Conftrasporto - Rassegna Stampa

sabato, 05 ottobre 2024

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Conftrasporto - Rassegna Stampa
sabato, 05 ottobre 2024

Quotidiani Nazionali

05/10/2024 **Corriere della Sera** Pagina 20 — *dal nostro inviato a Genova Andrea Pasqualetto* — 17
Genova, sfida per l'aeroporto

04/10/2024 **Corriere dello Sport** Pagina 36 — 20
Alla Gen Z piace la e-mobility

05/10/2024 **Il Giorno** Pagina 3 — 22
L'Istat rivede in calo le stime sul Pil Ma salgono i redditi

05/10/2024 **Il Manifesto** Pagina 31 — 24
Spesa pubblica, chi sale e chi scende

05/10/2024 **Il Mattino** Pagina 3 — 26
Traffico di container Mediterraneo centrale

05/10/2024 **Il Messaggero** Pagina 2 — 28
Sul tavolo la rimodulazione delle accise gasolio più caro e ribassi sulla benzina

05/10/2024 **Il Sole 24 Ore** Pagina 2 — *G.Tr.* — 30
Accise, dall'allineamento fra benzina e diesel possibile 1 miliardo in più per lo Stato

05/10/2024 **Il Sole 24 Ore** Pagina 8 — 32
Salvini a Pontida tra bufere e prove di riscatto

05/10/2024 **La Gazzetta dello Sport** Pagina 46 — 33
Nodo accise sul diesel l'allarme e la frenata «rischio di stangata da quasi 2 miliardi»

05/10/2024 **La Stampa** Pagina 17 — *ANNA MARIA ANGELONE* — 35
Caro merci per le rotaie bloccate "Un cantiere ogni 10 chilometri"

05/10/2024 **La Verità** Pagina 3 — 37
Addio alle agevolazioni sul gasolio Tutta colpa dell'esaltazione green

05/10/2024 **La Verità** Pagina 3 — 39
Ecologia a suon di tasse Gli incentivi «cattivi» valgono oltre 22 miliardi

05/10/2024 **Libero** Pagina 6 — *ELISA CALESSI* — 41
: La maggioranza è unita non ci saranno nuove tasse

Quotidiani Locali

04/10/2024 **Alto Adige** Pagina 4 — 43
I Tir pronti alla battaglia sulle accise

05/10/2024 **Corriere del Mezzogiorno** Pagina 4 — 44
«Capodichino crescerà aprendosi alla città Pronti ad acquisire l'ex ospedale Bianchi»

05/10/2024 **Corriere Fiorentino** Pagina 4 — *Luca Gasperoni* — 48
Ztl e permessi, il bivio del Comune «Stop all'invasione degli spazi»

05/10/2024 **Cronache di Caserta** Pagina 7 — 50
Legge Calderoli, proposta della Regione

05/10/2024 **Cronache di Napoli** Pagina 7 — 52
Legge Calderoli, proposta della Regione

05/10/2024 **Cronache di Salerno** Pagina 22 — 54
Cav. De Rosa (SMET): "Il Governo non giochi con le accise dei carburanti"

05/10/2024 **Gazzetta del Sud** Pagina 26 — 56
Quella "Stella Mamis" che splende nel porto

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

05/10/2024 **Gazzetta di Modena** Pagina 5
Nuove tasse, tensioni nel governo Tajani frena: «Giorgetti frainteso» 57

05/10/2024 **Gazzetta di Modena** Pagina 8
Carburanti Unem: «Nuova stangata per le famiglie» 59

05/10/2024 **Gazzetta di Parma** Pagina 3
Caccia alle coperture per la manovra Spunta l'ipotesi dell'addizionale Ires 60

05/10/2024 **Giornale di Brescia** Pagina 2
È caccia alle risorse per la Manovra, spunta l'ipotesi sull'Ires 62

05/10/2024 **Il Gazzettino** Pagina 26
Mose, vertice sulle nuove regole 63

05/10/2024 **Il Gazzettino** Pagina 26
Tre giorni di Porto aperto per conoscere i lavori e le professioni del mare 65

05/10/2024 **Il Giornale Di Vicenza** Pagina 6
Ipotesi Ires su imprese e banche Diesel allineato alla benzina 67

05/10/2024 **Il Giornale Di Vicenza** Pagina 15
Il nuovo registro rifiuti Seminario on line 69

04/10/2024 **Il Mattino di Foggia** Pagina 14
Brindisi, paura a bassa quota per il volo Ryanair 70

05/10/2024 **Il Mattino di Padova** Pagina 5
Manovra, è caccia ai fondi Ipotesi Ires per le imprese 73

05/10/2024 **Il Secolo XIX** Pagina 17
Economia blu e Pmi Intesa scommette sul mare 75

05/10/2024 **Il Secolo XIX** Pagina 18 *SIMONE GALLOTTI* 76
Genova, l'aeroporto ricapitalizza Musso: «Ora caccia ai privati»

05/10/2024 **Il Tirreno** Pagina 16
Interporto, Bellandi è la nuova presidente 78

05/10/2024 **Il Tirreno** Pagina 16
Trasporti Sos di Cna Fita: «Costi per i Tir insostenibili» 79

05/10/2024 **Il Tirreno** Pagina 40 *LUCA CENTINI* 80
Bando traghetti, prende corpo l'ipotesi di un'altra proroga

05/10/2024 **La Città di Salerno** Pagina 12
«Il Governo non giochi con le accise» 82

05/10/2024 **La Notizia** Pagina 2-3
"Una politica tutta tagli e tasse Ecco il neoliberismo di Meloni" 84

05/10/2024 **La Notizia** Pagina 11 *STEFANO RIZZUTI* 87
Fare cassa sulle accise La stangata vale due miliardi

05/10/2024 **La Nuova Sardegna** Pagina 12
Nuove tasse, tensioni nel governo Tajani frena: «Giorgetti frainteso» 88

05/10/2024 **La Prealpina** Pagina 5
Ipotesi Ires alle imprese 90

05/10/2024 **La Provincia di Lecco** Pagina 17
Artigiani e commercianti concordi: «Imposte da ridurre» 92

05/10/2024 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 6
Aeroporto, avanti piano Il Cda vara il bilancio con perdita a tre milioni 93

05/10/2024 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 7
Blue Economy impatto da 10 miliardi e 122 mila addetti 95

05/10/2024 **La Sicilia** Pagina 11
Ipotesi addizionale Ires per imprese e banche 97

05/10/2024 **L'Arena** Pagina 4
Manovra, l'ipotesi dell'Ires su imprese e banche 99

04/10/2024 **L'Eco di Bergamo** Pagina 6
A fuoco il motore di un aereo Ryanair 100

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

05/10/2024 **L'Eco di Bergamo** Pagina 3 101
Manovra, caccia ai fondi Ipotesi Ires per le aziende

05/10/2024 **Libertà** Pagina 2 102
Manovra, nodo coperture Spunta l'ipotesi sull'Ires

04/10/2024 **Quotidiano di Bari** Pagina 6 103
"Sulla stessa barca": avvio della strategia per il sostegno all'economia del mare

04/10/2024 **Roma** Pagina 5 105
«Chiederemo sacrifi

Quotidiani - Ed. Secondarie

05/10/2024 **Corriere Adriatico (ed. Pesaro)** Pagina 19 106
Enac, allo studio l'atto per trasferire il sedime

05/10/2024 **Corriere del Veneto (ed. Verona)** Pagina 5 *Martina Zambon* 107
«Ecco come il Veneto potrà tenersi i risparmi di una gestione virtuosa» L'avvio formale del negoziato La novità sui tributi Protezione Civile e il nodo pompieri

05/10/2024 **Corriere del Veneto (ed. Vicenza)** Pagina 9 *F. M.* 109
Svt cerca ancora autisti di bus e «offre» la patente di guida

05/10/2024 **Corriere di Romagna (ed. Forlì-Cesena)** Pagina 13 110
«No a nuove accise sul gasolio» Sos di Confartigianato trasporti

05/10/2024 **Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro)** Pagina 27 *ANTONIO MORELLO* 111
Dragaggio del porto Conclusi i sondaggi

05/10/2024 **Il Gazzettino (ed. Udine)** Pagina 9 112
Autorità portuale, Di Blasio rassicura «Mi candido anche qui, voglio restare»

05/10/2024 **Il Giornale del Piemonte e della Liguria** Pagina 5 114
Nasce il «Laboratorio Esg Liguria»

05/10/2024 **Il Giorno (ed. Lombardia)** Pagina 35 116
La festa della Polizia locale Un milione di multe in più Mirabelli: più agenti in strada Accordo chiuso entro fine anno

05/10/2024 **Il Giorno (ed. Monza Brianza)** Pagina 9 118
Città a passo d'uomo Più bici, meno auto Ecco la mini Area C e le prime Zone 30

05/10/2024 **Il Mattino (ed. Salerno)** Pagina 4 120
Sul tavolo la rimodulazione delle accise gasolio più caro e sconti sulla benzina

05/10/2024 **Il Piccolo (ed. Gorizia)** Pagina 22 *PIERCARLO FIUMANÒ* 122
Container, si torna al gigantismo I traffici resistono alla grande crisi

05/10/2024 **Il Piccolo (ed. Gorizia)** Pagina 32 124
Il Comune punta sugli hub portuali verdi

05/10/2024 **Il Secolo XIX (ed. La Spezia)** Pagina 22 *DANIELE IZZO* 125
«Cabine di trasformazione pronta la prima di quattro»

05/10/2024 **Il Secolo XIX (ed. La Spezia)** Pagina 22 *D.I.* 127
«Una tariffa maggiorata ai Tir che vanno agli scali»

05/10/2024 **Il Secolo XIX (ed. Levante)** Pagina 17 *A. QUA.* 128
Economia blu e Pmi Intesa scommette sul mare Sella, raccolti 510 chili di rifiuti inquinanti

05/10/2024 **Il Secolo XIX (ed. Levante)** Pagina 18 *SIMONE GALLOTTI* 129
" Genova, l'aeroporto ricapitalizza Musso: «Ora caccia ai privati»

05/10/2024 **Il Tirreno (ed. Pisa-Pontedera-Empoli)** Pagina 31 *DANILO RENZULLO* 131
Gasolio agricolo al posto del diesel Scatta maxi-sequestro di carburante

05/10/2024 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)** Pagina 4 132
Stangata su diesel e sigarette E spunta l'Ires sulle imprese

05/10/2024 **La Nazione (ed. Empoli)** Pagina 34 134
Abusivi e furbetti, assedio Ztl Il Comune studia nuovi paletti «Così il centro tornerà vivibile»

05/10/2024 **La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)** Pagina 49 136
Accise sul gasolio «Si mantengano le agevolazioni»

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

05/10/2024 **La Nazione (ed. La Spezia)** Pagina 39 137
Innovazione, avanti tutta Un robot sulla banchina

05/10/2024 **La Provincia di Cremona (ed. Crema)** Pagina 29 *MILA ONDER* 138
A caccia di risorse L'ipotesi dell'Ires su imprese e banche

05/10/2024 **La Stampa (ed. Asti)** Pagina 17 *ANNA MARIA ANGELONE* 140
Caro merci per le rotaie bloccate "Un cantiere ogni 10 chilometri"

05/10/2024 **La Stampa (ed. Cuneo)** Pagina 47 *PAOLA SCOLA* 142
uel patto Piemonte-Liguria "Noi poco informati e coinvolti"

04/10/2024 **L'Edicola del Sud (ed. Bari-BAT-Foggia-Basilicata)** Pagina 18 *TOMMASO LAMARINA* 144
Fuoco al motore dell'aereo: «Troppi incidenti»

04/10/2024 **Metro (ed. Torino)** Pagina 2 145
Manovra, Giorgetti: «Sacrifici per tutti»

05/10/2024 **Quotidiano del Sud (ed. Cosenza)** Pagina 7 146
Campionatura sui fondali del porto

Periodici

04/10/2024 **Economy** Pagina 18 *di Laura De Lisa* 147
Piano Transizione 5.0 istruzioni per l'uso

04/10/2024 **Economy** Pagina 28 *Vittorio Petrone* 153
L'INELUDIBILE FUTURO DEI CARBURANTI RINNOVABILI

04/10/2024 **Economy** Pagina 30 *Vittorio Petrone* 156
Gli Hvo e il futuro pulito dei trasporti

04/10/2024 **Economy** Pagina 32 *Angelo Curiosi* 159
NON È PIÙ «SOLO» UN TELEPEDAGGIO

04/10/2024 **Economy** Pagina 34 *Sergio Luciano* 162
MOVIMENTO TERRA, MOVIMENTO DI CRESCITA PER TUTTI

04/10/2024 **Economy** Pagina 104 *Riccardo Venturi* 166
Porti privati pubbliche virtù

05/10/2024 **Gazzetta Martesana** Pagina 64 169
«Tre regioni centrali per i corridoi europei»

05/10/2024 **Milano Finanza** Pagina 98 *GIANNI MAROTTA* 171
Tempi stretti per Comiso

Fonti Web

04/10/2024 **(Sito) Adnkronos** 173
Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

04/10/2024 **(Sito) Adnkronos** 175
Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto"

04/10/2024 **(Sito) Adnkronos** 176
Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto

04/10/2024 **(Sito) Ansa** 177
Rocca, presto delibera proroga auto Euro 4 in Ztl Roma

04/10/2024 **(Sito) Ansa** 178
Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

04/10/2024 **(Sito) Ansa** 179
Conclusi prelievi dei campioni di sedime portuale a Crotone

04/10/2024 **(Sito) Ansa** 181
Porti: Spezia, autotrasporto applica sovrapprezzo per i ritardi

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

04/10/2024 **(Sito) Ansa** 182
Blue economy, nasce Lab Esg Liguria di Intesa Sanpaolo

04/10/2024 **(Sito) Ansa** 183
>>>ANSA/ Istat raffredda le stime sul Pil, sale peso del fisco

04/10/2024 **Adessonews** 185
Ttg e Inout, 2700 espositori e 1000 buyer #finsubito prestito immediato

04/10/2024 **Affari Italiani** 187
Brindisi, Ryanair: motore in fiamme al decollo per Torino. Aeroporto chiuso

04/10/2024 **Affari Italiani** 188
"Pellegrini del Giubileo, evitate Roma, traffico e trasporti: non funzionerà nulla". L'appello multilingue dei pendolari

04/10/2024 **Affari Italiani** 190
Diesel, aumento delle accise? Ipotesi "rimodulazione" e, nel caso, sarà "colpa" dell'Europa

04/10/2024 **Agenparl** 191
ROMA, PELLEGRINO (FDI): GRAZIE A GUALTIERI, CITTA' AL COLLASSO

04/10/2024 **Agenparl** 192
Zls: Pd, nessuna risorsa per le imprese della Toscana, figuraccia della destra in Parlamento

04/10/2024 **Agenparl** 193
Federconsumatori: i ricatti di Ryanair sono inaccettabili e offensivi

04/10/2024 **Agenparl** 194
Manovra: Squeri (FI), aumento accise smentito, è intervento da evitare

04/10/2024 **Agenparl** 195
04.10.2024 Nota Unem Revisione accise carburanti

04/10/2024 **Agenparl** 196
FDL 24 agenzia regionale 1101.24 Catalano e Eolico Off Shore in Puglia

04/10/2024 **Agenparl** 198
ACCISE, PAVANELLI (M5S): LE 'MILLE BALLE BLU' DI MELONI

04/10/2024 **Agenparl** 199
Agenzia regionale 1104.24 Fdl 2024_Delli Noci _Infoday dell'Interreg VI Grecia-Italia 2021-2027

04/10/2024 **Agenparl** 200
Incontro della conferenza zonale dei sindaci del Valdarno aretino con Confindustria Toscana sud e Valdarno e il Comitato delle categorie economiche e produttive del Valdarno

04/10/2024 **Agenzia Giornalistica Opinione** 201
UNIMPRESA * CARBURANTI: «L'AUMENTO DELLE ACCISE RISCHIA DI INNESCARE UNA PERICOLOSA E PERVERSA SPIRALE INFLAZIONISTICA»

04/10/2024 **Alimentando** 204
Anita: nuovi divieti per i Tir sul Brennero

04/10/2024 **altarimini.it** 205
Accise sul gasolio, Federconsumatori Rimini: cittadini e famiglie a rischio stangata

04/10/2024 **altoadige.it** 207
Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

04/10/2024 **Altreconomia** 208
Mobilità privata su strada: perché rivedere le accise sul diesel è necessario e inevitabile

04/10/2024 **aniasa.it** 211
Comunicati Stampa

04/10/2024 **Aosta Cronaca** 217
inaccettabile l'ipotesi di allineare le accise del gasolio a quelle della benzina

04/10/2024 **Aostacity notizie** 218
Impatto dell'equiparazione dell'accisa sul gasolio alla benzina: aumento dei prezzi e conseguenze per le famiglie

04/10/2024 **Arezzo Notizie** 219
Incontro tra la Conferenza dei sindaci del Valdarno aretino e Confindustria Toscana sud e Valdarno sulla mobilità

04/10/2024 **Arezzo Web** 220
Conferenza zonale dei sindaci del Valdarno aretino con Confindustria Toscana sud e Valdarno

04/10/2024 **Attivo Tv** 222
ZTL ROMA, PELLEGRINO (FI): "DINAMICA COERCITIVA, MAGGIOR PARTE DEI PENDOLARI ENTRANO PER LAVORARE"

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

04/10/2024 **Attivo Tv** 223
Manovra, Marattin: "Occorre frenare la spesa pubblica o il paese non ce la fa"

04/10/2024 **AziendaBanca** 224
A Genova nasce il Laboratorio ESG dedicato alla sostenibilità delle PMI

04/10/2024 **Blitz Quotidiano** 225
Giorgetti vorrebbe tassare le imprese che hanno guadagnato tanto: la Robin Hood Tax agita la maggioranza

04/10/2024 **Blunote** 227
Taranto, concluso il quarto Re-think Circular Economy Forum

04/10/2024 **Borsa Italiana** 230
CNA Fita denuncia: "I costi sono saliti alle stelle"

04/10/2024 **Borsa Italiana** 231
Carburanti: Unem, con allineamento accise aumento prezzo gasolio e spesa famiglie

04/10/2024 **Borsa Italiana** 232
Carburanti, Unem: con allinemento accise per famiglie maggiore esborso di 2 miliardi l'anno

04/10/2024 **bresciaoggi.it** 233
Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

04/10/2024 **Business People** 234
Accise carburanti: verso un allineamento di diesel e benzina

04/10/2024 **Cagliari Live Magazine** 235
Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

04/10/2024 **Catania Today** 237
Convegno "Med Move", progetti di sviluppo per una Sicilia connessa all'Europa

04/10/2024 **Catanzaro Informa** 239
Sabato mattina al Comalca inaugurazione di Expo Fata

04/10/2024 **Chiamami Citta** 240
Più accise sul gasolio: "Per i riminesi stangata da oltre 230 euro all'anno"

04/10/2024 **Citta della Spezia** 241
Criticità varco Stagnoni, autotrasporto applica "congestion fee" per compartecipazione committenti a extra costi

04/10/2024 **Citta della Spezia** 243
Elettrificazione banchine Garibaldi completa a metà 2025, collaudato a Tallin sistema trasferimento cavi

04/10/2024 **Citta della Spezia** 245
Porto di Marina di Carrara, Salvini: "Sono un autonomista, non decido né al posto degli spezzini né al posto dei livornesi"

04/10/2024 **Città di napoli** 246
Aumentano le accise sul gasolio? Ecco cosa sta succedendo

04/10/2024 **CivOnline** 247
Hub eolico, Rotelli e Battilocchio al Sindaco: "Pronti al confronto, ma per Civitavecchia non si è fatto avanti nessuno".

04/10/2024 **ComunicatiStampa.org** 248
Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

04/10/2024 **Corriere Flegreo** 250
Aumentano le accise sul gasolio? Ecco cosa sta succedendo

04/10/2024 **Corriere Marittimo** 251
Collezione fotografica di Hussain Aga Khan in mostra a bordo di Explora II

04/10/2024 **corriere.it** 253
Firenze, il piazzale dell'ospedale di Santa Maria Nuova diventa un parcheggio per turisti e furbetti: «E le ambulanze?»

