato, sia dai privati che dagli autotrasportatori, e nel 2023 il consumo di questo carburante ha toccato i 28 miliardi di litri. Un aumento delle accise potrebbe quindi colpire duramente anche il settore logistico, con una stima di crescita dei costi operativi del 10-15%, costi che verrebbero trasferiti sui consumatori finali. Questo meccanismo potrebbe avere un effetto a catena sull'intera economia, facendo salire ulteriormente i prezzi dei beni di prima necessità. Da un lato dunque è necessario supportare la mobilità sostenibile e accelerare la transizione energetica, dall'altro lato però un aumento troppo repentino dei costi dei carburanti potrebbe ostacolare la ripresa economica e colpire duramente le famiglie e le imprese.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Pressmare

Fonti Web

# Civitavecchia: taglio del nastro per il cantiere Tankoa Yachts


Pressmare

Civitavecchia: taglio del nastro per il cantiere Tankoa Yachts

10/02/2024 07:43

"Per cortesia non chiamate più questo cantiere "ex Privilege" ma solo Tankoa". Ha esordito così Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, durante la conferenza stampa che si è svolta lunedì a Civitavecchia, nella località La Mattonara del porto, a seguito dell'inaugurazione di quella che a diviene la seconda facility produttiva di Tankoa Yachts. Di Privilege Yard, la fallimentare operazione svanita una decina di anni fa in un mare di debiti, oggi restano solo i resti del P430, il megayacht mai ultimato che si staglia a perpetuo ricordo della fosca vicenda, nel terreno attiguo a quello che il demanio ha affidato al cantiere ligure con una concessione al momento di quattro anni. Musolino ha poi aggiunto: "Le vicende precedenti – compreso il successivo fallimento della Konig srl, che si era impegnata a ultimare il P430 ndr – ci hanno imposto la necessaria cautela sui tempi della concessione, ma siamo sicuri che la scelta di Tankoa Yachts segni un importante passo avanti per il rilancio dell'area portuale di Civitavecchia e che il rinnovo fra quattro anni verrà da sé." Alla cerimonia erano presenti diverse autorità locali, oltre a Vincenzo Poerio, CEO di Tankoa Yachts, cantiere navale specializzato nella costruzione di navi da diporto in metallo che nel triennio 2020/2023 ha saputo quadruplicare il proprio fatturato. Segno di un'azienda a dir poco in salute che in 20 anni di attività ha saputo conquistare un ruolo di primaria importanza nel mercato della nautica extra lusso concentrando la propria produzione su scafi fra i 40 e i 70 metri di lunghezza, e che proprio dalla struttura di Civitavecchia conta di acquisire ulteriore linfa per il proprio business. Grazie al nuovo cantiere, Tankoa prevede di arrivare a una capacità produttiva che gli consenta di avere contemporaneamente 12 commesse in lavorazione nelle diverse fasi, dalla progettazione al completamento, in modo da garantire quattro consegne all'anno. Un flusso stabile di produzione che necessita di spazi e risorse. "Abbiamo già investito oltre cinque milioni di euro per rendere operativa una struttura in abbandono - ha dichiarato Vincenzo Poerio - dove già impieghiamo 70 persone per i lavori di carpenteria necessari per la costruzione di scafi e coperte dei nostri yacht, ma che a pieno regime potrà dare ancora più occupazione. Al momento è già stata avviata la costruzione di tre unità che una volta terminate verranno varate nel porto di Civitavecchia e poi portate a Genova, nella sede principale di Tankoa Yachts, per l'allestimento. Con questo progetto - ha aggiunto Poerio - Tankoa si propone di trasformare l'area portuale di Civitavecchia in un centro di eccellenza per la costruzione di superyacht ma puntiamo anche a uno sviluppo delle attività di refitting di grandi unità da diporto. Per questo servirà avere non solo spazio a terra ma anche un molo dedicato all'interno del porto di Civitavecchia, cosa che abbiamo già richiesto all'Autorità portuale e che speriamo di ottenere.".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Puglia Live

Fonti Web

# Bari - Presentato il Quadro di Assetto del Sistema dei Porti della Regione Puglia per uno sviluppo sostenibile della portualità turistica


Puglia Live

Bari – Presentato il Quadro di Assetto del Sistema dei Porti della Regione Puglia per uno sviluppo sostenibile della portualità turistica

10/02/2024 11:46

Una ricognizione della consistenza delle attuali realtà portuali pugliesi che si propone quale strumento per il primo ordinamento della portualità regionale in termini di dotazioni strutturali e di servizi. Questo è il Quadro di Assetto del Sistema dei Porti della Regione Puglia, presentato ieri in Fiera del Levante. Il documento mira a cogliere le peculiarità del Sistema dei Porti regionale e a individuare in modo condiviso linee di azione e modalità operative per rimuovere le attuali criticità e valorizzare le specificità locali, in modo da favorire la piena espressione delle potenzialità del Sistema nello scenario competitivo che caratterizza il Mediterraneo. Il Quadro di Assetto del Sistema dei Porti si propone quindi come utile strumento da fornire agli amministratori locali per orientarne l'azione di programmazione per la crescita del settore. Il documento è stato redatto dai funzionari del Servizio Demanio costiero e portuale della Regione Puglia unitamente all'Agenzia Asset, con il supporto di esperti del settore e della Guardia costiera, e sarà definito nella sua versione finale tramite un percorso partecipato di confronto e condivisione con le Amministrazioni locali e gli stakeholders del settore. "La nautica da diporto è un elemento importante di valorizzazione della nostra costa e del nostro sistema economico, dato che in Puglia abbiamo la densità portuale più alta d'Italia – ha detto il vicepresidente della Regione Puglia, Raffaele Piemontese -. Noi abbiamo costruito questo quadro di assetto insieme alla Guardia costiera e a docenti esperti nella materia perché con i Comuni e con i concessionari vogliamo fare una valutazione sui punti di forza e debolezza dei singoli porti così da offrire agli stessi Comuni strumenti per valorizzare quegli elementi sottoutilizzati. E stiamo ragionando anche in un'ottica di rete dei porti regionali in maniera tale da offrire a chi decide di fruire della nostra costa e dei nostri porti un sistema integrato completo di importanti elementi di conoscenza della nostra meravigliosa costa." "Parlare di porti significa provare a mettere a sistema quelli che sono i piccoli e i grandi porti pugliesi, risorsa per il nostro territorio visto che abbiamo 67 Comuni che si affacciano sul mare - ha aggiunto l'assessore regionale ai Trasporti, Debora Ciliento -. Proprio la fascia costiera è una risorsa fondamentale sia dal punto di vista prettamente turistico, che trasportistico, che per la pesca e lo sviluppo dei nostri territori. E' per questo che i diversi Assessorati stanno provando a mettersi intorno a un tavolo ognuno con la propria competenza per mettere a sistema questa importante risorsa, che va messa al servizio di tutto il territorio pugliese e non solo." "L'attività fondamentale di programmazione della Regione deve basarsi su un quadro conoscitivo approfondito e un'analisi di contesto - ha spiegato il direttore generale di Asset, Elio Sannicandro -. Questo lavoro richiede

AD ESCLUSIV
USO INTE

competenze e sinergie multidisciplinari per cui Asset ha specifiche finalità ed esperienza. La portualità ha la caratteristica di integrare interessi demaniali, turistici ed economici per i trasporti, la pesca e lo sviluppo produttivo dei territori. Quindi il documento che è stato predisposto sarà alla base di nuove iniziative: dalla redazione dei piani regolatori portuali, alla definizione di progetti per la manutenzione dei porti, per la nautica, per la pesca e anche per gli sport del mare." "Quello realizzato dalla Regione Puglia insieme ad Asset - ha dichiarato il Contrammiraglio (CP) Vincenzo Leone , direttore marittimo della Puglia e della Basilicata Ionica - è uno strumento di assoluto valore perché consente per la prima volta di fare un monitoraggio attento della realtà portuale regionale. Come Guardia Costiera e Capitaneria di Porto, siamo contenti di essere accanto alla Regione in questa iniziativa che consentirà di liberare un potenziale di sviluppo enorme. Mettere a sistema definitivamente i porti della Regione e i Comuni costieri che hanno risorse e beni spesso non adeguatamente utilizzati, infatti, significa creare un ulteriore volano di sviluppo per il territorio. Se sapremo interpretare bene il nostro ruolo, potremo supportare concretamente la Regione nel compito di valorizzazione della blue economy." Link dichiarazione Piemontese Link dichiarazione Ciliento Link dichiarazione Leone Link dichiarazione Sannicandro.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Puglia Live

Fonti Web

# Bari - Ripartono gli incontri di formazione e i recruiting day di Porta Futuro Bari e Porta Futuro Area Metropolitana


Puglia Live

Bari – Ripartono gli incontri di formazione e i recruiting day di Porta Futuro Bari e Porta Futuro Area Metropolitana



10/02/2024 12:38

RIPARTE LA STAGIONE DEGLI EVENTI E PORTA FUTURO AREA METROPOLITANA IN PROGRAMMA NUMEROSI INCONTRI DI FORMAZIONE E RECRUITING DAY Dopo i numeri eccezionali registrati dall'inizio di quest'anno, Porta Futuro Bari e Porta Futuro Area Metropolitana di Bari confermano e sviluppano le iniziative incentrate sulle politiche attive del lavoro. Attraverso l'erogazione e la promozione dei servizi gratuiti rivolti a cittadini ed aziende, il job centre del Comune di Bari e quello dell'Area Metropolitana di Bari contribuiscono, infatti, a favorire l'incontro tra domanda e offerta di lavoro con azioni strategiche sul territorio. Dal 1° gennaio del 2024, Porta Futuro Bari e Porta Futuro Area Metropolitana hanno complessivamente registrato più di 4.500 nuovi cittadini iscritti al portale, 216 aziende accreditate e hanno promosso 359 opportunità di lavoro. Nel corso degli ultimi nove mesi, le candidature ricevute sono state più di 6.900, i colloqui di selezione 2.913, le sessioni di ricerca attiva di lavoro presso lo sportello di Bari 585. 250, invece, sono state le persone che hanno trovato una nuova occupazione lavorativa. Nell'ambito degli eventi, sono stati realizzati 41 recruiting day e 113 eventi di informazione, formazione e consulenza. Tra i servizi, Porta Futuro Bari e Porta Futuro Area Metropolitana di Bari sono attivi nell'orientamento al mondo del lavoro con progetti rivolti a ragazze e ragazzi delle scuole medie inferiori e superiori. Oltre al servizio di informazione e primo orientamento dedicato a tutti, entrambi affiancano chi è in cerca della prima occupazione lavorativa con la proposta di job day e recruiting day, ma anche con percorsi per l'avvio di start up. I due job centre, inoltre, dialogano anche con chi è nuovamente in cerca di lavoro proponendo incontri di formazione e aggiornamento, eventi di selezione in linea con il profilo e l'esperienza, il servizio di bilancio delle competenze per chi vorrebbe candidarsi con un nuovo profilo lavorativo. Di seguito il calendario dei prossimi appuntamenti che, a eccezione del primo, "Bari Lavora", si svolgeranno presso la sede centrale di Porta

RIPARTE LA STAGIONE DEGLI EVENTI E PORTA FUTURO AREA METROPOLITANA IN PROGRAMMA NUMEROSI INCONTRI DI FORMAZIONE E RECRUITING DAY Dopo i numeri eccezionali registrati dall'inizio di quest'anno, Porta Futuro Bari e Porta Futuro Area Metropolitana di Bari confermano e sviluppano le iniziative incentrate sulle politiche attive del lavoro. Attraverso l'erogazione e la promozione dei servizi gratuiti rivolti a cittadini ed aziende, il job centre del Comune di Bari e quello dell'Area Metropolitana di Bari contribuiscono, infatti, a favorire l'incontro tra domanda e offerta di lavoro con azioni strategiche sul territorio. Dal 1° gennaio del 2024, Porta Futuro Bari e Porta Futuro Area Metropolitana hanno complessivamente registrato più di 4.500 nuovi cittadini iscritti al portale, 216 aziende accreditate e hanno promosso 359 opportunità di lavoro. Nel corso degli ultimi nove mesi, le candidature ricevute sono state più di 6.900, i colloqui di selezione 2.913, le sessioni di ricerca attiva di lavoro presso lo sportello di Bari 585. 250, invece, sono state le persone che hanno trovato una nuova occupazione lavorativa. Nell'ambito degli eventi, sono stati realizzati 41 recruiting day e 113 eventi di informazione, formazione e consulenza. Tra i servizi, Porta Futuro Bari e Porta Futuro Area Metropolitana di Bari sono attivi nell'orientamento al mondo del lavoro con progetti rivolti a ragazze e ragazzi delle scuole medie inferiori e superiori. Oltre al servizio di informazione e primo orientamento dedicato a tutti, entrambi affiancano chi è in cerca della prima occupazione lavorativa con la proposta di job day e recruiting day, ma anche con percorsi per l'avvio di start up. I due job centre, inoltre, dialogano anche con chi è nuovamente in cerca di lavoro proponendo incontri di formazione e aggiornamento, eventi di selezione in linea con il profilo e l'esperienza, il servizio di bilancio delle competenze per chi vorrebbe candidarsi con un nuovo profilo lavorativo. Di seguito il calendario dei prossimi appuntamenti che, a eccezione del primo, "Bari Lavora", si svolgeranno presso la sede centrale di Porta Futuro Bari (via Ravanas 233 c/o l'ex Manifattura dei Tabacchi), online e nell'area metropolitana di Bari. 4 ottobre ore 11 Porta Futuro Bari c/o Fiera del Levante, Padiglione del Comune di Bari - "Bari lavora. Le misure del Comune di Bari per promuovere inclusione socio-lavorativa, apprendimento in situazione e mobilitazione al lavoro". 7 ottobre ore 15 Porta Futuro Area Metropolitana di Bari, evento online - "Presentarsi in un minuto con un pitch efficace per cercare lavoro" 8 ottobre ore 15 Porta Futuro Bari - "Ricerca attiva di lavoro. Come utilizzare la app Indeed mobile per cercare lavoro" 9 ottobre ore 10 Porta Futuro Bari - "Orizzonti digitali. Corso per l'alfabetizzazione digitale" 10 ottobre ore 10 Porta Futuro Bari - "Inclusione LGBTQIA+ e sviluppo economico locale" 14 ottobre

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ore 15 Porta Futuro Bari, evento online - "Corso di creazione di impresa. Linee guida per la redazione di un business plan" 16 ottobre ore 9 Porta Futuro Area Metropolitana di Bari, evento online - "Mettersi in proprio in associazione: risorse e opportunità" 17 ottobre ore 9.30 Porta Futuro Area Metropolitana di Bari - Bitonto c/o Comune di Bitonto, Palazzo Gentile - "Recruiting day autotrasportatori" 22 ottobre PFM ore 9.30, Porta Futuro Area Metropolitana di Bari - Capurso - "Recruiting day Alleanza assicurazioni" 24 ottobre ore 9.30 Porta Futuro Area Metropolitana di Bari, evento online - "Aprire una nuova attività - istruzioni per l'uso: settore servizi" 11 novembre ore 14 Porta Futuro Area Metropolitana di Bari, evento online - "Usare le piattaforme grafiche per creare un cv creativo" 15 novembre ore 10 Porta Futuro Area Metropolitana di Bari, evento online - "Il marketing per una start up di successo".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Quattroruote

Fonti Web

# Mercato italiano Cardinali (Unrae): "Dati preoccupanti, la crescita del 2024 sta evaporando"


Quattroruote

Mercato italiano Cardinali (Unrae): "Dati preoccupanti, la crescita del 2024 sta evaporando"

10/02/2024 12:17 Mario Rossi

Ascolta questo articolo ora... Due mesi consecutivi con un rosso a doppia cifra non si vedevano dalla primavera 2022. "Un dato veramente preoccupante", dice Andrea Cardinali, secondo cui l'unica nota positiva arriva dalle elettriche, cresciute del 29% in volume e di 1,6 punti in quota rispetto al 2023: "Una dinamica che è chiaramente effetto degli incentivi di giugno". E a proposito di contributi dello Stato, il direttore generale dell'associazione delle Case estere lancia l'allarme sui 750 milioni già stanziati per il 2025, ma non ancora disciplinati. Secondo calo consecutivo a doppia cifra, quinto segno negativo in nove mesi. Un segnale pessimo... Il dato di settembre è veramente preoccupante. La crescita registrata nei primi sei-sette mesi dell'anno sta evaporando. Di fatto il mercato dell'auto sta tornando al pareggio. Abbasserete le previsioni 2024? Dopo averle alzate ad aprile, a luglio avevamo abbassato le stime per fine anno perché già prevedevamo una seconda parte del 2024 in calo. Tra qualche settimana vedremo cosa emergerà dai nostri modelli che tengono conto anche del contesto macroeconomico. Non posso escludere che si debba limarle ulteriormente. Scorporando i dati per canale non si salva nessuno. Sulle alimentazioni, invece, l'unico segno veramente positivo, anno su anno, riguarda l'elettrico... Non mi sorprende. E smentisce tutti quegli osservatori che un mese fa, sui risultati delle Bev in agosto, titolavano "Finito l'effetto incentivi". Io avevo commentato che, al di là della fiammata di giugno sulle auto in pronta consegna, l'effetto incentivi non era ancora iniziato. Si tratta di un'onda lunga. Infatti, a settembre le Bev sono aumentate del 29% in volume e di 1,6 punti in quota. Una dinamica che è chiaramente effetto degli incentivi di giugno, con la stragrande

Ascolta questo articolo ora... Due mesi consecutivi con un rosso a doppia cifra non si vedevano dalla primavera 2022. "Un dato veramente preoccupante", dice Andrea Cardinali, secondo cui l'unica nota positiva arriva dalle elettriche, cresciute del 29% in volume e di 1,6 punti in quota rispetto al 2023: "Una dinamica che è chiaramente effetto degli incentivi di giugno". E a proposito di contributi dello Stato, il direttore generale dell'associazione delle Case estere lancia l'allarme sui 750 milioni già stanziati per il 2025, ma non ancora disciplinati. Secondo calo consecutivo a doppia cifra, quinto segno negativo in nove mesi. Un segnale pessimo Il dato di settembre è veramente preoccupante. La crescita registrata nei primi sei-sette mesi dell'anno sta evaporando. Di fatto il mercato dell'auto sta tornando al pareggio. Abbasserete le previsioni 2024? Dopo averle alzate ad aprile, a luglio avevamo abbassato le stime per fine anno perché già prevedevamo una seconda parte del 2024 in calo. Tra qualche settimana vedremo cosa emergerà dai nostri modelli che tengono conto anche del contesto macroeconomico. Non posso escludere che si debba limarle ulteriormente. Scorporando i dati per canale non si salva nessuno. Sulle alimentazioni, invece, l'unico segno veramente positivo, anno su anno, riguarda l'elettrico Non mi sorprende. E smentisce tutti quegli osservatori che un mese fa, sui risultati delle Bev in agosto, titolavano "Finito l'effetto incentivi". Io avevo commentato che, al di là della fiammata di giugno sulle auto in pronta consegna, l'effetto incentivi non era ancora iniziato. Si tratta di un'onda lunga. Infatti, a settembre le Bev sono aumentate del 29% in volume e di 1,6 punti in quota. Una dinamica che è chiaramente effetto degli incentivi di giugno, con la stragrande maggioranza delle prenotazioni che sta seguendo il suo iter. A proposito di incentivi, ancora non si parla di come utilizzare i fondi stanziati nel 2022 dal governo Draghi. C'è il rischio che il 1° gennaio non siano ancora disciplinati i 750 milioni del 2025? È quasi una certezza. E pare accantonata anche l'ipotesi di rifinanziare la fascia 0-20 g/km con la parte dei fondi avanzati nel 2023 che il governo si è tenuto in tasca a giugno o di travasare risorse dalle fasce che "non tirano". Il governo pare totalmente concentrato sulla battaglia contro il 2035, tutto il resto sembra passare in secondo piano. Se si devono battere i pugni sul tavolo a Bruxelles, forse sarebbe meglio farlo per i nuovi limiti alle emissioni di $CO_2$, in media 93,6 g/km, sulle quali le Case rischiano multe altissime già dal 2025, che inizia fra tre mesi. Al governo, però, questo tema non interessa. Forse anche a Palazzo Chigi, ormai, si pensa che in Italia non vi siano più Case automobilistiche Nel frattempo si parla di aumentare le accise sul gasolio. Una misura innovativa. Tassando il gasolio si fa cassa e si fa bella figura sul fronte green, sapendo che tanto i consumi non diminuiranno. Magari qualcuno teme che il gettito Iva sulle auto nuove risulti inferiore

AD ESCLUSIV
USO INTE

al previsto.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

quotidianonet.com

Fonti Web

# Formazione e opportunità. Sette percorsi per il futuro


quotidianonet.com

Formazione e opportunità. Sette percorsi per il futuro

10/02/2024 06:34

Previste anche borse di studio per chi accede ai corsi ITS promossi da Isyl VIAREGGIO I corsi ITS della Fondazione ISYL sono progettati per rispondere alle crescenti esigenze del mercato nautico e della logistica. B-SYS (On-Board Systems), per la formazione di tecnici superiori esperti nella gestione e manutenzione dei sistemi elettrici ed elettronici di bordo. Con l'aumento della complessità tecnologica delle imbarcazioni, la domanda di tecnici qualificati è in crescita. Ufficiale di Coperta, figura chiave per la sicurezza e la gestione delle navi. Questo ruolo è richiesto tanto nel settore dei superyacht quanto in quello dei trasporti marittimi commerciali, garantendo ampie opportunità di carriera. Capobarca, responsabile della gestione delle commesse nei cantieri navali, affianca project manager e armatori nella costruzione o refitting degli yacht. La competenza in questo ruolo è essenziale per assicurare il successo dei progetti. In ambito logistico, il corso TECLOG2 – Trasporti e Logistica forma specialisti capaci di gestire il trasporto intermodale e l'infrastruttura logistica. Le aziende necessitano sempre più di professionisti preparati a ottimizzare i flussi di merci e persone. Il corso Steward/Stewardess si concentra sul fornire competenze legate all'accoglienza e alla cura degli ospiti a bordo di superyacht, un servizio sempre più richiesto nei mercati di lusso. Y&B2 – Yachting Builder è pensato per chi vuole lavorare nella progettazione e costruzione di yacht Marina Yachting Manager (MYM2) prepara figure esperte nella gestione delle marine e dei porti turistici, settori che richiedono sempre più competenze specifiche nella digitalizzazione dei processi. Le iscrizioni a questi corsi si chiuderanno tra il 21 e il 28 ottobre. Le aziende del settore sono in cerca di personale formato e i percorsi ISYL, grazie ad una formazione pratica e agli stage in azienda, offrono un'opportunità da non perdere per chi desidera costruire una carriera solida. Per info e iscrizioni www.isyl.it Sono previste anche iniziative per agevolare il percorso degli studenti? "Stiamo attivando convenzioni con mensa,

Previste anche borse di studio per chi accede ai corsi ITS promossi da Isyl VIAREGGIO I corsi ITS della Fondazione ISYL sono progettati per rispondere alle crescenti esigenze del mercato nautico e della logistica. B-SYS (On-Board Systems), per la formazione di tecnici superiori esperti nella gestione e manutenzione dei sistemi elettrici ed elettronici di bordo. Con l'aumento della complessità tecnologica delle imbarcazioni, la domanda di tecnici qualificati è in crescita. Ufficiale di Coperta, figura chiave per la sicurezza e la gestione delle navi. Questo ruolo è richiesto tanto nel settore dei superyacht quanto in quello dei trasporti marittimi commerciali, garantendo ampie opportunità di carriera. Capobarca, responsabile della gestione delle commesse nei cantieri navali, affianca project manager e armatori nella costruzione o refitting degli yacht. La competenza in questo ruolo è essenziale per assicurare il successo dei progetti. In ambito logistico, il corso TECLOG2 - Trasporti e Logistica forma specialisti capaci di gestire il trasporto intermodale e l'infrastruttura logistica. Le aziende necessitano sempre più di professionisti preparati a ottimizzare i flussi di merci e persone. Il corso Steward/Stewardess si concentra sul fornire competenze legate all'accoglienza e alla cura degli ospiti a bordo di superyacht, un servizio sempre più richiesto nei mercati di lusso. Y&B2 - Yachting Builder è pensato per chi vuole lavorare nella progettazione e costruzione di yacht Marina Yachting Manager (MYM2) prepara figure esperte nella gestione delle marine e dei porti turistici, settori che richiedono sempre più competenze specifiche nella digitalizzazione dei processi. Le iscrizioni a questi corsi si chiuderanno tra il 21 e il 28 ottobre. Le aziende del settore sono in cerca di personale formato e i percorsi ISYL, grazie ad una formazione pratica e agli stage in azienda, offrono un'opportunità da non perdere per chi desidera costruire una carriera solida. Per info e iscrizioni www.isyl.it Sono previste anche iniziative per agevolare il percorso degli studenti? "Stiamo attivando convenzioni con mensa, agenzie di alloggio e trasporti per supportare gli studenti che frequentano i nostri corsi - osserva Luigi Bruzzo -. Un'altra iniziativa importante è il bando per l'accesso alle borse di studio, che sarà pubblicato a breve".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

RavennaNotizie.it

Fonti Web

# Dopo l'ultimo incidente, Ancisi (LpRa) insiste: subito una pista ciclabile per i lavoratori portuali senza auto


RavennaNotizie.it

Dopo l'ultimo incidente, Ancisi (LpRa) insiste: subito una pista ciclabile per i lavoratori portuali senza auto

10/02/2024 08:26

Alle 7:00 di domenica 29 settembre, un 24enne bengalese ha subito un grave incidente mentre, partito da Ravenna, stava viaggiando lungo via Trieste. Giunto allo svincolo per la Classicana è stato travolto da un'auto attraversando la strada. È stato trasportato all'ospedale Bufalini di Cesena in elicottero con codice di massima gravità. Fin qui la cronaca. Alvaro Ancisi (LpRa) prende spunto da questa vicenda per tornare a chiedere "una pista ciclabile per i lavoratori portuali senza auto", richiesta già presentata il 9 luglio "Si segnala la situazione potenzialmente pericolosa in cui versano i numerosi ciclisti che, spesso, non avendo altro mezzo che la bici, ed essendo carente la linea bus pubblica, si recano al loro lavoro nell'area portuale percorrendo via Trieste la mattina tra le 6.00 e le 8.00. Quelli in partenza dalla città, obbligati, dopo il ponte mobile, in mancanza di una pista ciclabile, a transitare sulla banchina posta nella loro direzione, una volta giunti sul cavalcavia imboccano contromano, per accorciare il percorso, l'uscita verso il porto, rischiando di essere travolti dai mezzi a motore, anche pesanti, in arrivo dal porto sulla Classicana. Essendo anch'essa priva di pista ciclabile e vietata alle biciclette, nessuno si aspetta di incrociare contromano dei ciclisti. [...] Le Autorità competenti devono porsi il problema di realizzare una pista ciclabile per i lavoratori portuali privi di auto prima che avvengano incidenti gravi o addirittura mortali" La risposta dell'assessore alla Mobilità Baroncini nell'occasione fu questa: " Nel PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), adottato dalla Giunta comunale il 19 dicembre 2023, [...] è previsto anche il collegamento tra la rete esistente e la zona portuale in destra canale Candiano, sostanzialmente in linea con la richiesta

Alle 7:00 di domenica 29 settembre, un 24enne bengalese ha subito un grave incidente mentre, partito da Ravenna, stava viaggiando lungo via Trieste. Giunto allo svincolo per la Classicana è stato travolto da un'auto attraversando la strada. È stato trasportato all'ospedale Bufalini di Cesena in elicottero con codice di massima gravità. Fin qui la cronaca. Alvaro Ancisi (LpRa) prende spunto da questa vicenda per tornare a chiedere "una pista ciclabile per i lavoratori portuali senza auto", richiesta già presentata il 9 luglio "Si segnala la situazione potenzialmente pericolosa in cui versano i numerosi ciclisti che, spesso, non avendo altro mezzo che la bici, ed essendo carente la linea bus pubblica, si recano al loro lavoro nell'area portuale percorrendo via Trieste la mattina tra le 6.00 e le 8.00. Quelli in partenza dalla città, obbligati, dopo il ponte mobile, in mancanza di una pista ciclabile, a transitare sulla banchina posta nella loro direzione, una volta giunti sul cavalcavia imboccano contromano, per accorciare il percorso, l'uscita verso il porto, rischiando di essere travolti dai mezzi a motore, anche pesanti, in arrivo dal porto sulla Classicana. Essendo anch'essa priva di pista ciclabile e vietata alle biciclette, nessuno si aspetta di incrociare contromano dei ciclisti. [] Le Autorità competenti devono porsi il problema di realizzare una pista ciclabile per i lavoratori portuali privi di auto prima che avvengano incidenti gravi o addirittura mortali" La risposta dell'assessore alla Mobilità Baroncini nell'occasione fu questa: " Nel PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), adottato dalla Giunta comunale il 19 dicembre 2023, [] è previsto anche il collegamento tra la rete esistente e la zona portuale in destra canale Candiano, sostanzialmente in linea con la richiesta dell'interrogazione, per garantire una futura continuità tra la città (zona ponte mobile) e via dell'idrovora. [] In considerazione della particolarità degli insediamenti a servizio dell'area portuale, la definizione del tracciato dovrà essere oggetto di confronto con l'Autorità di Sistema Portuale". Ancisi ricorda che attraverso il bando LAB MOVE-UP, la Regione Emilia-Romagna ha inoltre affidato al Comune di Ravenna, in compartecipazione con Confindustria, Autorità Portuale e Istituto Trasporti e Logistica, un progetto pilota innovativo di mobilità sostenibile per i lavoratori del Porto di Ravenna, la cui durata prevista è giugno 2024/dicembre 2025, "dimostrando" - afferma il comunicato del Comune - "come collaborazione, dialogo e concertazione possano portare a grandi risultati" Alvaro Ancisi chiede quindi " che dai piani e dai progetti di carta si giunga, senza aspettare che succedano disgrazie, a qualche risultato: nel caso, appunto, "una pista ciclabile per i lavoratori portuali senza auto" lungo la via Trieste tra Ravenna e Marina di Ravenna. Servirebbe, in generale, anche per la mobilità ciclistica dei cittadini e dei turisti.".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

RavennaNotizie.it

Fonti Web

# Giorgio Guberti (FERA) parla di Fattore R: la Romagna vale molto e deve lavorare insieme, le sfide sono tante, "il futuro è di chi ha coraggio qui e ora"


RavennaNotizie.it

Giorgio Guberti (FERA) parla di Fattore R: la Romagna vale molto e deve lavorare insieme, le sfide sono tante, "il futuro è di chi ha coraggio qui e ora"

10/02/2024 12:54 Pier Giorgio Carloni

Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Torna Fattore R, il cosiddetto Romagna Economic Forum. Giunto all'ottava edizione, l'evento è in programma venerdì 4 ottobre, al Teatro Alighieri di Ravenna, organizzato dalle Camere di Commercio congiunte di Romagna insieme a Ferrara e Ravenna, da Cesena Fiera e BPER Banca, con il supporto e la collaborazione delle principali associazioni di categoria: Cia Romagna, CNA Romagna, Confartigianato Imprese, Confcommercio Ravenna, Confindustria Romagna, Confocooperative Romagna, Legacoop Romagna. Raccomandato da Dopo Cesena e Rimini, il Forum conferma la sua natura itinerante e fa tappa nella città bizantina grazie all'impegno del presidente di FERA Giorgio Guberti, che abbiamo incontrato nella sede di Viale Farini a Ravenna. Il tema di quest'anno guarda a tre sfide cruciali per il futuro della Romagna: "ESG: ambiente, sostenibilità e governance nella Romagna del futuro". L'INTERVISTA Presidente Guberti, che cos'è Fattore R e quali sono gli obiettivi che volete raggiungere in questa sessione ravennate dell'evento? " È la prima volta che Fattore R si tiene a Ravenna, perché è una richiesta che io ho fatto lo scorso anno, quando partecipai all'evento di Cesena. Siccome organizziamo l' appuntamen to noi come Camera di Ravenna e Ferrara con la C amera della Romagna insieme a Cesena Fiera, abbiamo ritenuto opportuno che Fattore R dopo Cesena e Rimini approdasse anche a Ravenna: questa opportunità è stata accettata di buon grado da tutti. Ecco perché lo facciamo a Ravenna e al Teatro Alighieri, uno dei teatri più prestigiosi che abbiamo non solo in Romagna ma in Italia. Questo per dare l'importanza che merita a questa manifestazione. D'altronde il F attore R riguarda la Romagna e la sua crescita, ma ha influenza anche nei territori limitrofi perché non viviamo a compartimenti stagni. Se la Romagna va bene e cresce ne traggono vantaggi anche altri territori, da Ferrara alle Marche." Il tema di quest'anno è legato al futuro ed è centrato su sostenibilità e innovazione. " Sì, la sostenibilità vuol dire anche innovazione. Sostenibilità in tutte le accezioni del termine: è il tema del futuro. Sostenibilità significa transizione digitale, transizione ecologica con un'attenzione anche a tutti gli aspetti finanziari della questione. C ome Camere di C ommercio vediamo con chiarezza che chi riesce a coniugare bene l'innovazione, le nuove tecnologie e la sostenibilità nei primi tre anni vede un aumento del fatturato a due cifre. È un dato estremamente significativo. Con questo vogliamo far capire che i passaggi che aprono al futuro sono questi e sono vantaggiosi. D obbiamo guardare avanti e per guardare avanti serve anche un a guida, servono delle idee, delle soluzioni che consentano alle imprese di poter si orientare negli investimenti e nelle scelte ." C i sono sempre molte polemiche su quest i temi del Green Deal, della nuova economia verde, della sostenibilità degli investimenti, dello sviluppo, dell'economia. Lei dice che non bisogna avere paura dell'innovazione in

AD ESCLUSIV
USO INTE

questi ambiti, perché in realtà si tratta di una grande opportunità, non di una grana. "Esattamente. Dobbiamo vedere tutto questo come grande opportunità. E per fortuna già molte imprese si stanno orientando all'innovazione in questo senso, perché hanno capito che questo è il futuro, perché senza investimenti in questa direzione si fa fatica ad andare avanti. Le do un dato: fino a qualche anno fa a livello nazionale il 40 per cento delle imprese, soprattutto le più piccole, non avevano iniziato nemmeno la transizione digitale, andavano avanti ancora con la penna e il block notes. P ensi oggi a un grande albergo, per esempio, che gestisca le prenotazioni ancora con penna e blocchetto. Impensabile. A bbiamo fatto passi da gigante sul digitale, ovviamente, ma adesso c'è l'intelligenza artificiale, c'è un'altra frontiera ancora." P erché con Fattore R ragioniamo in termini di Romagna, perché è così importante? "Ma guardi, ragioniamo in termini di Romagna perché prima di tutto c'è una coesione molto forte tra i nostri territori e, in particolare, c'è una coesione molto forte tra le due C amere di C ommercio. Io con il presidente Battistini ho stretto un'amicizia ormai trentennale. E al di là di questo, noi cerchiamo di fare tante cose insieme per dare più forza al percorso che vogliamo costruire per la crescita de ll'economia e delle imprese. Io non smetterò mai di ricordare che la Camera di Commercio è la casa di tutte le imprese, nessuna esclusa, quindi dobbiamo andare avanti e portarl e avanti tutte insieme, creando le condizioni per la loro crescita. Offrendo tutti i supporti e la necessaria assistenza al le imprese, a partire dalle conoscenze. Lo dobbiamo fare in particolare per promuovere le imprese giovanili, perché noi abbiamo avuto negli ultimi dieci anni, purtroppo, una perdita consistente del 22% delle imprese giovanili, formate principalmente da under 35. Vogliamo ri mettere al centro questo tema dei giovani che fanno impresa . Abbiamo cercato come C amera di Ferrara e Ravenna di fare dei bandi che vanno incontro ai giovani con contributi a fondo perduto: abbiamo messo a disposizione un milione e mezzo nei tre anni." Q uanto vale e qual è lo stato di salute dell'economia della Romagna? "Glielo dico subito. La Romagna vale tanto in termini di PIL. Come tre province abbiamo un valore aggiunto della produzione pari a circa 38 miliardi, vuol dire il 22% del PIL dell'Emilia Romagna e il 2% del PIL n azionale. Tutto questo è importante. Inoltre lo colleghiamo al fatto che abbiamo un porto di Ravenna che non è solo il porto della Romagna o della Regione, ma uno dei grandi porti d'Italia. Per esempio, per le rinfuse solide siamo al primo posto in assoluto come valore di traffico, e siamo complessivamente il sesto porto italiano. Con i lavori che sono stati fatti e con gli investimenti in corso per un miliardo di euro - è il maggiore investimento che sia stato fatto ultimamente in un porto italiano - con l'approfondimento dei fondali che ormai sono a 12 metri e mezzo e andranno a 14 metri e mezzo, avremo sicuramente un aumento dell'attività portuale. Che farà bene a tutti. Legato al porto c' è il tema importantissimo della Z ona logistica semplificata." Purtroppo ancora bloccata. "Diciamo che tanti passi avanti si sono fatti. Prima era bloccata, ma da quando abbiamo iniziato il percorso, di strada ne abbiamo fatta. G ià l'anno scorso il provvedimento è andato alla conferenza unificata Stat o-Regioni, al Consiglio di Stato, alla Corte dei Conti, e ora è al parere dei Ministeri interessati, quello dell'Economia e

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

quello delle Infrastrutture. Quindi siamo ormai in dirittura d'arrivo per l'emanazione del D pcm che istituisce la Zona logistica semplificata dell'Emilia-Romagna. Il perimetro interessa 28 comuni complessivamente, gran parte di questi sono in Romagna e anche a Ferrara. È un'opportunità molto importante. In termini di crescita di PIL si parla di oltre il 4%, in termini di esportazione si parla del 7%, ma poi farà crescere i consumi, posti di lavoro. Su questa partita ho una continua interlocuzione e una grande collaborazione con i l viceministro Bignami che segue da vicino l'iter della ZLS." Ma qual è lo stato di salute della nostra economia? "Le rispondo con il commento che ho rilasciato con la diffusione dei dati del nostro ultimo bollettino economico. Ogni giorno le nostre imprese dimostrano mirabile capacità nell'affrontare situazioni straordinarie e imprevedibili, contribuendo, nonostante conflitti bellici, alluvioni, alti costi dell'energia e burocrazia, ad una crescita, nel 2024, di oltre un decimale del valore aggiunto provinciale. Un risultato straordinario, frutto di iniziativa, di innovazione, di intraprendenza e, soprattutto, di grande senso di dedizione. Se tante di loro, pure in questi mesi terribili, hanno scelto di fare impresa è segno che sono convinte di farcela ancora una volta. Di fronte a questi segni concreti è dovere delle istituzioni rispondere con altrettanta fiducia nell'impresa e in chi la sostiene e promuove. Tra aprile e giugno di quest'anno sono nate in provincia di Ravenna 133 imprese costituite da giovani con meno di 35 anni. È su questi atti di coraggio e di intraprendenza che dobbiamo puntare". Torniamo al porto, perché naturalmente due guerre alle porte dell'Unione Europea è una roba impensabile fino a pochi anni fa. Un grande problema per la crescita dei traffici, e infatti il porto sta soffrendo. Si spera nella fine dei conflitti per il rilancio, ma quando? "È vero, oggi il porto di Ravenna sta soffrendo come tutti i porti italiani. In particolare ciò che sta succedendo nel Medio Oriente non aiuta, perché sappiamo benissimo che per arrivare da noi dall'Oriente bisogna attraversare il Canale di Suez. È molto difficile che chi sceglie di circumnavigare l'Africa poi scelga di sbarcare le merci nel Mediterraneo. Però, nonostante questo, noi ad oggi abbiamo una riduzione dei traffici attorno al 4,4%, la giudico molto contenuta rispetto alle guerre e a tutte le questioni che ne conseguono. Appena le condizioni esterne miglioreranno - noi speriamo presto - ci sono tutte le condizioni per un decollo." Sempre parlando di porto di Ravenna abbiamo un problema enorme in Romagna, sentito soprattutto a Ravenna, per quanto riguarda le infrastrutture. È difficile in particolare spostare le merci dal porto verso le grandi direttrici a nord e nord-est. Allora che cosa serve sostanzialmente alla Romagna? Quali sono le priorità che indicate? "Qui servirebbe Mago Merlino. Perché servirebbero grandi infrastrutture, ma già da ieri. Per prima cosa serve una sistemazione adeguata della statale Romea, perché come diceva lei, ovviamente, dal porto le merci devono prend ere la direttrice verso n ord e nord-est, e lo stiamo dicendo già da diverso tempo. Così come è altrettanto importante avere un altro collegamento fra Ravenna e Ferrara, perché la statale attuale è inadeguata. Poi c'è la E45 da adeguare, nella parte r omagnola è ancora p iena di cantieri. Bisogna cercare di fare più in fretta, perché anche lì passano merci e persone. L'altra cosa da potenziare