04/10/2024 **corriere.it** 255
Economia Civile, il monito di Acosta: «Cambiare strada, o il Pil suiciderà il Pianeta»

04/10/2024 **corriere.it** 257
Carburanti: Unem, con allineamento accise aumento prezzo gasolio e spesa famiglie

04/10/2024 **corrieredirieti.corr.it** 258
Manovra, Bonelli: Governo chiede sacrifici? Meloni tassi grandi ricchezze e rinunci a Ponte Messina

04/10/2024 **corriereromagna.it** 259
"No all'aumento delle accise sul gasolio": l'appello di Confartigianato Trasporti Cesena

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

04/10/2024 **Cronache di Gusto** 260
Sciopero dei lavoratori portuali negli Usa: a rischio 6,4 miliardi di euro di cibo Made in Italy esportato

04/10/2024 **Dire** 261
Aumentano le accise sul gasolio? Ecco cosa sta succedendo

04/10/2024 **Diretta Sicilia** 262
Sicilia, più voli da Comiso grazie ad Aeroitalia

04/10/2024 **Eco di Savona** 263
Nasce a Genova il laboratorio ESG Liguria di Intesa San Paolo

05/10/2024 **Edicola del Sud** 267
Mare, verde e cultura. Progetti da 245 milioni per Taranto: «Così cambia la città»

04/10/2024 **Enna Ora** 268
Mef "Nessun aumento per le accise sui carburanti"

04/10/2024 **Enna Press** 269
Federconsumatori: i ricatti di Ryanair sono inaccettabili e offensivi

04/10/2024 **ESG News** 270
Intesa Sanpaolo avvia a Genova il Laboratorio ESG Liguria

04/10/2024 **Esperia Tv** 273
Crotone: conclusi i prelievi dei campioni di sedime portuale finalizzati al dragaggio dei fondali

04/10/2024 **FanPage** 274
Rocca conferma su Ztl di Roma: ok al rinvio dei divieti di accesso alla Fascia verde per gli Euro 4

04/10/2024 **Ferrovie** 275
MSC Air Cargo celebra il suo nuovo aereo basato in Italia con un evento speciale

04/10/2024 **Finanza com** 276
Carburanti: con le accise lo Stato incassa 25 miliardi di euro. Scontro su ipotesi allineamento gasolio-benzina

04/10/2024 **Finanza-24h** 277
Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

04/10/2024 **Firenze Today** 278
Accordo tra sinistra, Avs-Ecolò e Pd: verso una Ztl 'rafforzata', "possibile estensione oraria e giornaliera"

04/10/2024 **Firenze Today** 279
Accise evase e frode in commercio: il gasolio era miscelato con altre sostanze

04/10/2024 **Firenze Today** 280
Scontro aperto sulla Ztl, Fratelli d'Italia: "No estensione, sì a nuovi parcheggi"

04/10/2024 **First Online** 282
Intesa Sanpaolo, nasce a Genova il Laboratorio Esg Liguria: un hub per la sostenibilità delle Pmi

04/10/2024 **FreshPlaza** 285
Assotir: l'aumento delle accise sul gasolio è una stangata da oltre 350 milioni di euro

04/10/2024 **Gazzetta delle Valli** 286
Sondrio, confronto su sport, turismo ed economia circolare

04/10/2024 **Gazzetta Dell'Emilia** 288
Franchini, Ruote Libere: "Aumento accise gasolio: ipotesi inaccettabile. Così il Governo soffoca le imprese di autotrasporto"

04/10/2024 **Gazzetta di Napoli** 289
Naples Shipping Week, il viceministro Rixi: intermodalità strategica

04/10/2024 **gazzettadimantova.it** 290
Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

04/10/2024 **gazzettadimodena.it** 291
«Aumento accise sul gasolio? Questa manovra è assurda»

04/10/2024 **gazzettadireggio.it** 292
Dl omnibus: M5S, 'governo miope dice no a nostre proposte per cittadini e imprese'

04/10/2024 **Genova Today** 293
Bucci e i progetti calati dall'alto a Nervi, "pensate cosa potrebbe diventare la Liguria"

04/10/2024 **Genova24** 294
Le Pmi liguri investono ma non trovano personale: al Porto Antico un laboratorio per farle crescere

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

04/10/2024 **Genova24** 297
Regionali, Orgoglio Liguria presenta i candidati. Bucci: "Siamo i veri progressisti, gli altri non vogliono fare nulla"

04/10/2024 **Gestori Carburanti** 301
Il Governo chiarisce: nessun aumento delle accise sui carburanti, ma una rimodulazione in arrivo

04/10/2024 **Giornale del Mediterraneo** 302
Federconsumatori: i ricatti di Ryanair sono inaccettabili e offensivi

04/10/2024 **Giornale dItalia** 303
Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

04/10/2024 **Giornale Radio** 305
Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto"

04/10/2024 **Giornale Radio** 306
Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto

04/10/2024 **giornaledicalabria.it** 307
Porto di Crotone, in corso il prelievo dei campioni di sedimento dei fondali

04/10/2024 **giornaledicalabria.it** 309
Agricoltura, Turismo e Ambiente: questo sabato mattina al Comalca l'inaugurazione di "Expo Fata", tra gli ospiti il Vicepresidente Nazionale Vicario di Italmercati, Paolo Merci

04/10/2024 **Go News** 310
Evade accise sul gasolio, indagato imprenditore nel Fiorentino

04/10/2024 **GrandangoloCatania** 311
Mef "Nessun aumento per le accise sui carburanti"

04/10/2024 **HD Blog** 312
Carburanti, nessun aumento delle accise: saranno rimodulate tra benzina e diesel

04/10/2024 **Il Centro Tirreno** 314
Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

04/10/2024 **Il Centro Tirreno** 316
Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto"

05/10/2024 **Il Centro Tirreno** 317
Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto

04/10/2024 **Il Dubbio** 318
Legge di Bilancio 2024, Giorgetti annuncia sacrifici per tutti

04/10/2024 **Il Metropolitano** 320
Mare. Tiso (iniziativa comune): Mediterraneo da tutelare contro cambiamento clima

04/10/2024 **Il Nautilus** 321
PORTO DI CROTONE: CONCLUSI I PRELIEVI DEI CAMPIONI DI SEDIME PORTUALE FINALIZZATI AL DRAGAGGIO DEI FONDALI

04/10/2024 **Ildenaro.it** 323
Parte il progetto Iris, cavi superconduttori senza dispersioni

04/10/2024 **Ildenaro.it** *da ildenaro.it* - 324
Crisi e ripresa: il riassetto dell'economia mondiale e lo sviluppo del Mediterraneo

04/10/2024 **ilfattoquotidiano.it** 336
Autonomia differenziata, basta con la balla che il costo della vita al Sud è più basso che al Nord!

04/10/2024 **ilfoglio.it** *Redazione* 338
La sinistra fossile sulle accise Pd e Avs contro Meloni per il taglio dei sussidi ambientalmente dannosi

04/10/2024 **ilfoglio.it** 339
Dopo le parole di Giorgetti, il governo frena: "Nessuna nuova tassa è in lavorazione"

04/10/2024 **ilgazzettino.it** 340
Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto"

04/10/2024 **ilgazzettino.it** 341
Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto

04/10/2024 **ilgazzettino.it** 342
Rocca: «Presto delibera proroga auto Euro 4 in Ztl. Segnali positivi, ma Ufficio ambiente sta valutando dati aria»

04/10/2024 **ilgiornale.it** 343
"Una tantum dalle aziende per far quadrare i conti"

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

04/10/2024 **ilgiornale.it** 345
"Nuove accise sul diesel". Ma Fratoianni smentisce se stesso e viene sconfessato dagli utenti

04/10/2024 **ilgiornaledivicenza.it** 347
Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

04/10/2024 **ilmattino.it** 348
Emanuele Grimaldi alla Naples Shipping Week: «Protezionismo pessimo, i dazi danneggiano tutti»

04/10/2024 **ilmattino.it** 350
Guasto ferroviario a Roma cancellati oltre 100 treni. Salvini: «Colpa di un chiodo e di una ditta privata»

04/10/2024 **ilmattino.it** 352
Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto"

04/10/2024 **ilmattino.it** 353
Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto

04/10/2024 **ilmattino.it** 354
Edoardo Rixi alla Naples Shipping Week: «L'intermodalità è strategica per il nostro Paese»

04/10/2024 **ilmattino.it** 355
Rocca: «Presto delibera proroga auto Euro 4 in Ztl. Segnali positivi, ma Ufficio ambiente sta valutando dati aria»

04/10/2024 **ilmessaggero.it** 356
Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto

04/10/2024 **ilmessaggero.it** 357
Benzina, rimodulazione delle accise: gasolio più caro e sconti sul carburante. Come cambiano i prezzi

04/10/2024 **ilrestodelcarlino.it** 359
Ttg e Inout, 2700 espositori e 1000 buyer

04/10/2024 **ilrestodelcarlino.it** 360
Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

04/10/2024 **ilsecoloxix.it** 361
Scontro sulle accise. Il Tesoro prova a spegnere le polemiche: nessun rialzo, una rimodulazione

04/10/2024 **ilsecoloxix.it** 363
Petrolio supera i 77 dollari su ipotesi blitz a siti petroliferi iraniani

04/10/2024 **ilsecoloxix.it** 365
CNA Fita denuncia: "I costi sono saliti alle stelle"

04/10/2024 **ilsecoloxix.it** 366
Carburanti, Unem: con allinemento accise per famiglie maggiore esborso di 2 miliardi l'anno

04/10/2024 **ilsole24ore.com** 367
Spesa primaria, deficit, debito: cos'è il Psb che impegna l'Italia per sette anni

04/10/2024 **ilsole24ore.com** 369
Aumento accise sul gasolio: autotrasporto in allarme per i costi

04/10/2024 **ilsole24ore.com** 370
Carburanti: Unem, con allineamento accise aumento prezzo gasolio e spesa famiglie

04/10/2024 **ilsole24ore.com** 371
Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto" 04 ottobre 2024

04/10/2024 **ilsole24ore.com** 372
Gasolio, il governo valuta l'allineamento delle accise: ecco quanto costerebbe alle famiglie

04/10/2024 **ilsole24ore.com** 373
Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto 04 ottobre 2024

04/10/2024 **ilsussidiario.net** 374
SPY FINANZA/ La Francia pronta a diventare una Grecia senza Troika

04/10/2024 **Iltabloid** *Redazione Iltabloid* 376
LEGAMBIENTE - ECOSISTEMA URBANO: RAPPORTO ANNUALE

04/10/2024 **iltirreno.it** 380
Aeroporto di Massa Cinquale, aperta la gara per la gestione di 15 anni

04/10/2024 **iltirreno.it** 382
Manovra finanziaria 2025, tasse e accise sul carburante: ecco il piano del governo

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

04/10/2024 **iltirreno.it** 384
Autoproduzione, Salvini dalla parte dei portuali

04/10/2024 **Imperianews** 386
A Voce Aperta N° 34, ospite Antonio Marzo

04/10/2024 **Industria Italiana** 387
Logistica: Msc Air Cargo festeggia il primo aereo di proprietà in Italia

04/10/2024 **Informare** 388
Rixi: idea vincente per un Paese marittimo è la possibilità di avere partecipazioni estere con concessioni in porti extra-europei

04/10/2024 **Informazione Fiscale** 389
Accise sul diesel e tasse extra su profitti e sigarette: cosa ci sarà nella Legge di Bilancio 2025?

04/10/2024 **Informazione Riservata** 392
Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

04/10/2024 **Informazioni Marittime** 394
Dragaggi, a Crotone conclusi i prelievi dei campioni di sedime portuale

04/10/2024 **Innovation Post** 395
Transizione 5.0, arrivano altre FAQ: chiarimenti su macchine a combustibili, comunicazioni ex ante ed ex post, rinnovabili, power quality e cumulabilità

04/10/2024 **Italia Sera** 399
Carburanti, accise, la precisazione del MEF

04/10/2024 **Italia-informa.com** 400
Intesa Sanpaolo: nasce a Genova il Laboratorio ESG Liguria

05/10/2024 **La Gazzetta Marittima** 403
AdSP e tensioni interne

05/10/2024 **La Gazzetta Marittima** 404
Formazione investimenti per l'autotrasporto

05/10/2024 **La Gazzetta Marittima** 405
Gioia Tauro e Malta

05/10/2024 **La Gazzetta Marittima** 406
L'art. 17 a Gioia Tauro

05/10/2024 **La Gazzetta Marittima** 407
Riforme no regali

04/10/2024 **La Legge per Tutti** 408
Trattenuta in busta paga per danni: è lecita?

05/10/2024 **La Provincia di Civitavecchia** 412
Hub eolico, Rotelli e Battilocchio al Sindaco: "Pronti al confronto, ma per Civitavecchia non si è fatto avanti nessuno".

04/10/2024 **La Ragione** 413
Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

04/10/2024 **La Ragione** 415
Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto"

04/10/2024 **La Ragione** 416
Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto

04/10/2024 **La Voce dell Isola** 417
E' in corso a Catania il Meeting conclusivo del progetto BiOrangePack Partnership for Research

05/10/2024 **ladiscussione.com/** 419
Confcommercio: piano strutturale di bilancio, le sfide sono: fisco, investimenti e occupazione

04/10/2024 **lagazzettadelmezzogiorno.it** 420
Mef "Nessun aumento per le accise sui carburanti"

04/10/2024 **L'Agone** 421
Fisco equo e inclusione sociale, al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

04/10/2024 **lanazione.it** 423
Via Don Minzoni chiama. Pronto il promemoria per candidati e partiti: "Ora le infrastrutture"

04/10/2024 **lanazione.it** 425
Ciancabilla segretario. Fit-Cisl regionale

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

04/10/2024 **lanazione.it** 426
Centro chiuso a chiave: "La Ztl va rinforzata". E il Pd vota a favore

04/10/2024 **lanazione.it** 428
Eventi e lavori, le prossime modifiche al traffico e alla sosta

04/10/2024 **lanazione.it** 431
Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

04/10/2024 **lanotiziagiornale.it** 432
Quanto costerà davvero l'aumento delle accise sul diesel

04/10/2024 **lanotiziagiornale.it** 433
"Una politica tutta tagli e tasse. Ecco il neoliberismo di Meloni": parla Torto (M5S)

04/10/2024 **lanuovasardegna.it** 436
Manovra finanziaria 2025, tasse e accise sul carburante: ecco il piano del governo

04/10/2024 **laprovinciapavese.it** 438
L'allarme di Unem: l'allineamento delle accise sui carburanti costa 2 miliardi di euro, 70 euro all'anno per gli italiani

04/10/2024 **larena.it** 439
Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

04/10/2024 **larepubblica.it** 440
Petrolio supera i 77 dollari su ipotesi blitz a siti petroliferi iraniani

04/10/2024 **larepubblica.it** 442
Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

04/10/2024 **larepubblica.it** 444
CNA Fita denuncia: "I costi sono saliti alle stelle"

04/10/2024 **larepubblica.it** 445
De Luca dopo la "tempesta": "Appalti, la Campania è prima in Italia per trasparenza e legalità"

04/10/2024 **larepubblica.it** 447
Carburanti, Unem: con allinemento accise per famiglie maggiore esborso di 2 miliardi l'anno

04/10/2024 **larepubblica.it** 448
Genova, nasce il Laboratorio Esg Liguria

04/10/2024 **lasicilia.it** 451
Sicilia, Ryanair "ricatta" la Regione e chiede la cancellazione di una tassa. L'ira di Federcosumatori

04/10/2024 **lasicilia.it** 452
Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

04/10/2024 **lastampa.it** 453
Petrolio supera i 77 dollari su ipotesi blitz a siti petroliferi iraniani

04/10/2024 **lastampa.it** 455
Carburanti, Unem: con allinemento accise per famiglie maggiore esborso di 2 miliardi l'anno

04/10/2024 **lastampa.it** 456
Blue economy, nasce Lab Esg Liguria di Intesa Sanpaolo. Perusin: "Possiamo guidare la nuova consapevolezza sulle tematiche green"

05/10/2024 **lastampa.it** 458
Gasolio a rischio rincaro, autotrasporto in rivolta

04/10/2024 **Latina Today** 460
Ferrobonus assente nel Lazio: la regione tra le poche a non incentivare il trasporto su ferro

04/10/2024 **liberoQuotidiano.it** 461
Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

04/10/2024 **liberoQuotidiano.it** 463
Elly Schlein strilla, ma l'aumento del diesel lo chiedeva il Pd

04/10/2024 **LIdentita** 465
Il Mef smorza le polemiche: "Niente nuove tasse per gli individui. Accise? Ecco la verità"

04/10/2024 **LIdentita** 466
Gas serra: dopo l'imposta Ue le compagnie navali fanno extraprofitti e l'autotrasporto ci rimette

04/10/2024 **Lifegate** 467
Verso gli Stati generali della green economy a Ecomondo 2024: intervista a Raimondo Orsini

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

04/10/2024 **Lifestyle Blog** 470
Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

04/10/2024 **Liguria 24** 472
Elettrificazione banchine Garibaldi completa a metà 2025, collaudato a Tallin sistema trasferimento cavi

04/10/2024 **Liguria 24** 473
Porto di Marina di Carrara, Salvini: "Sono un autonomista, non decido né al posto degli spezzini né al posto dei livornesi"

04/10/2024 **Liguria Notizie** 474
"Una cultura come il mare" La Spezia si candida a Capitale Italiana della Cultura 2027

04/10/2024 **Lo Speciale** 477
Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto"

04/10/2024 **Lo Speciale** 478
Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto

04/10/2024 **Local Page** 479
Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

04/10/2024 **Mantova Uno** 481
Autotrasporto, allarme Cna Fita: "costi saliti alle stelle in soli sei mesi"

04/10/2024 **Messaggero Marittimo** 482
Crotone: presto il dragaggio dei fondali

04/10/2024 **Milano Today** 483
Perché la Ztl di San Siro non è ancora stata attivata

04/10/2024 **milanofinanza.it** 484
Eni si prepara a un buyback con l'elmetto

05/10/2024 **milanofinanza.it** 486
Tempi stretti per Comiso

04/10/2024 **Money** 488
Quando un Piano Strutturale di bilancio è fatto solo di trucioli e segatura

04/10/2024 **Napoli Magazine** 489
NAPOLI SHIPPING WEEK - Il viceministro Rixi: "L'intermodalità è strategica per il nostro Paese"

04/10/2024 **New Sicilia** 490
Med Move, convegno su infrastrutture e trasporti per una Sicilia europea

04/10/2024 **Notizie** 492
Aumento accise gasolio: le preoccupazioni delle imprese di autotrasporto

04/10/2024 **Notiziein un click** 493
FINANZIARIA 2025, PROMESSE "ACCISE"? TASSE E SACRIFICI DIVENTANO PAROLE DI DESTRA

05/10/2024 **Nuova Cosenza** 495
Conclusi prelievi dei campioni di sedime portuale a Crotone

04/10/2024 **Oltre Free Press** 496
Carburanti, ipotesi allineamento delle accise su gasolio-benzina. Mef: "Nessun aumento"

04/10/2024 **Orafinanza** 497
Il petrolio non ferma la sua corsa, Biden minaccia la produzione iraniana

04/10/2024 **Otto Pagine** 499
De Luca: "Situazione preoccupante, e Governo aumenta accise su diesel"

04/10/2024 **Padova News** 500
IN CORSO A PULA, IN SARDEGNA, LA CONFERENZA DI SISTEMA DI CONFCOMMERCIO

04/10/2024 **Padova News** 501
Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto

04/10/2024 **Padova News** 502
Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto"

04/10/2024 **Pmi** 503
Aumento tasse sui carburanti: ipotesi stangata in Manovra 2025

04/10/2024 **Pmi** 504
Imprese: in arrivo una Legge quadro per le PMI

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

04/10/2024 **Policymaker** 506
Patatrac di Giorgetti sulle tasse e i "sacrifici" degli italiani (che in questo caso non sono sovranisti)

04/10/2024 **Policymaker** 508
Legge di bilancio 2025: dalle accise sul diesel e tasse sugli extra-profitti. La ricetta della Lega

04/10/2024 **Port Logistic Press** 510
Montaresi: In the Port of La Spezia, cruise ships are the first to turn off their engines

04/10/2024 **Prima Firenze** 512
Gasolio miscelato con altre sostanze, titolare di un deposito indagato per evasione delle accise e frode

04/10/2024 **PrimoCanale.it** 513
Regionali, Spediporto: "Si rilanci portualità, oggi controlli sanitari infiniti"

04/10/2024 **Puglia Live** 514
Taranto - TRANSIZIONE GIUSTA, LA GIUNTA ADOTTA PROGETTI PER OLTRE 245 MILIONI

04/10/2024 **QualEnergia** 516
Idrogeno a basse emissioni: battute d'arresto e crescita di progetti e investimenti

04/10/2024 **Quality Travel** *Redazione Qualitytravel* 519
Con TTG Travel Experience e Inout la Fiera di Rimini diventa il centro nevralgico del turismo

04/10/2024 **Quattroruote** 520
Accise gasolio Unem: "L'aumento porterebbe un rincaro di 13,5 centesimi al litro"

04/10/2024 **Qui News Chianti** 521
Evasione accise e frode, sequestrati 120mila litri di gasolio

04/10/2024 **Qui News Elba** 522
Elba, "necessario recuperare 200mila turisti"

04/10/2024 **Qui News Elba** 523
Bando traghetti, "rinviare di un anno"

04/10/2024 **QuiFinanza** 524
Petrolio in rialzo grazie all'assist di Biden sull'Iran

04/10/2024 **Quotidiano del Sud** 526
Manovra, Giorgetti: «Chiederemo sacrifici a tutti»

04/10/2024 **Quotidiano del Sud** 529
Salvini invade Pontida con i sovranisti europei, la Lega disapprova

04/10/2024 **quotidianodipuglia.it** 531
Turismo e mare, ecco il nuovo progetto: «Tour in barca per i turisti»

04/10/2024 **quotidianodipuglia.it** 533
Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto"

04/10/2024 **quotidianonet.com** 534
Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

04/10/2024 **Rai News** 535
Unem: allineamento accise, 2 miliardi di esborso

04/10/2024 **Raiplaysound** 536
Tra poco in edicola del 03/10/2024

04/10/2024 **Reportage Online** 537
Naples Shipping Week: Agostinelli, presidente dell'Autorità di Sistema portuale, alla sesta edizione

04/10/2024 **Rimini Today** 538
Carburante, Federconsumatori: "Inaccettabile allineare le accise del gasolio a quelle della benzina"

04/10/2024 **Rimini Today** 539
La tassa sulle imprese e il giallo sulle accise di benzina e diesel: governo in tilt

04/10/2024 **Roma Today** 541
Ztl Fascia verde, proroga per i diesel euro 4 fino al 2025. In arrivo la delibera regionale

04/10/2024 **Roma Today** 543
Rinviati i divieti per la Ztl. Svolta per la Sanità (e le liste di attesa). ASCOLTA il podcast di oggi 4 ottobre

04/10/2024 **Roma Today** 544
Giubileo 2025, ecco come Roma farà cassa con i pellegrini

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

04/10/2024 **Roma Today** 546
Le strade chiuse a Roma sabato 5 e domenica 6 ottobre

04/10/2024 **RomaIT** 548
Manovra, il Governo valuta un (vergognoso) aumento delle accise

04/10/2024 **Sbircia la Notizia** 549
Immediapress Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle...

04/10/2024 **Sea Reporter** 551
Conclusi i prelievi dei campioni di sedime portuale finalizzati al dragaggio dei fondali del porto di Crotone

04/10/2024 **secoloditalia.it** 553
Carburanti: Schlein e Boccia farneticano contro il governo, ma un anno fa chiedevano l'aumento in Finanziaria

04/10/2024 **Sentinella del Canavese Web** 555
Blue economy, nasce Lab Esg Liguria di Intesa Sanpaolo. Perusin: "Possiamo guidare la nuova consapevolezza sulle tematiche green"

04/10/2024 **Sesto Potere** 557
Confartigianato Trasporti Cesena: "No all'aumento delle accise sul gasolio"

04/10/2024 **Shipping Italy** 558
Gmt e Interminal si fanno avanti per diventare terminalisti a Gaeta

04/10/2024 **Sicilia Report** 559
Sicilfiera: convegno su infrastrutture e trasporti per una Sicilia europea

04/10/2024 **SiciliaNews24** 561
Federconsumatori: i ricatti di Ryanair sono inaccettabili e offensivi

04/10/2024 **Sky Tg24** 562
Diesel, in Italia è il più tassato d'Europa: i dati su accise e consumi

04/10/2024 **Sky Tg24** 564
Aumento tasse nella Manovra 2025, le ipotesi allo studio del governo

04/10/2024 **Taranto Buonasera** 567
Arrivano i Port Days 2024

04/10/2024 **Tele Ischia** 569
Mef "Nessun aumento per le accise sui carburanti"

04/10/2024 **Teleborsa** 570
Petrolio supera i 77 dollari su ipotesi blitz a siti petroliferi iraniani

04/10/2024 **Teleborsa** 572
Carburanti, Unem: con allinemento accise per famiglie maggiore esborso di 2 miliardi l'anno

04/10/2024 **TeleNicosia** 573
Mef "Nessun aumento per le accise sui carburanti"

04/10/2024 **The Social Post** 574
Carburanti, l'aumento delle accise del diesel costrebbe 70 euro a famiglia: tutti i conti

04/10/2024 **Tiscali** 575
La verità amara di Giorgetti: "Chiederemo sacrifici a tutti". Tassazione al 42,8, la più alta degli ultimi anni

04/10/2024 **Tiscali** 579
Petrolio supera i 77 dollari su ipotesi blitz a siti petroliferi iraniani

04/10/2024 **Tiscali** 581
Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

04/10/2024 **Tiscali** 583
CNA Fita denuncia: "I costi sono saliti alle stelle"

04/10/2024 **Tiscali** 584
Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

04/10/2024 **Tiscali** 585
Carburanti, Unem: con allinemento accise per famiglie maggiore esborso di 2 miliardi l'anno

04/10/2024 **Today** 586
Tasse alle grandi imprese e "rimodulazione" delle accise di benzina e diesel: il governo in tilt

04/10/2024 **TPI News** 588
Le tasse agitano il Governo. Giorgetti: "Nella manovra chiederemo sacrifici a tutti"

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

04/10/2024 **Travelnostop** 590
Brindisi, risarcimento anche per stress post traumatico?

04/10/2024 **TuttoMercatoWeb** 591
Roma | ZTL Roma e blocco totale dei diesel: arriva la clamorosa decisione

04/10/2024 **UltimOra** 592
Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

04/10/2024 **unionesarda.it** 594
Manovra, Bonelli: Governo chiede sacrifici? Meloni tassi grandi ricchezze e rinunci a Ponte Messina

05/10/2024 **unionesarda.it** 595
Imprese, in vista la stangatina Ires

04/10/2024 **Vconews** 597
La Repubblica dell'Ossola protagonista a Roma, intervenuti anche Borghi e Pizzi VIDEO

04/10/2024 **Veneto News** 598
Il vicesindaco Tomaello all'inaugurazione dell'edizione 2024 di PortDays "Tutti a Bordo"

04/10/2024 **Verona Sera** 599
«Vivibilità di Verona Sud compromessa durante le manifestazioni fieristiche»

04/10/2024 **Vetrina Tv** *Vetrinatv* 601
Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

04/10/2024 **Vipiu** 603
Vipiù

04/10/2024 **Voce Apuana** 605
Zone logistiche semplificate, il Pd: «Nessuna risorsa per le imprese toscane»

04/10/2024 **Voce Apuana** 606
Porto Marina di Carrara, Salvini: «Sono un autonomista, non decido né al posto degli spezzini né al posto dei livornesi»

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Corriere della Sera

Quotidiani Nazionali

La storia

Genova, sfida per l'aeroporto

L'inchiesta su Toti, il vuoto di potere, lo stop alla cessione del 15% da Benetton alla Msc di Aponte. I soci pubblici ricapitalizzano, ma il presidente dello scalo avverte: per rilanciarlo bisogna privatizzare

dal nostro inviato a Genova Andrea Pasqualetto


Genova, sfida per l'aeroporto

L'inchiesta su Toti, il vuoto di potere, lo stop alla cessione del 15% da Benetton alla Msc di Aponte. I soci pubblici ricapitalizzano, ma il presidente dello scalo avverte: per rilanciarlo bisogna privatizzare

All'ombra della Lanterna, mentre il ciclone giudiziario era in corso e la Liguria vacillava, si è combattuta una battaglia sotterranea: quella dell'aeroporto di Genova.

La disputa ha visto coinvolti vari soggetti, pubblici e privati: il ministero delle Infrastrutture, il Comune di Genova, l'Enac (Ente nazionale per l'aviazione civile), l'Autorità portuale, la Camera di Commercio e i gruppi Benetton e Msc della famiglia Aponte.

Posta in gioco era ed è la sopravvivenza e il rilancio dello scalo genovese Cristoforo Colombo, gravato dal fardello di vecchie perdite e relegato a un ruolo marginale nel panorama dei trasporti (23esimo per numero di passeggeri in una città che è sesta in Italia per popolazione).

Il comandante In sintesi, un anno e mezzo fa i soci dello scalo genovese (Autorità portuale al 60%, Camera di Commercio 25% e Aeroporti di Roma controllata dalla famiglia Benetton 15%) con l'avallo del ministero e dell'Enac, avevano affidato all'allora presidente dell'aeroporto Alfonso Lavarello, manager di lungo corso dei servizi marittimi, la missione di dare impulso all'attività cercando uno o più soci privati industriali. Il socio veniva individuato nel gruppo Msc (con il quale Lavarello ha ottimi rapporti), primo al mondo nel settore dei container, fra i primi in quello crocieristico e ben radicato nel capoluogo ligure, che aveva manifestato il suo interesse a investire. L'ingresso nella società aeroportuale da parte di Gianluigi Aponte, l'ex comandante fondatore di questo impero del mare che ha la testa a Ginevra, il cuore in Italia e conta oltre 200 mila dipendenti, 850 navi e pure cinque aerei, sarebbe avvenuta attraverso l'unica porta privata esistente: quella dei Benetton. I quali, non avendo mai considerato il Colombo un asset strategico e vista anche la pesante ricaduta del disastro del ponte Morandi gestito dalla loro società, avevano infatti deciso di vendere. E il gruppo Msc avrebbe voluto comprare, sostenuto da ministero, Enac e con il consenso del Comune del capoluogo ligure. «Intendiamo informare il cda di Aeroporto di Genova di un'offerta per il trasferimento dell'intera nostra partecipazione societaria alla società Msc - scriveva lo scorso 26 giugno l'ad di Aeroporti di Roma Marco Troncone a Lavarello -. Le richiediamo di convocare con cortese sollecitudine il cda perché deliberi in merito alla rinuncia della prelazione per l'acquisto di azioni proprie (da parte degli altri soci, Autorità portuale e Camera di Commercio, ndr)». Sembrava fatta: Benetton vende ad Aponte e il progetto decolla. E invece, lo scorso 24 luglio, la doccia fredda per chi ci aveva creduto: «Esercitiamo il diritto di prelazione per acquistare il pacchetto», è stato l'annuncio

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Corriere della Sera

Quotidiani Nazionali

ad Adr del presidente della Camera di Commercio di Genova, Luigi Attanasio, riferendosi alla loro quota parte (che corrispondeva a circa il 4%). Attanasio aggiungeva che se l'Autorità portuale e Msc avessero rinunciato all'acquisto del residuo 11%, ci avrebbe pensato la Camera di commercio a farsene carico. E così è andata, perché l'Authority non si è mossa e Msc ha deciso di salutare tutti. Risultato: l'aeroporto è finito interamente in mani pubbliche.

Il blitz Il blitz di Attanasio ha avuto come effetto le dimissioni di Lavarello e del cda che avevano messo in piedi il programma di privatizzazione. Progetto che prevedeva il collegamento via rotaia dell'aeroporto al porto (treno, stazione, tapis roulant lungo 700 metri) in modo da attrarre al Colombo il popolo dei crocieristi, rispetto al quale Msc è molto forte. Venuto meno Aponte tutto è tornato al punto di partenza. Con grande preoccupazione del governo che ha già messo sul piatto 40 milioni di euro per il collegamento ferroviario diretto con il porto passeggeri. Investimenti pubblici che salgono a circa 100 milioni se si aggiungono la stazione in fase di realizzazione, la nuova aerostazione e il rifacimento della vecchia.

Cosa succederà, dunque, ora? E perché questo colpo di coda della Camera di commercio? «Dovevamo semplicemente tutelare il valore delle nostre quote per non avere domani problemi con la Corte dei Conti. Lungi da noi la volontà di impedire a Msc di diventare socia», ha garantito Attanasio. Una leva è stato il prezzo concordato da Benetton e Msc per il passaggio di mano del 15%: 437 mila euro.

«Troppo basso». E ricorda che Msc avrebbe comunque potuto entrare con l'11%.

«Francamente non mi aspettavo la rinuncia, mi auguro possa comunque essere in futuro un nostro interlocutore».

Chi aveva sostenuto la soluzione «Aponte» punta il dito sull'intento speculativo della Camera di Commercio (comprare a poco per rivendere a molto) e sul momento storico di particolare debolezza di Regione e Porto. Secondo questa tesi a favorire la mossa di Attanasio avrebbe concorso la decapitazione dei due enti: sono usciti di scena il governatore Giovanni Toti e il presidente del Porto Paolo Emilio Signorini.

Il cda: rosso di 3 milioni Comunque sia, i tempi si allungano e la situazione si complica. Perché bisogna fare i conti con varie grane: le perdite accumulate in passato dall'aeroporto, la necessità di ricapitalizzare da parte di soci che sono pubblici e in difficoltà, la concessione aeroportuale che scade a breve e allontana i privati. Privatizzazione, tra l'altro, sulla quale tutte le parti in causa concordano nel ritenerla indispensabile per il futuro dello scalo.

«I soci la devono fare, l'aeroporto interamente pubblico è un'anomalia. Quando la concessionaria non può più gestirlo si va verso la revoca della concessione», ha avvertito il presidente di Enac, Pierluigi Di Palma.

Come se ne esce? La palla è ora nella mani del nuovo presidente, Enrico Musso, docente di Economia dei Trasporti all'Università di Genova, un liberale, che ieri ha proposto al suo primo cda il nuovo

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

progetto di bilancio 2023 esibendo una perdita di quasi 3 milioni di euro. Gli enti pubblici hanno accettato e si sono detti disposti a ricapitalizzare. «Se il collegio sindacale e i revisori daranno il loro ok, si avvierà la procedura di privatizzazione in tempi brevi perché i nuovi soci sono necessari. Confido sul fatto che l'interesse per questo aeroporto ci sia perché ha ampi spazi di crescita, per varie ragioni: per i servizi che può offrire, per la congestione degli aeroporti vicini, per i flussi turistici che esprime, in particolare quello crocieristico, e per quei 100 milioni di investimenti pubblici», ha puntualizzato Musso.

Lui spera che Msc torni sui suoi passi. Ma il comandante Aponte, al momento, sembra lontano.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Corriere dello Sport

Quotidiani Nazionali

Alla Gen Z piace la e-mobility


Inizia Rom-E si incontra Il futuro green

Nella Capitale fino a domenica presentazioni, stand e iniziative

LO STUDIO DI LIFEGATE

Alla Gen Z piace la e-mobility

Il Gruppo LifeGate, che dal 2018 si occupa di sostenibilità e soprattutto della salute delle nostre acque con soluzioni per eliminare plastiche e rifi uti sparsi per il mare, presenterà a Rom-E un'interessante ricerca sul legame tra gli italiani e la sostenibilità. O meglio, sull'impatto che quest'ultima ha avuto e ha sulla Generazione Z e gli adulti.

Il primo dato positivo è che negli ultimi dieci anni (dal 2015 al 2024) in Italia la conoscenza della sostenibilità è cresciuta del 29%, soprattutto per quanto riguarda la mobilità sostenibile (+ 47%), la sostenibilità ambientale (+ 38%), lo sviluppo sostenibile (+ 32%), la sostenibilità economica (+ 21%) e la sostenibilità sociale (+ 19%). L'atteggiamento verso la sostenibilità, insomma, è un tema sempre più sentito (+20% rispetto al 2015), soprattutto a Milano (+ 8%), mentre la percezione è scesa del -5% a Roma.

Il trend degli ultimi dieci anni vede una crescita dei comportamenti sostenibili, da parte degli italiani. Nello specifi co, un +10 % di vacanze sostenibili, + 9% di consumo di cibo biologico, + 7% di uso di mezzi di trasporto pubblico sostenibili e + 5% di acquisto di capi d'abbigliamento sostenibili.

La popolazione si è espressa anche sugli scenari dei prossimi dieci anni. Il dato più interessante è che secondo il 46% degli italiani da qui al 2034 il cambiamento climatico sarà un problema sempre più rilevante, mentre il 42% si augura che tra un decennio ci saranno meno malattie croniche e degenerative, e che gli anziani saranno più valorizzati in tal senso.

È cresciuto anche il coinvolgimento degli italiani verso le tematiche green (+36 %, a Milano +10%, Roma -2%), ma l'Osservatorio 2024 di LifeGate è sceso più nel dettaglio. Il 41% dei nostri concittadini si dichiara interessato al tema green, soprattutto a Roma (e il 50% di questa "torta" è rappresentato dalla Generazione Z), il 36% si dice appassionato (soprattutto donne, laureati, pensionati e professionalmente attivi) e il 23% è invece disinteressato, soprattutto a Milano.

A convincere di più è anche la mobilità elettrica. Il 63% degli italiani (+ 6% rispetto a dieci anni fa) dichiara di conoscere e di saper descrivere la e-mobility: 69% a Milano, 64% Roma, 64% Gen Z; il 32% afferma di avere conoscenza delle cosiddette 'smart cities'. Il 19% degli italiani ha aff ermato che acquisterebbe un'auto elettrica anche se costasse di più rispetto a una con motore termico, il 18% ha invece indicato preferenza per un motorino o una bici a zero emissioni.

L'8% sostiene di voler utilizzare un'auto elettrica, il 6% predilige invece i mezzi di sharing. In defi nitiva, il 69% pensa che il Paese debba maggiormente incentivare l'acquisto di veicoli elettrici,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

mentre il 18% è convinto che tra dieci anni avremo numerosi veicoli elettrici in grado di comunicare tra loro tramite l'intelligenza artifi ciale. L'ultimo importante dato proposto da LifeGate vede l'88% della Gen Z affermare come sia giusto che l'Italia investa in fonti di energia rinnovabile, che le aziende mettano in atto processi produttivi sostenibili e che si debbano attivare procedure per limitare il consumo di plastica. L'84% della Gen Z, poi, sostiene la battaglia contro i cambiamenti climatici e il 79% pensa che il Governo debba promuovere la transizione ecologica.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Giorno

Quotidiani Nazionali

La situazione dei conti pubblici e privati

L'Istat rivede in calo le stime sul Pil Ma salgono i redditi


Tensione nel governo
Nuove tasse e sacrifici? Altolà di Forza Italia: «Siamo contrarissimi»

La situazione dei conti pubblici e privati

L'Istat rivede in calo le stime sul Pil Ma salgono i redditi

di Claudia Marin ROMA L'Istat raffredda le speranze del governo di mettere a segno un più 1% di crescita nel 2024.

L'aumento del Pil acquisito fino a oggi e, dunque, nel primo semestre è pari solo allo 0,4% contro lo 0,6% del precedente calcolo. Ma non basta, perché nello stesso periodo sale la pressione fiscale e, di fronte a un potere d'acquisto che si rafforza e si riprende, i consumi stentano a risalire. Un quadro meno favorevole di quello delineato a metà settembre quando il governo ha definito il Piano strutturale di bilancio. Il che rende più complicato mandare a posto i tasselli delle coperture della manovra. Mentre sul fronte delle possibili variazioni delle accise sui carburanti si stima un impatto negativo per le famiglie di circa 70 euro nell'ipotesi che l'operazione diventi concreta.

MANOVRA, UN PUZZLE COMPLICATO La doccia fredda, se non gelata, arriva dall'Istat con una inedita correzione di dati diffusi poche ore prima e mette in discussione l'obiettivo dell'esecutivo dell1% di Pil in più per il 2024. Ma meno crescita vuol dire meno entrate e più deficit, oltre che maggiore pressione fiscale, che nel secondo trimestre è salita di 0,7% fino a quota 41,3%. Il reddito disponibile delle famiglie consumatrici è aumentato dell'1,2% nel secondo trimestre 2024, con uno stesso incremento per il loro potere d'acquisto. I consumi, però, sono cresciuti dello 0,4%, con una propensione al risparmio delle famiglie consumatrici del 10,2%, in aumento di 0,8 punti percentuali rispetto al trimestre precedente.

Una tendenza che si è accentuata a agosto nelle vendite al dettaglio, che ottengono addirittura il segno meno.

IL NODO ACCISE Sul tavolo c'è innanzitutto il nodo accise. Il governo ha spiegato che non si tratterà di un aumento tout court di quelle sul diesel, ma di un allineamento tra benzina e gasolio. L'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti, ha rifatto i calcoli sottolineando che «nell'ipotesi estrema» in cui la misura si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, ovvero in un maggiore esborso per le famiglie di quasi 2 miliardi di euro, pari a circa 70 euro all'anno. Sulle accise su benzina e gasolio, Unem, al contrario, «auspica che l'intervento del governo sia complessivo e riveda la fiscalità di tutti i prodotti energetici in base alla loro impronta carbonica, in linea con la revisione della direttiva sulla tassazione energetica in corso a livello europeo, intervenendo anche sulla fiscalità dei prodotti rinnovabili, quali i biocarburanti, oggi ancora

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

sottoposti alla stessa accisa dei prodotti fossili (benzina e gasolio) che vanno a sostituire».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Manifesto

Quotidiani Nazionali

Nuova Finanza pubblica

Spesa pubblica, chi sale e chi scende



MARCO BERTORELLO, DANILO CORRADI Il debito pubblico è periodicamente tema di preoccupazione, in particolare in Italia. Solitamente per contenerlo si esclude colpevolmente qualsiasi forma di redistribuzione delle entrate denunciando come la pressione fiscale raggiunta risulti socialmente indistintamente intollerabile. Resta così da intervenire sulle uscite di bilancio.

Qui i principi austeritari la fanno da padrone con tagli perlopiù lineari sui soliti capitoli di spesa. Recentemente la Ragioneria generale dello Stato ha dettagliato l'andamento della spesa del 2024 in raffronto al 2019 (anno pre-covid) e al 2008 (anno pre-crisi). Da questo schema si possono dedurre importanti e significative indicazioni sulla direzione di marcia dell'impegno della sfera pubblica in Italia. Le voci con un differenziale marcatamente positivo sono in larga parte rivolte al sostegno all'impresa nelle sue varie articolazioni. Spicca la crescita a tre cifre della spesa per la competitività e lo sviluppo delle imprese che fa segnare un +731% dal 2008 e un +127,3% dal 2019 in termini reali; della spesa per il turismo, aumentata del 142,2% (2008) e del 561,6% (2019); della spesa per lo sviluppo e riequilibrio territoriale, cresciuta del 265,3% (2008) e del 66,3% (2019).

Contemporaneamente le voci con andamento marcatamente negativo sono tutte ascrivibili alla spesa sociale.

La spesa per l'istruzione scolastica, scesa in termini reali del 15,4% rispetto al 2008 e del 10,5% dal 2019, così come la voce giovani e sport scesa del 48,3% (2008) e del 10,3 (2019).

Seguono alcune voci che pur segnando una crescita più o meno lieve dal 2008, sono caratterizzate da andamenti marcatamente negativi negli ultimi 5 anni: la spesa per il soccorso civile e l'immigrazione fanno segnare rispettivamente una riduzione del 38,1% e del 20%. Negativa in confronto al 2008 la spesa per l'istruzione universitaria, la tutela del territorio e l'ambiente, i servizi istituzionali e generali della Pa, casa e assetto urbanistico.

Questi valori relativi ci dicono dell'impegno verso l'impresa a detrimento di quello per la società. Fanno, inoltre, riferimento ad anni in cui si sono succeduti momenti di difficoltà economica, sanitaria, geopolitica. Al di là delle peculiarità dei singoli governi, il paese non ha certamente imboccato la strada dell'investimento in sanità, ricerca e istruzione e i fiumi di retorica profusi negli anni del covid sulla medicina di prossimità o sul modello tedesco (oggi anch'esso in difficoltà) sono rimasti tali. Per il rilancio del paese si è scommesso sul sostegno al profitto di un'impresa privata che già beneficia del ristagno salariale che in Italia perdura da trent'anni e che non ha paragoni con gli altri paesi europei. Un'impresa decisamente assistita, ma finora incapace di prospettare autonomamente un

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

orizzonte di crescita e tantomeno una visione strategica. L'attuale esecutivo non sembra proporre una discontinuità e dei proclami elettorali resta ben poco. Nella prossima finanziaria si prospettano misure «straordinariamente innovative» come l'aumento delle accise sul gasolio e interventi di contenimento della spesa pensionistica. La tassazione degli extraprofitti è stata trasformata in un informe, e poco significativo, contributo volontario di solidarietà.

Per non parlare della spesa sanitaria, aumentata nominalmente lo scorso anno, ma diminuita al netto dell'inflazione o degli stipendi della pubblica amministrazione che non recupereranno nemmeno il potere d'acquisto di tre anni fa. L'unica prospettiva è quella di non disturbare l'impresa, di lasciar fare (con soldi pubblici), sperando che profitti e incentivi si trasformino in investimenti, poi in occupazione, e infine anche in nuove entrate per lo Stato e dunque in crescita di servizi e salari.

Una prospettiva win win trascinata dal mercato. Un ritornello che ascoltiamo dagli anni Ottanta e che si è sempre fermato al primo tempo della partita, l'aumento dei profitti, senza arrivare mai al fischio d'inizio del secondo.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Mattino

Quotidiani Nazionali

Traffico di container Mediterraneo centrale

`Il movimento è stato di 865,9 milioni di Teu1 nel 2023 e dovrebbe salire del 14,2% a quota 989,1 nel 2028 ma nel Mare Nostrum il balzo sarà del 16%


Traffico di container Mediterraneo centrale

LA RICERCA 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».

LA RESILIENZA 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». Ma torniamo agli Stati Uniti e agli scioperi che rischiano di paralizzare settori anche particolarmente vulnerabili come il commercio agricolo. E, infatti, è particolarmente

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

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.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Messaggero

Quotidiani Nazionali

Sul tavolo la rimodulazione delle accise gasolio più caro e ribassi sulla benzina


Manovra, sconti fiscali tagliati per l'industria Il via libera di Orsini

Sul tavolo la rimodulazione delle accise gasolio più caro e ribassi sulla benzina

IL FOCUS ROMA Al distributore il prezzo del pieno di gasolio - almeno fiscalmente - è destinato a salire, quello della benzina invece potrebbe scendere.

Nel tentativo di recuperare fondi per la prossima manovra - mancano ancora all'appello tra i 10 e i 12 miliardi - nelle ultime ore si sta rafforzando l'ipotesi di alzare l'accisa sul diesel fino a sei centesimi e - per limitare il salasso sugli automobilisti come gli effetti inflattivi sull'economia italiana - di abbassare di altrettanti sei l'imposta erariale sulla verde.

IL CONTO L'Unem, l'associazione che raccoglie i petrolieri italiani, ha calcolato che l'aumento delle accise sul diesel costerebbe a 26 milioni di famiglie fino a 70 euro all'anno. Questa stima dà per scontato che il governo voglia parificare le aliquote su questo carburante e sulla benzina e sulle quali c'è una differenza di circa 13 centesimi.

Cioè voglia mettere applicare nella maniera più estensiva quanto scritto in poche righe nell'ultimo Piano strutturale di bilancio, che sarà inviato a breve a Bruxelles: «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». Tradotto: l'erario incassa più tasse e la qualità dell'aria migliora.

Ma il governo sembra voler seguire un altro concetto di "allineamento": non equiparare verso l'alto le accise dei diversi carburanti, ma alzarne una e abbassare l'altra. A quel punto sarebbe complicato accusare l'esecutivo di alzare la pressione fiscale, dopo che in passato la stessa presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, aveva stigmatizzato il peso delle imposte erariali sui carburanti. Non a caso il forzista Alessandro Cattaneo ieri faceva notare: «Non è questo il momento di aumentare le tasse, noi siamo liberali».

In realtà è l'Europa a chiedere all'Italia e a tutti gli Stati membri di incrementare la tassazione sul gasolio. O meglio, a spingerli a tagliare le agevolazioni sulle forme di energie inquinanti, in primis quelle fossili: più precisamente bisogna ridurle di 2 miliardi entro il 2025 e di altri 3,5 miliardi entro il 2030. Non a caso questa filosofia ha trovato spazio sia nella delega fiscale sia negli obiettivi del Pnrr.

Il Belpaese mette circa 16 miliardi sui cosiddette Sad (Sussidi ambientali dannosi), in un mare magnum

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

che comprende l'accisa più bassa per il diesel (valore 3,1 miliardi di euro), le agevolazioni per fare il pieno alle barche dei pescatori come i trattori degli agricoltori fino allo sconto per il gasolio usato a Campione d'Italia per il riscaldamento. In passato le categorie interessate hanno sempre difeso strenuamente queste risorse.