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

è il collegamento ferroviario, in particolare fra Ravenna e Bologna che oggi ha tanti limiti. Ho letto che c'è l 'introduzione di nuov e corse, è importante, ma serve fare di più, le persone e le merci devono poter viaggiare più velocemente." Che cosa pensa invece della situazione del trasporto aereo e degli aeroporti della regione? La convince quest'idea di un tavolo unico per integrare l'offert a? "Abbiamo l'aeroporto di Bologna che scoppia, fa oltre 10 milioni di passeggeri. Il Marconi ha le sue problematiche, non entro in quelle, perché non voglio fare polemica. È chiaro che bisogna potenziare sia Rimini che Forlì, perché ad oggi questi scali fanno pochissimo traffico e rischia n o di non avere le condizioni per poter sviluppare l'attività. Se ci fosse un'unica regia, un unico tavolo, probabilmente si riuscirebbe anche qui ad avere uno sbocco positivo. Per restare al l'aeroporto di Forlì, ricordo che era nato con l'intento di portare gente da noi, ci siamo ritrovati che invece la gente parte da Forlì. O gnuno fa la sua politica giustamente, ma non era quell o che si intendeva all'inizio. Do veva essere un aeroporto al servizio del nostro turismo, oggi è soprattutto al servizio del turismo degli altri." In più occasioni, anche la Camera di Commercio ha sottolineato che c'è un grande problema che riguarda la mancanza di profili professionali, le aziende non trovano personale, i salari sono bassi anche da noi e i giovani se ne vanno all'estero. Forse anche per que sto c'è i l problema di poche aziende giovanili. Che cosa si può fare in questo campo? "Anche questo è un ragionamento che dobbiamo fare tutti insieme, con associazioni, sindacati, aziende, scuole, università, cominciando fin dai tempi dell'orientamento e della scuola. Servono percorsi per fare incontrare formazione e professione, domanda e offerta di lavoro. Dobbiamo cercare di capire le necessità delle aziende, in tutti i settori e a tutti i livelli, non necessariamente solo a livelli elevati. Molti giovani vanno all'estero, specialmente i laureati, perché trovano trattamenti migliori. C'è un dato che noi abbiamo, preoccupante: su dieci laureati che vanno fuori meno di due rientrano. È un dato pericoloso, perché dobbiamo ritornare ad essere attrattivi, in tutti i settori. Dobbiamo attrarre i giovani. Anche questo è il futuro. Sarà un percorso che durerà anni però dobbiamo iniziare ora." Un altro dei grandi problemi per il futuro economico della Romagna è legato alla sicurezza dei territori. Dopo due eventi estremi in due anni, il rischio è che la gente e le aziende pensino che questa è una zona insicura, dove non vale la pena vivere o insediarsi. "Purtroppo il tema è diventato fondamentale. Non possiamo ritrovarci che ogni volta che piove intensamente arriva la paura. Io non sono qui per incolpare nessuno, non è mio compito e non ho la conoscenza per farlo. Dico solo che chi deve mettere in sicurezza il territorio - lo Stato, la Regione, il Commissario - deve darsi da fare. Perché non solo in Romagna ma in tutta Italia non si è prestat a attenzione alla fragilità dei nostri territori. Non possiamo più permettercelo. D obbiamo riuscire a capire come mettere in sicurezza i territori e dobbiamo iniziare a farlo. Non solo, dobbiamo anche fare in fretta. Non si può vivere e progredire in uno stato di precarietà. L a Zona logistica semplificata in Emilia-Romagna ci potrà aiutare, perché elimina totalmente la burocrazia e accelera tutte le pratiche per realizzare insediamenti e infrastrutture." Venerdì chi saranno gli ospiti principali

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

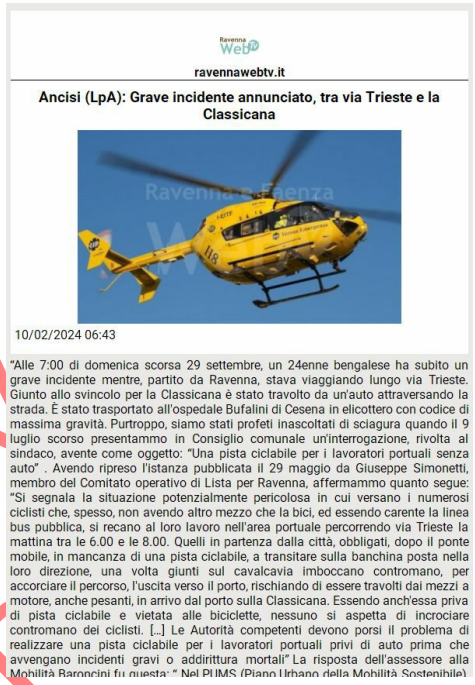
all'Alighieri? "Abbiamo due ospiti di prestigio. Il primo è il presidente ABI Antonio Patuelli con la sua grande esperienza e conoscenza del mondo economico bancario e ovviamente della Romagna. L'altro è il professor Stefano Caselli che è stato prorettore della Bocconi, attualmente è direttore della SDA Bocconi con una conoscenza molto approfondita di tutti i temi dell'economia, in particolare dei mercati finanziari. Poi ci saranno gli imprenditori romagnoli - anche giovani - che nelle tavole rotonde parleranno delle loro esperienze e dei risultati raggiunti. Perché il futuro ovviamente si costruisce giorno dopo giorno . T anti mi chiedono: ma come sarà il futuro? Non ho la sfera di cristallo, però io dico il futuro è di chi ha voglia di fare, di intraprende, di chi ha coraggio qui e ora.".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ravennawebtv.it

Fonti Web

# Ancisi (LpA): Grave incidente annunciato, tra via Trieste e la Classicana


ravennawebtv.it

Ancisi (LpA): Grave incidente annunciato, tra via Trieste e la Classicana

10/02/2024 06:43

"Alle 7:00 di domenica scorsa 29 settembre, un 24enne bengalese ha subito un grave incidente mentre, partito da Ravenna, stava viaggiando lungo via Trieste. Giunto allo svincolo per la Classicana è stato travolto da un'auto attraversando la strada. È stato trasportato all'ospedale Bufalini di Cesena in elicottero con codice di massima gravità. Purtroppo, siamo stati profeti inascoltati di sciagura quando il 9 luglio scorso presentammo in Consiglio comunale un'interrogazione, rivolta al sindaco, avente come oggetto: "Una pista ciclabile per i lavoratori portuali senza auto" . Avendo ripreso l'istanza pubblicata il 29 maggio da Giuseppe Simonetti, membro del Comitato operativo di Lista per Ravenna, affermammo quanto segue: "Si segnala la situazione potenzialmente pericolosa in cui versano i numerosi ciclisti che, spesso, non avendo altro mezzo che la bici, ed essendo carente la linea bus pubblica, si recano al loro lavoro nell'area portuale percorrendo via Trieste la mattina tra le 6.00 e le 8.00. Quelli in partenza dalla città, obbligati, dopo il ponte mobile, in mancanza di una pista ciclabile, a transitare sulla banchina posta nella loro direzione, una volta giunti sul cavalcavia imboccano contromano, per accorciare il percorso, l'uscita verso il porto, rischiando di essere travolti dai mezzi a motore, anche pesanti, in arrivo dal porto sulla Classicana. Essendo anch'essa priva di pista ciclabile e vietata alle biciclette, nessuno si aspetta di incrociare contromano dei ciclisti. [...] Le Autorità competenti devono porsi il problema di realizzare una pista ciclabile per i lavoratori portuali privi di auto prima che avvengano incidenti gravi o addirittura mortali" La risposta dell'assessore alla Mobilità Baroncini fu questa: " Nel PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), adottato dalla Giunta comunale il 19 dicembre 2023, [...]

AD ESCLUSIVO USO INTERNET

"Alle 7:00 di domenica scorsa 29 settembre, un 24enne bengalese ha subito un grave incidente mentre, partito da Ravenna, stava viaggiando lungo via Trieste. Giunto allo svincolo per la Classicana è stato travolto da un'auto attraversando la strada. È stato trasportato all'ospedale Bufalini di Cesena in elicottero con codice di massima gravità. Purtroppo, siamo stati profeti inascoltati di sciagura quando il 9 luglio scorso presentammo in Consiglio comunale un'interrogazione, rivolta al sindaco, avente come oggetto: "Una pista ciclabile per i lavoratori portuali senza auto" . Avendo ripreso l'istanza pubblicata il 29 maggio da Giuseppe Simonetti, membro del Comitato operativo di Lista per Ravenna, affermammo quanto segue: "Si segnala la situazione potenzialmente pericolosa in cui versano i numerosi ciclisti che, spesso, non avendo altro mezzo che la bici, ed essendo carente la linea bus pubblica, si recano al loro lavoro nell'area portuale percorrendo via Trieste la mattina tra le 6.00 e le 8.00. Quelli in partenza dalla città, obbligati, dopo il ponte mobile, in mancanza di una pista ciclabile, a transitare sulla banchina posta nella loro direzione, una volta giunti sul cavalcavia imboccano contromano, per accorciare il percorso, l'uscita verso il porto, rischiando di essere travolti dai mezzi a motore, anche pesanti, in arrivo dal porto sulla Classicana. Essendo anch'essa priva di pista ciclabile e vietata alle biciclette, nessuno si aspetta di incrociare contromano dei ciclisti. [] Le Autorità competenti devono porsi il problema di realizzare una pista ciclabile per i lavoratori portuali privi di auto prima che avvengano incidenti gravi o addirittura mortali" La risposta dell'assessore alla Mobilità Baroncini fu questa: " Nel PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), adottato dalla Giunta comunale il 19 dicembre 2023, [] è previsto anche il collegamento tra la rete esistente e la zona portuale in destra canale Candiano , sostanzialmente in linea con la richiesta dell'interrogazione, per garantire una futura continuità tra la città (zona ponte mobile) e via dell'idrovora . [] In considerazione della particolarità degli insediamenti a servizio dell'area portuale, la definizione del tracciato dovrà essere oggetto di confronto con l'Autorità di Sistema Portuale" Attraverso il bando LAB MOVE-UP, la Regione Emilia-Romagna ha inoltre affidato al Comune di Ravenna, in compartecipazione con Confindustria, Autorità Portuale e Istituto Trasporti e Logistica, un progetto pilota innovativo di mobilità sostenibile per i lavoratori del Porto di Ravenna , la cui durata prevista è giugno 2024/dicembre 2025, "dimostrando" - afferma il comunicato del Comune - "come collaborazione, dialogo e concertazione possano portare a grandi risultati" È quindi ora che dai piani e dai progetti di carta si giunga, senza aspettare che succedano disgrazie, a qualche risultato: nel caso, appunto, "una pista ciclabile per i lavoratori portuali senza auto" lungo la via Trieste tra Ravenna e Marina

di Ravenna. Servirebbe, in generale, anche per la mobilità ciclistica dei cittadini e dei turisti. Non poco per un ex capitale d'Italia.".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ravennawebtv.it

Fonti Web

# Ravenna in Comune: il cimitero delle navi é sempre lì


ravennawebtv.it

Ravenna in Comune: il cimitero delle navi é sempre lì

10/02/2024 10:13

"Sono passati cinque anni e mezzo, anzi, a dire il vero un po' di più: era il 3 gennaio 2019 quando Ravenna in Comune domandava quando sarebbero state rimosse le navi abbandonate nella pialassa Piomboni ( La Pialassa dei Misteri ). Scrivevamo: «C'è un luogo, a Ravenna, che, nonostante sia ricoperto da uno strato d'acqua veramente sottile, sembra fatto apposta perché vi si nascondano le verità». Ne citavamo molte di verità che vi erano state sepolte, a partire dai 700 chili di tritolo che vi erano stati dirottati alla chetichella per non fermare un dragaggio. E poi la cosiddetta rinaturalizzazione, i capanni, Fabbrica Vecchia e Marchesato. Infine: «Un cimitero navale a cielo aperto che contribuisce non poco ad ispessire l'alone di mistero». Aggiungevamo un'altra domanda: «A chi tocca la competenza?». Riguardo a quest'ultimo quesito una risposta i tribunali hanno provato a darla, anche se ad oggi ancora ha caratteristiche di provvisorietà. Ci si ricorderà, infatti, della sospensione a singhiozzo dei vertici dell'Autorità di Sistema Portuale (venne annullata per due volte, infatti) e della condanna (non definitiva) del solo Presidente rispetto al quale è attualmente in corso un ulteriore grado di giudizio. La tesi al momento risultata prevalente è infatti che sia l'Ente Porto a dover intervenire e, dunque, la responsabilità per il mancato intervento nella rimozione di una delle navi (o relitti), la Berkan B, è stata attribuita unicamente a quella Amministrazione. Come Ravenna in Comune non condividiamo la stessa certezza. Pur lasciando alla magistratura, come ovvio, la competenza a decidere in sede penale, per quanto riguarda il livello politico l'elenco dei responsabili è sicuramente più lungo e lo snocciolavamo già a suo tempo: oltre all'Autorità Portuale, la Capitaneria di Porto, il Comune e la Provincia di Ravenna, l'Ente Parco, la Regione e l'Agenzia del Demanio.

AD ESCLUSIVO USO INTERNET

"Sono passati cinque anni e mezzo, anzi, a dire il vero un po' di più: era il 3 gennaio 2019 quando Ravenna in Comune domandava quando sarebbero state rimosse le navi abbandonate nella pialassa Piomboni ( La Pialassa dei Misteri ). Scrivevamo: «C'è un luogo, a Ravenna, che, nonostante sia ricoperto da uno strato d'acqua veramente sottile, sembra fatto apposta perché vi si nascondano le verità». Ne citavamo molte di verità che vi erano state sepolte, a partire dai 700 chili di tritolo che vi erano stati dirottati alla chetichella per non fermare un dragaggio. E poi la cosiddetta rinaturalizzazione, i capanni, Fabbrica Vecchia e Marchesato. Infine: «Un cimitero navale a cielo aperto che contribuisce non poco ad ispessire l'alone di mistero». Aggiungevamo un'altra domanda: «A chi tocca la competenza?». Riguardo a quest'ultimo quesito una risposta i tribunali hanno provato a darla, anche se ad oggi ancora ha caratteristiche di provvisorietà. Ci si ricorderà, infatti, della sospensione a singhiozzo dei vertici dell'Autorità di Sistema Portuale (venne annullata per due volte, infatti) e della condanna (non definitiva) del solo Presidente rispetto al quale è attualmente in corso un ulteriore grado di giudizio. La tesi al momento risultata prevalente è infatti che sia l'Ente Porto a dover intervenire e, dunque, la responsabilità per il mancato intervento nella rimozione di una delle navi (o relitti), la Berkan B, è stata attribuita unicamente a quella Amministrazione. Come Ravenna in Comune non condividiamo la stessa certezza. Pur lasciando alla magistratura, come ovvio, la competenza a decidere in sede penale, per quanto riguarda il livello politico l'elenco dei responsabili è sicuramente più lungo e lo snocciolavamo già a suo tempo: oltre all'Autorità Portuale, la Capitaneria di Porto, il Comune e la Provincia di Ravenna, l'Ente Parco, la Regione e l'Agenzia del Demanio. Un lungo elenco di soggetti che continuano a guardare dall'altra parte come se il luogo di cui parliamo si trovasse su un remoto pianeta, invece di rasentare il porto ed uno dei più noti lidi ravennati, Marina di Ravenna. Le notizie più "fresche" sul tema della bonifica di quello ormai tristemente noto in tutta Italia come il "cimitero di Ravenna delle navi abbandonate" risalgono all'inizio di quest'anno: «Si trova a Ravenna fra il Canale Candiano e la piallassa Piomboni il "cimitero delle navi", una zona abbandonata con le carcasse di tre navi di circa quindici anni fa. Si chiamano Orenburg Gazprom, Nikolaev e Vomvgaz, sono navi fluvio marittime, russe e ucraine. O meglio, di proprietà di Gazprom e successivamente vendute in seguito a società ucraine. Lo smantellamento dell'area entrerà nel vivo nel 2024 con una spesa di circa 13 milioni di euro, per il progetto e le macchine operative per la demolizione sul posto. L'autorità portuale ha esposto le prime cifre per i lavori, sono circa 7,65 milioni per lo smantellamento della Orenburgazzprom, si procederà alla sua rimozione a seguito del bando fra febbraio e marzo. Parte dei fondi necessari

saranno attinti dalle casse del porto, parte coperti da fondi ministeriali. Nel 2026, secondo i piani, sarà la volta della seconda motonave, la Nikolaev». Dal sito dell'Ente di via Antico Squero si apprende una storia un po' diversa. La Deliberazione 182/2023 , infatti, ammetteva «che le tempistiche per il completamento del servizio di progettazione per la rimozione dei relitti e per l'espletamento della successiva procedura di gara per l'affidamento dei lavori di rimozione dei relitti stessi sono incompatibili con l'urgenza segnalata dalla Capitaneria di Porto» che, da parte sua, «informava che, a seguito di attività ispettiva effettuata, il relitto della m/n "Orenburggazprom" presenta alcune importanti criticità alle strutture portanti, che risultano ormai sempre più danneggiate» e «invitava questa Autorità di Sistema Portuale a porre in essere, con ogni consentita urgenza, ogni utile azione ritenuta opportuna al fine di scongiurare lo scivolamento del citato relitto navale verso il centro del canale evitando, così, le gravi ripercussioni per i traffici navali nel canale Piomboni che il verificarsi di tali circostanze potrebbero determinare». Il corretto svolgimento dei lavori relativi alla "Orenburggazprom", consistenti nella «infissione di pali metallici volti ad impedire lo scivolamento», risulta essere stato confermato dall'Ente nell'agosto scorso con Determinazione Tecnica 49/2024 . Quello che è ignoto, invece, è l'inizio dei lavori veri e propri per la rimozione della prima delle navi russe, quella "Orenburggazprom" oggetto della palificazione, previsti entro quest'anno. Eppure era la stessa Deliberazione 182/2023 sopra citata (a firma del Presidente dell'Ente) a premettere «che dall'anno 2009, nel porto di Ravenna, sono presenti n. 3 navi abbandonate presso la darsena Piombone (Oremburggazprom, Vom Gaz, V. Nikolayev), non iscritte in alcun registro navale, in merito alle quali l'ispezione e ricognizione effettuata dalla Capitaneria di Porto di Ravenna in data 21.01.2021 ha riscontrato, in vari punti, riduzioni dello spessore della lamiera che hanno causato cedimenti strutturali con voragini e crepe profonde visibili anche dalla superficie ed in immersione, presumibili conseguenza dell'azione corrosiva dell'acqua marina e delle intemperie». Dunque, come Ravenna in Comune, domandiamo al Sindaco se intende finalmente appurare dall'Autorità Portuale quando inizieranno quei lavori che la Capitaneria di Porto ha più volte ribadito essere urgenti. Oppure, come immaginiamo, avendo la testa altrove, rivolta alla campagna elettorale per la Regione, l'interesse per la Pialassa Piomboni, altrimenti detta "dei Misteri" da parte sua è inesistente. Dovrebbe essere più attento, però, a problematiche di questo tipo. Non è detto che la magistratura continui a focalizzare sulla sola AdSP ravennate ogni attenzione. Potrebbe perfino accorgersi che la Pialassa di cui si tratta, invece che su Marte, si trova a pieno titolo nel Comune di Ravenna!".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Reggio Tv

Fonti Web

# BERGARE' 2024. Tutto pronto per la terza edizione


Reggio Tv

BERGARE' 2024. Tutto pronto per la terza edizione

Bergarè

10/02/2024 14:00 Martina Licastro

Evento teso alla promozione e valorizzazione del Bergamotto di Reggio Calabria E' ormai tutto pronto per BERGARE' 2024, l'evento di animazione territoriale per la promozione e valorizzazione del Bergamotto di Reggio Calabria, che la Camera di commercio reggina organizza dal 2022 e che andrà in scena da giovedì 3 ottobre a domenica 6 ottobre 2024 nello splendido palcoscenico del Castello Aragonese di Reggio Calabria, uno dei luoghi di interesse storico-culturale più simbolici e rappresentativi della città. La cerimonia inaugurale alla presenza delle autorità cittadine e regionali è fissata alle ore 16,30 di giovedì 3 ottobre con l'apertura della esposizione " Bergamotto in Mostra" dedicata al bergamotto e alla sua lavorazione nella storia fino ai giorni nostri, e l'avvio del "Villaggio di Bergarè", la mostra mercato a cura delle Associazioni Coldiretti, CNA, Confagricoltura, Confartigianato, Confcommercio, Confesercenti, Confindustria, Copagri. Negli stand espositivi 25 imprese reggine della filiera potranno promuovere i propri prodotti a base di bergamotto. Alle 16,30 di giovedì 3 ottobre parte anche "Bergarè street food" che fino alla mezzanotte per tutti i quattro giorni di evento renderà l'evento anche un momento per incontrarsi e fare convivialità tra light lunch che prendono spunto dalla ricchezza di questo frutto di Calabria, aperitivi, stuzzicchini, preparazioni e bevande a base di bergamotto, compresi birra e cocktail, preparati da 15 imprese reggine. Non mancheranno musica e divertimento grazie alle performance dei dj reggini e le esibizioni dal vivo degli artisti di strada. Sempre giovedì, ma alle 18, partono le degustazioni (le prenotazioni sono andate sold-out nel giro di poche ore) di "Bergarè in tavola" a cura degli chef di 8 ristoranti reggini, che si alterneranno nei due appuntamenti in programma, quello di giovedì 3 e quello di venerdì 4 ottobre. Un importante momento di discussione è fissato alle 19 nella terrazza che domina l'ingresso del Castello Aragonese con " Racconti di bergamotto" condotto dal giornalista Marco Giovenco. Si tratta del primo di tre talk dedicati al tema del bergamotto come volano di sviluppo economico e turistico e di innovazione. Gli altri due appuntamenti sono in programma venerdì 4 e domenica 6 ottobre. Una delle novità di questa terza edizione è l'Hackathon "Berga-THON", un concorso di idee rivolto a startupper, imprenditori, tecnici e creativi che si terrà nella sede della Camera di commercio di Reggio Calabria venerdì 4 ottobre alle 14,30. Il programma prosegue sabato 5 ottobre con l'evento di degustazione "La Pasticceria incontra il Bergamotto", a cura delle Associazioni CNA, Confartigianato, Confcommercio, Confesercenti - anch'esso andato sold-out in poche ore - con le proposte di dolci al bergamotto di 6 pasticcerie reggine, e con l'anteprima nazionale de "Il giro d'Italia in 80 dolci", spettacolo teatrale ideato e realizzato da Tiziana Di Masi, alias "La Signora in Dolce". Mentre nella giornata conclusiva di domenica 6 ottobre il convegno "Bergamotto