Intervenire su questo capitolo non è soltanto impopolare. L'aumento delle accise sul diesel rischia di aver un effetto inflattivo che in questo momento tutte le economie non possono permettersi. Senza dimenticare i rincari legati alle tariffe della logistica, di chi trasporta le merci, destinate a scaricarsi sul consumatore finale. Non a caso ieri dal mondo degli autostraportatori la Cna Fita ha avvertito la politica: «In soli sei mesi i costi di esercizio di un veicolo pesante sono aumentati tra i 2mila e i 4mila euro l'anno. Vanno casomai introdotte norme che consentano alle imprese di recuperare i costi di esercizio direttamente in fattura».

F. Pac.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Sole 24 Ore

Quotidiani Nazionali

Accise, dall'allineamento fra benzina e diesel possibile 1 miliardo in più per lo Stato

G.Tr.


Accise, dall'allineamento fra benzina e diesel possibile 1 miliardo in più per lo Stato

Quando si parla di rimodulazione delle accise le ipotesi tecniche corrono parecchio. Ma poi in genere scivolano su un terreno reso scivolosissimo dalla politica. Perché intorno ai numeri che cambiano più o meno velocemente sugli schermi dei distributori durante il rifornimento si consolida o si sgretola una fetta non marginale del consenso, non quantificabile ma molto cara a leader e aspiranti tali.

In questi giorni è tornato a girare sui social il video di Giorgia Meloni che nel 2019, alla guida di un'auto oltre che di un partito di opposizione allora piccolo ma in rapida crescita, affermava di pretendere che «le accise vengano progressivamente abolite». L'anno prima Matteo Salvini, in corsa verso le elezioni che poi avrebbero dato vita al Governo gialloverde, era più drastico nel promettere l'addio «subito» a sette vecchie accise, poi invece sopravvissute a tutti i successivi rivolgimenti politici del Paese. Ma la storia recente contempla anche le misure del Governo Draghi, che per frenare il balzo dei prezzi prodotto dall'invasione russa dell'Ucraina ha introdotto tagli temporanei alle accise poi più volte prorogati e rivisti fino al tramonto di fine 2022: con un costo di oltre 8 miliardi di euro finiti soprattutto nei conti famigliari degli italiani più ricchi, com'era ovvio per un taglio di un'entrata fiscale collegata ai consumi e come poi certificato dall'Ufficio parlamentare di bilancio; secondo cui il decile con maggiore capacità di spesa ha ottenuto 6,5 volte le risorse arrivate alla popolazione più povera.

In un mare così mosso è dunque meglio buttarsi con il salvagente di qualche certezza. La prima è scritta nel catalogo annuale dei sussidi ambientalmente dannosi, redatto dal ministero dell'Ambiente per mettere in fila gli sconti fiscali alle attività inquinanti. «In Italia - si legge a pagina 109 dell'ultima edizione - l'accisa applicata per il gasolio per autotrazione è inferiore a quella della benzina e ciò non trova giustificazioni in termini ambientali».

La questione è più stringente dal 2022, quando la Commissione europea ha cominciato a premere nelle «Raccomandazioni specifiche» all'Italia per una riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi, mentre a livello regolamentare iniziava a chiedere di abbandonare il legame fra richieste fiscali e volume dei carburanti venduti, tipico delle accise, per misurare le entrate in base al contenuto energetico e alla «prestazione ambientale» dei combustibili.

In questa cornice, obbligata anche se sideralmente distante dagli slogan delle promesse elettorali, si sta muovendo il Governo. Come? Lo spiega lo stesso Esecutivo nel Piano strutturale di bilancio ora all'esame delle Camere. A pagina 116 si sottolinea che «il riordino delle spese fiscali» è «un ambito di riforma di particolare importanza per il completamento dell'attuazione della legge delega fiscale»;

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

e che fra i suoi obiettivi principali c'è «l'allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina».

Tutto sta a intendersi su che cosa sia questo «allineamento».

Due calcoli aiutano a inquadrare un'ipotesi. Oggi il gasolio sconta accise per 61,7 centesimi al litro, mentre la benzina arriva a 72,8 centesimi.

Farle incontrare a metà, tagliando di 5,5 centesimi le accise sulla benzina aumentandole dello stesso importo per il gasolio, avrebbe un doppio effetto: mantenere il totale delle accise per litro di carburante invariato, come spiegato giovedì da Palazzo Chigi nel tentativo di fermare l'onda delle polemiche, ma produrre circa un miliardo di euro in più di gettito per lo Stato. Perché il gasolio (28 miliardi di litri consumati nel 2023) si vende 2,5 volte di più rispetto alla benzina (11 miliardi di litri), e quindi produce più accise in valore assoluto (l'anno scorso 17,2 miliardi contro 8,1). Con questi volumi, chi acquista benzina pagherebbe circa 600 milioni in meno, ma chi compra gasolio verserebbe 1,6 miliardi in più: autotrasportatori compresi, e non è un dettaglio.

La conferma arriva dall'Unem, secondo cui l'allineamento secco delle accise sul gasolio a quelle della benzina (già smentito però dal Governo) costerebbe due miliardi.

Questi, insomma, sono gli ordini di grandezza in gioco: ma potrebbero essere un po' alleggeriti dall'abolizione di qualche vecchia accisa, che per tradursi da promessa a norma ha però bisogno di una copertura, oppure azzerati dal mancato accordo nel Governo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Sole 24 Ore

Quotidiani Nazionali

Salvini a Pontida tra bufere e prove di riscatto



Lo slogan che accompagna Pontida è già scritto, "Non è reato difendere i confini", ma Salvini arriverà al pratone leghista sull'onda di polemiche e brutte figure.

Innanzitutto, c'è la storia dei disagi ferroviari che hanno funestato le giornate di tantissimi italiani e, una volta ancora, hanno messo in discussione la sua dedizione nell'attività ministeriale. Si potrà dire che è tutta colpa degli attacchi dell'opposizione ma, a quanto pare, è anche nella maggioranza che il malumore serpeggia. Perfino nell'inner circle meloniano sembra non siano soddisfatti delle sue prestazioni da ministro e fanno trapelare che ci vorrebbe più attenzione su una settore altamente sensibile al consenso come è quello delle infrastrutture e dei trasporti.

E poi l'altra grana è che arriva a Pontida con l'eco delle dichiarazioni del titolare dell'Economia, il leghista Giorgetti, che ha parlato di «sacrifici per tutti» nella prossima manovra. Una parola che ricorda troppo l'era dei tecnici perché è stata pure abbinata a un aumento delle tasse per le imprese e delle accise sul gasolio. Di nuovo, si vanno a toccare gli interessi degli autotrasportatori e Salvini ci finisce dentro. È vero, Pontida è il palcoscenico di Salvini-leader e non ministro e cercherà di riscattare l'orgoglio leghista, se ne rimane.

Prevalgono, infatti, le tinte nazionaliste dei Patrioti, gruppo Ue a cui aderisce il Carroccio, e che domenica avranno una ribalta speciale con visite e video da Marine Le Pen a Wilders fino a Orban. E dunque si parlerà di confini, di migranti, di sicurezza, di porti chiusi dimenticando, per poche ore, la realtà di Salvini-ministro. E cioè una rete ferroviaria sotto pressione e una legge di bilancio difficile in cui tutte le bandiere leghiste vengono ammainate.

Quella delle pensioni, quella dell'estensione della flat tax mentre aumenta la pressione fiscale come certificato ieri dall'Istat.

Ed è qui che Salvini potrebbe riabbracciare Tajani con cui ultimamente ha avuto non poche frizioni, interne ed estere. Dai commenti accesi sulla vittoria dell'estrema destra austriaca fino all'autonomia che ancora ieri Tajani criticava anche sulla devoluzione di materie "non Lep" come l'export. Eppure, un punto di contatto l'hanno trovato: il no a nuove tasse.

«Siamo contrarissimi a nuove imposte. Ci sono state alcune cattive interpretazioni delle parole del Mef», diceva ieri il ministro forzista. E pure nella Lega si alza il malumore. Alla fine, la scelta sarà di Meloni, alla luce della realtà che ieri ha trovato uno specchio nel nuovo ricalcolo Istat sulla crescita acquisita rivista al ribasso dallo 0,6 allo 0,4 per cento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Gazzetta dello Sport

Quotidiani Nazionali

Il rebus della manovra

Nodo accise sul diesel l'allarme e la frenata «rischio di stangata da quasi 2 miliardi»

I dati delle imprese in caso di equiparazione tra gasolio e benzina Il governo ribatte: «Nessun rincaro, solo un allineamento» Sussidi ambientali dannosi: il piano dei tagli. Coperture, ipotesi Ires


IL REBUS DELLA MANOVRA
NODO ACCISE SUL DIESEL L'ALLARME E LA FRENATA «RISCHIO DI STANGATA DA QUASI 2 MILIARDI»
I dati delle imprese in caso di equiparazione tra gasolio e benzina
Il governo ribatte: «Nessun rincaro, solo un allineamento»
Sussidi ambientali dannosi: il piano dei tagli. Coperture, ipotesi Ires
Il peso fiscale sui carburanti

di Francesco Rizzo Vocabolo del giorno: «Allineamento».

Il riferimento è alle accise, ovvero la componente fiscale del costo del carburante, cui va sommato il prezzo industriale per il valore finale al distributore. Parliamo di 0,728 euro al litro per la benzina e di 0,617 euro per il diesel. La differenza tra le due aliquote ha inciso, nel 2021, per 3,4 miliardi di entrate. Da giovedì si discute dell'ipotesi di un «meccanismo di allineamento» delle accise, ovvero di un «l'intervento che non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due», per citare la nota del Tesoro. Che l'altro giorno smentiva l'ipotesi di una equiparazione di queste tasse. Sullo sfondo, ovviamente, la necessità di far quadrare i conti della Manovra, per la quale servono circa 22 miliardi. Attualmente il carico fiscale totale (accise + Iva) sulla benzina è pari al 60% del prezzo al consumo, mentre sul gasolio si misura in oltre il 56%. Un livello di tassazione che, nel caso del gasolio - ricorda l'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti - è il più alto tra i 27 Paesi europei mentre, per la benzina, è "battuto" solo da Olanda e Germania.

«L'equiparazione varrebbe 2 miliardi di esborso».

Lo stima, appunto, l'Unem: «Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise).

Un aumento che» imporrebbe «un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per 26 milioni di famiglie». Ma le conseguenze ricadrebbero anche «sul trasporto merci e passeggeri con mezzi che non usufruiscono delle agevolazioni di accisa oggi previste». L'Unem auspica quindi che l'intervento del governo sia complessivo e riveda la fiscalità di tutti i prodotti energetici in base alla loro impronta carbonica. Cresce l'agitazione tra associazioni dei consumatori e autotrasportatori e le opposizioni tuonano, accusando la premier Meloni di tradire il programma di Fratelli d'Italia; mentre nell'esecutivo ci sono "frenate" come quella di Forza Italia che pure ammette, con Luca Squeri, «può esserci una modulazione, ma bisogna capire bene di cosa si tratta». Si studia dunque la formula. E ci sono, soprattutto, ragioni legate all'ambiente: la revisione dei sussidi ambientalmente dannosi (Sad) è una riforma prevista dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. I Sad sono misure

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

incentivanti (come gli sconti sulle tasse) tali da incoraggiare attività economiche che abbiano un impatto negativo sull'ambiente e il governo è tenuto a ridurle. Secondo Legambiente, nel 2022 abbiamo speso «94,8 miliardi in sussidi climalteranti», di cui 20 nei trasporti.

Voci dell'esecutivo ribadiscono: nessun aumento.

Bensì un «allineamento» tra gasolio e benzina «lavorando sui valori medi» che non avrebbe grande impatto, spiegava ieri il sottosegretario al Mef Lucia Albano. «L'operazione - proseguiva l'esponente di FdI - nasce dal fatto che i governi precedenti hanno preso un impegno sui sussidi ambientali dannosi» come quelli per il gasolio. Dunque le accise agevolate vanno «allineate». Cosa potrebbe accadere, comunque? Si ipotizza, ad esempio, un aumento di 5,5 centesimi di euro per il diesel con pari diminuzione per le accise della benzina; da considerare che i consumi di gasolio sono quasi il triplo di quelli della benzina. Intanto resta vivo il tema del "tassare i profitti".

Sollevato giovedì dal ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti, il cui parlare di «sacrifici» ha suscitato malumori e distinguo nel governo. E il contributo che imprese, mondo bancario e assicurativo saranno chiamati a dare in vista della Manovra potrebbe essere un'addizionale Ires, tra lo 0,5% e l'1%. Ma Federcasse-Bcc dice no a «prelievi forzosi e improvvisi», il vicepremier Tajani di Forza Italia si chiede «cosa sia extra e cosa non extra», la Cgil sollecita di intervenire sui grandi patrimoni e contro l'evasione fiscale.

Il puzzle della Manovra ha, del resto, mille pezzi.

Mentre l'Istat certifica che, nei primi sei mesi dell'anno, l'economia italiana ha acquisito una crescita del +0,4% e non del +0,6% calcolato finora e che il peso del fisco rispetto al Pil è stato pari al 41,3%, in aumento del 0,7% in un anno, il ministero della Salute punta alla tassazione al 15% della cosiddetta "indennità di specificità medica". Ovvero lo strumento attraverso cui si riconosce e si valorizzano le differenze del medico rispetto agli altri dirigenti della Pubblica Amministrazione. Un modo per «dare ossigeno alle buste paga».

TEMPO DI LETTURA 4'01''.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Stampa

Quotidiani Nazionali

il dossier

Caro merci per le rotaie bloccate "Un cantiere ogni 10 chilometri"

Le associazioni di categoria: con i lavori del Pnrr metà delle linee è interrotta E all'aumento dei costi si aggiungono i disagi per le chiusure di Frejus e Gottardo

ANNA MARIA ANGELONE


Caro merci per le rotaie bloccate "Un cantiere ogni 10 chilometri"

Le associazioni di categoria: con i lavori del Pnrr metà delle linee è interrotta E all'aumento dei costi si aggiungono i disagi per le chiusure di Frejus e Gottardo

ANNA MARIA ANGELONE

Più che un binario è diventato un percorso a ostacoli. E, ciò che è peggio, spesso non esiste un tragitto alternativo al punto che un treno deve percorrere, in media, l'8% in più di chilometri "a vuoto" per aggirare l'intoppo. Percentuale che si traduce, secondo le stime, in altrettanti costi in più per gli operatori ferroviari.

È questa la fotografia del trasporto merci su rotaia in Italia a causa degli innumerevoli cantieri aperti in contemporanea sulla rete - si calcola uno ogni dieci chilometri - principalmente per la realizzazione dei progetti finanziati dal Pnrr.

Del resto, i numeri parlano da soli. Nel 2024, l'attuazione dei lavori del Pnrr sull'infrastruttura ferroviaria comporta l'interruzione di più del 50% delle linee ferroviarie per le merci (con punte record fino all'80% nei tre mesi estivi di luglio-settembre). E questa situazione è, purtroppo, destinata a peggiorare l'anno prossimo per il completamento delle opere entro la scadenza di fine lavori fissata al 2026.

Stando alle analisi di Fermerci e FerCargo, nei primi sei mesi di quest'anno la perdita per il settore è stata pari al 6,7% rispetto al 2023 e, nel complesso, l'impatto delle interruzioni di linea nel 2024 peserà 90 milioni di euro.

«Il nostro sistema produttivo è fatto essenzialmente di import ed export. Quindi, innanzitutto dovremmo pensare che il trasporto merci ferroviario è al servizio dell'economia italiana ed è essenziale per tutti», sottolinea a La Stampa il presidente di FerCargo Mauro Pessano.

In Italia, il cargo ferroviario conta 23 operatori a livello nazionale ed è caratterizzato da volumi di traffico ancora distanti dalla media europea (12,7% rispetto al 22,7% della media Ue). Ma le prospettive a lungo termine sono buone: per le lunghe percorrenze e per alcune categorie di merci, il treno è decisamente più economico. Inoltre, lo spostamento della merce sul treno permette di risparmiare circa l'80% di consumi rispetto all'utilizzo di 50 mezzi pesanti: per questo, l'Europa vuole portare questa modalità al 30% di tutto il trasporto merci. Alla base delle attuali interruzioni sui binari, oggi, non ci sono soltanto i lavori di ampliamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria coperti dai fondi europei del Pnrr. Ma anche le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria, oltre ai blocchi per i danni provocati dal maltempo (come è accaduto nelle recenti alluvioni di Emilia-Romagna e Toscana). E ancora, una certa vulnerabilità di opere come ponti,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

viadotti e gallerie che temporaneamente possono richiedere interventi.

Ciliegina sulla torta, la chiusura di due dei sei valichi alpini vitali per questo tipo di trasporto: il Frejus e il Gottardo. Interruzioni che hanno aggravato il quadro già pesante dei treni merci perche da qui transita il 34% del volume complessivo del "made in Italy" con gli altri paesi europei.

Insomma, una sorta di "tempesta perfetta".

Per il collegamento ferroviario con la Francia, rimasto bloccato a causa di una frana, la riapertura è già slittata alla primavera del 2025. Mentre il tunnel svizzero, messo fuori uso da un deragliamento, è tornato parzialmente operativo ad agosto ma con una capacità ridotta di circa due terzi (per la necessità di usare alternativamente uno dei due sensi di marcia). Altri lavori hanno interessato il traforo del Sempione (chiuso in estate), quello del Brennero e Ventimiglia.

I cantieri in corso causano continue soppressioni di treni merci o deviazioni di percorso, con allungamento dei tempi di percorrenza e maggiori costi a carico degli operatori. «Le interruzioni per i lavori del Pnrr erano note ma, a volte, le linee sono state chiuse senza preavvisi sufficienti e soprattutto senza fornirci soluzioni alternative» rimarca il presidente di FerCargo, Mauro Pessano.

«Non si discute la bontà dei progetti ma, sinceramente, obiettivi di tempi e volumi appaiono troppo ambiziosi. La struttura è chiaramente sotto stress e, con essa, gli operatori anche perché lavorano sui binari più ditte di servizi».

Le prospettive preoccupano perché la "transizione" infrastrutturale durerà fino al 2026. E bisogna "sopravvivere" fino ad allora.

Tant'è che molti sono stati costretti a fare ricorso alla cassa integrazione. Ad aumentare le difficoltà c'è stato, a inizio anno, il taglio di 5 milioni di euro del cosiddetto "sconto pedaggio" sulle tratte: una sorta di incentivo al trasporto merci ferroviario, ripartito fra tutti gli operatori, che premia i chilometri percorsi con le locomotive elettriche e chi effettua più collegamenti verso le regioni del Sud.

«Abbiamo chiesto più volte un incontro al Mit per il nostro settore perché si profila un anno disastroso. Senza un sostegno a fine 2026 avremo infrastrutture da sogno ma senza operatori», dichiara ancora Pessano. Che invoca il «modello spagnolo». Spiega nel dettaglio: «In Spagna, hanno gestito meglio il Pnrr facendo autorizzare un contributo agli operatori ferroviari come indennizzo per i disagi: si tratta di appena l'1% dell'assegnazione, ma sta tenendo in piedi tutto il settore». Tradotto in euro?

«Servirebbe un contributo straordinario fra i 30 e i 50 milioni».

- © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Verità

Quotidiani Nazionali

Addio alle agevolazioni sul gasolio Tutta colpa dell'esaltazione green

L'allineamento con la benzina è stato imposto dall'Europa per scoraggiare l'utilizzo di carburanti fossili La sinistra che ora protesta contro il governo marcia in prima fila in questa transizione verso la follia


Addio alle agevolazioni sul gasolio
Tutta colpa dell'esaltazione green

maurizio belpietro al rito dell'aggiustamento di bilancio e a quello del rincaro delle imposte. Ricordo che nel 2011, quando già l'esecutivo vacillava e Mario Monti - massaggiato da Giorgio Napolitano - si scaldava i muscoli, il Cavaliere provò a tenere a galla la barca mettendo mano al portafogli dei contribuenti, ma non bastò.

Dunque, prepariamoci, perché o sulle sigarette o sulla benzina, il prelievo fiscale probabilmente ci sarà.

Ciò detto, mi fa specie che a sinistra s'impanchino dando lezioni e accusando l'esecutivo di turlupinare gli italiani. Soprattutto sui cosiddetti carburanti fossili hanno poco da strillare. Un po' perché nel passato sono stati i primi a scambiare i consumatori per polli da spennare. E un po' perché se oggi il governo aumenta le accise è colpa di Verdi e compagni che, pur di raccattare qualche voto, inseguono le assurde richieste di Ultima generazione. Come è noto la sinistra è la più tenace sostenitrice delle misure green per ridurre gli impatti ambientali. E tra i provvedimenti sollecitati c'è il taglio al consumo e ai sussidi delle fonti fossili, tra cui, oltre a gas e carbone, rientrano il petrolio e tutti i suoi derivati. In gergo li chiamano Sad, sussidi ambientalmente dannosi, che si distinguono dai Saf, sussidi ambientalmente favorevoli, o dai Sai, sussidi ambientalmente incerti. I primi, quelli che la sinistra, spalleggiata dall'Europa, vuole eliminare, valgono qualche cosa come 22 miliardi e mezzo, mentre il sostegno alle fonti a favore dell'ambiente è calcolato in circa 18 miliardi. I Verdi e la sinistra, in Italia come nella Ue, vorrebbero che i soldi con cui oggi si sostiene l'autotrasporto, e in generale ciò che è alimentato da fonti fossili, venissero ridotti o addirittura annullati, per trasferire i fondi sulle cosiddette fonti rinnovabili. Chiaro il concetto? Apparentemente ciò sembra logico, ma in realtà rischia di essere una grossa fregatura per i consumatori. Perché se domani venissero tolti i sostegni di cui, per esempio, fruiscono gli autotrasportatori, visto che di Tir elettrici ancora non se ne vedono in circolazione, i camionisti trasferirebbero i maggiori costi sui beni trasportati e dunque sulle famiglie. Oppure, il taglio dovrebbe essere selettivo, vale a dire che non dovrebbe colpire chi con l'autotreno ci lavora, ma questo significherebbe trasferire i maggiori costi del gasolio o della benzina sul consumatore finale. Che poi è praticamente ciò che potrebbe accadere se si «rimodulano» le accise. La revisione non è mai gratis, perché alla fine qualcuno paga il conto e in questo caso a dover mettere mano al portafogli indovinate chi sarebbero? Sempre i consumatori.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Verità

Quotidiani Nazionali

Tutto ciò vi sembra un atto di autolesionismo? Sì, anche a me, come suicida mi pare la decisione di vietare la produzione dei motori endotermici per passare a quelli elettrici, che - come è noto - sono assemblati in Cina, perché a noi mancano le materie prime per le batterie.

Eppure, sebbene siano decisioni folli che rischiano di danneggiare economicamente sia le industrie che le famiglie, questo è ciò che sulla spinta dei Verdi e dei compagni ci avviamo a fare.

Alla fine dello scorso anno il Parlamento europeo ha votato una risoluzione in cui si chiedeva di triplicare le energie rinnovabili e raddoppiare l'efficienza energetica entro il 2030, eliminando gradualmente i combustibili fossili. Nel dispositivo approvato si sollecitava il taglio dei sussidi a gas, carbone e petrolio proprio come indicato anche dal Consiglio europeo.

Ma c'è di più. Nel Pnrr c'è un intero capitolo dedicato ai sussidi ambientalmente favorevoli e a quelli dannosi, con un impegno a una loro revisione (vale a dire tagli) entro il 2026. Dunque, se il gasolio e la benzina salgono mentre le quotazioni del brent, nonostante la guerra in corso in Medioriente, restano stabili o addirittura scendono, gli automobilisti sanno chi ringraziare. Oltre ai tanti danni fatti con Reddito di cittadinanza e superbonus, i compagni stanno dando un forte contributo per trasformare il rifornimento dell'auto in un salasso. Ovviamente per il Bene supremo del Popolo, che - come per il sol dell'avvenir - è sempre un'utopia.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Verità

Quotidiani Nazionali

Ecologia a suon di tasse Gli incentivi «cattivi» valgono oltre 22 miliardi

La riduzione dei cosiddetti Sussidi ambientalmente dannosi farebbe aumentare il costo delle bollette e il trasporto merci


Addio alle agevolazioni sul gasolio Tutta colpa dell'esaltazione green

Ecologia a suon di tasse Gli incentivi «cattivi» valgono oltre 22 miliardi

La riduzione dei cosiddetti Sussidi ambientalmente dannosi farebbe aumentare il costo delle bollette e il trasporto merci

Nino Sunseri Il precedente dei «gilet gialli» non ha insegnato nulla ai talebani del cambiamento climatico. Cinque anni fa bloccarono per 19 settimane la Francia protestando contro la legge che, per motivi ecologici, aumentava le accise sul diesel. Un precedente che dovrebbe far riflettere proprio nel momento in cui la manovra 2025 prevede un intervento simile. Far salire i costi del carburante utilizzato prevalentemente per il trasporto merci e l'agricoltura potrebbe non essere una grande idea anche alla luce di quanto accaduto nel 2019 in Francia. Per capire la delicatezza del passaggio bisogna tornare alla fine del 2021 quando il Ministro della Transizione pubblicò il Catalogo dei sussidi ambientali a cominciare dai Sad (Sussidi ambientalmente dannosi) definiti così perché il loro utilizzo ha un impatto negativo sull'ambiente. Il ministero stima in 60 i Sad esistenti, con un valore di 22,4 miliardi collocandone altri 35 (per 11,5 miliardi) tra quelli di incerta classificazione. Sempre secondo il catalogo ministeriale, i sussidi classificati come ambientalmente favorevoli (Saf) sono invece 85 per un valore di 18,6 miliardi.

Confindustria ha proposto una revisione dei sussidi considerati nocivi a partire dal 2026 secondo tre direttrici: il finanziamento di nuove misure, maggiori risorse per misure già esistenti, e riprogrammazione di alcuni interventi. Gli ecoattivisti di Ultima Generazione hanno preparato un piano per il taglio dei Sad da cinque miliardi che non ha fatto molta strada nonostante l'iniziale appoggio del Pd. L'ideologia, infatti, deve scontrarsi con la realtà.

Basta scorrere l'elenco dei Sad per capire che loro riduzione avrebbe costi politici e sociali insostenibili.

Ad esempio, è considerata dannosa per l'ambiente l'agevolazione Iva da 2 miliardi per l'energia elettrica consumata dalle famiglie e da alcune categorie di imprese. Per l'ideologia green la differenza delle aliquote va eliminata perché non incoraggia l' uso efficiente o ridotto dell'energia. La transizione verde renderà le bollette più pesanti.

Vengono considerate Sad anche le agevolazioni concesse agli impianti essenziali per la stabilità del sistema elettrico (pari a 500 milioni circa) e la remunerazione dei clienti che si dichiarano disponibili a ridurre i consumi nel caso il gestore lo richieda. Due elementi necessari all'equilibrio del sistema energetico nazionale, a maggior ragione quanto più ci si avvia verso le fonti rinnovabili. È considerata Sad anche l'Iva ridotta sull'acqua minerale e sui fertilizzanti, nonché la differenza tra l'accisa sul gasolio e quella sulla benzina, oltre all'ulteriore sconto concesso agli autotrasportatori (4 miliardi circa).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Verità

Quotidiani Nazionali

È considerata ambientalmente dannosa l'esenzione dall'accisa sui carburanti impiegati nella navigazione e la pesca.

Il catalogo compilato dal ministero è ricchissimo. È considerata Sad l'Iva agevolata al 4% per l'acquisto dal costruttore di abitazioni, purché prime case (2 miliardi l'anno). «Il vincolo posto sull'acquirente non è sufficiente per prevenire gli effetti ambientali negativi associati a questa importante agevolazione, che continua a promuovere un mercato immobiliare basato sulle nuove costruzioni invece che sulla ristrutturazione di case o di aree esistenti. Dato che le nuove costruzioni comportano un aumento dei fenomeni di urbanizzazione e di consumo di suolo, si tratta di un Sad». Con questa logica, sembrerebbe che tutto ciò che è nuovo danneggi l'ambiente.

Scorrendo le pagine del catalogo si ha il sospetto che la stessa attività economica sia considerata ambientalmente dannosa. Più ancora, si ha la sensazione che l'uomo sia considerato in radice un pericolo esistenziale per l'ambiente. Una ben misera prospettiva, proprio mentre la guerra bussa alle dell'Europa.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Libero

Quotidiani Nazionali

IL DIBATTITO SULLA FINANZIARIA

: La maggioranza è unita non ci saranno nuove tasse

L'opposizione prova ad attaccare Palazzo Chigi sulla legge di bilancio, ma il Tesoro torna a smentire altre imposte. Tajani: non le metteremo

ELISA CALESSI


IL DIBATTITO SULLA FINANZIARIA

La maggioranza è unita: non ci saranno nuove tasse

L'opposizione prova ad attaccare Palazzo Chigi sulla legge di bilancio, ma il Tesoro torna a smentire altre imposte. Tajani: non le metteremo

ARIANNA MELONI

«Con noi stop a clandestini e lassismo»

«Non sarà una manovra lacrime e sangue», ma che sosterrà «i redditi e le famiglie con figli». I contributi verranno chiesti, ma a «grandi imprese, per esempio quelle dell'e-commerce o quelle con sede all'estero».

Dopo 24 ore di annunci, smentite, equivoci, precisazioni, polemiche, seguite alle dichiarazioni del ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti, che aveva parlato di «sacrifici per tutti», il governo prova a chiarire. Precisando un punto: non ci saranno nuove tasse. Almeno non per le persone comuni.

Lo precisa, nel tardo pomeriggio, il sottosegretario al Mef Lucia Albano, di FdI, ai microfoni di Sky Tg24. «Chiederemo», spiega, «il concorso di tutti quelli che ne hanno le possibilità», come le «grandi imprese, per esempio quelle dell'e-commerce o quelle con sede all'estero» che fanno utili in Italia per le quali sussistono di fatto delle forme di "elusione".

Noi, spiega ancora Albano, «lottiamo contro questa forma di elusione», le eventuali misure «non riguardano i cittadini italiani». Su questo fronte «ci sono tante ipotesi di lavoro su tavolo», ha spiegato, tra le quali un intervento sulle "stock option".

Poche ore prima era stata Forza Italia ad accendere il semaforo rosso: «Nessuna nuova tassa, siamo contrarissimi a imporre nuove tasse», aveva detto il vicepremier e ministro degli Esteri Antonio Tajani, a margine dell'assemblea di Confindustria a Bari. «Ci sono state alcune cattive interpretazioni di alcune parole dette ieri» dal ministro Giorgetti, ma «finché saremo noi al governo non ci saranno nuove tasse per gli italiani».

Ma non è stato solo Tajani a smentire l'ipotesi di nuove tasse. «Il nostro governo lavora per aumentare la produzione e la ricchezza, con l'intento di poterla redistribuire e di poter migliorare i servizi, dunque la ricetta è quella di diminuire le tasse alle imprese e aggredire la burocrazia per sostenerne la crescita e moltiplicare l'occupazione», aveva detto il vice-presidente della Camera Fabio Rampelli di FdI.

E ha smentito seccamente l'ipotesi di nuove tasse Alessandro Cattaneo, altro esponente di Fi: «Non c'è nemmeno da ricordare che Forza Italia è da sempre e sempre il partito che dirà no ad aumenti delle tasse», ha scandito l'esponente assurro.

Dal partito della premier, poi, è interventuta anche Arianna Meloni, parlando alla convention di Fratelli d'Italia di Siracusa. «L'Italia», ha detto, «è tornata centrale. È ripartita l'economia perché ci siamo liberati dal cancro dell'assistenzialismo, di quelle politiche fatte di mancette elettorali. Oggi abbiamo

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

un governo di visione, ci siamo preparati, abbiamo preparato in programma e lo stiamo portando avanti con impegno e dedizione mentre c'è una certa sinistra che si appassiona al gossip e a guardare alle nostre vite private, alle cretinate, noi pensiamo a lavorare e i dati lo dimostrano. Abbiamo smesso di buttare i soldi dalla finestra e abbiamo cominciato a investire, sulle famiglie, sulle imprese». Ma l'opposizione non ci crede. E, anche ieri, ha insistito, accusando la maggioranza di voler imporre nuove tasse. «Con l'aumento delle accise previsto dal Piano strutturale di bilancio», ha detto Elly Schlein dando per scontato un poderoso intervento sulle imposte che gravano già oggi per il 70% sui carburanti, «Giorgia Meloni sta imponendo alle famiglie italiane una nuova tassa di 70 euro, come conferma Unem. Ieri in tutti i modi hanno cercato di zittire Giorgetti, che aveva finalmente gettato la maschera sulla manovra lacrime e sangue che aspetta le italiane e gli italiani, ma i sacrifici che questa destra chiede al Paese sono già previsti nel Piano strutturale di bilancio, e andranno a colpire direttamente chi possiede un'auto diesel e il settore dei trasporti».

Intanto, ieri, il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, ha incontrato in mattinata il ministro Giorgetti.

Colloquio definito «fondamentale». E al termine dell'incontro è arrivata un'apertura al governo: «Siamo disposti a ripensare a parti delle tax expenditure», ha fatto sapere Orsini intervenendo all'Assemblea generale dell'Associazione Bari e Bat, ricordando che «oggi sono 120 miliardi e noi abbiamo la necessità di trovare 10 miliardi all'interno della tax expenditures (gli oltre 800 sconti fiscali che abbattono il gettito delle entrate, ndr) per fare in modo di rendere strutturali gli investimenti per l'impresa». Investimenti «centrali» per l'industria italiana. Orsini ha riferito che con Giorgetti si è «parlato di legge di bilancio, di Piano strutturale di bilancio» e «della necessità degli investimenti post Piano nazionale ripresa e resilienza (Pnrr), post 2026». Il ministro ha condiviso con noi che la via per incrementare la produttività del Paese e il sostegno al welfare è fare investimenti nell'industria che ha necessità di crescere. Sono molto soddisfatto», ha tagliato corto concluso il numero uno di Viale dell'Astronomia. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Alto Adige

Quotidiani Locali

LA POLEMICA

I Tir pronti alla battaglia sulle accise


ATTUALITÀ
PRIMO PIANO - POLITICA
Il rigore di Giorgetti «Con la manovra più sacrifici da tutti»
LA POLEMICA
I Tir pronti alla battaglia sulle accise
Il Nord tratta sull'autonomia Quattro regioni da Calderoli
A Gedi si cambia, Elkann lascia a Orfeo la guida di Repubblica

È «del tutto fuorviante» parlare di un aumento delle accise sui carburanti. Il governo vuole fare chiarezza. E spegnere le polemiche, dopo che un passaggio contenuto nel Piano strutturale di bilancio ha scatenato un'alzata di scudi generale, con gli autotrasportatori pronti a dare battaglia, i consumatori che gridano alla stangata e le opposizioni che rispolverano le promesse della premier in campagna elettorale. Il governo, in linea con il Pnrr e le raccomandazioni Ue, - spiega una nota del ministero dell'Economia - deve adottare misure per ridurre i sussidi ambientali dannosi e «in questo contesto, rientrano anche le minori accise che gravano sul gasolio rispetto a quelle sulla benzina». Quello che è allo studio, spiega il Tesoro, è «un meccanismo di allineamento».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Corriere del Mezzogiorno

Quotidiani Locali

«Capodichino crescerà aprendosi alla città Pronti ad acquisire l'ex ospedale Bianchi»

Barbieri (Gesac): lì albergo e scuola di teatro del Mercadante


«Capodichino crescerà aprendosi alla città Pronti ad acquisire l'ex ospedale Bianchi»
Barbieri (Gesac): lì albergo e scuola di teatro del Mercadante

napoli Un nuovo terminal, nuove destinazioni intercontinentali e una grande rigenerazione urbana. L'aeroporto di Capodichino, che stima di chiudere il 2024 con il record vicino a 13 milioni di passeggeri, riscrive il suo futuro.

Un progetto visionario quello che ci ha raccontato Roberto Barbieri, amministratore delegato di Gesac, la società che gestisce il sistema aeroportuale campano, che può rappresentare un esempio di sana collaborazione tra pubblico e privato in una rigenerazione urbana che potenzierà Capodichino e sarà utile alla città. Perché le infrastrutture che connettono persone, merci e idee, nel mondo contemporaneo sono luoghi strategici per un territorio che vuole vivere e vincere la sfida della globalizzazione.

Un progetto realizzabile?

«I progetti industriali devono nascere sempre da basi tecniche».

Quali?

«Questo progetto ne ha due in particolare: la prima è che oggi la Campania è dotata di un sistema aeroportuale integrato. L'apertura di Salerno, fatta con la collaborazione della Regione Campania, ci consente una strategia di mercato articolata: due aeroporti a 50 chilometri di distanza diventano l'uno la risorsa dell'altro e garantiscono qualità alla connettività».

La seconda?

«I numeri del mercato a partire da quelli sui voli intercontinentali. In questa summer da Napoli i 3 voli per New York e quello per Philadelphia sono stati un successo e già dalla prossima summer avremo due nuovi voli. Uno per Atlanta, il più grande hub del mondo, e uno per Montreal».

Quanto contano gli intercontinentali?

«Su questi voli la presenza di turisti con alta propensione a spendere è maggioritaria. Un recente studio condotto da Nomisma ha calcolato che lo scalo partenopeo contribuisce al 4,2% del Pil regionale, generando complessivamente circa 112 mila occupati.

Applicando la stessa metodologia, è possibile stimare che i nuovi voli intercontinentali garantiranno ben 10 mila occupati in più ed un incremento ulteriore dello 0,5% del Pil regionale. Questo a dimostrazione

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

del valore che la connettività ha per un territorio».

Ci sono dei limiti infrastrutturali?

«Oggi certamente».

Quali?

«Il primo riguarda l'infrastruttura aeroportuale. Un terminal di 25 mila metri quadri in cui gestiamo fino a 50 mila passeggeri al giorno: un piccolo miracolo quotidiano che ci porta ad essere l'aeroporto con il rendimento più alto di passeggeri a metro quadro d'Europa. Il secondo è il tema della viabilità, noto a tutti gli utenti. Non basta che garantiamo lo straordinario dei vigili urbani; una società di vigilanza privata; un parcheggio gratuito per 45 minuti e la zona a traffico controllato».

Inoltre?

«I voli intercontinentali hanno bisogno di aree di sosta e di servizio. Oggi siamo saturi e dobbiamo superare questi limiti infrastrutturali».

Come pensate di farlo?

«Trovando e coltivando un rapporto sano tra i vari soggetti coinvolti. Stiamo predisponendo un master plan il cui consenso ed approvazione da parte dell'Enac è indispensabile».

Altri vincoli?

«Due fondamentali: sostenibilità e redditività. Sulla scia del percorso virtuoso intrapreso, che ci ha premiati con l'Aca 4+ Transition , tra le massime certificazioni ambientali in ambito aeroportuale, continuiamo ad investire in sostenibilità. Ad esempio, adottando una politica incentivante per le compagnie aeree che operano con aeromobili di ultima generazione e che consentono una riduzione sia del rumore che delle emissioni del 50% rispetto agli aeromobili tradizionali. Con le nuove rotte aeree, recentemente introdotte, che hanno evitato, nel solo 2023, oltre 600 ore di sorvolo sul centro storico di Napoli, riducendo la popolazione esposta e l'emissione di gas climalteranti».

Sulla redditività?

«È necessario garantire la sostenibilità economica del progetto. F2i Sgr, nostro azionista di maggioranza, è un fondo di investimenti non speculativo che investe sul territorio, puntando sulla crescita di lungo periodo, che deve remunerare gli azionisti.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Corriere del Mezzogiorno

Quotidiani Locali

Bisogna poi trovare l'accordo della città che deve essere parte attiva».

Detto questo, come pensate di procedere concretamente?

«Grazie alla collaborazione con Atitech che fa un lavoro straordinario sul mercato della manutenzione degli aerei dando lavoro a 600 persone, ritorniamo in possesso di un'area importante da destinare ad un secondo terminal e ai nostri uffici attualmente ospitati in una palazzina dove sorgerà un albergo sul modello dei grandi scali del mondo.

In più sono in vendita le aree ex Leonardo-Finmeccanica sulle quali stiamo iniziando una negoziazione per acquisirle».

Per la sosta degli aerei?

«L'aeroporto confina con delle aree dell'Aeronautica militare. Con un progetto importante, incontrando le istituzioni preposte con l'aiuto dell'amministrazione comunale di Napoli, potrebbero essere acquisite, garantendo lo spazio necessario».

Il sindaco Manfredi è d'accordo?

«Segue con grande interesse questa vicenda».

Per la viabilità?

«Ci sarà un tavolo tecnico tra Gesac e Amministrazione comunale per ridisegnarla».

La città cosa guadagna?

«È una formidabile occasione per Napoli. Fatte le opportune valutazioni economico-finanziare, lavoreremo con l'amministrazione comunale per integrare le aree del Leonardo Bianchi nel perimetro demaniale dell'aeroporto».

E cosa diventerà?

«È un complesso straordinario in un'area verde in stato di abbandono a 400 metri in linea d'aria dall'aeroporto. Oltre a garantire infrastrutture logistiche e di servizio per lo scalo, in accordo con il Comune, sarà possibile realizzare un'operazione di rigenerazione urbana importantissima con un polo culturale e sportivo a disposizione della città».

A livello di sostenibilità sociale?

«Lavoriamo alla rifunzionalizzazione delle aree circostanti l'aeroporto. Con la Gevi Napoli intendiamo realizzare dei playground di basket dedicati ai più piccoli. Oltre alla promozione

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

dello sport, anche progetti culturali, in particolare, con il Mercadante, per lanciare una scuola di teatro di strada per ragazzi. Il tutto con un'attenzione costante al verde urbano».

Dunque, un progetto reale che potrebbe diventare un esempio di rigenerazione urbana?

«Sicuramente un'idea che, realizzandosi nei prossimi tre anni, potrà dimostrare, anche per altre aree, come un sano rapporto di collaborazione tra pubblico e privato crea sviluppo e rigenerazione urbana».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Corriere Fiorentino

Quotidiani Locali

Ztl e permessi, il bivio del Comune «Stop all'invasione degli spazi»

Chiudere fino alle 3 o taglio dei tagliandi? L'assessore Giorgio: misure organiche

Luca Gasperoni


Ztl e permessi, il bivio del Comune «Stop all'invasione degli spazi»

Chiudere fino alle 3 o taglio dei tagliandi? L'assessore Giorgio: misure organiche

Estensione degli orari della Ztl nell'area Unesco fino alle 3 di notte da giovedì a sabato, come nel progetto sperimentale del 2017 e durante il periodo estivo? Oppure mantenere gli stessi orari, dalle 7 alle 23, ma rivedere in senso restrittivo la concessione dei permessi per ridurre gli accessi? E ancora: come arginare l'invasione di camion per lo scarico/carico di merci a tutte le ore del giorno senza danneggiare le attività commerciali?

A pochi mesi dall'insediamento e a fronte di un programma di mandato che indica tra le priorità «la riorganizzazione della Ztl» l'annosa questione del traffico in centro storico, affollato da auto abusive, furgoni e caddy, torna sul tavolo di Palazzo Vecchio. Con la giunta alla ricerca di una quadra per restituire, in attesa dell'aiuto futuro offerto dallo Scudo verde e dalle nuove linee tramviarie, ordine alla viabilità nel cuore della città senza però aggravare la difficoltà di cittadini e imprese commerciali. A riaprire la discussione sul tema è stata in commissione mobilità la mozione di Sinistra progetto comune emendata dal Pd chiede di «intraprendere un percorso finalizzato alla revisione e rafforzamento della Ztl».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Un primo passo sollecitato dai fiorentini e condiviso in maniera inaspettata da tutto il centrosinistra - a favore hanno votato anche Avs, M5s, Firenze democratica e pure Iv era d'accordo - che ha messo in moto la giunta di Palazzo Vecchio. Con l'assessore alla Mobilità, Andrea Giorgio, pronto a lavorare su «un piano organico di sistema» per tentare di risolvere le varie problematiche, spesso connesse tra loro: «Dovremo intervenire su tutti quegli elementi che oggi congestionano il centro storico: auto e mezzi pesanti che creano confusione, invadendo lo spazio pubblico oltre ogni regola, così come tavolini abusivi o cianfrusaglie. Lo spazio pubblico è un bene comune da tutelare non può essere regolato solo dal profitto».

Con tre assi portanti: nuove regole, maggiori controlli anche grazie alla tecnologia, e soluzioni per le criticità pratiche. Nel primo caso oltre alle ipotesi di un'estensione degli orari Ztl e di una revisione dei disciplinari per ridurre i motivi di ingresso restano in campo l'idea dei permessi giornalieri e soprattutto di imporre una stretta ai caddy, su cui sta lavorando l'assessorato allo Sviluppo economico. A cui si aggiungono maggiori controlli su carico/scarico di merci e parcheggi selvaggi, anche con l'introduzione di telecamere in uscita.

Infine il lavoro per maggiori pedonalizzazioni, più stalli per lo scarico e un censimento dei dehors presenti. Tutte opzioni che verranno discusse nelle prossime settimane perché, sottolinea Giorgio, «vogliamo costruire un'alleanza per la tutela del centro storico che veda assieme i cittadini, il Q1, le associazioni

di categoria e le rappresentanza del mondo economico perché una città più vivibile è una città più bella per chi la abita e per chi la frequenta come per chi la viene a visitare».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Cronache di Caserta

Quotidiani Locali

Il governatore: risorse sanitarie uguali per tutti, nei prossimi giorni l'idea sarà portata in Parlamento

Legge Calderoli, proposta della Regione


Caserta

Durigon: "Regionali, niente nomi Pensiamo al nostro programma"

Il governatore: risorse sanitarie uguali per tutti, nei prossimi giorni l'idea sarà portata in Parlamento

Legge Calderoli, proposta della Regione

CASERTA (r.c.) - "Nell'arco di una settimana, dieci giorni noi faremo una proposta di legge al Parlamento italiano anche di modifica della legge Calderoli. Quindi si può anche evitare il referendum se si accettano le modifiche". Lo ha detto il presidente della Regione Vincenzo De Luca, durante la sua consueta diretta social. "Ad essere proposta sarà una modifica legislativa molto semplice, ovvero che sia stabilito per legge che le risorse sanitarie siano uguali per ogni cittadino italiano. Siete d'accordo amici del Nord? Proponiamo anche che il numero di medici e infermieri ogni mille abitanti sia lo stesso dal Piemonte alla Sicilia. Il numero di posti letto nella sanità pubblica deve essere uguale ogni mille abitanti. Siete d'accordo amici del Nord?", ha aggiunto De Luca, che ha ricordato: "E' vietato alle Regioni, tutte, di stipulare contratti integrativi regionali per il personale sanitario e scolastico. Se così non fosse, avremo la fine del sistema sanitario unico nazionale e la morte di quello del Sud".