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

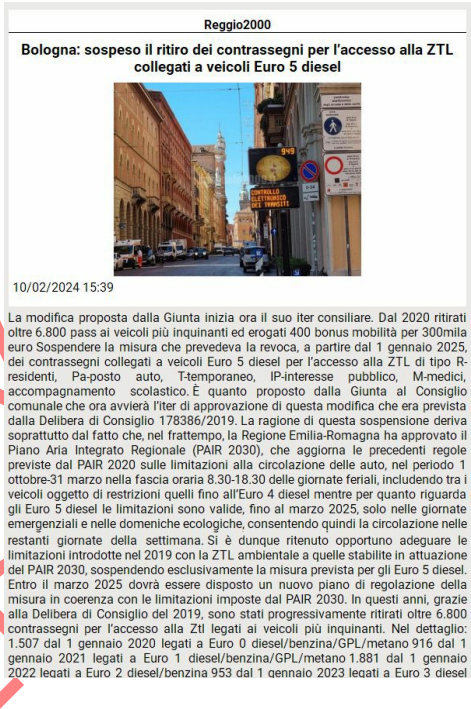
di Reggio Calabria: tra identità locale e attrattività turistica" in collaborazione con ISNART, porterà un importante contributo al tema portante di questa edizione, ovvero potenzialità e prospettive del Bergamotto di Reggio Calabria quale attrattore turistico per l'intera economia regionale. Collaterale all'evento Bergarè si svolgerà un press tour, che condurrà alla scoperta del territorio metropolitano 4 giornalisti di riviste di settore nazionali e 3 travel influencer di rilievo; inoltre parteciperà all'evento anche una delegazione di tour operator e buyer francesi dell'agroalimentare, in visita nel territorio reggino nell'ambito di un progetto in atto con la Camera di commercio italiana in Francia di Marsiglia. Aggiornamenti e notizie L'uomo non dovrà potrà avvicinarsi ai luoghi della persona offesa Le piante saranno sottoposte a ulteriori analisi di laboratorio per accertare il livello di THC I due conducenti delle vetture sono stati trasportati dal 118 presso l'Ospedale di Locri "Non mi interessa la pena ma riconoscimento che è stato ucciso" " Il valore di questo ddl è nel riconoscere che queste tradizioni sono risorse vive per il nostro presente e per il futuro" La prestigiosa kermesse nazionale ha visto la presenza di oltre 240 auto e moto " Il certificato delle nozze con Tropepi opera di un falsario" Francesco Mesiano ha finito di scontare la pena, ma è detenuto nell'inchiesta "Maestradale-Carthago" Piantati oltre 5000 nuovi alberi e arbusti mediterranei.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Reggio2000

Fonti Web

# Bologna: sospeso il ritiro dei contrassegni per l'accesso alla ZTL collegati a veicoli Euro 5 diesel


Reggio2000

Bologna: sospeso il ritiro dei contrassegni per l'accesso alla ZTL collegati a veicoli Euro 5 diesel

10/02/2024 15:39

La modifica proposta dalla Giunta inizia ora il suo iter consiliare. Dal 2020 ritirati oltre 6.800 pass ai veicoli più inquinanti ed erogati 400 bonus mobilità per 300mila euro Sospendere la misura che prevedeva la revoca, a partire dal 1 gennaio 2025, dei contrassegni collegati a veicoli Euro 5 diesel per l'accesso alla ZTL di tipo R-residenti, Pa-posto auto, T-temporaneo, IP-interesse pubblico, M-medici, accompagnamento scolastico. È quanto proposto dalla Giunta al Consiglio comunale che ora avvierà l'iter di approvazione di questa modifica che era prevista dalla Delibera di Consiglio 178386/2019. La ragione di questa sospensione deriva soprattutto dal fatto che, nel frattempo, la Regione Emilia-Romagna ha approvato il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2030), che aggiorna le precedenti regole previste dal PAIR 2020 sulle limitazioni alla circolazione delle auto, nel periodo 1 ottobre-31 marzo nella fascia oraria 8.30-18.30 delle giornate feriali, includendo tra i veicoli oggetto di restrizioni quelli fino all'Euro 4 diesel mentre per quanto riguarda gli Euro 5 diesel le limitazioni sono valide, fino al marzo 2025, solo nelle giornate emergenziali e nelle domeniche ecologiche, consentendo quindi la circolazione nelle restanti giornate della settimana. Si è dunque ritenuto opportuno adeguare le limitazioni introdotte nel 2019 con la ZTL ambientale a quelle stabilite in attuazione del PAIR 2030, sospendendo esclusivamente la misura prevista per gli Euro 5 diesel. Entro il marzo 2025 dovrà essere disposto un nuovo piano di regolazione della misura in coerenza con le limitazioni imposte dal PAIR 2030. In questi anni, grazie alla Delibera di Consiglio del 2019, sono stati progressivamente ritirati oltre 6.800 contrassegni per l'accesso alla Ztl legati ai veicoli più inquinanti. Nel dettaglio: 1.507 dal 1 gennaio 2020 legati a Euro 0 diesel/benzina/GPL/metano 916 dal 1 gennaio 2021 legati a Euro 1 diesel/benzina/GPL/metano 1.881 dal 1 gennaio 2022 legati a Euro 2 diesel/benzina 953 dal 1 gennaio 2023 legati a Euro 3 diesel 1.552 dal 1 gennaio 2024 legati a Euro 4 diesel A tutti i residenti in Centro Storico - esclusi i temporanei - a cui in questi anni è stato revocato il contrassegno "R" o "PA" e che si sono impegnati a non chiedere come nucleo familiare per tutto l'anno di erogazione del bonus un nuovo contrassegno, è stato erogato un "bonus mobilità" per l'acquisto di servizi di mobilità alternativa all'auto privata (trasporto pubblico, car sharing, bike sharing). In cinque anni sono stati erogati oltre 400 contributi per un totale di circa 300.000 euro.

AD ESCLUSIVO USO INTER

Regione Vda

Fonti Web

# Mobilità sostenibile, Valle d'Aosta adotta nuova legge


Regione Vda

Mobilità sostenibile, Valle d'Aosta adotta nuova legge

10/02/2024 16:02 Regione Autonoma Valle

(ANSA) - AOSTA, 02 OTT - Con 26 voti a favore e nove astensioni il Consiglio Valle ha approvato un disegno di legge che contiene disposizioni in materia di mobilità sostenibile. Il provvedimento si compone di cinque articoli che modificano la legge regionale 16/2019 al fine di istituire la Consulta regionale per la mobilità ciclistica e aumentare di 1,4 milioni di euro i fondi per i contributi a fondo perduto destinati a cittadini e imprese per l'acquisto di veicoli a basso impatto ambientale. "Questo disegno di legge - ha detto Roberto Rosaire (Uv) - si inserisce in una strategia più ampia che punta a rendere la Valle d'Aosta 'Fossil fuel free' entro il 2040: da un lato, agevola la transizione verso la mobilità sostenibile, permettendo un accesso più ampio a soluzioni di trasporto ecologiche; dall'altro, sostiene concretamente il tessuto economico locale, facilitando l'acquisizione di veicoli a basso impatto ambientale per imprese che, in questo modo, possono aggiornare i propri mezzi di trasporto, riducendo le emissioni legate alle loro attività". Simone Perron (Lega VdA) ha criticato "i 4 milioni stanziati per i contributi a fondo perduto per l'acquisto di auto elettriche, una scelta che privilegia chi già può permettersi di acquistare un bene del genere, in un momento in cui, per altro, la decisione del blocco dei motori endotermici entro il 2035 è messa fortemente in discussione a livello internazionale". Per Chiara Minelli (Pcp) "la legge sulla mobilità sostenibile approvata dal Consiglio nel 2019 non è una legge di soli contributi, ma una norma che vuole perseguire nel campo della mobilità l'obiettivo del Fossil fuel free al 2040 per la Valle d'Aosta, è una legge che ha prodotto dei risultati positivi malgrado le critiche mosse allora, tant'è che oggi viene rifinanziata". Aldo Di Marco (Pour l'Autonomie) ha evidenziato che "gli incentivi alle auto elettriche, ibride e a basso impatto ambientale, nuove e usate, e ai dispositivi di micro mobilità (monopattini e bici elettriche) arrivano in concomitanza con quelli nazionali e sono importanti per dare risposte compiute ai cittadini intenzionati all'acquisto di questo tipo di veicoli". Claudio Restano (Rv) ha sottolineato che "l'aspetto rivoluzionario non è dare ulteriori fondi per le auto ibride e elettriche, ma è la creazione della Consulta che permetterà ai soggetti che ne prenderanno parte di fornire degli indirizzi alle politiche future: politiche che non riguarderanno solo l'aspetto ambientale, ma anche i corretti stili di vita, la salute, il turismo e, soprattutto, la sicurezza stradale". Infine l'assessore ai trasporti, Luigi Bertschy: "Manca una visione chiara a tutti i livelli sul tema del Green deal e noi siamo una parte di un modello che, partendo dalle direttive europee, ha sviluppato i suoi Piani, ma oggi ci aspettiamo una posizione definitiva perché non ci sarebbe niente di peggio che non decidere nulla. In questa fase in cui la mobilità elettrica

AD ESCLUSIVO USO INTERN

può rappresentare un primo passo importante per garantire un sistema di fonti rinnovabili che ci renda autonomi dal gas e dal petrolio, questo provvedimento è un valore aggiunto". (ANSA).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

secoloditalia.it

Fonti Web

# Tajani: "Una guerra in tutto il Medio Oriente si può scongiurare. I canali diplomatici restano aperti"


secoloditalia.it

Tajani: "Una guerra in tutto il Medio Oriente si può scongiurare. I canali diplomatici restano aperti"

10/02/2024 10:43

"C'è ancora la possibilità di scongiurare una guerra che coinvolga l'intera regione. Facciamo appello alla responsabilità di tutti gli attori regionali". A dirlo è stato il ministro degli Esteri, Antonio Tajani , nel corso dell'audizione davanti alle Commissioni riunite Esteri e Difesa della Camera sulla situazione in Medio Oriente , nella quale ha relazionato anche il ministro della Difesa, Guido Crosetto . "L'apertura del fronte libanese e l'intervento diretto dell'Iran hanno inevitabilmente accresciuto il rischio di un conflitto regionale su larga scala. Ma l'escalation delle ultime ore ci spinge ancora di più a lavorare per la pace e per il dialogo , ha aggiunto Tajani, ribadendo che "il governo italiano, anche in qualità di presidente del G7, si sta adoperando a 360 gradi per questo obiettivo". Voli charter e "altre modalità" per l'evacuazione degli italiani dal Libano Tajani, quindi, ha ribadito l'impegno dell'esecutivo per la sicurezza dei cittadini italiani che si trovano nella regione e in particolare in Libano, già invitati da tempo a lasciare il Paese e per i quali si sta lavorando, insieme al ministero della Difesa, anche all'allestimento di voli charter e all'individuazione di "altre modalità" per l'evacuazione. "Sono circa 3.200 i connazionali che si trovano attualmente in Libano, in gran parte doppi cittadini", ha chiarito il ministro. LEGGI ANCHE Libano, dall'Italia 17 milioni per la popolazione. Tajani: "Italia in prima fila per alleviare le sofferenze dei civili" La minaccia dell'Iran: "Se Israele reagisce, ridurremo Tel Aviv in cenere". Netanyahu non arretra L'impegno italiano per la popolazione civile libanese e di Gaza Il titolare della Farnesina ha poi spiegato che "stiamo intensificando i contatti diplomatici: l'obiettivo primario è la de-escalation, a partire da un cessate il fuoco in Libano e a Gaza" e ha ricordato anche l'impegno in questo senso assunto dai ministri degli Esteri del G7 nella riunione a margine dell'Assemblea generale dell'Onu. Tajani poi si è soffermato sull'impegno italiano per la popolazione civile, tanto di Gaza quanto del Libano, richiamando il pacchetto di ulteriori aiuti da 17 milioni stanziato per quest'ultima nei giorni scorsi, che si aggiunge ai 55 milioni stanziati per Gaza dall'inizio della crisi. "Nei giorni scorsi sono state consegnate a Beirut e a Tiro 2 tonnellate di aiuti alimentari e sanitari inviate dal ministero della Difesa", ha detto il vicepremier. Tajani: "L'invito a tutti, Israele compreso, è lavorare per la de-escalation in Medio Oriente" "L'invito che continuiamo a inviare a tutti, Israele compreso - ha riferito ancora Tajani - è quello di lavorare per una de-escalation ed evitare un conflitto che provochi ancora vittime soprattutto tra la popolazione civile. E nel colloquio che ho avuto col ministro israeliano Katz ho insistito non solo sulla tutela dei nostri militari, ma anche sulla necessità di evitare che si ripeta quello che è successo a Gaza con la popolazione libanese. Dobbiamo evitare che ci siano ancora troppe vittime innocenti". Il cessate

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

secoloditalia.it

Fonti Web

il fuoco "decisivo per ridare spazio alla diplomazia" "Lavoriamo in maniera convinta per evitare che tutto il Medio Oriente finisca in una guerra generalizzata, una catastrofe che nessuno sarebbe in grado di controllare, che porterebbe morte e devastazione per anni", ha sottolineato Tajani. "Il raggiungimento di un cessate il fuoco a Gaza e in Libano - ha chiarito - è decisivo per ridare spazio alla diplomazia e riportare l'intero quadrante su un cammino di dialogo e stabilità. È un percorso complesso, ma è un risultato che possiamo ottenere se tutte le parti si impegneranno al massimo e sapranno essere responsabili". La via diplomatica, ha chiarito, "è l'unica che può portare a risultati duraturi e fermare una spirale di violenza e instabilità che è già durata fin troppo". L'importanza di tenere aperto "un canale di dialogo" anche con l'Iran E i canali della diplomazia, ha avvertito Tajani, vanno mantenuti aperti anche con l'Iran: "Non abbiamo mai nascosto le nostre preoccupazioni per la postura regionale di Teheran, che ha un effetto destabilizzante in un contesto già molto precario, come purtroppo dimostrato ieri sera dall'attacco contro Israele. Riteniamo tuttavia che, ancor più in questo momento, sia importante mantenere un canale di dialogo con l'Iran". Il ministro, inoltre, ha rivelato che Israele ha chiesto all'Italia di tenere un "canale aperto" con le forze armate libanesi: l'obiettivo di Tel Aviv è Hezbollah, non sono loro e "a loro dovrà passare il controllo del territorio". "L'elemento centrale di qualsiasi accordo sostenibile tra Israele e Libano è la demarcazione di un confine terrestre, sull'esempio dell'accordo raggiunto ormai due anni fa per la delimitazione delle frontiere marittime", ha aggiunto il ministro degli Esteri, ribadendo che "sosteniamo con convinzione il lavoro dell'inviato americano Hochstein e continueremo a trasmettere messaggi in questa direzione alle parti". La necessità di "tenere viva la prospettiva di uno Stato palestinese" Quanto a Gaza, Tajani ha ribadito che è "necessario tenere viva la prospettiva della creazione di uno Stato palestinese. Che dovrà nascere da un percorso negoziale e fondarsi sul reciproco riconoscimento con Israele". "Il futuro Stato palestinese dovrà unire la Striscia di Gaza e la Cisgiordania sotto un unico governo nazionale e democratico, anche con il sostegno di una missione Onu a guida araba. L'Italia è pronta a fornire il suo contributo e a sostenere con convinzione l'Autorità nazionale palestinese". Infine, anche un passaggio sulla situazione nel Mar Rosso e gli Houthi, monitorata "con preoccupazione". "L'Italia resta in prima linea nell' operazione Aspides , che sta svolgendo un ruolo fondamentale nel ristabilire la sicurezza e la libertà della navigazione nell'area. Ora più che mai è fondamentale rafforzare la missione, con nuove risorse e mezzi aggiuntivi". Commenti.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Sesto Potere

Fonti Web

# TTG Travel Experience 2024, Rimini sarà per tre giorni il centro nevralgico del turismo internazionale


Sesto Potere

TTG Travel Experience 2024, Rimini sarà per tre giorni il centro nevralgico del turismo internazionale

10/02/2024 09:52

(Sesto Potere) – Rimini – 2 ottobre 2024. Sono oltre 250 gli speaker che interverranno sui palchi delle 9 Arene e nelle sale del quartiere fieristico di Rimini per la 61ª edizione di TTG Travel Experience, organizzata da Italian Exhibition Group (9-11 ottobre 2024). La fiera sarà per tre giorni il centro nevralgico del turismo in cui i professionisti del settore potranno approfondire le ultime tendenze, le innovazioni e le opportunità di viaggio grazie a un´importante piattaforma per networking e aggiornamenti. Grazie al programma Think Future, le imprese turistiche avranno l´opportunità di confrontarsi con esperti, accademie, economisti, sociologi e creativi per ridisegnare prodotti e mappe capaci di intercettare le nuove tendenze. I temi trattati sono trasversali a tutto il settore turistico: dalle emergenze attuali che necessitano di nuovi interventi nel comparto ai temi ambientali, dal mondo del lavoro alla leadership femminile, dalla promozione dei territori alle nuove frontiere dell´hospitality, fino alle soluzioni all´avanguardia per la creazione di nuovi prodotti turistici che contemplano l´intelligenza artificiale. Negli oltre 200 appuntamenti del programma Think Future, una panoramica sulle tendenze future sul mercato e i viaggiatori nel 2024 sarà offerta dalla presentazione di ´In dato VERITAS´, l´analisi dell´Osservatorio Travel Innovation del Politecnico di Milano. Come ogni anno sarà presentata inoltre Travel&Hospitality Vision +25 by TTG, con la rilevazione socio-semiotica dei segnali che orienteranno le scelte del mercato turistico nei prossimi 3 anni. Si parlerà di dream gap nel turismo grazie al progetto ´Tourism Dream Gap´, che mira a colmare il divario creato da stereotipi di genere che impediscono alle donne di affermarsi nel settore, durante l´evento ´Tourism Dream Gap: la verità sulla Leadership Femminile nelle imprese del turismo. Case histories e spunti di miglioramento per le generazioni di ogni tempo´. La ricerca della ´Veritas´, tema portante dell´edizione 2024 di TTG, si riflette anche sul mondo del lavoro aprendo una riflessione sui giovani che vogliono lavorare nel turismo. Il dibattito ´La verità su Millennials e Gen Z: giovani manager a confronto. Come trovare un´intesa tra chi offre e chi cerca lavoro´ proverà a sciogliere i nodi sulla tematica affrontando le criticità che nascono dall´incontro tra domanda e offerta. Sul fronte Hospitality, il talk ´Total Outdoor: verso la ri-creazione del vero. I dati dell´hospitality en plein air e i nuovi equilibri fra ambiente acquatico, naturale e indoor´ che vedrà la presenza dei maggiori rappresentanti di Federalberghi e Faita-Federcamping, tratterà la sfida delle imprese del settore nella nuova progettazione di spazi outdoor per soddisfare la domanda di turisti in cerca di ambienti esterni sempre meno artefatti e un contatto più stretto con la natura. Il sistema alberghiero sta affrontando, inoltre, un nuovo fenomeno legato al turismo del sonno e la ricerca di nuove pratiche di riposo nelle strutture. Con la collaborazione del Centro di Medicina del Sonno dell'Ospedale San Raffaele.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Sesto Potere