"Siamo giunti nel pieno della discussione dell'Autonomia differenziata con alcune regioni che hanno incontrato il ministro Calderoli per il trasferimento dei poteri sulle materie non Lep. Dalle prime cose che leggo stanno facendo quello che la Regione Campania ha suggerito già nel 2019. Lasciamo perdere sanità pubblica, scuola pubblica e trasporto pubblico e attestiamoci su un'altra linea: burocrazia zero che deve unire tutta l'Italia e modernizzare il Paese perchè la situazione di palude burocratica che abbiamo è insopportabile". Esemplificado De Luca cita il Veneto che chiede "di poter stampare i passaporti al posto del ministero dell'Interno o di poter fare le ordinanze quando ci sono le alluvioni".

"Ma per tutto questo - le parole del governatore - c'era bisogno dell'autonomia differenziata? Di tutta questa ammuina?". "Noi aggiunge - dobbiamo decentrare competenze amministrative in maniera ancora più forte, trasferendo tutto alle Regioni. Su questa linea siamo più avanti delle Regioni che hanno chiesto l'Autonomia". Per tutto il resto, "non abbiamo ancora capito cosa si pensa di fare". Ed il riferimento è ai Lep dove attualmente "non c'è nulla di definito". Il motivo, per il presidente, è che "servono miliardi e miliardi di euro per fare una perequazione tra Nord e Sud. Ma poichè nella legge Calderoli è detto che l'autonomia deve avvenire senza oneri aggiuntivi per lo Stato nessuno ha spiegato come di deve fare la perequazione senza soldi".

Quella di spendere i Fondi di sviluppo e coesione non è una sfida semplice e per questo stiamo "lavorando in queste ore per potenziare la task force tecnica e amministrativa che deve garantire la traduzione in cantieri delle opere finanziate" ha inoltre detto De Luca. Tra i progetti a cui tiene di più il governatore

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

c'è l'autonomia idrica della regione.

"Per evitare problemi legati alla siccità come sta accadendo in Sicilia - ha detto - noi ci siamo preparati per tempo per realizzare venti invasi collinari oltre che la diga di Campolattaro per garantire nei prossimi decenni l'autonomia idrica della regione da un punto di vista potabile, agricolo e industriale".

© RIPRODuzIOnE RIsERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Cronache di Napoli

Quotidiani Locali

Il governatore: risorse sanitarie uguali per tutti, nei prossimi giorni l'idea sarà portata in Parlamento

Legge Calderoli, proposta della Regione


CRONACHE di NAPOLI
Sabato 5 Ottobre 2024

Napoli

7

L'INTERVISTA
Verso il voto

* Il numero 2 della Lega dice no a fughe in avanti sulle candidature

* Autonomia, pronti entro dicembre i Livelli essenziali delle prestazioni

Durigon: "Regionali, niente nomi Pensiamo al nostro programma"

De Luca va attaccato sulle inefficienze, non sui guai giudiziari dei suoi

L'INIZIATIVA

Rischio vulcanico, oggi gli stand

Legge Calderoli, proposta della Regione

NAPOLI (r.c.) - "Nell'arco di una settimana, dieci giorni noi faremo una proposta di legge al Parlamento italiano anche di modifica della legge Calderoli. Quindi si può anche evitare il referendum se si accettano le modifiche". Lo ha detto il presidente della Regione Vincenzo De Luca, durante la sua consueta diretta social. "Ad essere proposta sarà una modifica legislativa molto semplice, ovvero che sia stabilito per legge che le risorse sanitarie siano uguali per ogni cittadino italiano. Siete d'accordo amici del Nord? Proponiamo anche che il numero di medici e infermieri ogni mille abitanti sia lo stesso dal Piemonte alla Sicilia. Il numero di posti letto nella sanità pubblica deve essere uguale ogni mille abitanti. Siete d'accordo amici del Nord?", ha aggiunto De Luca, che ha ricordato: "E' vietato alle Regioni, tutte, di stipulare contratti integrativi regionali per il personale sanitario e scolastico. Se così non fosse, avremo la fine del sistema sanitario unico nazionale e la morte di quello del Sud".

"Siamo giunti nel pieno della discussione dell'Autonomia differenziata con alcune regioni che hanno incontrato il ministro Calderoli per il trasferimento dei poteri sulle materie non Lep. Dalle prime cose che leggo stanno facendo quello che la Regione Campania ha suggerito già nel 2019. Lasciamo perdere sanità pubblica, scuola pubblica e trasporto pubblico e attestiamoci su un'altra linea: burocrazia zero che deve unire tutta l'Italia e modernizzare il Paese perchè la situazione di palude burocratica che abbiamo è insopportabile". Esemplificado De Luca cita il Veneto che chiede "di poter stampare i passaporti al posto del ministero dell'Interno o di poter fare le ordinanze quando ci sono le alluvioni".

"Ma per tutto questo - le parole del governatore - c'era bisogno dell'autonomia differenziata? Di tutta questa ammuina?". "Noi aggiunge - dobbiamo decentrare competenze amministrative in maniera ancora più forte, trasferendo tutto alle Regioni. Su questa linea siamo più avanti delle Regioni che hanno chiesto l'Autonomia". Per tutto il resto, "non abbiamo ancora capito cosa si pensa di fare". Ed il riferimento è ai Lep dove attualmente "non c'è nulla di definito". Il motivo, per il presidente, è che "servono miliardi e miliardi di euro per fare una perequazione tra Nord e Sud. Ma poichè nella legge Calderoli è detto che l'autonomia deve avvenire senza oneri aggiuntivi per lo Stato nessuno ha spiegato come di deve fare la perequazione senza soldi".

Quella di spendere i Fondi di sviluppo e coesione non è una sfida semplice e per questo stiamo "lavorando in queste ore per potenziare la task force tecnica e amministrativa che deve garantire la traduzione in cantieri delle opere finanziate" ha inoltre detto De Luca. Tra i progetti a cui tiene di più il governatore

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

c'è l'autonomia idrica della regione.

"Per evitare problemi legati alla siccità come sta accadendo in Sicilia - ha detto - noi ci siamo preparati per tempo per realizzare venti invasi collinari oltre che la diga di Campolattaro per garantire nei prossimi decenni l'autonomia idrica della regione da un punto di vista potabile, agricolo e industriale".

© RIPRODuzIOnE RIsERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Cronache di Salerno

Quotidiani Locali

La nota - Impensabile che in un momento così delicato per la nostra economia si possa considerare una misura del genere

Cav. De Rosa (SMET): "Il Governo non giochi con le accise dei carburanti"


I casi D'Amato e Coscioni in Parlamento

La nota - Impensabile che in un momento così delicato per la nostra economia si possa considerare una misura del genere

Cav. De Rosa (SMET): "Il Governo non giochi con le accise dei carburanti"

L'ipotesi di una equiparazione delle accise sul gasolio e sulla benzina torna a fare discutere e non poteva non suscitare preoccupazioni nel comparto dei trasporti, uno dei settori strategici per l'economia nazionale. Il Cav. Domenico De Rosa, CEO di SMET, sostiene che sia impensabile che "in un momento così delicato per la nostra economia si possa considerare una misura che penalizzerebbe uno dei settori chiave per l'economia del Paese. Il comparto logistico è già sotto pressione per la crisi energetica e l'aumento dei costi operativi: un aumento delle accise sul gasolio, che in Italia sono già tra le più alte in Europa, sarebbe un colpo di grazia per molte piccole e medie imprese". Il gasolio, infatti, rimane la principale fonte di alimentazione dei veicoli industriali e pesanti e l'Italia ha già il primato delle accise più alte tra i 27 Paesi dell'Unione europea, con 0,62 centesimi di euro al litro applicati sul gasolio. "Un ulteriore aggravio sui costi di carburante significherebbe inevitabilmente un aumento dei costi di trasporto, che si rifletterebbe a catena sui prezzi dei beni di consumo spiega il Cav. De Rosa -. A pagare, alla fine, sarebbero i cittadini e la competitività delle nostre imprese, già in difficoltà rispetto ai competitor esteri".

Il Cav. De Rosa sostiene che la soluzione non possa essere trovata in un inasprimento fiscale, ma in una sinergia tra settore pubblico e privato che miri a sostenere le imprese nel processo di innovazione e della transizione energetica.

"Abbiamo bisogno di politiche che accompagnino e favoriscano le aziende, non che le strangolino. Investire in nuove tecnologie, incentivi mirati e infrastrutture adeguate è l'unica via per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità senza compromettere la produttività, oltre a continuare a lottare ai tavoli europei per far prevalere il buonsenso sulle imposizioni ideologiche del New Green Deal".

Il CEO di SMET si mostra fiducioso nella capacità del Ministro Salvini e dell'intero esecutivo di trovare una soluzione che non pregiudichi un settore che già oggi si trova ad affrontare la complessa sfida della transizione ecologica. "Abbiamo bisogno di un dialogo costruttivo tra le istituzioni e il mondo imprenditoriale - spiega il Cav. De Rosa -, perché solo così potremo rispondere efficacemente alle urgenti sfide del presente e quelle del prossimo futuro. Serve una spinta propulsiva da parte delle Istituzioni, un impegno che non si limiti a sterili interventi fiscali ma che punti a creare un ecosistema favorevole allo sviluppo".

Il CEO di SMET sottolinea come quello attuale sia un momento chiave e decisivo per indirizzare il futuro

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

del comparto industriale italiano.

"Non possiamo permetterci di perdere ulteriore terreno rispetto ai nostri competitor globali, e lo Stato deve agire come un partner strategico, non come un ostacolo - conclude il Cav. De Rosa -. Il dialogo con il Governo è fondamentale. Confido che prevalga il buon senso e che si evitino misure che rischiano di compromettere irrimediabilmente il nostro settore, e di conseguenza, l'intera economia del Paese".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Gazzetta del Sud

Quotidiani Locali

Riconoscimento da Istituzioni e operatori

Quella "Stella Mamis" che splende nel porto

Un albero d'ulivo offerto dal comandante Sarro al presidente Di Flavia


26 Sabato 5 Ottobre 2024 Gazzetta del Sud

Milazzo

"Odori cattivi", serve fare di più

Gli appelli: «L'Arpa controlli le emissioni in tempo reale, senza attendere il "Nose"»
L'Agenzia regionale ricorda il progetto in corso (2,8 milioni) per due cabine a Pace

Passeggiate in bicicletta, il centro interdetto

Commercio, sanità pubblica e porti Gullo rivendica la sua azione politica

Quella "Stella Maris" che splende nel porto

Un albero d'ulivo offerto dal comandante Sarro al presidente Di Flavia

Alessandra Formica MILAZZO Riconoscimento della Capitaneria di porto mamertina alla "Stella Maris". La Capitaneria, guidata dal comandate Alessandro Sarro, ha voluto offrire in dono al presidente Matteo Di Flavia, una pianta d'ulivo, per testimoniare, all'associazione che si occupa di assistere i marittimi che transitano nel porto, la vicinanza e il sostegno della Guardia costiera.

La cerimonia si è tenuta al molo Marullo, alla presenza di padre Saverio Cento, cappellano del porto, di padre Carmelo Russo, referente diocesano dell'Apostolato del Mare, dei rappresentanti dell'Autorità di sistema portuale e di molti operatori appartenenti al cluster marittimo, portuale ed industriale. Padre Saverio, ha voluto sottolineare il ruolo dell'associazione nel perseguimento degli obiettivi della pastorale marittima, finalizzati a difendere la dignità e i diritti del personale navigante. «L'associazione accoglie tutti, non fa distinzioni di razza o religione ma anzi rappresenta l'unica casa lontano da casa" afferma Matteo Di Flavia ex marittimo che conosce bene i disagi e cosa significhi vivere una vita in mare lontano dai propri affetti. L'associazione ha sede all'interno del porto di Milazzo, in una piccola stanza capace di dare ospitalità a tantissimi navigatori, se si considera che annualmente nello scalo mamertino transitano dai 7000 ai 9000 marittimi. L'associazione è aperta dalla mattina fino alla sera, siamo circa dieci persone anche se principalmente sto io la maggior parte del tempo a seguire le necessità dei marittimi» continua Di Flavia spiegando che tra le prime cose che gli stessi fanno, appena toccano terra, è recarsi alla posta per cambiare i dollari in euro e pote sostenere così le minime spese personali. Atal proposito, l'associazione mette a disposizione 7 biciclette che le sono state donate per consentire ai marittimi di muoversi più agevolmente sul territorio».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Gazzetta di Modena

Quotidiani Locali

Nuove tasse, tensioni nel governo Tajani frena: «Giorgetti frainteso»

Il vicepremier smentisce aumenti, Meloni sorpresa dalle parole del ministro


Nuove tasse, tensioni nel governo Tajani frena: «Giorgetti frainteso»
Il vicepremier smentisce aumenti, Meloni sorpresa dalle parole del ministro

Roma Non è bastata la precisazione filtrata nella serata di giovedì. Continuano a far discutere le parole del ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti (Lega). Quel «stiamo per approvare una legge di bilancio che chiederà sacrifici a tutti» ha sorpreso persino la premier Giorgia Meloni, come confermano fonti di governo. Ma soprattutto alimentano tensioni nella maggioranza.

Non a caso, ieri è arrivato un secco stop dal vicepremier e leader di Forza Italia, Antonio Tajani: nella manovra «nessuna nuova tassa, siamo contrarissimi a imporre nuove tasse. Ci sono state alcune cattive interpretazioni di alcune parole» di Giorgetti, ma «finché saremo noi al governo non ci saranno nuove tasse per gli italiani».

Più chiaro di così non si potrebbe, ma c'è da dire che la precisazione arrivata da fonti del Mef escludeva, sì, nuove tasse sulle persone fisiche e sulle piccole imprese, ma non un contributo a carico delle aziende più grandi.

Una ipotesi che sembra quindi restare in campo, come pare emergere anche dalle parole del governatore leghista del Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga: «L'obiettivo del governo a fine legislatura è quello di andare a una riduzione della pressione fiscale e credo che lo farà, ma non in questa legge di bilancio che invece prevedo rimarrà nello stato attuale di pressione fiscale. Altro discorso è magari sulle grandi o grandissimi imprese, alle quali immagino si potrà chiedere un contributo».

Intanto le opposizioni vanno all'attacco, in particolare sul paventato aumento della tassazione sul gasolio. «Con l'aumento delle accise previsto dal Piano strutturale di bilancio, Giorgia Meloni sta imponendo alle famiglie italiane una nuova tassa di 70 euro, come conferma Unem. Ieri (giovedì per chi legge) in tutti i modi hanno cercato di zittire Giorgetti, che aveva finalmente gettato la maschera sulla manovra lacrime e sangue che aspetta le italiane e gli italiani», afferma la segretaria del Pd Elly Schlein, rivolgendosi direttamente alla premier Meloni. «Per una volta sia chiara con il Paese, ci metta la faccia ora come l'aveva messa in quel video dal benzinaio nel 2019, in cui addirittura prometteva un azzeramento delle accise sui carburanti, e ammetta che era solo propaganda», aggiunge.

Italia viva, con Davide Faraone, aggiunge che «con l'annuncio dei "sacrifici per tutti", o meglio le "tasse per tutti" nella prossima legge di Bilancio, Giorgetti ha spazzato via anni una volta per tutte anni di chiacchiere del centrodestra sui tagli alle tasse e ridicolizzato Meloni, Salvini e Tajani. È sempre più evidente che il prossimo provvedimento economico smentirà anni e anni di bugie dei tre moschettieri, sulle pensioni, sulle retribuzioni, sulle tasse, sulle accise: una vera

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

e propria Caporetto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Gazzetta di Modena

Quotidiani Locali

Carburanti Unem: «Nuova stangata per le famiglie»


Economia

Carburanti
Unem: «Nuova stangata per le famiglie»

Milano «Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise)». Lo scrive l'Unem in una nota sulla proposta di revisione delle accise per i carburanti, sottolineando che si tratta di«un aumento che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie». L'Unem ricorda che «attualmente il carico fiscale totale (accise + Iva) sulla benzina è di 1,041 euro/litro (di cui 0,313 di Iva) pari al 60% del prezzo al consumo, mentre sul gasolio di 0,909 euro/litro (di cui 0,292 di Iva) pari al 56%. Un livello di tassazione che nel caso del gasolio è il più alto tra i 27 paesi europei. L'ipotesi allo studio del Governo introduce un principio di allineamento delle aliquote fiscali che tenga conto delle raccomandazioni della Commissione europea in materia di sussidi ambientali dannosi (SAD) che, secondo il MEF, "non si tradurrà nel semplice innalzamento delle accise sul gasolio". Stando all'ultimo "Catalogo dei SAD e dei SAF", pubblicato nel 2022 dal Mase, vengono considerati SAF i vari sussidi introdotti a sostegno di particolari categorie professionali, come gli agricoltori o gli autotrasportatori, nonché la differenza di trattamento fiscale tra benzina e gasolio (circa 3,4 miliardi di euro)».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Gazzetta di Parma

Quotidiani Locali

Le stime L'Istat rivede il Pil: nel 2024 la crescita acquisita scende dallo 0,6% allo 0,4%

Caccia alle coperture per la manovra Spunta l'ipotesi dell'addizionale Ires


Le stime L'Istat rivede il Pil: nel 2024 la crescita acquisita scende dallo 0,6% allo 0,4%
Caccia alle coperture per la manovra Spunta l'ipotesi dell'addizionale Ires

)) Roma Un'addizionale Ires tra lo 0,5% e l'1%. Potrebbe prendere questa forma il contributo che imprese, mondo bancario e assicurativo saranno chiamati a dare in vista della manovra. Una via che gli istituti di credito sembrano però intenzionati a respingere per evitare un impatto sui conti. La trattativa andrà probabilmente ancora avanti prima che la legge di bilancio sia approvata dal Consiglio dei ministri e le ipotesi restano tutte aperte. Trovare le coperture resta una missione difficile. E il dato sul Pil fornito nelle ultime 24 ore dall'Istat qualche perplessità in più sull'andamento dell'economia italiana potrebbe farla nascere. L'istituto di statistica ha rivisto al ribasso la stima tendenziale sul Pil del secondo trimestre, ma soprattutto ha tagliato - peraltro con una correzione arrivata in un secondo momento - la crescita acquisita per il 2024, portandola dallo 0,6% allo 0,4%. Se il +1% scritto dal governo nel Piano strutturale di bilancio della scorsa settimana, ribadito anche dallo stesso Giorgetti, sembrava fino a poche ore fa un risultato praticamente già messo in tasca, le certezze potrebbero ora cominciare a vacillare. E se la crescita non centrasse l'obiettivo, anche il lavoro del governo si farebbe più complicato.

Meno crescita vuol dire meno entrate e più deficit, oltre che maggiore pressione fiscale. Nel secondo trimestre in cui l'Istat ha rivisto la crescita al ribasso, il peso del fisco rispetto al Pil è stato pari al 41,3%, in aumento di 0,7 punti percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il dato risente degli aggiustamenti statistici ma, considerate le tensioni nate sulla questione tasse all'interno della maggioranza, rischia di non passare inosservato visto che proprio sulle tasse l'opposizione ha gioco facile ad attaccare e rischiano di giocarsi anche gli equilibri tra gli alleati. Sul tavolo c'è innanzitutto il nodo accise. Il governo ha chiarito che non si tratterà di un aumento tout court di quelle sul diesel ma di un allineamento tra benzina e gasolio. L'Unem ha quindi rifatto i calcoli sottolineando che «nell'ipotesi estrema» in cui la misura si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, ovvero in un maggiore esborso per le famiglie di quasi 2 miliardi di euro, pari a circa 70 euro all'anno. C'è poi il tema sigarette, per le quali gli oncologi hanno proposto un maxi-aumento di 5 euro a pacchetto come sostegno al Sistema sanitario nazionale. La cui sostenibilità finanziaria. osserva il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti, «sarà sempre più legata alla capacità di agire sulla dimensione della prevenzione». Ma c'è soprattutto il tema del 'contributo' delle imprese e del mondo bancario e assicurativo, poco inclini ad accettare di un'addizionale Ires. Una risposta piuttosto esplicita arriva da Augusto Dell'Erba, presidente di Federcasse-Bcc, secondo cui «i prelievi forzosi e improvvisi,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Gazzetta di Parma

Quotidiani Locali

peraltro su redditi già generati, quindi con una forma di retroattività, non sono il modo migliore per gettare le basi per un reale rilancio del Paese».

La prende più alla larga Antonio Patuelli che però spiega come «più le tasse sono alte, più la ricchezza e i valori vanno via». Il presidente dell'Abi manda il suo messaggio: vede una legge di bilancio «meno drammatica di quello che può apparire», anche perché «i germogli di ripresa e di legalità portano maggiori introiti allo Stato». L'idea di un contributo delle grandi imprese è invece condivisa da Luigi Sbarra della Cisl e da PierPaolo Bombardieri della Uil che definisce quella del ministro dell'Economia Giorgetti «una dichiarazione di buon senso».

E un'aliquota «pesante» sulla ricchezza prodotta viene invocata anche dalla segretaria confederale della Cgil, Francesca Re David.

Mila Onder.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Giornale di Brescia

Quotidiani Locali

È caccia alle risorse per la Manovra, spunta l'ipotesi sull'Ires

La prospettiva non sembra piacere alle banche che temono l'impatto sui conti


Tensione nel governo Tajani sferza Giorgetti «Siamo contrarissimi a lacrime e sangue»

È caccia alle risorse per la Manovra, spunta l'ipotesi sull'Ires

Trattative ROMA. Un'addizionale Ires tra lo 0,5% e l'1%. Potrebbe prendere questa forma il contributo che imprese, mondo bancario e assicurativo saranno chiamati a dare invista della manovra. Una via che gli istituti di credito sembrano però intenzionati a respingere per evitare un impatto sui conti. La trattativa andrà probabilmente ancora avanti prima che la legge di bilancio sia approvata dal Consiglio dei ministri e le ipotesi restano tutte aperte.