Fonti Web

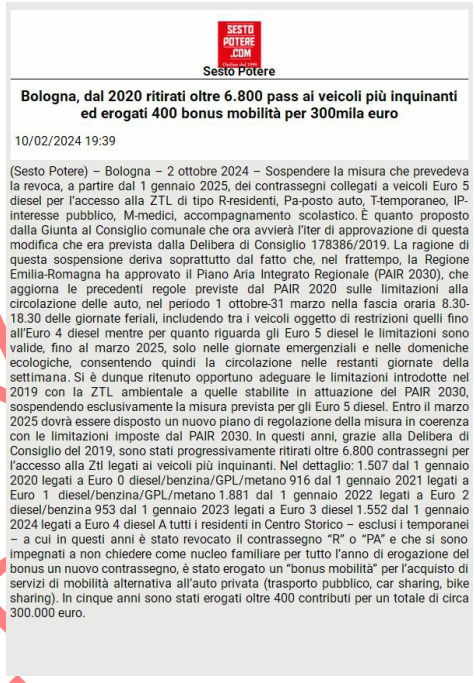
Milano e l'Aipef nasceranno nuovi spunti di riflessione nel talk 'Qualità del sonno, qualità del sogno. Sleep disorder: la verità scientifica per migliorare il riposo dell'ospite'. Passando invece a un settore in forte crescita come quello del turismo di lusso, Deloitte illustrerà un'analisi dei dati che farà emergere le più recenti verità sulla situazione del comparto in 'Ospitalità di Lusso: mercati emergenti, investimenti e trend. Presente e futuro del settore nelle statistiche Deloitte'. Diversi gli appuntamenti in cui sarà trattato il tema del cambiamento climatico e dell'impatto sul turismo, tra cui 'Turismo Obiettivo 2035: momento della verità e nuove sfide. Clima, migrazioni e strategie di adattamento' presieduto da Carlo Sangalli, presidente di Confcommercio-Imprese per l'Italia e con altri esponenti istituzionali. Nell'ambito del talk, si discuterà di stabilità, sicurezza dei Sistemi Paese e assetto climatico del pianeta su un orizzonte temporale proiettato al 2030 e al 2035, analizzando le possibili azioni che imprese e professionisti dovranno intraprendere. L'evoluzione del sistema balneare, al centro del dibattito pubblico attuale, sarà affrontata da differenti punti di vista che toccano anche la digitalizzazione delle spiagge. Un focus regionale approfondirà le performance raccolte durante la stagione estiva 2024, le differenze tra turisti italiani e stranieri e il progresso rilevato ad oggi. Tutto questo nel talk curato dal portale Spiagge.it, dal titolo 'Stabilimenti balneari digitalizzati: a che punto è il settore? Le verità sulla stagione 2024 nei dati dell'Osservatorio Nazionale Spiagge.it'.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Sesto Potere

Fonti Web

# Bologna, dal 2020 ritirati oltre 6.800 pass ai veicoli più inquinanti ed erogati 400 bonus mobilità per 300mila euro


Sesto Potere

**Bologna, dal 2020 ritirati oltre 6.800 pass ai veicoli più inquinanti ed erogati 400 bonus mobilità per 300mila euro**

10/02/2024 19:39

(Sesto Potere) – Bologna – 2 ottobre 2024 – Sospendere la misura che prevedeva la revoca, a partire dal 1 gennaio 2025, dei contrassegni collegati a veicoli Euro 5 diesel per l'accesso alla ZTL di tipo R-residenti, Pa-posto auto, T-temporaneo, IP-interesse pubblico, M-medici, accompagnamento scolastico. È quanto proposto dalla Giunta al Consiglio comunale che ora avvierà l'iter di approvazione di questa modifica che era prevista dalla Delibera di Consiglio 178386/2019. La ragione di questa sospensione deriva soprattutto dal fatto che, nel frattempo, la Regione Emilia-Romagna ha approvato il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2030), che aggiorna le precedenti regole previste dal PAIR 2020 sulle limitazioni alla circolazione delle auto, nel periodo 1 ottobre-31 marzo nella fascia oraria 8.30-18.30 delle giornate feriali, includendo tra i veicoli oggetto di restrizioni quelli fino all'Euro 4 diesel mentre per quanto riguarda gli Euro 5 diesel le limitazioni sono valide, fino al marzo 2025, solo nelle giornate emergenziali e nelle domeniche ecologiche, consentendo quindi la circolazione nelle restanti giornate della settimana. Si è dunque ritenuto opportuno adeguare le limitazioni introdotte nel 2019 con la ZTL ambientale a quelle stabilite in attuazione del PAIR 2030, sospendendo esclusivamente la misura prevista per gli Euro 5 diesel. Entro il marzo 2025 dovrà essere disposto un nuovo piano di regolazione della misura in coerenza con le limitazioni imposte dal PAIR 2030. In questi anni, grazie alla Delibera di Consiglio del 2019, sono stati progressivamente ritirati oltre 6.800 contrassegni per l'accesso alla Ztl legati ai veicoli più inquinanti. Nel dettaglio: 1.507 dal 1 gennaio 2020 legati a Euro 0 diesel/benzina/GPL/metano 916 dal 1 gennaio 2021 legati a Euro 1 diesel/benzina/GPL/metano 1.881 dal 1 gennaio 2022 legati a Euro 2 diesel/benzina 953 dal 1 gennaio 2023 legati a Euro 3 diesel 1.552 dal 1 gennaio 2024 legati a Euro 4 diesel A tutti i residenti in Centro Storico - esclusi i temporanei - a cui in questi anni è stato revocato il contrassegno "R" o "PA" e che si sono impegnati a non chiedere come nucleo familiare per tutto l'anno di erogazione del bonus un nuovo contrassegno, è stato erogato un "bonus mobilità" per l'acquisto di servizi di mobilità alternativa all'auto privata (trasporto pubblico, car sharing, bike sharing). In cinque anni sono stati erogati oltre 400 contributi per un totale di circa 300.000 euro.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Shipping Italy

Fonti Web

# Salvini fuga ogni dubbio sull'autoproduzione delle operazioni portuali (VIDEO)


Shipping Italy

Salvini fuga ogni dubbio sull'autoproduzione delle operazioni portuali (VIDEO)

10/02/2024 19:02 Nicola Capuzzo

Porti Interrogato in Parlamento sull'interpretazione di Gnv di alcune delle ultime sentenze del Consiglio di Stato, il Ministro non lascia margini alle speranze delle compagnie di navigazione di affidarsi al personale di bordo di REDAZIONE SHIPPING ITALY "La giurisprudenza richiamata non afferma alcun diritto delle imprese di navigazione all'autoproduzione con personale di bordo, confermando che deve essere utilizzato personale di terra nei limiti previsti dalle autorizzazioni rilasciate ai sensi della legge del 1994. Noi, come Ministero, siamo pertanto di fronte a un quadro evidente e non c'è nessuna liberalizzazione delle attività portuali per le operazioni di rizzaggio e derizzaggio, né d'altronde tale prospettiva potrebbe essere ritenuta oggi possibile, tenuto conto dei vincoli normativi che ho richiamato". A chiarirlo oggi in Parlamento è stato il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini, interrogato al question time dal deputato Pd, Luca Pastorino, sull'interpretazione data da Grandi Navi Veloci delle sentenze del Consiglio di Stato in merito a un'autorizzazione all'autoproduzione negata dall'Autorità di sistema portuale di Genova. Interpretazione che aveva appunto aperto un dibattito imperniato intorno ai dubbi sintetizzati in aula da Pastorino. Dubbi ora fugati da Salvini: "La disciplina di settore, contenuta nella legge quadro del 1994, è stata modificata nel 2020 per fronteggiare le emergenze derivanti dal Covid. In particolare si era previsto che l'autoproduzione fosse ammessa solo qualora non fosse possibile soddisfare la domanda di svolgimento di operazioni portuali mediante le imprese autorizzate ovvero tramite la fornitura di lavoro portuale temporaneo: trattasi dei lavoratori e delle lavoratrici – ha sottolineato Salvini – la cui tutela sta a cuore a lei come a me. Sono inoltre precisati tutti i requisiti che la nave richiedente deve avere affinché possa essere autorizzata allo svolgimento in autoproduzione dei servizi portuali. Le recenti sentenze sottolineano i vincoli normativi per lo

Porti Interrogato in Parlamento sull'interpretazione di Gnv di alcune delle ultime sentenze del Consiglio di Stato, il Ministro non lascia margini alle speranze delle compagnie di navigazione di affidarsi al personale di bordo di REDAZIONE SHIPPING ITALY "La giurisprudenza richiamata non afferma alcun diritto delle imprese di navigazione all'autoproduzione con personale di bordo, confermando che deve essere utilizzato personale di terra nei limiti previsti dalle autorizzazioni rilasciate ai sensi della legge del 1994. Noi, come Ministero, siamo pertanto di fronte a un quadro evidente e non c'è nessuna liberalizzazione delle attività portuali per le operazioni di rizzaggio e derizzaggio, né d'altronde tale prospettiva potrebbe essere ritenuta oggi possibile, tenuto conto dei vincoli normativi che ho richiamato". A chiarirlo oggi in Parlamento è stato il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini, interrogato al question time dal deputato Pd, Luca Pastorino, sull'interpretazione data da Grandi Navi Veloci delle sentenze del Consiglio di Stato in merito a un'autorizzazione all'autoproduzione negata dall'Autorità di sistema portuale di Genova. Interpretazione che aveva appunto aperto un dibattito imperniato intorno ai dubbi sintetizzati in aula da Pastorino. Dubbi ora fugati da Salvini: "La disciplina di settore, contenuta nella legge quadro del 1994, è stata modificata nel 2020 per fronteggiare le emergenze derivanti dal Covid. In particolare si era previsto che l'autoproduzione fosse ammessa solo qualora non fosse possibile soddisfare la domanda di svolgimento di operazioni portuali mediante le imprese autorizzate ovvero tramite la fornitura di lavoro portuale temporaneo: trattasi dei lavoratori e delle lavoratrici - ha sottolineato Salvini - la cui tutela sta a cuore a lei come a me. Sono inoltre precisati tutti i requisiti che la nave richiedente deve avere affinché possa essere autorizzata allo svolgimento in autoproduzione dei servizi portuali. Le recenti sentenze sottolineano i vincoli normativi per lo svolgimento in autoproduzione di operazioni di rizzaggio e derizzaggio da parte del vettore marittimo, ribadendo che lo stesso è tenuto a evidenziare il personale aggiuntivo rispetto a quello indicato nella tabella di armamento della nave e che lo stesso deve essere dedicato esclusivamente allo svolgimento delle operazioni portuali. Inoltre, il contratto collettivo nazionale di settore può stabilire una riserva a favore del personale di terra nello svolgimento delle operazioni di cui sopra". Sciolti i dubbi giurisprudenziali, Salvini ha quindi concluso ribadendo che "che il ministro e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in collaborazione con le Autorità di Sistema Portuale - ovviamente - continueranno a monitorare la corretta applicazione della disciplina sulle operazioni portuali, perché da queste regole dipende lo sforzo comune a tutelare le prospettive occupazionali del lavoro portuale, nonché la qualità e la sicurezza dei relativi

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

servizi". ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI "Le Adsp non potranno vietare l'autoproduzione agli armatori che sono anche imprese portuali" Il Consiglio di Stato mette fine al desiderio di autoproduzione di Gnv.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Sky Tg24

Fonti Web

# Carburanti, ipotesi accisa del diesel allineata a quella della benzina: cosa sappiamo


Sky Tg24

Carburanti, ipotesi accisa del diesel allineata a quella della benzina: cosa sappiamo

10/02/2024 06:18

Introduzione L'idea non ha ancora trovato conferma: se approvata, porterebbe le accise sul diesel allo stesso livello di quelle previste per la benzina: il passaggio sarebbe perciò da 61,7 centesimi al litro a 72,8 centesimi I costi potrebbero ricadere sui consumatori, anche per via dell'ampio utilizzo di questo carburante: secondo i dati del Centro Studi Promotor, nel 2023 i consumi di gasolio sono saliti a 28 miliardi di litri Quello che devi sapere Cosa sappiamo Sembrerebbe farsi strada l'ipotesi di allineare le accise fra diesel e benzina nell'ambito del dossier tax expenditures, che può valere oltre 2 miliardi di euro. L'idea, si legge su Il Messaggero , è dovuta fra l'altro al fatto che entrambe le tipologie di carburante sono ritenute dannose per l'ambiente. Tassandole allo stesso modo si potrebbe, quindi, favorire la transizione green. A partire dal 2025 il diesel potrebbe perciò essere inserito nei "Sussidi ambientalmente dannosi", i Sad, per i quali il governo vuole rimodulare gli incentivi Quanto costerebbe il diesel Come ricorda la testata romana, cancellare lo sconto sul gasolio significa portare le accise sul diesel allo stesso livello di quelle previste per la benzina: il passaggio sarebbe perciò da 61,7 centesimi al litro a 72,8 centesimi . Ancora non si sa se, eventualmente, potrebbe essere possibile fermarsi a un livello intermedio fra i due valori. Secondo le associazioni di categoria, i costi logistici potrebbero crescere del . Con grande probabilità questa percentuale finirebbe per ricadere sul compratore finale Allineamento La conferma di questa intenzione arriverebbe proprio dal Piano strutturale di Bilancio, il Psb. Fra le misure previste per attuare la legge di riforma fiscale, infatti, viene citato " il riordino delle spese fiscali (tax expenditures, come detto) in determinati ambiti di tassazione". E fra questi, ricorda sempre Il Messaggero , il primo fa riferimento " all'allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina e/o politiche di riordino delle agevolazioni presenti in materia energetica, come leva strategica per conseguire simultaneamente gli obiettivi di incremento dell'efficienza del sistema fiscale italiano e sostegno al pieno raggiungimento della strategia di transazione energetica e ambientale a livello europeo e nazionale" Quasi 71 miliardi Secondo quanto riferito dal Centro Studi Promotor, nel 2023 per l'acquisto di benzina e gasolio auto sono stati spesi in Italia 70,9 miliardi di euro . Il valore segna un lieve calo (-0,3%) rispetto al massimo storico del 2022 (71,1 miliardi). Questi valori emergono dalla banca dati del Centro realizzata su informazioni diffuse dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Oltre 38 miliardi con le accise e con l'Iva Della spesa totale del 2023, 38,1 miliardi sono arrivati nelle casse dello Stato con le accise e con l'Iva , sulle accise stesse e sul costo industriale. Alla produzione e alla distribuzione (componente industriale) sono invece andati 32,8 miliardi.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Sky Tg24

Fonti Web

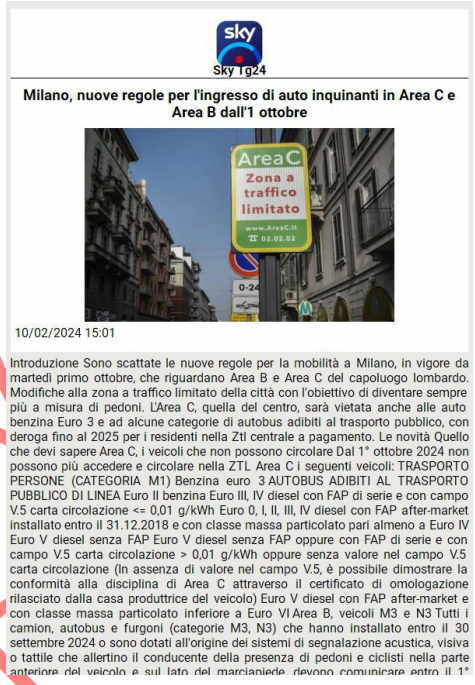
Rispetto al 2022 c'è stato un incremento del 22,7% per la componente fiscale e un calo del 18,1% per la componente industriale. L'incremento della componente fiscale è dovuto in parte al venire meno delle agevolazioni concesse nel 2022 L'andamento dei consumi dal 2000 al 2023 Il Centro ha poi esaminato l' andamento dei consumi per i due carburanti (benzina e gasolio, appunto) nell'arco di quasi 25 anni, dal 2000 al 2023 . Emerge che mentre nel i consumi dei due carburanti erano uguali (22,4 miliardi di litri per la benzina e 22,1 miliardi di litri per il gasolio auto), nel i consumi di benzina sono scesi a 11,1 miliardi di litri, mentre i consumi di gasolio sono saliti a 28 miliardi di litri Gli aumenti dei prezzi medi alla pompa Diversa è anche la dinamica dei prezzi dei due carburanti. Per la benzina il prezzo medio alla pompa è passato da 1,08 euro del 2000 a 1,86 euro del 2023 con una crescita del 72,2% Il gasolio auto invece ha attraversato un aumento ancora maggiore, del 100,9% : il prezzo medio alla pompa è infatti passato da 0,89 euro al litro del 2000 a 1,79 euro al litro del 2023. Interessante è anche il confronto tra i consumi del 2023 e quelli del 2019, cioè dell'anno precedente la pandemia. Nel 2023 i consumi di benzina hanno fatto registrare una crescita dell'11,5% rispetto al 2019, mentre i consumi di gasolio auto hanno fatto registrare un leggero calo (-2,1%) I prezzi nei giorni scorsi Intanto, nei giorni scorsi ha prevalso ancora la stabilità sulla rete carburanti, dove le medie nazionali dei prezzi praticati alla pompa di benzina e diesel mostrano solo piccoli assestamenti al ribasso . Nel dettaglio, in base all'elaborazione di Quotidiano Energia dei dati comunicati dai gestori all'Osservaprezzi del Mimit aggiornati al 25 settembre, il prezzo medio praticato della benzina in modalità self è 1,744 euro/litro (1,745 la rilevazione precedente), con le compagnie tra 1,726 e 1,764 euro/litro (no logo 1,736). Il prezzo medio praticato del diesel è 1,627 euro/litro (rispetto a 1,628), con i diversi marchi tra 1,610 e 1,647 euro/litro (no logo 1,621). Sul servito per la benzina il prezzo medio praticato è 1,890 euro/litro (1,892 il dato precedente), con gli impianti colorati con prezzi tra 1,817 e 1,971 euro/litro (no logo 1,797). La media del diesel servito è 1,773 euro/litro (contro 1,774), con i punti vendita delle compagnie con prezzi medi compresi tra 1,704 e 1,854 euro/litro (no logo 1,680). I prezzi medi praticati del Gpl sono tra 0,726 e 0,749 euro/litro (no logo 0,709). Infine, i prezzi medi del metano auto vanno da 1,343 a 1,418 euro/kg (no logo 1,351).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Sky Tg24

Fonti Web

# Milano, nuove regole per l'ingresso di auto inquinanti in Area C e Area B dall'1 ottobre


Sky Tg24

Milano, nuove regole per l'ingresso di auto inquinanti in Area C e Area B dall'1 ottobre



10/02/2024 15:01

Introduzione Sono scattate le nuove regole per la mobilità a Milano, in vigore da martedì primo ottobre, che riguardano Area B e Area C del capoluogo lombardo. Modifiche alla zona a traffico limitato della città con l'obiettivo di diventare sempre più a misura di pedoni. L'Area C, quella del centro, sarà vietata anche alle auto benzina Euro 3 e ad alcune categorie di autobus adibiti al trasporto pubblico, con deroga fino al 2025 per i residenti nella Ztl centrale a pagamento. Le novità Quello che devi sapere Area C, i veicoli che non possono circolare Dal 1° ottobre 2024 non possono più accedere e circolare nella ZTL Area C i seguenti veicoli: TRASPORTO PERSONE (CATEGORIA M1) Benzina euro 3 AUTOBUS ADIBITI AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA Euro II benzina Euro III, IV diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione <= 0,01 g/kWh Euro 0, I, II, III, IV diesel con FAP after-market installato entro il 31.12.2018 e con classe massa particolato pari almeno a Euro IV Euro V diesel senza FAP Euro V diesel senza FAP oppure con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione > 0,01 g/kWh oppure senza valore nel campo V.5 carta circolazione (In assenza di valore nel campo V.5, è possibile dimostrare la conformità alla disciplina di Area C attraverso il certificato di omologazione rilasciato dalla casa produttrice del veicolo) Euro V diesel con FAP after-market e con classe massa particolato inferiore a Euro VI Area B, veicoli M3 e N3 Tutti i camion, autobus e furgoni (categorie M3, N3) che hanno installato entro il 30 settembre 2024 o sono dotati all'origine dei sistemi di segnalazione acustica, visiva o tattile che allertino il conducente della presenza di pedoni e ciclisti nella parte anteriore del veicolo e sul lato del marciapiede, devono comunicare entro il 1°

Introduzione Sono scattate le nuove regole per la mobilità a Milano, in vigore da martedì primo ottobre, che riguardano Area B e Area C del capoluogo lombardo. Modifiche alla zona a traffico limitato della città con l'obiettivo di diventare sempre più a misura di pedoni. L'Area C, quella del centro, sarà vietata anche alle auto benzina Euro 3 e ad alcune categorie di autobus adibiti al trasporto pubblico, con deroga fino al 2025 per i residenti nella Ztl centrale a pagamento. Le novità Quello che devi sapere Area C, i veicoli che non possono circolare Dal 1° ottobre 2024 non possono più accedere e circolare nella ZTL Area C i seguenti veicoli: TRASPORTO PERSONE (CATEGORIA M1) Benzina euro 3 AUTOBUS ADIBITI AL TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA Euro II benzina Euro III, IV diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione <= 0,01 g/kWh Euro 0, I, II, III, IV diesel con FAP after-market installato entro il 31.12.2018 e con classe massa particolato pari almeno a Euro IV Euro V diesel senza FAP Euro V diesel senza FAP oppure con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione > 0,01 g/kWh oppure senza valore nel campo V.5 carta circolazione (In assenza di valore nel campo V.5, è possibile dimostrare la conformità alla disciplina di Area C attraverso il certificato di omologazione rilasciato dalla casa produttrice del veicolo) Euro V diesel con FAP after-market e con classe massa particolato inferiore a Euro VI Area B, veicoli M3 e N3 Tutti i camion, autobus e furgoni (categorie M3, N3) che hanno installato entro il 30 settembre 2024 o sono dotati all'origine dei sistemi di segnalazione acustica, visiva o tattile che allertino il conducente della presenza di pedoni e ciclisti nella parte anteriore del veicolo e sul lato del marciapiede, devono comunicare entro il 1° ottobre 2024 l'avvenuta installazione o la dotazione in questo modo: registrare la targa del veicolo per cui è necessario chiedere la deroga nella sezione "Le tue targhe" chiedere il permesso nella sezione "Richiesta permessi" " - "Nuovo permesso" e selezionare la tipologia di permesso "ANGOLO CIECO" allegando: la dichiarazione dell'installatore datata e timbrata con l'indicazione della marca e del modello di sensori utilizzati, del numero di targa e di telaio del veicolo sul quale sono installati, oppure, nel caso di veicoli che sono già dotati dei sistemi al momento dell'acquisto, la dichiarazione rilasciata dal produttore, attestante la dotazione dei dispositivi, con l'indicazione della marca e del modello di sensori, del numero di targa e di telaio del veicolo sul quale sono stati installati. Area B, veicoli N3 e M3 Tutti i camion, autobus e furgoni di categoria N3 e M3 che sono in possesso di un ordine di acquisto per sistemi di segnalazione acustica, visiva o tattile che allertino il conducente della presenza di pedoni e ciclisti nella parte anteriore del veicolo e sul lato del marciapiede con installazione entro il 31 dicembre 2024 , dovranno chiedere la deroga di accesso

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Sky Tg24

Fonti Web

e circolazione in Area B in questo modo: registrare la targa del veicolo per cui è necessario chiedere la deroga nella sezione " Le tue targhe " chiedere il permesso nella la sezione "Richiesta permessi" "Nuovo permesso" e selezionare la tipologia di permesso "ANGOLO CIECO PROVVISORIO" allegando copia fronte e retro del libretto di circolazione e copia dell'ordine di acquisto indicante il numero di kit ordinati, la marca e il modello. Obbligatori i sistemi di segnalazione acustica, visiva o tattile Dal 1° ottobre 2024 è obbligatorio, per tutti i furgoni e autobus di categoria N2 e M2, installare i sistemi di segnalazione acustica, visiva o tattile che allertino il conducente della presenza di pedoni e ciclisti nella parte anteriore del veicolo e sul lato del marciapiede e chiedere la deroga di accesso e circolazione in Area B in questo modo: registrare la targa del veicolo per cui è necessario chiedere la deroga nella sezione "Le tue targhe" chiedere il permesso nella sezione "Richiesta permessi" "Nuovo permesso" e selezionare la tipologia di permesso "ANGOLO CIECO" allegando la dichiarazione dell'installatore datata e timbrata con l'indicazione della marca e del modello di sensori utilizzati, del numero di targa e di telaio del veicolo sul quale sono installati e la carta di circolazione oppure, nel caso di veicoli che sono già dotati dei sistemi al momento dell'acquisto, la dichiarazione rilasciata dal produttore, attestante la dotazione dei dispositivi, con l'indicazione della marca e del modello di sensori, del numero di targa e di telaio del veicolo sul quale sono stati installati. Deroga entro il 31 dicembre 2025 Per tutti i furgoni e autobus di categoria N2 e M2 che non hanno installato entro il 30 settembre 2024 i sistemi di segnalazione acustica, visiva o tattile che allertino il conducente della presenza di pedoni e ciclisti nella parte anteriore del veicolo e sul lato del marciapiede potranno chiedere la deroga per accedere e circolare in Area B entro e non oltre il 31 dicembre 2025 . Per chiedere la deroga occorre: registrare la targa del veicolo per cui è necessario chiedere la deroga nella sezione " Le tue targhe " chiedere il permesso nella sezione " Richiesta permessi " - " Nuovo permesso " e selezionare la tipologia di permesso " ANGOLO CIECO PROVVISORIO " allegando copia fronte e retro del libretto di circolazione e copia dell'ordine di acquisto indicante il numero di kit ordinati, la marca e il modello. Nuovi divieti ambientali Dal 1° ottobre 2024 non possono più accedere e circolare nella ZTL Area B i seguenti veicoli: TRASPORTO COSE Benzina Euro 2 Diesel Euro 3-4 leggeri (N1) con FAP (filtro antiparticolato) di serie e campo V.5 <= 0,0045 g/km Diesel Euro III-IV pesanti (N2-N3) con FAP di serie e campo V.5 <= 0,01 g/kWh Diesel Euro 0-1-2-3-4 leggeri (N1) e Euro 0-I-II-III-IV pesanti (N2-N3) con FAP after-market installato entro il 30.04.2019 e classe massa particolato pari almeno a Euro 4-IV Diesel Euro 5 leggeri (N1) Diesel Euro V pesanti (N2-N3) senza FAP Diesel Euro V pesanti (N2-N3) con FAP di serie e campo V.5 > 0,01 g/kWh oppure senza valore Diesel Euro V pesanti (N2-N3) con FAP after market e classe massa particolato < Euro VI AUTOBUS Benzina Euro II Diesel Euro III-IV con FAP (filtro antiparticolato) di serie e campo V.5 <= 0,01 g/kWh Diesel Euro 0-I-II-III-IV con FAP after-market installato entro il 31.12.2018 e classe massa particolato pari almeno a Euro IV Diesel Euro V senza FAP Diesel Euro V con FAP di serie e campo

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

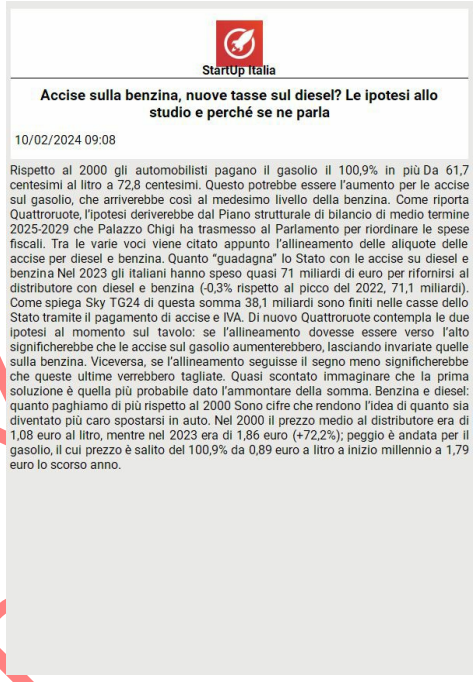
V.5 > 0,01 g/kWh oppure senza valore Diesel Euro V con FAP after-market e classe massa particolato < Euro VI.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

StartUp Italia

Fonti Web

# Accise sulla benzina, nuove tasse sul diesel? Le ipotesi allo studio e perché se ne parla



StartUp Italia

**Accise sulla benzina, nuove tasse sul diesel? Le ipotesi allo studio e perché se ne parla**

10/02/2024 09:08

Rispetto al 2000 gli automobilisti pagano il gasolio il 100,9% in più Da 61,7 centesimi al litro a 72,8 centesimi. Questo potrebbe essere l'aumento per le accise sul gasolio, che arriverebbe così al medesimo livello della benzina. Come riporta Quattroruote, l'ipotesi deriverebbe dal Piano strutturale di bilancio di medio termine 2025-2029 che Palazzo Chigi ha trasmesso al Parlamento per riordinare le spese fiscali. Tra le varie voci viene citato appunto l'allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina. Quanto "guadagna" lo Stato con le accise su diesel e benzina Nel 2023 gli italiani hanno speso quasi 71 miliardi di euro per rifornirsi al distributore con diesel e benzina (-0,3% rispetto al picco del 2022, 71,1 miliardi). Come spiega Sky TG24 di questa somma 38,1 miliardi sono finiti nelle casse dello Stato tramite il pagamento di accise e IVA. Di nuovo Quattroruote contempla le due ipotesi al momento sul tavolo: se l'allineamento dovesse essere verso l'alto significherebbe che le accise sul gasolio aumenterebbero, lasciando invariate quelle sulla benzina. Viceversa, se l'allineamento seguisse il segno meno significherebbe che queste ultime verrebbero tagliate. Quasi scontato immaginare che la prima soluzione è quella più probabile dato l'ammontare della somma. Benzina e diesel: quanto paghiamo di più rispetto al 2000 Sono cifre che rendono l'idea di quanto sia diventato più caro spostarsi in auto. Nel 2000 il prezzo medio al distributore era di 1,08 euro al litro, mentre nel 2023 era di 1,86 euro (+72,2%); peggio è andata per il gasolio, il cui prezzo è salito del 100,9% da 0,89 euro a litro a inizio millennio a 1,79 euro lo scorso anno.

Rispetto al 2000 gli automobilisti pagano il gasolio il 100,9% in più Da 61,7 centesimi al litro a 72,8 centesimi. Questo potrebbe essere l'aumento per le accise sul gasolio, che arriverebbe così al medesimo livello della benzina. Come riporta Quattroruote, l'ipotesi deriverebbe dal Piano strutturale di bilancio di medio termine 2025-2029 che Palazzo Chigi ha trasmesso al Parlamento per riordinare le spese fiscali. Tra le varie voci viene citato appunto l'allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina. Quanto "guadagna" lo Stato con le accise su diesel e benzina Nel 2023 gli italiani hanno speso quasi 71 miliardi di euro per rifornirsi al distributore con diesel e benzina (-0,3% rispetto al picco del 2022, 71,1 miliardi). Come spiega Sky TG24 di questa somma 38,1 miliardi sono finiti nelle casse dello Stato tramite il pagamento di accise e IVA. Di nuovo Quattroruote contempla le due ipotesi al momento sul tavolo: se l'allineamento dovesse essere verso l'alto significherebbe che le accise sul gasolio aumenterebbero, lasciando invariate quelle sulla benzina. Viceversa, se l'allineamento seguisse il segno meno significherebbe che queste ultime verrebbero tagliate. Quasi scontato immaginare che la prima soluzione è quella più probabile dato l'ammontare della somma. Benzina e diesel: quanto paghiamo di più rispetto al 2000 Sono cifre che rendono l'idea di quanto sia diventato più caro spostarsi in auto. Nel 2000 il prezzo medio al distributore era di 1,08 euro al litro, mentre nel 2023 era di 1,86 euro (+72,2%); peggio è andata per il gasolio, il cui prezzo è salito del 100,9% da 0,89 euro a litro a inizio millennio a 1,79 euro lo scorso anno.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

TeleRadio News

Fonti Web

# Venice Hospitality Challenge: torna la grande vela nel cuore di Venezia dal nostro inviato Franco Cocozza



TeleRadio News

Venice Hospitality Challenge: torna la grande vela nel cuore di Venezia dal nostro inviato Franco Cocozza

10/02/2024 15:18

Teleradio News ♥ Sempre un passo avanti, anche per te! Venice Hospitality Challenge: torna la grande vela nel cuore di Venezia di Franco Cocozza inviato a Venezia L'XI edizione della Venice Hospitality Challenge è pronta al via: sabato 19 ottobre alle 13.30 come da tradizione gli spettacolari getti d'acqua dei rimorchiatori annunceranno lo start della sola regata che si corre dalla partenza all'arrivo nelle acque interne di una città. Un evento sportivo irripetibile in qualsiasi altro luogo del mondo ma anche un fiore all'occhiello nel calendario dello Yacht Club Venezia che, capitanato da Mirko Sguario, ha conquistato un successo ormai decennale portando a Venezia l'eccellenza della vela nel cuore di Venezia. L'XI edizione della regata vede al suo fianco Ca' Sagredo Hotel, Hotel Danieli, Ca' di Dio VRetreats, Hotel Excelsior, The Gritti Palace, Londra Palace, JW Marriott, Nolinski Venezia, Palazzina, St. Regis, SINA Centurion Palace, Palazzo Venart Luxury Hotel e Alajmo Ristorante Quadri. Ogni hotel è abbinato a un'imbarcazione alle quali si aggiungono Il Moro di Venezia e New Zealand Endeavour in gara rispettivamente per il Comune di Venezia-Salone Nautico e la Scuola Navale Militare "Francesco Morosini". Importante novità di quest'anno la prima partecipazione della Guardia Costiera con la barca Gipsea, sequestrata alla criminalità organizzata. Condotti da skipper di fama internazionale, saranno diciassette i Team che si contenderanno sul campo di regata l'ambito cappello del Doge, che quest'anno è stato realizzato nelle fornaci della vetreria New Murano Gallery in 18 esemplari numerati e firmati dal Maestro Mario Furlan. Venice Hospitality Challenge 2024 – Team in gara Maxi Yacht Hotel Skipper Idrusa Alajmo Ristorante Quadri Paolo Montefusco Kiwi Ca' Di Dio VRetreats-LILT Andrea Pesaresi Arca SGR Ca' Sagredo Furio Benussi Pegaso Sina Centurion Roberto Zambelli Adriatic Europa Hotel Danieli Dusan Puh Shockwave 3 Prosecco Doc Hotel Excelsior Mitja Kosmina Anemos II JW Marriott Mauro

AD ESCLUSIVO USO INTER

Teleradio News Sempre un passo avanti, anche per te! Venice Hospitality Challenge: torna la grande vela nel cuore di Venezia di Franco Cocozza inviato a Venezia L'XI edizione della Venice Hospitality Challenge è pronta al via: sabato 19 ottobre alle 13.30 come da tradizione gli spettacolari getti d'acqua dei rimorchiatori annunceranno lo start della sola regata che si corre dalla partenza all'arrivo nelle acque interne di una città. Un evento sportivo irripetibile in qualsiasi altro luogo del mondo ma anche un fiore all'occhiello nel calendario dello Yacht Club Venezia che, capitanato da Mirko Sguario, ha conquistato un successo ormai decennale portando a Venezia l'eccellenza della vela nel cuore di Venezia. L'XI edizione della regata vede al suo fianco Ca' Sagredo Hotel, Hotel Danieli, Ca' di Dio VRetreats, Hotel Excelsior, The Gritti Palace, Londra Palace, JW Marriott, Nolinski Venezia, Palazzina, St. Regis, SINA Centurion Palace, Palazzo Venart Luxury Hotel e Alajmo Ristorante Quadri. Ogni hotel è abbinato a un'imbarcazione alle quali si aggiungono Il Moro di Venezia e New Zealand Endeavour in gara rispettivamente per il Comune di Venezia-Salone Nautico e la Scuola Navale Militare "Francesco Morosini". Importante novità di quest'anno la prima partecipazione della Guardia Costiera con la barca Gipsea, sequestrata alla criminalità organizzata. Condotti da skipper di fama internazionale, saranno diciassette i Team che si contenderanno sul campo di regata l'ambito cappello del Doge, che quest'anno è stato realizzato nelle fornaci della vetreria New Murano Gallery in 18 esemplari numerati e firmati dal Maestro Mario Furlan. Venice Hospitality Challenge 2024 - Team in gara Maxi Yacht Hotel Skipper Idrusa Alajmo Ristorante Quadri Paolo Montefusco Kiwi Ca' Di Dio VRetreats-LILT Andrea Pesaresi Arca SGR Ca' Sagredo Furio Benussi Pegaso Sina Centurion Roberto Zambelli Adriatic Europa Hotel Danieli Dusan Puh Shockwave 3 Prosecco Doc Hotel Excelsior Mitja Kosmina Anemos II JW Marriott Mauro Pelaschier Only Lu Londra Palace Liam Orel Clean Sport One Nolinski Venezia Jure Orel Flying Dragon Palazzina Camillo Galliani Anywave St. Regis Alberto Leghissa Shining Palazzo Venart Zeljko Perovich Huck Ancilla Domini The Gritti Palace Caterina Banti Il Moro di Venezia Comune-Salone Nautico Dudi Coletti New Zealand Endeavour Sc. Morosini - Marina Militare Mauro Magarotto Phantom Yacht Club Venezia/LILT Giorgio Pitter Gipsea Guardia Costiera Marcello Calandrino Programma Giovedì 17 ottobre alle Zattere: arrivo imbarcazioni e ormeggio. Venerdì 18 ottobre alle Zattere: 18.30 "La città incontra gli skipper". Sabato 19 ottobre ore 11.00 briefing equipaggi a Palazzo Zattere, partenza alle 13.30 circa: il pubblico potrà ammirare da vicino non solo l'intero svolgimento della regata ma anche le imbarcazioni all'ormeggio grazie a un pontile galleggiante lungo oltre 70 mt realizzato dal Gruppo Boscolo Bielo e posizionato nel Canale della Giudecca. Le premiazioni sono previste verso le

TeleRadio News

Fonti Web

17.00 presso la banchina VYP dove per la prima volta verrà anche assegnato il Barcolana Venice Hospitality Trophy , trofeo Challenge per l'imbarcazione meglio classificata considerando le migliori prove nella Barcolana Maxi Trofeo Portopiccolo e Venice Hospitality Challenge.  Per quanto riguarda l'aspetto sociale Venice Hospitality Challenge e lo Yacht Club Venezia sono ancora una volta al fianco della Lega Italiana per la lotta contro i tumori: il maxi yacht Kiwi gareggerà anche per LILT mentre il Vaporetto Rosa, un natante ibrido a basso impatto ambientale, accompagnerà la regata per divulgare l'importanza della prevenzione per i tumori al seno. L'impegno verso l'ambiente si concretizza con la fornitura agli equipaggi di indumenti ottenuti col riciclo delle bottiglie in plastica da Mureadritta: una scelta in linea con quanto l'Amministrazione Comunale si sta prefiggendo per Venezia, un luogo unico al mondo dove è impossibile collocare con certezza un confine tra città e natura. Venice Hospitality Challenge è patrocinata dal Comune di Venezia e dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. Beneficia del supporto dei partner Vela Spa, Salone Nautico Venezia, Marina Militare, Capitaneria di Porto, Guardia Costiera e FIV. Gold sponsor Generali Italia e VISA e sponsor Alilaguna, Assonautica Venezia, Boscolo Bielo, New Murano Gallery, MureaDritta, Portodimare, Panfido, VYP Venice Yacht Pier, Select e Acqua Dolomia. Media Partner: Barche, Excellence Magazine, Venezia Made in Veneto, Venezia Unica, Lagunamare e Wonder Cortina. Press Office Venice Hospitality Challenge  Sandro Bagno Mob. 339 5089835 bagnosandro@gmail.com  Alessandro Pavanati Mob. 366 2984246 alessandropavanati@yahoo.it Teleradio News Sempre un passo avanti, anche per te!