Trovare le coperture resta una missione difficile. E il dato sul Pil fornito nelle ultime 24 ore dall'Istat qualche perplessità in più sull'andamento dell'economia italiana potrebbe farla nascere. L'istituto di statistica ha rivisto al ribasso la stima tendenziale sul Pil del secondo trimestre, ma soprattutto ha tagliato - peraltro con una correzione arrivata in un secondo momento - la crescita acquisita peril 2024, portandola dallo 0,6% allo 0,4%. Se il +1% scritto dal governo nel Piano strutturale di bilancio della scorsa settimana, ribadito anche dallo stesso Giorgetti, sembrava fino a poche ore fa un risultato praticamente già messo in tasca, le certezze potrebbero ora cominciare a vacillare. E se la crescita non centrasse l'obiettivo, anche il lavoro del governo si farebbe più complicato. Meno crescita vuol dire meno entrate e più deficit, oltre che maggiore pressione fiscale. Nel secondo trimestre in cui l'Istat ha rivisto la crescita al ribasso, il peso del fisco rispetto al Pil è stato pari al 41,3%, in aumento di 0,7 punti percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il dato risente degli aggiustamenti statistici ma, considerate le tensioni nate sulla questione tasse all'interno della maggioranza, rischia di non passare inosservato visto che proprio sulle tasse l'opposizione ha gioco facile ad attaccare e rischiano di giocarsi anche gli equilibri tra gli alleati. Sul tavolo c'è innanzitutto il nodo accise. Il governo ha chiarito che non si tratterà di un aumento tout court di quelle sul diesel ma di un allineamento tra benzina e gasolio. L'Unem ha quindi rifatto i calcoli sottolineando che «nell'ipotesi estrema» in cui la misura si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, ovvero in un maggiore esborso per le famiglie di quasi 2 miliardi di euro, pari a circa 70 euro all'anno.

//.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Gazzettino

Quotidiani Locali

Mose, vertice sulle nuove regole


Mose, vertice sulle nuove regole

Tre giorni di Porto aperto per conoscere i lavori e le professioni del mare

LE DIGHE MOBILI VENEZIA «Alzare il Mose a 110 centimetri? È frutto di una decisione collettiva. A meno sarebbe stato difficile, a più sarebbe stato meglio, ma è comunque qualcosa che avevamo messo in conto. L'aspetto importante è rendere compatibile la sua operatività con una serie di esigenze, fra le quali quelle del porto».

IL PRESIDENTE Così il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Fulvio Lino Di Blasio, a margine dell'inaugurazione dell'edizione 2024 dei "Port days", in programma fino a domani tra Venezia, Marghera e Chioggia. Parole, le sue, arrivate ieri mattina da San Basilio, dov'è stato allestito per l'occasione un villaggio portuale eccezionalmente al chiuso, vista la pioggia battente che si è riversata sulla città per l'intera giornata. E di Mose si tornerà parlare anche martedì prossimo, 8 ottobre, data in cui è stato convocato un tavolo tecnico incentrato proprio sulla questione dei sollevamenti, al quale prenderanno parte tutti gli enti interessati, Comune e Porto compresi.

IL VERTICE «Saremo presenti, certo conferma Di Blasio Ci saranno alcuni punti di confronto importanti su cui discutere».

Lo aveva già sottolineato giovedì scorso anche il sindaco Luigi Brugnaro, durante il taglio del nastro della seconda edizione del Salone dell'Alto artigianato italiano all'Arsenale, quando ha spiegato di voler rivedere le procedure di attivazione delle barriere mobili dopo l'azionamento "last minute" dell'altro giorno, con la quota di marea a 90 centimetri a punta della Salute, che di fatto ha portato piazza San Marco a finire sott'acqua, complice anche la mancata impermeabilizzazione dei masegni a causa dell'inoperatività del sistema automatico di chiusura delle valvole installate sotto la pavimentazione, per la quale bisognerà attendere ancora qualche settimana.

A soffrire dell'acqua alta, in modo particolare, è stata l'area antistante le Procuratie Vecchie.

«Credo sia possibile rendere compatibili tutte le esigenze, continua il presidente dell'Autorità portuale Di Blasio , ma bisogna sedersi a un tavolo e considerarle». Esigenze a cui tra l'altro per Di Blasio si sta già guardando con una certa attenzione e impegno. «Il Mose aggiunge è uno strumento di protezione, ma anche di garanzia dell'accessibilità al porto, che deve essere pesata e resa compatibile. Grazie alle conoscenze di cui disponiamo al giorno d'oggi, tutto è possibile.

Le competenze ci sono e adesso abbiamo anche l'Autorità per la laguna di Venezia».

QUOTA RIBASSATA L'attivazione del Mose a 110 centimetri è frutto del decreto firmato nei giorni scorsi, che fissa ufficialmente la sua entrata in funzione a dieci centimetri in meno rispetto a quanto avvenuto

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

in questi anni. Procedura al via proprio da ottobre.

In tema di gestione del Mose interviene anche il consigliere regionale Marco Dolfin, dell'intergruppo Lega-Liga Veneta, capo dipartimento per il partito in Veneto, riportando alle mente le immagini di una piazza San Marco circondata dall'acqua salmastra, come accaduto mercoledì, nonostante l'attivazione delle barriere mobili. «È urgente e indispensabile le parole del consigliere rivedere le attuali procedure di gestione del sistema Mose. Gli eventi dell'altro giorno hanno dimostrato che l'attuale protocollo e i passaggi di consultazione fra più enti prima di deciderne l'attivazione risultano insufficienti per garantire la protezione delle zone più vulnerabili della città, come nel caso dell'area marciana e di altri punti critici». E aggiunge: «Il Mose, progettato per proteggere Venezia dall'acqua alta, dev'essere attivato in modo più tempestivo e adattato alle reali condizioni del territorio. Nonostante il protocollo vigente preveda l'innalzamento delle barriere al raggiungimento di determinate soglie di marea, l'incompleta realizzazione dei lavori di innalzamento e "impermeabilizzazione" di piazza San Marco, attualmente in corso, richiede una revisione immediata delle procedure. Il sollevamento va anticipato, per proteggere in modo efficace tutte le aree della città. Occorre trovare un equilibrio fra i costi di gestione e la tutela di Venezia».

Marta Gasparon © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Gazzettino

Quotidiani Locali

Tre giorni di Porto aperto per conoscere i lavori e le professioni del mare



PORTO VENEZIA Al via ieri l'edizione 2024 dei "Port days", la rassegna di eventi culturali, formativi, sportivi (tra atletica, pallavolo, judo e pallamano) e ludico-didattici diffusa tra Venezia, Marghera e Chioggia, che vedrà coinvolta fino a domani tutta la comunità portuale. Alla cerimonia d'inaugurazione è intervenuto anche il vicesindaco, con delega al Porto, Andrea Tomaello, che ha definito l'iniziativa «di divertimento, ma anche formativa», rivolgendosi ai piccoli studenti che hanno preso parte all'appuntamento.

«Una tre giorni in cui il porto si apre alla città ha riferito il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Fulvio Lino Di Blasio, presente a San Basilio, dov'è stato allestito un "villaggio" portuale eccezionalmente al chiuso a causa della pioggia "Tutti a bordo!", il titolo dell'iniziativa partita da Venezia: un messaggio che va inteso come invito a conoscere meglio la realtà portuale, compresi tutti i suoi attori, guardando insieme al futuro». Circa 270 i bambini delle scuole elementari veneziane coinvolti ieri mattina nelle attività e guidati dallo strumento multimediale port educational, focalizzando l'attenzione sulla sezione dedicata a Marco Polo a 700 anni dalla sua morte.

Mentre al pomeriggio è stata la volta degli studenti più grandi: quelli degli istituti superiori (anche da fuori provincia) fino a gruppi di giovani universitari, rispettivamente 200 e 120. La tre giorni veneziana è inserita nell'ambito dei "Port days" nazionali istituiti da Assoporti nel 2018, come momenti dell'anno in cui tutte le realtà portuali a livello nazionale si aprono al pubblico. La rassegna lagunare è ideata e organizzata dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale patrocinata dai Comuni di Venezia e di Chioggia. Trenta i partner fra istituzioni, enti e associazioni marittimo-portuali e cittadine, a cui in questi giorni è affidato il compito di far conoscere da vicino le professioni del mare e della logistica, le caratteristiche degli scali, le attività che in essi si svolgono e i loro protagonisti.

Tra i quali capitaneria di porto, polizia di frontiera, guardia di finanza, vigili del fuoco, lega navale italiana e agenzia delle dogane e dei monopoli, senza dimenticare Università Ca' Foscari, Cus Venezia e Università di Padova. Dieci gli stand a San Basilio e 16 gli espositori, in una giornata in cui tra le altre cose l'unità cinofila della guardia di finanza ha organizzato per i bimbi delle dimostrazioni con i cani anti-droga in azione. Un momento che ha suscitato tante domande e curiosità nei partecipanti.

Oggi tappa invece a Chioggia, con un programma altrettanto ricco e variegato, che si aprirà con un

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

incontro rivolto agli studenti delle ultime classi degli istituti tecnici e dei licei. Giovani che avranno l'opportunità di conoscere le carriere possibili offerte dal settore marittimo portuale. I ragazzi potranno entrare così in contatto con strumenti tecnici e sperimentare, attraverso postazioni interattive, alcune attività pratiche. La sede della capitaneria di porto sarà aperta nel pomeriggio al pubblico.

Domani invece sarà la volta di Marghera, giornata di chiusura dei "Port days", dove curiosi e appassionati potranno vivere l'esperienza in una realtà industriale, logistica e portuale che rimane ancora il cuore pulsante del territorio.

M.Gasp.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Giornale Di Vicenza

Quotidiani Locali

La manovra

Ipotesi Ires su imprese e banche Diesel allineato alla benzina

Tra le proposte per la copertura della legge di bilancio torna l'addizionale che potrebbe andare dallo 0,5% all'1%


Italia Mondo
La manovra
Ipotesi Ires su imprese e banche Diesel allineato alla benzina
• Tra le proposte per la copertura della legge di bilancio torna l'addizionale che potrebbe andare dallo 0,5% all'1%
1950
2000
2020
2040
DSA
CDV
CEMES
SALUTE

MILAONDER ROMA Un'addizionale Ires, tra lo 0,5% e l'1%: potrebbe prendere questa forma il contributo che imprese, mondo bancario e assicurativo saranno chiamati a dare in vista della manovra. Una via che gli istituti di credito sembrano però intenzionati a respingere per evitare un impatto sui conti. La trattativa andrà probabilmente ancora avanti prima che la legge di bilancio sia approvata dal Consiglio dei ministri e le ipotesi restano tutte aperte.

Trovare le coperture resta una missione difficile. E il dato sul Pil fornito nelle ultime 24 ore dall'Istat qualche perplessità in più sull'andamento dell'economia italiana la fa nascere. Sul tavolo c'è innanzitutto il nodo accise: il governo ha chiarito che non si tratterà di un aumento tout court di quelle sul diesel ma di un allineamento tra benzina e gasolio. L'Unem ha rifatto i calcoli sottolineando che «nell'ipotesi estrema» in cui la misura si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, ovvero in un maggiore esborso per le famiglie di quasi 2 miliardi di euro, pari a circa 70 euro all'anno.

C'è poi il tema sigarette, per le quali gli oncologi hanno proposto un maxi-aumento di 5 euro a pacchetto come sostegno al Sistema sanitario nazionale. La sostenibilità finanziaria - osserva il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti «sarà sempre più legata alla capacità di agire sulla dimensione della prevenzione».

Ma c'è soprattutto il tema del contributo delle imprese e del mondo bancario e assicurativo, poco inclini ad accettare l'addizionale Ires.

Una risposta esplicita arriva da Augusto Dell'Erba, presidente di Federcasse-Bcc, secondo cui «i prelievi forzosi e improvvisi, peraltro su redditi già generati, quindi con una forma di retroattività, non sono il modo migliore per gettare le basi per un reale rilancio del Paese».

La prende più alla larga Antonio Patuelli che però spiega come «più le tasse sono alte, più la ricchezza e i valori vanno via».

Il presidente dell'Abi manda il suo messaggio: vede una legge di bilancio «meno drammatica di quello che può apparire - anche perché dice - i germogli di ripresa e di legalità portano maggiori introiti allo Stato». L'idea di un contributo delle grandi imprese è invece condivisa da Luigi Sbarra della Cisl e da PierPaolo Bombardieri della Uil che definisce quella di Giorgetti «una dichiarazione di buon senso».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Giornale Di Vicenza

Quotidiani Locali

E un'aliquota pesante sulla ricchezza prodotta viene invocata anche dalla segretaria confederale della Cgil, Francesca Re David. Di Ires, ma non come addizionale, hanno peraltro discusso il titolare di via XX Settembre e il presidente di Confindustria Emanuele Orsini in un incontro con al centro il piano casa proposto dagli industriali, ma anche «la premialità Ires, come scritto nella legge delega fiscale, per chi fa investimenti».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Giornale Di Vicenza

Quotidiani Locali

Webinar

Il nuovo registro rifiuti Seminario on line

Gli esperti della Camera di commercio spiegheranno i dettagli del nuovo modello di gestione digitale



Confartigianato Imprese Vicenza promuove per lunedì 7 ottobre dalle 14.30 alle 16.30 il webinar, proposto dalla Camera di commercio con la sezione del Veneto dell'Albo gestori ambientali, sul tema "Rentri, la nuova tracciabilità dei rifiuti e la digitalizzazione dei documenti". Si avvicina, infatti, l'avvio dell'operatività del Registro elettronico nazionale per la tracciabilità dei rifiuti, che introduce un modello di gestione digitale per l'assolvimento degli adempimenti già previsti dalla normativa ambientale. All'appuntamento, interverranno Elisabetta Boscolo, dirigente della Camera di commercio, Andrea Da Lio e Francesco Conchi (Ufficio unico ambiente delle Camere di commercio del Veneto) che entreranno nei dettagli spiegando il nuovo sistema di tracciabilità. La partecipazione al seminario è gratuita, ma è necessario iscriversi dal sito della Camera di commercio.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Mattino di Foggia

Quotidiani Locali

IL MOTORE DELL'AEREO IN FIAMME PRIMA DEL DECOLLO PER TORINO, CON 184 PASSEGGERI

Brindisi, paura a bassa quota per il volo Ryanair

L'incidente a soli due giorni dallo scoppio dei pneumatici a Orio al Serio


IL MOTORE DELL'AEREO IN FIAMME PRIMA DEL DECOLLO PER TORINO, CON 184 PASSEGGERI
Brindisi, paura a bassa quota per il volo Ryanair
L'incidente a soli due giorni dallo scoppio dei pneumatici a Orio al Serio
DI FRANCESCO TORRETTA

DI FRANCESCO TORRETTA Era già allineato in pista per avviare le fasi di decollo con 184 passeggeri a bordo quando uno dei motori è andato fuoco. Due giorni dopo lo scoppio degli pneumatici di un aeromobile sulla pista dell'aeroporto di Orio al Serio, ieri mattina a Brindisi si è verificato un altro incidente per un aereo della compagnia irlandese low cost Ryanair. A bordo del volo diretto a Torino, oltre ai passeggeri c'erano anche sei membri dell'equipaggio quando le fiamme hanno iniziato ad sprigionarsi dal motore e nessuno di loro è rimasto ferito. Immediata è stata l'attivazione della procedura d'emergenza con l'arrivo in pista anche del personale dei vigili del fuoco del distaccamento aeroportuale che hanno spento l'incendio.

Per le operazioni di messa sicurezza si è reso necessario chiudere per quasi tre ore l'aeroporto di Brindisi. Le fiamme sono state ben visibili tanto dall'esterno quanto dall'interno dell'aereo. A bordo però ci sono stati alcuni momenti di panico: più di qualcuno infatti ha bene notato le fiamme, iniziando ad allarmarsi. Qualche bambino, spaventato dal trambusto sull'aereo, ha iniziato a piangere. Poi l'apertura del portellone e la discesa sugli scivoli di tutti i passeggeri, presi in carico dal personale di Aeroporti di Puglia. Con la chiusura temporanea dello scalo di Brindisi a metà mattinata alcuni voli previsti in quella fascia oraria sono stati dirottati su altri aeroporti, mentre sono stati posticipati altri aerei in partenza. Il volo per Torino è decollato alle 13:36, cinque ore dopo l'orario previsto.

"Quanto accaduto oggi a Brindisi ha messo in luce ancora una volta, e ove ve ne fosse la necessità, l'eccellente livello di preparazione delle Donne e degli Uomini di Aeroporti di Puglia. In poco meno di tre ore, infatti, l'impegno della nostra struttura, in coordinamento con il personale dei Vigili del Fuoco, dell'ENAC, dell'ENAV e delle Forze dell'ordine, ha consentito la riapertura dello scalo e la ripresa delle operazioni di volo sospese a causa del problema verificatosi a un aeromobile in partenza.

Tutte le operazioni di messa in sicurezza e assistenza ai passeggeri del volo interessato, si sono svolte nel massimo ordine e senza nessuna conseguenza. L'emergenza odierna, altresì, ha dimostrato quanto sia importante per la nostra regione disporre di una rete aeroportuale moderna ed efficiente che ha permesso, anche in una situazione molto impegnativa per strutture e personale, di gestire fasi operative di estrema delicatezza senza che nessun passeggero, in arrivo e in partenza, abbia dovuto subire disagi accentuati. L'interoperabilità degli scali ha consentito ai nostri passeggeri di poter arrivare e partire dalla nostra regione se non con un leggero differimento del proprio operativo necessario a garantire

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Mattino di Foggia

Quotidiani Locali

loro i più elevati standard di safety", ha dichiarato ieri il presidente di Aeroporti di Puglia, Antonio Maria Vasile.

"Un nuovo incidente, l'ennesimo, su un aereo Ryanair. Abbiamo chiesto quindi un'audizione urgente in Commissione Trasporti alla Camera dei vertici Enac, con un focus sulla sicurezza dei voli Ryanair, che - è bene ricordarlo - è il primo vettore in Italia per traffico passeggeri". Così in una nota Andrea Caroppo, Vicepresidente della Commissione Trasporti della Camera, Mauro D'Attis, deputato di Forza Italia e Segretario del partito in Puglia e i deputati azzurri membri della commissione Trasporti, Alessandro Sorte, segretario regionale FI Lombardia, e Paola Boscaini. "A causa di un principio d'incendio al motore di un aereo in partenza 184 passeggeri più i membri dell'equipaggio sono stati evacuati e lo scalo è stato chiuso. Fortunatamente, non ci sono stati feriti, ma si tratta del secondo incidente in pochi giorni che coinvolge la compagnia irlandese. Appena 2 giorni fa sono esplosi i pneumatici di un aereo in fase di atterraggio a Bergamo: nessun ferito, ma l'aeroporto è rimasto chiuso per ore. Lo scorso maggio, un volo partito da Bari e diretto a Londra è rientrato nella città pugliese per problemi alla strumentazione; pochi giorni dopo un volo partito da Bologna con direzione Bruxelles è stato fatto atterrare a Lussemburgo per un principio di incendio. E questi sono solo alcuni dei tanti, troppi incidenti che hanno coinvolto negli ultimi mesi Ryanair, in Italia e in Europa", concludono.

Secondo il consigliere regionale del Pd Maurizio Bruno "L'incidente ha senza dubbio esaltato la preparazione e la pronta risposta di tutto il sistema di emergenza aeroportuale dello scalo brindisino. In merito alla sicurezza in un aeroporto, quello che giustamente tutti noi consideriamo scontato è frutto di lavoro, competenza, addestramento e capacità gestionale. Per fortuna, oltre un comprensibile spavento, l'incidente non ha provocato danni irreparabili ai passeggeri e per i membri dell'equipaggio. È nel momento della gestione di un'emergenza senza precedenti come quella odierna nello scalo di Brindisi che si pesa la qualità e la preparazione di tutta la filiera di comando. Alla luce di questo, perciò, intendiamo ringraziare il Presidente di Aeroporti di Puglia, Antonio Vasile, il Direttore generale, Marco Catamerò, il capo scalo, Gabriele Osservanti, la Post Holder, Alessandra Potì e il personale dipendente e dei Vigili del Fuoco componenti del dispositivo di sicurezza aeroportuale per il grande lavoro svolto e per aver affrontato gli accadimenti con grande professionalità e competenza".

"Ho depositato una richiesta di audizione in V Commissione dell'assessore regionale ai Trasporti, del presidente di Aeroporti di Puglia e dei vertici territoriali dell'Enac per avere contezza delle misure di sicurezza e manutenzione degli aeromobili. La compagnia irlandese, come è noto, è presente nella nostra Regione grazie ad una serie di incentivi di cui ha goduto negli anni e noi non possiamo immaginare che non sia garantita la massima sicurezza a bordo. Quello che è accaduto oggi poteva avere conseguenze molto più gravi: semplicemente intollerabile, soprattutto alla luce dei numerosi guasti ai mezzi della compagnia di cui si ha notizia in questi giorni. Sarà certamente un caso, ma abbiamo il dovere di vederci chiaro", riferisce il apogruppo dei consiglieri regionali pugliesi di Forza Italia,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Mattino di Foggia

Quotidiani Locali

Paride Mazzotta.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Mattino di Padova

Quotidiani Locali

Manovra, è caccia ai fondi Ipotesi Ires per le imprese

L'Istat taglia le stime sul Pil: la crescita acquisita per il 2024 dallo 0,6% allo 0,4% Aumenta il peso del fisco. Si ragiona su accise e sigarette per nuove risorse


Manovra, è caccia ai fondi Ipotesi Ires per le imprese

Un'addizionale Ires, tra lo 0,5% e l'1%: potrebbe prendere questa forma il contributo che imprese, mondo bancario e assicurativo saranno chiamati a dare in vista della manovra. Una via che gli istituti di credito sembrano però intenzionati a respingere per evitare un impatto sui conti. La trattativa andrà probabilmente ancora avanti prima che la legge di bilancio sia approvata dal Consiglio dei ministri e le ipotesi restano tutte aperte.

Trovare le coperture resta una missione difficile.

I NUMERI E il dato sul Pil fornito nelle ultime 24 ore dall'Istat qualche perplessità in più sull'andamento dell'economia italiana potrebbe farla nascere.

L'istituto di statistica ha rivisto al ribasso la stima tendenziale sul Pil del secondo trimestre, ma soprattutto ha tagliato - peraltro con una correzione arrivata in un secondo momento - la crescita acquisita per il 2024, portandola dallo 0,6% allo 0,4%. Se il +1% scritto dal governo nel Piano strutturale di bilancio della scorsa settimana, ribadito anche dallo stesso Giorgetti, sembrava fino a poche ore fa un risultato praticamente già messo in tasca, le certezze potrebbero ora cominciare a vacillare. E se la crescita non centrasse l'obiettivo, anche il lavoro del governo si farebbe più complicato. Meno crescita vuol dire meno entrate e più deficit, oltre che maggiore pressione fiscale. Nel secondo trimestre in cui l'Istat ha rivisto la crescita al ribasso, il peso del fisco rispetto al Pil è stato pari al 41,3%, in aumento di 0,7 punti percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il dato risente degli aggiustamenti statistici ma, considerate le tensioni nate sulla questione tasse all'interno della maggioranza, rischia di non passare inosservato visto che proprio sulle tasse l'opposizione ha gioco facile ad attaccare e rischiano di giocarsi anche gli equilibri tra gli alleati.