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Tiscali

Fonti Web

# Il prezzo del diesel potrebbe schizzare, Governo studia riallineamento delle accise con quelle della benzina


Tiscali

Il prezzo del diesel potrebbe schizzare, Governo studia riallineamento delle accise con quelle della benzina

10/02/2024 14:05

Secondo le prime indiscrezioni si punta ad aumentare il costo del combustibile di 14 centesimi al litro. Insorgono le associazioni dei consumatori. L'aumento, che graverà sui redditi più bassi e sulle piccole imprese, causerà un effetto domino sui prezzi dei beni di consumo di R.Z. Il diesel potrebbe presto subire un rincaro significativo . Il governo sta infatti valutando di riallineare le accise del gasolio a quelle della benzina , il che potrebbe tradursi in un aumento di circa 14 centesimi al litro . La misura, inserita nel Piano strutturale di Bilancio 2025-2029 presentato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, sarebbe finalizzata a ridurre i cosiddetti "Sussidi ambientalmente dannosi" (SAD) , ma anche con l'obiettivo di recuperare fino a 2 miliardi di euro entro il 2025 Insorgono le associazioni dei consumatori Questo aumento, secondo le associazioni di consumatori come Assoutenti, potrebbe costare all'automobilista medio circa 162,50 euro in più all'anno , una cifra che sta generando preoccupazioni, soprattutto per le famiglie con redditi più bassi e le piccole imprese che potrebbero vedere lievitare i costi operativi. L'impatto non si fermerebbe al singolo automobilista , ma si estenderebbe all'intero settore dei trasporti, con un effetto domino sui prezzi dei beni di consumo Sul fronte ambientale, il diesel è stato ampiamente criticato per le sue elevate emissioni di ossidi di azoto (NOx) e particolato fine (PM10), considerati altamente dannosi per la salute e l'ambiente. Nonostante produca meno CO2 rispetto alla benzina, le emissioni di NOx possono essere fino a quattro volte superiori , contribuendo all'inquinamento dell'aria nelle città. Parallelamente al riallineamento fiscale l'esecutivo punta a sostenere la transizione verso veicoli più ecologici , come le auto elettriche e ibride, attraverso l'erogazione di bonus green e lo sviluppo di infrastrutture per la mobilità sostenibile, come le colonnine di ricarica. Questo approccio, pur mirato a ridurre le emissioni e migliorare la qualità dell'aria, solleva tuttavia interrogativi sul bilanciamento tra i benefici ambientali e le ricadute economiche , soprattutto in un periodo già segnato dall'inflazione e dalle difficoltà economiche. di R.Z.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

TPI News

Fonti Web

# Altro che cancellare le accise sui carburanti, il Governo Meloni-Salvini vuole aumentarle: è scritto nero su bianco


TPI News

Altro che cancellare le accise sui carburanti, il Governo Meloni-Salvini vuole aumentarle: è scritto nero su bianco

10/02/2024 13:28

Il Governo Meloni ha intenzione di alzare le accise sul diesel. Lo si legge nel Piano strutturale di Bilancio di medio termine 2025-2029 pubblicato nei giorni scorsi dal Ministero dell'Economia, dove tra gli "obiettivi" del "riordino delle spese fiscali" viene incluso "l'allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina". Il Piano strutturale di Bilancio di medio termine è stato illustrato lo scorso 28 settembre dal ministro Giorgetti al Consiglio dei ministri. Si tratta di un documento previsto dal nuovo Patto di Stabilità europeo nel quale il Governo è chiamato a spiegare quali sono i suoi piani per i conti pubblici nei prossimi cinque anni. A pagina 116, nel paragrafo dedicato all'attuazione della legge di delega fiscale 111/2023, c'è scritto che "nell'ambito della tassazione, un ambito di riforma di particolare importanza per il completamento dell'attuazione della legge delega fiscale è costituito dal riordino delle spese fiscali". E tra gli "obiettivi" di tale riordino, al punto "b", vengono citate anche la accise sui carburanti. Il Ministero dell'Economia, in particolare, si propone di "utilizzare il riordino delle spese fiscali (tax expenditures) in determinati ambiti di tassazione, come l'allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina e/o politiche di riordino delle agevolazioni presenti in materia energetica, come leva strategica per conseguire simultaneamente gli obiettivi di incremento dell'efficienza del sistema fiscale italiano e sostegno al pieno raggiungimento della strategia di transizione energetica e ambientale a livello europeo e nazionale". In altre parole, il Governo afferma di voler alzare le accise sul diesel, parificandole a quelle sulla benzina, per contribuire a finanziare le politiche della transizione ecologica. Le accise sui carburanti, infatti, attualmente hanno un importo diverso a seconda che si applichino sulla benzina o sul diesel: nel primo caso l'importo - sempre fisso - è di 73 centesimi al litro, nel secondo è di 62 centesimi al litro. L'idea di aumentare la accise sul gasolio contrasta, tuttavia, con quanto affermato più volte negli anni scorsi dall'attuale presidente del Consiglio Giorgia Meloni e dal vicepremier Matteo Salvini quando erano all'opposizione. In un famoso video del 2019, la leader di Fratelli d'Italia affermava: "Non solo noi chiediamo che non aumentino le accise sulla benzina. Noi pretendiamo che le accise vengano progressivamente abolite, perché è uno scandalo che le tasse dello Stato italiano compromettano così la nostra economia". In un precedente video , risalente alla campagna elettorale per le politiche del 2018, anche il segretario della Lega diceva delle accise più o meno la stessa cosa: "Se vinco le elezioni le taglio. Riduciamo la tassa sulla benzina più alta d'Europa e lasciamo euro in più nella tasche dei cittadini". Pochi anni dopo, invece, proprio il Governo a guida Meloni

AD ESCLUSIVO USO INTER

e Salvini non solo non ha mai cancellato né ridotto le accise sui carburanti, ma mette nero su bianco l'idea di aumentarle. LEGGI ANCHE: Data center e privatizzazioni: cosa c'è dietro l'incontro tra Meloni e l'a.d. del fondo Blackrock.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Trm Tv

Fonti Web

# Presentato il Quadro di Assetto del Sistema dei Porti della Regione Puglia per uno sviluppo sostenibile della portualità turistica


Trm Tv

Presentato il Quadro di Assetto del Sistema dei Porti della Regione Puglia per uno sviluppo sostenibile della portualità turistica

10/02/2024 09:46

Una ricognizione della consistenza delle attuali realtà portuali pugliesi che si propone quale strumento per il primo ordinamento della portualità regionale in termini di dotazioni strutturali e di servizi. Questo è il Quadro di Assetto del Sistema dei Porti della Regione Puglia, presentato ieri in Fiera del Levante. Il documento mira a cogliere le peculiarità del Sistema dei Porti regionale e a individuare in modo condiviso linee di azione e modalità operative per rimuovere le attuali criticità e valorizzare le specificità locali, in modo da favorire la piena espressione delle potenzialità del Sistema nello scenario competitivo che caratterizza il Mediterraneo. Il Quadro di Assetto del Sistema dei Porti si propone quindi come utile strumento da fornire agli amministratori locali per orientarne l'azione di programmazione per la crescita del settore. Il documento è stato redatto dai funzionari del Servizio Demanio costiero e portuale della Regione Puglia unitamente all'Agenzia Asset, con il supporto di esperti del settore e della Guardia costiera, e sarà definito nella sua versione finale tramite un percorso partecipato di confronto e condivisione con le Amministrazioni locali e gli stakeholders del settore. "La nautica da diporto è un elemento importante di valorizzazione della nostra costa e del nostro sistema economico, dato che in Puglia abbiamo la densità portuale più alta d'Italia – ha detto il vicepresidente della Regione Puglia, Raffaele Piemontese -. Noi abbiamo costruito questo quadro di assetto insieme alla Guardia costiera e a docenti esperti nella materia perché con i Comuni e con i concessionari vogliamo fare una valutazione sui punti di forza e debolezza dei singoli porti così da offrire agli stessi Comuni strumenti per valorizzare quegli elementi sottoutilizzati. E stiamo ragionando anche in un'ottica di rete dei porti regionali in maniera tale da offrire a chi decide di fruire della nostra costa e dei nostri porti un sistema integrato completo di importanti elementi di conoscenza della nostra meravigliosa costa." "Parlare di porti significa provare a mettere a sistema quelli che sono i piccoli e i grandi porti pugliesi, risorsa per il nostro territorio visto che abbiamo 67 Comuni che si affacciano sul mare - ha aggiunto l'assessore regionale ai Trasporti, Debora Ciliento -. Proprio la fascia costiera è una risorsa fondamentale sia dal punto di vista prettamente turistico, che trasportistico, che per la pesca e lo sviluppo dei nostri territori. E' per questo che i diversi Assessorati stanno provando a mettersi intorno a un tavolo ognuno con la propria competenza per mettere a sistema questa importante risorsa, che va messa al servizio di tutto il territorio pugliese e non solo." "L'attività fondamentale di programmazione della Regione deve basarsi su un quadro conoscitivo approfondito e un'analisi di contesto - ha spiegato il direttore generale di Asset, Elio Sannicandro -. Questo lavoro richiede

AD ESCLUSIV
USO INTE

competenze e sinergie multidisciplinari per cui Asset ha specifiche finalità ed esperienza. La portualità ha la caratteristica di integrare interessi demaniali, turistici ed economici per i trasporti, la pesca e lo sviluppo produttivo dei territori. Quindi il documento che è stato predisposto sarà alla base di nuove iniziative: dalla redazione dei piani regolatori portuali, alla definizione di progetti per la manutenzione dei porti, per la nautica, per la pesca e anche per gli sport del mare." "Quello realizzato dalla Regione Puglia insieme ad Asset - ha dichiarato il Contrammiraglio (CP) Vincenzo Leone, direttore marittimo della Puglia e della Basilicata Ionica - è uno strumento di assoluto valore perché consente per la prima volta di fare un monitoraggio attento della realtà portuale regionale. Come Guardia Costiera e Capitaneria di Porto, siamo contenti di essere accanto alla Regione in questa iniziativa che consentirà di liberare un potenziale di sviluppo enorme. Mettere a sistema definitivamente i porti della Regione e i Comuni costieri che hanno risorse e beni spesso non adeguatamente utilizzati, infatti, significa creare un ulteriore volano di sviluppo per il territorio. Se sapremo interpretare bene il nostro ruolo, potremo supportare concretamente la Regione nel compito di valorizzazione della blue economy.".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

TTg Italia

Fonti Web

# Scioperi, gli stop previsti a ottobre nei trasporti

Si apre un altro mese caldo per i trasporti . Il bollettino del Ministero segnala nuovi scioperi , che interesseranno sia i servizi su terra che il trasporto aereo. Prima data da appuntare quella di mercoledì 9 ottobre , in cui la circolazione dei treni potrà essere condizionata dallo stop su scala nazionale del personale Rfi addetto alla manutenzione della rete ferroviaria. Diverse le agitazioni nel trasporto aereo venerdì 11 ottobre . In questa data il bollettino segnala che, dalle 13 alle 17, incroceranno le braccia il personale Enav di stanza all'aeroporto di Palermo e, su scala nazionale, il personale Techno Sky. Il 12 ottobre è previsto uno stop di 24 ore del personale delle imprese che svolgono attività ferroviaria; mentre il 18 potrebbe risultare difficile spostarsi con i mezzi pubblici i n diverse città, a causa di un'agitazione indetta su scala nazionale da Al Cobas per il personale che opera nel comparto. Possibili disagi negli aeroporti, infine, il 27 ottobre , giornata in cui sono in programma diverse proteste, dalle 13 alle 17. In agitazione il personale easyJet Limited, il personale dell'aeroporto di Venezia Tessera e diverse aziende di handling.



TTG

TTg Italia

Scioperi, gli stop previsti a ottobre nei trasporti

10/02/2024 08:08

Si apre un altro mese caldo per i trasporti . Il bollettino del Ministero segnala nuovi scioperi , che interesseranno sia i servizi su terra che il trasporto aereo. Prima data da appuntare quella di mercoledi 9 ottobre , in cui la circolazione dei treni potrà essere condizionata dallo stop su scala nazionale del personale Rfi addetto alla manutenzione della rete ferroviaria. Diverse le agitazioni nel trasporto aereo venerdi 11 ottobre . In questa data il bollettino segnala che, dalle 13 alle 17, incroceranno le braccia il personale Enav di stanza all'aeroporto di Palermo e, su scala nazionale, il personale Techno Sky. Il 12 ottobre è previsto uno stop di 24 ore del personale delle imprese che svolgono attività ferroviaria; mentre il 18 potrebbe risultare difficile spostarsi con i mezzi pubblici i n diverse città, a causa di un'agitazione indetta su scala nazionale da Al Cobas per il personale che opera nel comparto. Possibili disagi negli aeroporti, infine, il 27 ottobre , giornata in cui sono in programma diverse proteste, dalle 13 alle 17. In agitazione il personale easyJet Limited, il personale dell'aeroporto di Venezia Tessera e diverse aziende di handling.

AD ESCLUSIVO USO INTER

# Il governo Meloni svende e BlackRock colonizza l'Italia


Valori

Il governo Meloni svende e BlackRock colonizza l'Italia

10/02/2024 07:04 Alessandro Volpi

Altro che sovranismo, le privatizzazioni di Meloni sono vassallaggio nei confronti di BlackRock e degli altri grandi fondi Quella che il fondo d'investimento americano BlackRock sta compiendo nei confronti del nostro Paese potrebbe essere definita come una vera e propria colonizzazione . Ma forse neppure una simile definizione è pienamente adeguata. Sace il gruppo assicurativo finanziario controllato al 100% dal ministero dell'Economia , sta trattando con BlackRock la gestione di asset per 3 miliardi di euro. In pratica il fondo diverrebbe il partner pressoché esclusivo della società pubblica che si occupa di assicurazioni per le imprese italiane, gestendone la liquidità. Nei giorni scorsi, lo stesso governo Meloni ha autorizzato BlackRock a superare la soglia del 3% in Leonardo, facendo del fondo americano l'unico azionista privato con tale quota. Si tratta di un ulteriore salto di qualità della presenza in Italia di una delle Big Three (i tre più grandi fondi del mondo, compresi Vanguard e State Street) che è già oggi il principale investitore estero nelle imprese quotate alla Borsa di Milano, per un totale di 17 miliardi di euro tra Intesa San Paolo, Unicredit, Bpm, Mediobanca, Stellantis, Ferrari e Prysmia n. A cui vanno aggiunte le partecipazioni in Eni, Enel e nelle multiutility Le mani di BlackRock sulle grandi banche Nel frattempo il governo vuole privatizzare anche un altro pezzo di Mps , ed è facilmente prevedibile chi se lo comprerà, dopo l'acquisto di Vanguard . Un posto a parte merita, in un quadro siffatto, la vicenda di Unicredit che ha acquisito, con estrema solerzia, approfittando delle modalità di vendita scelte dall'autorità federale tedesca per cedere la quota in suo possesso, il 9% di Commerzbank . È così divenuto il secondo azionista dopo lo Stato tedesco e ha prospettato l'ipotesi di una fusione La rapidità dell'operazione e soprattutto il passaggio dell'intero pacchetto nelle mani di un solo compratore ha fatto irritare il cancelliere Scholz che auspicava una vendita frazionata . Sembra quindi in via di costituzione un colosso bancario europeo a trazione italiana. In realtà il dato più

Altro che sovranismo, le privatizzazioni di Meloni sono vassallaggio nei confronti di BlackRock e degli altri grandi fondi Quella che il fondo d'investimento americano BlackRock sta compiendo nei confronti del nostro Paese potrebbe essere definita come una vera e propria colonizzazione . Ma forse neppure una simile definizione è pienamente adeguata. Sace il gruppo assicurativo finanziario controllato al 100% dal ministero dell'Economia , sta trattando con BlackRock la gestione di asset per 3 miliardi di euro. In pratica il fondo diverrebbe il partner pressoché esclusivo della società pubblica che si occupa di assicurazioni per le imprese italiane, gestendone la liquidità. Nei giorni scorsi, lo stesso governo Meloni ha autorizzato BlackRock a superare la soglia del 3% in Leonardo, facendo del fondo americano l'unico azionista privato con tale quota. Si tratta di un ulteriore salto di qualità della presenza in Italia di una delle Big Three (i tre più grandi fondi del mondo, compresi Vanguard e State Street) che è già oggi il principale investitore estero nelle imprese quotate alla Borsa di Milano, per un totale di 17 miliardi di euro tra Intesa San Paolo, Unicredit, Bpm, Mediobanca, Stellantis, Ferrari e Prysmia n.

A cui vanno aggiunte le partecipazioni in Eni, Enel e nelle multiutility Le mani di BlackRock sulle grandi banche Nel frattempo il governo vuole privatizzare anche un altro pezzo di Mps , ed è facilmente prevedibile chi se lo comprerà, dopo l'acquisto di Vanguard . Un posto a parte merita, in un quadro siffatto, la vicenda di Unicredit che ha acquisito, con estrema solerzia, approfittando delle modalità di vendita scelte dall'autorità federale tedesca per cedere la quota in suo possesso, il 9% di Commerzbank . È così divenuto il secondo azionista dopo lo Stato tedesco e ha prospettato l'ipotesi di una fusione La rapidità dell'operazione e soprattutto il passaggio dell'intero pacchetto nelle mani di un solo compratore ha fatto irritare il cancelliere Scholz che auspicava una vendita frazionata . Sembra quindi in via di costituzione un colosso bancario europeo a trazione italiana. In realtà il dato più rilevante dell'operazione è costituito dal fatto che il principale azionista di Unicredit, che ora diventa determinante anche in Commerzbank, è nuovamente BlackRock . Salito quasi al 7% di Unicredit dopo il buyback del marzo del 2024 In sintesi, le Big Three - anche Vanguard è presente in Unicredit con poco meno del 2% - stanno procedendo nella conquista della finanza europea seguendo la strategia delle mega-fusioni . In chiaro contrasto con il Rapporto Draghi e con il Piano Letta che vorrebbe creare campioni del Vecchio Continente. E rafforzando in modo determinante il proprio monopolio nella gestione del risparmio, vera linfa della loro capacità di essere "padroni del mondo" . Peraltro BlackRock è presente anche in Commerzbank con il 6%. L'assalto a Poste Italiane e Ferrovie dello Stato Ad ampliare il panorama c'è poi la questione delle privatizzazioni annunciate. Per far quadrare i conti della legge

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

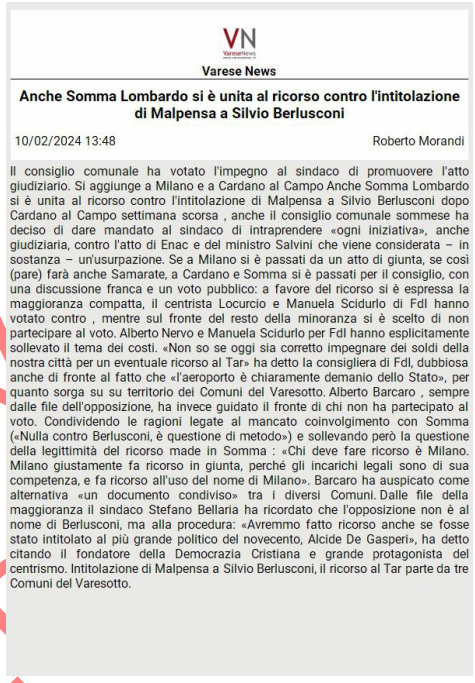
di Bilancio, appesantiti dagli oneri europei e da una stima del Pil dello 0,6%, e non dell'1% come previsto nel Def, il governo Meloni punta a realizzare privatizzazioni per almeno 6 miliardi di euro . In realtà 3 miliardi li ha già acquisiti vendendo nel corso di questo esercizio finanziario, come ricordato, una quota della pregiatissima Eni . Ora altri 3 (e forse addirittura 5 miliardi) sembra intenzionato a realizzarli vendendo un bel pezzo di Poste Italiane Scendendo da circa il 65% al 50,01% o anche più giù, secondo quanto, in gran silenzio, l'esecutivo aveva ipotizzato fin da gennaio . Così coprirebbe un pezzo di manovra rinunciando però ad utili e dividendi di una società come Poste, che ha raggiunto quest'anno la capitalizzazione record di 16 miliardi di euro e ha generato un miliardo di utili. Soprattutto, Poste italiane è la società italiana che ha il maggior numero di dipendenti, 126mila . E la sola in tutto il panorama nazionale che supera i 100mila. Newsletter Iscriviti a Valori Il meglio delle notizie di finanza etica ed economia sostenibile. Dichiaro di aver letto e accettato l' informativa in materia di privacy Settimanale Anteprima L'altro "colosso" è rappresentato dalle Ferrovie dello Stato , ancora interamente pubbliche e però in odore di parziale privatizzazione. Per nascondere le difficoltà economiche, il governo privatizza pezzi pregiati , che garantirebbero entrate importanti, e con un esteso numero di dipendenti. Destinati assai probabilmente a vedere i loro posti di lavoro messi in discussione. Aggiungerei che con Poste privatizzate, magari con principale azionista un grande fondo americano, sarà difficile per le comunità locali difendere gli uffici postali al di fuori delle metropoli. Il governo Meloni svende il Paese a BlackRock Alla luce di tutto ciò si capisce meglio la presenza di Larry Fink (amministratore delegato di BlackRock) al G7 italiano : si tratta in qualche modo del "padrone" dell'ex economia nazionale. Dopo quell'invito è arrivata la resa finale. La presidente Meloni ha incontrato a Palazzo Chigi l'ormai onnipresente Fink. La riunione intendeva dare seguito all'invito dello stesso Fink al G7 e ha avuto ad oggetto la presenza determinante del colosso statunitense nel campo dei data center e delle infrastrutture energetiche italiane. In pratica BlackRock sarà il player principale nell'archiviazione dei dati, sensibili, e nel trasporto dell'energia, dando vita ad un ristrettissimo gruppo di lavoro. Ma i due elementi principali dell'incontro sono stati la creazione di strumenti finanziari specifici da parte del fondo d'investimento nell'ambito del famoso Piano Mattei, che sarà quindi oggetto del finanziamento del super-fondo. Nonché la definizione di prestiti obbligazionari per la ricostruzione dell'Ucraina , concepiti da BlackRock e garantiti politicamente dall'Italia. In estrema sintesi, il sovranismo della Meloni si è trasformato nel più completo vassallaggio nei confronti di BlackRock. Naturalmente, è molto probabile che Meloni e Fink abbiano parlato della concreta possibilità per il fondo di comprare, con il proprio risparmio gestito, una parte dei 180 miliardi aggiuntivi necessari a finanziare il nuovo debito pubblico del nostro Paese. L'Italia ha un "nuovo padrone". Mi permetto, sommessamente, di dire che l'avevo scritto. BlackRock fondi meloni Sostieni Valori! Dalla parte dell'etica, del clima, dei diritti e dell'uguaglianza. Come te. Sostienici! Dona con Satispay.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Varese News

Fonti Web

# Anche Somma Lombardo si è unita al ricorso contro l'intitolazione di Malpensa a Silvio Berlusconi



VN
Varese News

**Anche Somma Lombardo si è unita al ricorso contro l'intitolazione di Malpensa a Silvio Berlusconi**

10/02/2024 13:48 Roberto Morandi

Il consiglio comunale ha votato l'impegno al sindaco di promuovere l'atto giudiziario. Si aggiunge a Milano e a Cardano al Campo Anche Somma Lombardo si è unita al ricorso contro l'intitolazione di Malpensa a Silvio Berlusconi dopo Cardano al Campo settimana scorsa , anche il consiglio comunale sommese ha deciso di dare mandato al sindaco di intraprendere «ogni iniziativa», anche giudiziaria, contro l'atto di Enac e del ministro Salvini che viene considerata – in sostanza – un'usurpazione. Se a Milano si è passati da un atto di giunta, se così (pare) farà anche Samarate, a Cardano e Somma si è passati per il consiglio, con una discussione franca e un voto pubblico: a favore del ricorso si è espressa la maggioranza compatta, il centrista Locurcio e Manuela Scidurlo di FdI hanno votato contro , mentre sul fronte del resto della minoranza si è scelto di non partecipare al voto. Alberto Nervo e Manuela Scidurlo per FdI hanno esplicitamente sollevato il tema dei costi. «Non so se oggi sia corretto impegnare dei soldi della nostra città per un eventuale ricorso al Tar» ha detto la consigliera di FdI, dubbiosa anche di fronte al fatto che «l'aeroporto è chiaramente demanio dello Stato», per quanto sorga su su territorio dei Comuni del Varesotto. Alberto Barcaro , sempre dalle file dell'opposizione, ha invece guidato il fronte di chi non ha partecipato al voto. Condividendo le ragioni legate al mancato coinvolgimento con Somma («Nulla contro Berlusconi, è questione di metodo») e sollevando però la questione della legittimità del ricorso made in Somma : «Chi deve fare ricorso è Milano. Milano giustamente fa ricorso in giunta, perché gli incarichi legali sono di sua competenza, e fa ricorso all'uso del nome di Milano». Barcaro ha auspicato come alternativa «un documento condiviso» tra i diversi Comuni. Dalle file della maggioranza il sindaco Stefano Bellaria ha ricordato che l'opposizione non è al nome di Berlusconi, ma alla procedura: «Avremmo fatto ricorso anche se fosse stato intitolato al più grande politico del novecento, Alcide De Gasperi», ha detto citando il fondatore della Democrazia Cristiana e grande protagonista del centrismo. Intitolazione di Malpensa a Silvio Berlusconi, il ricorso al Tar parte da tre Comuni del Varesotto.

Il consiglio comunale ha votato l'impegno al sindaco di promuovere l'atto giudiziario. Si aggiunge a Milano e a Cardano al Campo  Anche Somma Lombardo si è unita al ricorso contro l'intitolazione di Malpensa a Silvio Berlusconi dopo Cardano al Campo settimana scorsa , anche il consiglio comunale sommese ha deciso di dare mandato al sindaco di intraprendere «ogni iniziativa», anche giudiziaria, contro l'atto di Enac e del ministro Salvini che viene considerata - in sostanza - un'usurpazione. Se a Milano si è passati da un atto di giunta, se così (pare) farà anche Samarate, a Cardano e Somma si è passati per il consiglio, con una discussione franca e un voto pubblico: a favore del ricorso si è espressa la maggioranza compatta, il centrista Locurcio e Manuela Scidurlo di FdI hanno votato contro , mentre sul fronte del resto della minoranza si è scelto di non partecipare al voto. Alberto Nervo e Manuela Scidurlo per FdI hanno esplicitamente sollevato il tema dei costi. «Non so se oggi sia corretto impegnare dei soldi della nostra città per un eventuale ricorso al Tar» ha detto la consigliera di FdI, dubbiosa anche di fronte al fatto che «l'aeroporto è chiaramente demanio dello Stato», per quanto sorga su su territorio dei Comuni del Varesotto. Alberto Barcaro , sempre dalle file dell'opposizione, ha invece guidato il fronte di chi non ha partecipato al voto. Condividendo le ragioni legate al mancato coinvolgimento con Somma («Nulla contro Berlusconi, è questione di metodo») e sollevando però la questione della legittimità del ricorso made in Somma : «Chi deve fare ricorso è Milano. Milano giustamente fa ricorso in giunta, perché gli incarichi legali sono di sua competenza, e fa ricorso all'uso del nome di Milano». Barcaro ha auspicato come alternativa «un documento condiviso» tra i diversi Comuni. Dalle file della maggioranza il sindaco Stefano Bellaria ha ricordato che l'opposizione non è al nome di Berlusconi, ma alla procedura: «Avremmo fatto ricorso anche se fosse stato intitolato al più grande politico del novecento, Alcide De Gasperi», ha detto citando il fondatore della Democrazia Cristiana e grande protagonista del centrismo. Intitolazione di Malpensa a Silvio Berlusconi, il ricorso al Tar parte da tre Comuni del Varesotto.

AD ESCLUSIV
USO INTE

Vela Net

Fonti Web

# Venice Hospitality Challenge


Vela Net

Venice Hospitality Challenge

10/02/2024 11:42

L'XI edizione della Venice Hospitality Challenge è pronta al via: sabato 19 ottobre alle 13.30 come da tradizione gli spettacolari getti d'acqua dei rimorchiatori annunceranno lo start della sola regata che si corre dalla partenza all'arrivo nelle acque interne di una città. Un evento sportivo irripetibile in qualsiasi altro luogo del mondo ma anche un fiore all'occhiello nel calendario dello Yacht Club Venezia che, capitanato da Mirko Sguario, ha conquistato un successo ormai decennale portando a Venezia l'eccellenza della vela nel cuore di Venezia. L'XI edizione della regata vede al suo fianco Ca' Sagredo Hotel, Hotel Danieli, Ca' di Dio VRetreats, Hotel Excelsior, The Gritti Palace, Londra Palace, JW Marriott, Nolinski Venezia, Palazzina, St. Regis, SINA Centurion Palace, Palazzo Venart Luxury Hotel e Alajmo Ristorante Quadri. Ogni hotel è abbinato a un'imbarcazione alle quali si aggiungono Il Moro di Venezia e New Zealand Endeavour in gara rispettivamente per il Comune di Venezia-Salone Nautico e la Scuola Navale Militare "Francesco Morosini". Importante novità di quest'anno la prima partecipazione della Guardia Costiera con la barca Gipsea, sequestrata alla criminalità organizzata. Condotti da skipper di fama internazionale, saranno diciassette i Team che si contenderanno sul campo di regata l'ambito cappello del Doge, che quest'anno è stato realizzato nelle fornaci della vetreria New Murano Gallery in 18 esemplari numerati e firmati dal Maestro Mario Furlan. Venice Hospitality Challenge 2024 – Team in gara: (Maxi Yacht - Hotel - Skipper) Idrusa - Alajmo Ristorante Quadri - Paolo Montefusco Kiwi - Ca' Di Dio VRetreats-LILT - Andrea Pesaresi Arca SGR - Ca' Sagredo - Furio Benussi Pegaso - Sina Centurion - Roberto Zambelli Adriatic Europa - Hotel Danieli - Dusan Puh Shockwave 3 Prosecco Doc - Hotel Excelsior - Mitja Kosmina Anemos II - JW Marriott - Mauro Pelaschier Only Lu - Londra Palace - Liam Orel Clean Sport One - Nolinski Venezia - Jure Orel Flying Dragon - Palazzina - Camillo Galliani Anywave - St. Regis - Alberto Leghissa Shining - Palazzo Venart - Zeljko Perovich Huck Ancilla Domini - The Gritti Palace - Caterina Banti Il Moro di Venezia - Comune-Salone Nautico - Dudi Coletti New Zealand Endeavour - Sc. Morosini - Marina Militare - Mauro Magarotto Phantom - Yacht Club Venezia/LILT - Giorgio Pitter Gipsea - Guardia Costiera - Marcello Calandrino Programma: Giovedì 17 ottobre alle Zattere: arrivo imbarcazioni e ormeggio. Venerdì 18 ottobre alle Zattere: 18.30 "La città incontra gli skipper". Sabato 19 ottobre ore 11.00 briefing equipaggi a Palazzo Zattere, partenza alle 13.30 circa: il pubblico potrà ammirare da vicino non solo l'intero svolgimento della regata ma anche le imbarcazioni all'ormeggio grazie a un pontile galleggiante lungo oltre 70 mt realizzato dal Gruppo Boscolo Bielo e posizionato nel Canale della Giudecca. Le premiazioni sono previste verso le 17.00 presso la banchina VYP dove per la prima volta verrà anche assegnato il Barcolana Venice Hospitality

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

# Vela Net

## Fonti Web

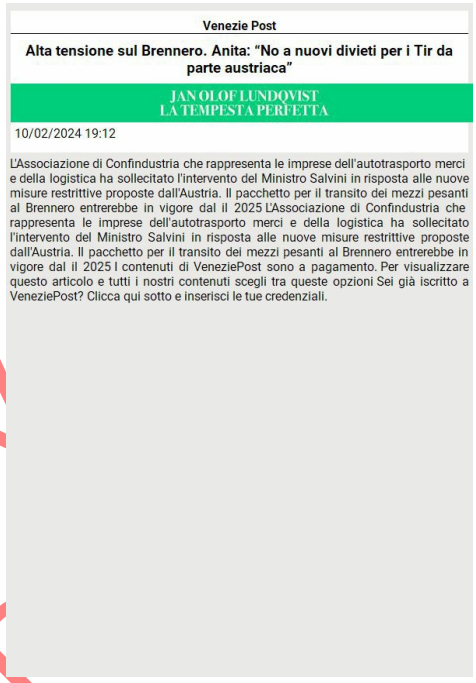
Trophy, trofeo Challenge per l'imbarcazione meglio classificata considerando le migliori prove nella Barcolana Maxi Trofeo Portopiccolo e Venice Hospitality Challenge. Per quanto riguarda l'aspetto sociale Venice Hospitality Challenge e lo Yacht Club Venezia sono ancora una volta al fianco della Lega Italiana per la lotta contro i tumori: il maxi yacht Kiwi gareggerà anche per LILT mentre il Vaporetto Rosa, un natante ibrido a basso impatto ambientale, accompagnerà la regata per divulgare l'importanza della prevenzione per i tumori al seno. L'impegno verso l'ambiente si concretizza con la fornitura agli equipaggi di indumenti ottenuti col riciclo delle bottiglie in plastica da Mureadritta: una scelta in linea con quanto l'Amministrazione Comunale si sta prefiggendo per Venezia, un luogo unico al mondo dove è impossibile collocare con certezza un confine tra città e natura. Venice Hospitality Challenge è patrocinata dal Comune di Venezia e dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. Beneficia del supporto dei partner Vela Spa, Salone Nautico Venezia, Marina Militare, Capitaneria di Porto, Guardia Costiera e FIV. Gold sponsor Generali Italia e VISA e sponsor Alilaguna, Assonautica Venezia, Boscolo Bielo, New Murano Gallery, MureaDritta, Portodimare, Panfido, VYP Venice Yacht Pier, Select e Acqua Dolomia. Media Partner: Barche, Excellence Magazine, Venezia Made in Veneto, Venezia Unica, Lagunamare e Wonder Cortina. Credit: Press Office Venice Hospitality Challenge Redazione Velanet.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Venezie Post

Fonti Web

# Alta tensione sul Brennero. Anita: "No a nuovi divieti per i Tir da parte austriaca"


Venezie Post

Alta tensione sul Brennero. Anita: “No a nuovi divieti per i Tir da parte austriaca”

JAN OLOF LUNDQVIST
LA TEMPESTA PERFETTA

10/02/2024 19:12

L'Associazione di Confindustria che rappresenta le imprese dell'autotrasporto merci e della logistica ha sollecitato l'intervento del Ministro Salvini in risposta alle nuove misure restrittive proposte dall'Austria. Il pacchetto per il transito dei mezzi pesanti al Brennero entrerebbe in vigore dal il 2025 L'Associazione di Confindustria che rappresenta le imprese dell'autotrasporto merci e della logistica ha sollecitato l'intervento del Ministro Salvini in risposta alle nuove misure restrittive proposte dall'Austria. Il pacchetto per il transito dei mezzi pesanti al Brennero entrerebbe in vigore dal il 2025 I contenuti di VeneziePost sono a pagamento. Per visualizzare questo articolo e tutti i nostri contenuti scegli tra queste opzioni Sei già iscritto a VeneziePost? Clicca qui sotto e inserisci le tue credenziali.

L'Associazione di Confindustria che rappresenta le imprese dell'autotrasporto merci e della logistica ha sollecitato l'intervento del Ministro Salvini in risposta alle nuove misure restrittive proposte dall'Austria. Il pacchetto per il transito dei mezzi pesanti al Brennero entrerebbe in vigore dal il 2025 L'Associazione di Confindustria che rappresenta le imprese dell'autotrasporto merci e della logistica ha sollecitato l'intervento del Ministro Salvini in risposta alle nuove misure restrittive proposte dall'Austria. Il pacchetto per il transito dei mezzi pesanti al Brennero entrerebbe in vigore dal il 2025 I contenuti di VeneziePost sono a pagamento. Per visualizzare questo articolo e tutti i nostri contenuti scegli tra queste opzioni Sei già iscritto a VeneziePost? Clicca qui sotto e inserisci le tue credenziali.

AD ESCLUSIVO USO INTER

Voce Apuana

Fonti Web

# Il Consiglio regionale si impegna: Carrara sotto l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale


Voce Apuana

Il Consiglio regionale si impegna: Carrara sotto l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

10/02/2024 18:18 MASSIMILIANO BALDINI;

Elena Meini e Massimiliano Baldini (Lega): «Siamo soddisfatti che il nostro atto che chiede come il porto carrarese rientri sotto l'egida di quelli toscani sia stato apprezzato dalla maggioranza. Risultato merito anche di Nicola Pieruccini scomparso in queste ore». Ascolta questo articolo ora... Voice by CARRARA – "Siamo soddisfatti che la proposta di risoluzione collegata al Defr 2025, presentata dal gruppo della Lega, abbia trovato apprezzamento anche nella maggioranza, che ha votato l'atto impegnando il presidente della Regione Toscana a procedere affinché il porto di Carrara venga ricompreso nell'elenco dei porti toscani sotto l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, in base all'art. 6, comma 2 bis della Legge 28 gennaio 1994, n. 84. – mettono al corrente Elena Meini capogruppo della Lega in Consiglio regionale e Massimiliano Baldini primo firmatario dell'atto. "Questa iniziativa, lanciata dall'On. Andrea Barabotti, che continua a lavorare per il recupero del porto di Carrara – si legge nella nota dei due esponenti politici -, rappresenta un passo decisivo per riportare lo stesso sotto la competenza toscana, all'interno dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, distaccandolo dall'attuale Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, che include quello di La Spezia. Si tratta di un contributo fondamentale che consentirà di affrontare al meglio le numerose problematiche che riguardano il porto carrarese, a partire dal grave problema dell'erosione". "Il risultato raggiunto quest'oggi, riguardo alla predetta tematica, è in gran parte merito delle continue sollecitazioni di Nicola Pieruccini, segretario provinciale di Massa-Carrara, prematuramente scomparso in queste ore, che era profondamente legato al suo territorio, come abbiamo avuto modo di ribadire anche in Aula".

Elena Meini e Massimiliano Baldini (Lega): «Siamo soddisfatti che il nostro atto che chiede come il porto carrarese rientri sotto l'egida di quelli toscani sia stato apprezzato dalla maggioranza. Risultato merito anche di Nicola Pieruccini scomparso in queste ore». Ascolta questo articolo ora... Voice by CARRARA - "Siamo soddisfatti che la proposta di risoluzione collegata al Defr 2025, presentata dal gruppo della Lega, abbia trovato apprezzamento anche nella maggioranza, che ha votato l'atto impegnando il presidente della Regione Toscana a procedere affinché il porto di Carrara venga ricompreso nell'elenco dei porti toscani sotto l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, in base all'art. 6, comma 2 bis della Legge 28 gennaio 1994, n. 84. - mettono al corrente Elena Meini capogruppo della Lega in Consiglio regionale e Massimiliano Baldini primo firmatario dell'atto. "Questa iniziativa, lanciata dall'On. Andrea Barabotti, che continua a lavorare per il recupero del porto di Carrara - si legge nella nota dei due esponenti politici -, rappresenta un passo decisivo per riportare lo stesso sotto la competenza toscana, all'interno dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, distaccandolo dall'attuale Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, che include quello di La Spezia. Si tratta di un contributo fondamentale che consentirà di affrontare al meglio le numerose problematiche che riguardano il porto carrarese, a partire dal grave problema dell'erosione". "Il risultato raggiunto quest'oggi, riguardo alla predetta tematica, è in gran parte merito delle continue sollecitazioni di Nicola Pieruccini, segretario provinciale di Massa-Carrara, prematuramente scomparso in queste ore, che era profondamente legato al suo territorio, come abbiamo avuto modo di ribadire anche in Aula".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

WineNews

Fonti Web

# Sciopero porti in Usa, Coldiretti: "a rischio 6,4 miliardi di euro in export di cibo made in Italy"


WineNews

Sciopero porti in Usa, Coldiretti: “a rischio 6,4 miliardi di euro in export di cibo made in Italy”

10/02/2024 18:21

L'agitazione coinvolge 45.000 addetti in 36 scali e il 95% dell'agroalimentare tricolore raggiunge gli States via mare Lo sciopero ad oltranza dei lavoratori portuali negli Stati Uniti colpisce anche le esportazioni marittime di cibo made in Italy, che, nel 2023, sono state pari a 6,4 miliardi di euro in valore. A lanciare l'allarme è Coldiretti, sulla base dei dati Istat sul commercio estero, e in riferimento all'agitazione, proclamata dall'International Longshoremen's Association, che coinvolge 45.000 addetti in 36 porti americani, situati sulla costa orientale e nella zona del Golfo del Messico. Questo, spiega l'associazione di categoria, potrebbe influire sulla spedizione di beni deperibili come i prodotti alimentari, causando ritardi significativi che potrebbero comprometterne la qualità o aumentare i costi di trasporto. Ogni anno infatti oltre il 95% in valore delle esportazioni agroalimentare tricolori raggiunge gli States via mare (a fronte del 63% del totale generale), con vino, olio d'olivo e pasta a guidare la classifica dei prodotti più acquistati. Gli Usa rappresentano anche il primo sbocco commerciale extra Ue per il cibo made in Italy, e il terzo a livello mondiale. “Lo sciopero dei porti americani rischia di rappresentare un nuovo colpo per i traffici via mare dell’Italia dopo le tensioni legate al blocco dei traffici sul Mar Rosso dovute agli attacchi Houthi - denuncia Coldiretti - l’allungamento delle rotte marittime tra Oriente e Occidente, costrette ad evitare il Canale di Suez e a circumnavigare il Sud Africa, hanno portato ad un aumento dei costi di trasporto, mentre i tempi di percorrenza sono aumentati mediamente di 7-10 giorni. E a risentirne sono stati soprattutto i prodotti più deperibili, a partire dall’ortofrutta”.

L'agitazione coinvolge 45.000 addetti in 36 scali e il 95% dell'agroalimentare tricolore raggiunge gli States via mare Lo sciopero ad oltranza dei lavoratori portuali negli Stati Uniti colpisce anche le esportazioni marittime di cibo made in Italy, che, nel 2023, sono state pari a 6,4 miliardi di euro in valore. A lanciare l'allarme è Coldiretti, sulla base dei dati Istat sul commercio estero, e in riferimento all'agitazione, proclamata dall'International Longshoremen's Association, che coinvolge 45.000 addetti in 36 porti americani, situati sulla costa orientale e nella zona del Golfo del Messico. Questo, spiega l'associazione di categoria, potrebbe influire sulla spedizione di beni deperibili come i prodotti alimentari, causando ritardi significativi che potrebbero comprometterne la qualità o aumentare i costi di trasporto. Ogni anno infatti oltre il 95% in valore delle esportazioni agroalimentare tricolori raggiunge gli States via mare (a fronte del 63% del totale generale), con vino, olio d'olivo e pasta a guidare la classifica dei prodotti più acquistati. Gli Usa rappresentano anche il primo sbocco commerciale extra Ue per il cibo made in Italy, e il terzo a livello mondiale. "Lo sciopero dei porti americani rischia di rappresentare un nuovo colpo per i traffici via mare dell'Italia dopo le tensioni legate al blocco dei traffici sul Mar Rosso dovute agli attacchi Houthi - denuncia Coldiretti - l'allungamento delle rotte marittime tra Oriente e Occidente, costrette ad evitare il Canale di Suez e a circumnavigare il Sud Africa, hanno portato ad un aumento dei costi di trasporto, mentre i tempi di percorrenza sono aumentati mediamente di 7-10 giorni. E a risentirne sono stati soprattutto i prodotti più deperibili, a partire dall'ortofrutta".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

YouFeed It

Fonti Web

# Il governo prepara la bastonata agli automobilisti e prospetta l'aumento delle accise sul gasolio

Non abituiamoci a prezzi del gasolio su valori relativamente accettabili.Con una riga inserita nella delega fiscale il governo Meloni apparecchia, molto probabilmente, un prelievo di 3,1 miliardi di euro dalle tasche degli automobilisti. Così si legge nella delega fiscale "utilizzare il riordino delle spese fiscali (tax expenditures) in determinati ambiti di tassazione, come l'allineamento delle [] L'articolo Il governo prepara... Se non ti interessa l'articolo guarda tra le Notizie Correlate;.


YouFeed It

Il governo prepara la bastonata agli automobilisti e prospetta l'aumento delle accise sul gasolio

10/02/2024 19:09

Non abituiamoci a prezzi del gasolio su valori relativamente accettabili.Con una riga inserita nella delega fiscale il governo Meloni apparecchia, molto probabilmente, un prelievo di 3,1 miliardi di euro dalle tasche degli automobilisti. Così si legge nella delega fiscale "utilizzare il riordino delle spese fiscali (tax expenditures) in determinati ambiti di tassazione, come l'allineamento delle [...] L'articolo Il governo prepara... Se non ti interessa l'articolo guarda tra le Notizie Correlate;.

AD ESCLUSIV
USO INTE