I TEMI Sul tavolo c'è innanzitutto il nodo accise. Il governo ha chiarito che non si tratterà di un aumento tout court di quelle sul diesel ma di un allineamento tra benzina e gasolio. L'Unem ha quindi rifatto i calcoli sottolineando che «nell'ipotesi estrema» in cui la misura si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, ovvero in un maggiore esborso per le famiglie di quasi 2 miliardi di euro, pari a circa 70 euro all'anno. C'è poi il tema sigarette, per le quali gli oncologi hanno proposto un maxi-aumento di 5 euro a pacchetto come sostegno al Sistema sanitario nazionale. La cui sostenibilità finanziaria, osserva il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti, «sarà sempre più legata alla capacità di agire sulla

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

dimensione della prevenzione». Ma c'è soprattutto il tema del contributo delle imprese e del mondo bancario e assicurativo, poco inclini ad accettare di un'addizionale Ires. Una risposta piuttosto esplicita arriva da Augusto Dell'Erba, presidente di Federcasse-Bcc, secondo cui «i prelievi forzosi e improvvisi, peraltro su redditi già generati, quindi con una forma di retroattività, non sono il modo migliore per gettare le basi per un reale rilancio del Paese». La prende più alla larga Antonio Patuelli che però spiega come «più le tasse sono alte, più la ricchezza e i valori vanno via».

-.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Secolo XIX

Quotidiani Locali

Nuovo Laboratorio Esg a Genova, tra i partner Compagnia di San Paolo

Economia blu e Pmi Intesa scommette sul mare


ECONOMIA&MARITTIMO

Accordo in Usa, sciopero interrotto
Il contratto dei portuali sale del 62%

Economia blu e Pmi
Intesa scommette sul mare

Am iutare le piccole e medie imprese aripensare il proprio business modo più sostenibile e inclusivo, sfruttando al massimo la spinta del Pnrr.

Con un ruolo centrale dei porti, che con la possibilità di organizzarsi in Comunità energetiche e con gli investimenti nell'elettrificazione delle banchine possono diventare essi stessi un elemento di attrazione per le aziende interessate a operare con i criteri Esg (Environmental, Social, Governance): per esempio gli scali liguri che rappresentano il punto di passaggio principale dell'import export da e per l'Italia.

È questo l'obiettivo del Laboratorio Esg Liguria che Intesa Sanpaolo (in collaborazione con la Fondazione Compagnia di San Paolo, Camera di Commercio di Genova, Autorità di sistema portuale della Spezia-Marina di Carrara e Srm) ha inaugurato nei locali del Genova Blu District. Un punto di incontro dove le imprese potranno essere accompagnate nei processi di transizione in linea con le missioni del Pnrr. «Il sistema imprenditoriale esprime nuova consapevolezza verso le tematiche Esg e un cambiamento di mentalità eticamente virtuoso e cruciale per la competitività nel lungo periodo - spiega Andrea Perusin, direttore regionale Piemonte sud e Liguria Intesa Sanpaolo e il Laboratorio Esg Liguria si propone di guidare e dove possibile anticipare questa tendenza, in un'ottica di sinergia tra pubblico e privato, offrendo occasioni di incontro, consulenza, formazione». L'attività sarà fortemente indirizzata sulle caratteristiche della città metropolitana di Genova e della Liguria, con focus sulla Blue Economy che si conferma come uno due pilastri fondamentale dell'economia nazionale. «L'impatto è molto importante con 5,7 miliardi di valore aggiunto è 50 mila occupati su tutto il territorio della Liguria - spiega Massimo Deandreis, direttore del centro studi Srm - che cresce a 10 miliardi e 122 mila posti di lavoro se guardiamo all'insieme delle altre regioni del Nord Italia».

Un comparto, quello dell'economia della mare, al quale dedica grande attenzione anche Fondazione Compagnia di San Paolo. «Siamo partner assieme a Comune di Genova e Università di Genova in tutto quello che è Blue District - ricorda Alberto Anfossi, segretario generale della Fondazione - dalla creazione ci questo luogo ai fondi destinati alle Startup del comparto, al la collaborazione con il Comune di Genova per la Fabbrica delle Idee che sorgerà nel Waterfront».

- A. QUA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Secolo XIX

Quotidiani Locali

I CONTI

Genova, l'aeroporto ricapitalizza Musso: «Ora caccia ai privati»

Dal cda via libera al bilancio: servono poco meno di 3 milioni di euro Il presidente del Colombo: «Con i conti in ordine andiamo sul mercato più forti»

SIMONE GALLOTTI


Genova, l'aeroporto ricapitalizza Musso: «Ora caccia ai privati»

Dal cda via libera al bilancio: servono poco meno di 3 milioni di euro Il presidente del Colombo: «Con i conti in ordine andiamo sul mercato più forti»

Tanto tuonò che piovve: l'aeroporto di Genova provvederà a portare a termine l'aumento di capitale. Non da 4,8 milioni di euro come previsto dal precedente cda, ma intorno ai 3 milioni «un po' meno» spiega Enrico Musso, presidente della società che gestisce il Colombo.

La partita del bilancio è ora sostanzialmente chiusa. A livello formale mancano ancora i via libera dei soci, ma è dfficile pensare che gli azionisti (Authority portuale con il 60% e Camera di Commercio di Genova con i140%) possano non aderire. Infatti ieri nel corso del cda, i rappresentanti dei due soci non si sono opposti. «Nel giro di un mese chiuderemo questa partita» dice Musso, calcolando i tempi tecnici del percorso.

Come si è scesi a quella cifra? Con una serie di interventi su tempi e modalità di calcolo delle partite negative che hanno consentito di arrivare alla cifra che ha avuto il via libera. «Ora la palla passa ai soci, ma sono fiducioso» conferma Musso.

Le perdite del Colombo ammontano a 3,1 milioni come viene scritto sul bilancio approvato, e la situazione è in miglioramento grazie all'inversione di tendenza che l'aeroporto ha saputo operare negli ultimi mesi. Il Secolo XIX aveva anticipato che il milione ottenuto grazie alla gestione più efficiente - ma anche per merito di una politica commerciale più aggressiva ha migliorato la partita contabile e ora, con ulteriori tecnici smi e approfondimenti sul bilancio, il quadro è stato cristallizzato. L'Authority dovrà sborsare 1,8 milioni, la Camera di Commercio i restanti 1,2 milioni.

«E ora possiamo concentrarci sul percorso di privatizzazione e con i conti in ordine possiamo andare sul mercato con ancora maggiore forza» dice Musso.

Dopo settimane di tira e molla sul bilancio e le conseguenti dimissioni del cda guidato dall'ex presidente Alfonso Lavarello, adesso la nuova gestione ha fretta di portare a casa la privatizzazione. Inevitabilmente: un anno fa era stata la stessa Enac a chiederla, ma dopo 12 mesi il risultato è stato opposto: oggi i soci sono entrambi pubblici. A inizio anno c'è stato il bando per la raccolta delle manifestazioni di interesse che aveva attirato Msc, Costa Crociere, il gruppo Spinelli, Levorato Marcevaggi e persino 777, la holding dei proprietari della squadra di calcio del Genoa.

Msc poi aveva provato ad accelerare e aveva già trovato l'accordo con l'ex socio Aeroporti di Roma per l'acquisto del 15% delle azioni della società di gestione del Colombo. Ma la Camera di Commercio ha esercitato l'opzione, diventando così il secondo azionista del Colombo. Dopo i conti, ora si passa quindi alla strategia per dare un assetto futuro all'aeroporto: il bando della privatizzazione

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

potrebbe arrivare quindi tra almeno un mese e bisognerà capire quale potrà essere la risposta del mercato. Molto dipenderà dalla quota che sarà messa in vendita.

Intanto il progetto di potenziamento logistico per i collegamenti tra la ferrovia e il terminal crocieristico di Savona, sarà presentato lunedì.

-.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Tirreno

Quotidiani Locali

Interporto, Bellandi è la nuova presidente


Interporto, Bellandi è la nuova presidente

Livorno Monica Bellandi è la nuova presidente dell'interporto "Amerigo Vespucci". Facendo seguito alle decisioni dell'assemblea dei soci dello scorso 30 settembre, si è insediato il nuovo consiglio di amministrazione della società, che nella prima riunione della nuova gestione ha provveduto alle nomine delle cariche sociali.

Il Cda, che guiderà il polo logistico per il triennio 2024-2026, sarà quindi composto dalla presidente Monica Bellandi (in quota Regione), da Angelo Roma e Raffaello Cioni (Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale), rispettivamente confermati nel ruolo di vicepresidente e amministratore delegato, e dai due nuovi consiglieri Francesca Scali (Camera di commercio della Maremma e del Tirreno) e Nicola Nista, per il Comune di Collesalvetti. Il nuovo consiglio di amministrazione desidera «esprimere la propria gratitudine al consiglio uscente per lavoro svolto nell'ultimo triennio, con un particolare ringraziamento al presidente Rocco Guido Nastasi, giunto alla fine del suo terzo e ultimo mandato, e ai consiglieri Pierluigi Giuntoli e Tiziana De Quattro, per il costante impegno e la grande professionalità con i quali hanno svolto il loro incarico».

.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Tirreno

Quotidiani Locali

Trasporti Sos di Cna Fita: «Costi per i Tir insostenibili»


Trasporti
Sos di Cna Fita: «Costi per i Tir insostenibili»

«In soli sei mesi i costi di esercizio di un veicolo pesante sono aumentati tra i duemila e i quattromila euro l'anno». A denunciarlo Massimo Angioli, presidente di Cna Fita Livorno, analizzando i dati pubblicati dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. «Aumenti ingenti si sono registrati anche per i passaggi nave e la tariffa "Ets surchage" (imposta dall'Unione europea per le emissioni di gas a effetto serra) sostenuti dalle imprese che effettuano trasporti da e per Sicilia e Sardegna. Solo questo regolamento comunitario segna un incremento medio di circa il 17%. La tariffa "Ets surchage" riguarda le compagnie armatoriali che sono obbligate a compensare le emissioni prodotte in ottica di transizione ecologica, ma a pagare questi costi sono i soggetti più vulnerabili della catena economica, ovvero gli autotrasportatori».

«Allargando lo sguardo a tutto il settore - aggiunge il coordinatore sindacale, Alessandro Longobardi, (nella foto in alto) - Cna Fita rileva ulteriori aumenti per gli autotrasportatori come il costo del carburante, che in soli due anni ha generato un aggravio di circa 800 euro annui a veicolo. Anche il rinnovo contrattuale è destinato a influenzare i costi del settore. In un contesto di crescita dei costi e di carico addizionale le imprese dell'autotrasporto si trovano ad affrontare sfide sempre più complesse, rendendo necessaria una revisione delle politiche e delle normative per supportare questo settore. È indispensabile, pertanto, che il Governo confermi anche per il futuro le accise agevolate per le aziende del comparto». «Se a tutto ciò - conclude Angioli - si sommano il calo di traffici condizionato dalla crisi in Medio Oriente, i costi per le inefficienze dei vari terminal per lo scarico dei contenitori pieni e il ricarico dei vuoti, si ottiene un mix che non può più essere supportato dalle sole aziende e che dovrà essere compensato da un aumento delle tariffe».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Tirreno

Quotidiani Locali

Bando traghetti, prende corpo l'ipotesi di un'altra proroga

Guerrieri: «Tempi stretti, la proposta di De Ferrari è corretta»

LUCA CENTINI


Elba

Bando traghetti, prende corpo l'ipotesi di un'altra proroga

Guerrieri: «Tempi stretti, la proposta di De Ferrari è corretta»

Altro Portoferraio Il bando per la continuità territoriale marittima ancora non è stato pubblicato dalla Regione Toscana.

E i tempi sono sempre più stretti. Tanto che l'ipotesi di un'ulteriore proroga di un anno del servizio, proposta dal presidente dell'associazione Albergatori Massimo De Ferrari nella sua relazione di fine stagione, pare davvero una strada percorribile.

Una conferma autorevole è arrivata proprio ieri mattina nel corso del forum del turismo, per voce del presidente dell'Autorità di sistema portuale Luciano Guerrieri che ha definito «pienamente condivisibile» la proposta di un ulteriore slittamento dell'affidamento per problemi di natura organizzativa. Se per gli Albergatori il problema è quello di far conciliare il via al servizio della nuova compagnia di navigazione che si aggiudicherà il bando e le necessità di natura turistica (gli operatori hanno bisogno di avere certezze sulle corse in tempo utile per le attività di pubblicità, promozione e prenotazione), per l'Autorità di Sistema portuale il problema è quello di procedere in tempo utile alla regolamentazione dei servizi marittimi, con l'assegnazione degli slot. «La discussione avviata sulle modalità del bando per l'affidamento del servizio ha comportato uno slittamento dei tempi - sostiene Luciano Guerrieri - in passato il nostro ente di concerto con la Regione ha compiuto un lavoro importante per regolamentare i servizi, garantendo un numero importante di partenze e ampliando la copertura oraria dei servizi, basti pensare che in estate si hanno 60 coppie di corse, con gli ormeggiatori impegnati ogni 5-6 minuti».

Un lavoro importante che dovrà essere replicato con nuovi interlocutori, a seconda di chi si aggiudicherà il bando che la Regione intende pubblicare quanto prima.

«Faremo incontri con le associazioni di categoria, le compagnie di navigazioni e le istituzioni - spiega Guerrieri - credo tuttavia che se anche il bando fosse pubblicato oggi, non si riuscirebbe a procedere all'aggiudicazione del servizio prima dell'inizio del 2025. In questo contesto ritengo che la proposta avanzata dal presidente Massimo De Ferrari sia di buon senso, con un possibile spostamento dell'avvio del nuovo servizio al primo gennaio del 2026». Nei prossimi giorni, nei quali è attesa la pubblicazione del bando da parte della Regione, si avrà un'idea più cara di quello che potrà accadere. Era stato il presidente dell'associazione Albergatori De Ferrari a mettere sul tavolo la possibilità di un ulteriore slittamento dei tempi. I contratti con gli operatori si siglano a fine settembre e ad oggi non siamo in grado di comunicare quali compagnie faranno servizio, con quali orari e prezzi. A questo punto l'unica via d'uscita possibile è riunire le Compagnie che hanno espresso una manifestazione d'interesse quelle

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Tirreno

Quotidiani Locali

attuali che operano sul Canale e concordare - probabilmente con l'assenso degli enti preposti alla vigilanza della concorrenza - un ulteriore anno di proroga». Critico per la gestione della vicenda il capogruppo dell'opposizione in consiglio regionale Marco Landi: «È incredibile che in dodici anni la Regione non sia stata in grado di trovare una soluzione e che debba ricorrere a proroghe - attacca - una vicenda così delicata è stata gestita in maniera pessima».

servizio a pag. 11 © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Città di Salerno

Quotidiani Locali

SVILUPPO VALLARME

«Il Governo non giochi con le accise»

Carburanti, l'appe lo del Cavaliere Domenico De Rosa su una tematica che preoccupa ii comparto dei trasporti


SVILUPPO » L'ALLARME
«Il Governo non giochi con le accise»
Carburanti, l'appello del Cavaliere Domenico De Rosa su una tematica che preoccupa il comparto dei trasporti

L'ipotesi di una equiparazione delle accise sul gasolio e sulla benzina torna a fare discutere e non poteva non suscitare preoccupazioni nel comparto dei trasporti, uno dei settori strategici per l'economia nazionale. R Cavaliere Domenico De Rosa, CEO di SMET sostiene che sia impensabile che "in un momento così delicato per la nostra economia si possa considerare una misura che penalizzerebbe uno dei settori chiave per l'economia del Paese. R comparto logistico è già sotto pressione per la crisi energetica e l'aumento dei costi operativi: un aumento delle accise stil gasolio, che in Italia sono già tra le più alte in Europa, sarebbe un colpo di grazia per molte piccole e medie imprese".

R gasolio, infatti, rimane la principale fonte di alimentazione dei veicoli industriali e pesanti e l'Italia ha già il primato delle accise più alte tra i 27 Paesi dell'Unione europea, con 0,62 centesimi di euro al litro applicati sul gasolio.

"Un ulteriore aggravio sui N PROGRAMMI TELEVISIVI 1 RAI1 costi di carburante signilicherebbe inevitabilmente un aumento dei costi di trasporto, che si rifietterebbe a catena sui prezzi dei beni di consumo - spiega il Cavaliere De Rosa -.

A pagare, alla fine, sarebbero i cittadini e la competitività delle nostre imprese, già in difficoltà rispetto ai coropetitor esteri".

Il Cavaliere De Rosa sastiene che la soluzione non possa essere trovata in un inasprimento fiscale, ma in una sinergia tra settore pubblico e privato che miri a sostenere le imprese nel processo di innovazione e della transizione energetica. "Abbiamo bisogno di politiche che accompagnino e favoriscano le aziende, non che le strangolino. Investire in nuove tecnologie, incentivi mirati e infrastrutture adeguate è l'unica via per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità senza compromettere la produttività, oltre a continuare a lottare ai tavoli europei per far prevalere il huonsenso sulle imposizioni ideologiche del New Green Deal".

Il CEO di SMET si mostra fiducioso nella capacità del Ministro Salvint e dell'intero esecutivo di trovare una soluzione che non pregiudichi un settore che già oggi si trova ad affrontare la complessa sfida della transizione ecologica. "Abbiamo bisogno di un dialogo costruttivo tra le istituzioni e il mondo imprenditoriale - spiega il Cavaliere De Rosa -, perché solo cosa potremo rispondere efficacemente alle urgenti sfide del presente e quelle del prossimo futuro.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Serve una spinta propulsiva da parte delle Istituzioni, un impegno che non si limiti a sterili interventi fiscali ma che punti a creare un ecosistema favorevole allo sviluppo".

11 CEO di SMET sottolinea come quello attuale sia un momenta chiave e decisivo per indirizzare il futuro del comparto industriale italiano. "Non possiamo permetterci di perdere ulteriore terreno rispetto ai nostri competitor globali, e lo Stato deve agire come un partner strategico, non come un ostacolo - conclude il Cavaliere De Rosa -.

Ii dialogo con il Governo è fondamentale. Confido che prevalga il buon senso e che si evitino misure che rischiano di compromettere irrimediabilmente il nostro settore, e di conseguenza, l'intera economia del Parse".

R191201112Infe .E1211,16.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Notizia

Quotidiani Locali

"Una politica tutta tagli e tasse Ecco il neoliberismo di Meloni"

Parla la capogruppo in commissione Bilancio, Torto (5S) "A pagare il prezzo più alto sono ceto medio e fragili"


"Una politica tutta tagli e tasse Ecco il neoliberismo di Meloni"
Parla la capogruppo in commissione Bilancio, Torto (5S) "A pagare il prezzo più alto sono ceto medio e fragili"
L'intervista
"Dopo averne sparate di tutti i colori in campagna elettorale adesso la realtà presenta il conto al governo"

di RAFFAELLA MALITO Nel 2023 il Pil è risultato pari a 0,7%. E per quest'anno la variazione acquisita del Pil è indicata allo 0,4%, in ribasso rispetto a quella diffusa il 2 settembre (0,6%). Daniela Torto, capogruppo M5S in commissione Bilancio della Camera, sempre peggio?

"Sempre peggio, ma purtroppo tutto già ampiamente prevedibile sin dalla prima Manovra del governo Meloni, quella per il 2023.

Deve essere ormai chiaro che questo esecutivo, lungi dall'essere incapace, ha esercitato una chiara opzione neoliberista, con un approccio di politica economica basato sull'austerità di chi infierisce con tagli, privatizzazioni, impoverimento del lavoro, enfasi data al solo export mentre la domanda interna crolla. Tutto per svuotare ulteriormente le tasche di chi è già difficoltà! Un approccio che sta portando all'azzeramento del ritmo di crescita e all'aumento del debito pubblico.

Perché fanno tutto ciò? Semplice, perché a questa destra interessa compiacere solo piccole porzioni di società, non preoccupandosi minimamente del tessuto sociale ed economico dell'intero Paese".

La pressione fiscale nel secondo trimestre dell'anno è stata pari al 41,3%, in aumento di 0,7 punti percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

"Nella visione austera della politica economica, portata avanti dal duo Meloni-Giorgetti, c'è l'ossessione per l'avanzo primario, da conseguire a ritmi crescenti anche quando l'economia vive una fase difficile come adesso. È tutto indicato nel Piano strutturale di bilancio: si vuole a tutti i costi uno Stato in cui le entrate siano costantemente crescenti rispetto alle uscite, condizione che si può ottenere solo a colpi di tagli e nuove tasse. A pagarne il conto, soprattutto in un quadro macroeconomico in rapido deterioramento, saranno i medici, gli infermieri, gli insegnanti, le piccole imprese, il tanto sbandierato ceto medio, i pensionati, gli investimenti per garantire uno sviluppo inclusivo e sostenibile".

Giorgetti ha chiesto più sacrifici per tutti ovvero più tasse per tutti. E i suoi alleati, a partire dai suoi colleghi leghisti, gli si sono rivoltati contro. A chi dobbiamo credere?

"Crediamo a quel che vediamo: un cappio messo al collo dell'Italia da un governo che ha ceduto accettando il Patto di stabilità.

Una prima applicazione è rappresentata dal Piano strutturale di bilancio, che prevede per i prossimi anni un aumento medio della spesa primaria netta dell'1,5%: pura follia! La stanno denunciando autorevoli

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

economisti e osservatori e si tradurrà in un costante taglio della spesa reale, al netto dell'inflazione. Questo avrà ripercussioni su tutti i principali settori, dalla sanità all'istruzione.

Anche quando i livelli di spesa nel singolo anno dovessero essere leggermente superiori ci troveremo, come per esempio accade già adesso nella sanità, a spendere più risorse per comprare macchinari per fare la Tac anche se, di fatto, ne acquisteremo in numero minore. Giorgia Meloni si presenterà in tv a dire che nella sanità si spendono più risorse in termini assoluti, senza dire che in rapporto al Pil siamo già scesi al livello più basso del 2007. Sono costretta a insistere: questa è l'austerità delle destre, niente di più, niente di meno. E la sua applicazione nella sanità si traduce nel fatto che chi ha di più può permettersi la sanità privata, premiata da uno Stato in totale ritirata, mentre gli altri dovranno arrabattarsi tra liste di attesa o rinuncia alla cure".

Giovedì sindacati e imprese hanno duramente criticato il Piano strutturale di bilancio.

Nessuna sorpresa?

"Un Piano nel quale si taglia la spesa reale, in cui si delinea un aumento delle tasse, presentato da un ministro dell'Economia che annuncia senza mezzi termini una stagione di sacrifici per tutti, non rappresenta purtroppo una sorpresa. Gli italiani se ne stanno accorgendo, del resto basta entrare in un supermercato o provare a comprare i libri scolastici ai figli per capire quanto il portafoglio si sia già assottigliato. Rispetto a questo dramma, con l'Inps che ha certificato il crollo del 10% del potere di acquisto dei lavoratori italiani, la mera conferma del taglio del cuneo contributivo non porterà un euro in più in busta paga. Diciamoci la verità, la Meloni in campagna elettorale ne ha sparate di tutti i colori: pensioni minime a mille euro, flat tax per tutti, abolizione delle accise, non disturbare chi vuole fare impresa e via dicendo. Non sta mantenendo fede a niente".

A proposito di Piano strutturale di bilancio voi denunciate l'immobilismo del governo che non utilizza la clausola, prevista dalle nuove regole europee, che gli Stati possono attivare per rivedere parametri dannosi e vessatori come il Pil potenziale o il livello di disoccupazione necessario a evitare un aumento dell'inflazione. Ci spiega meglio?

"Sappiamo che il danno è fatto.

Con la genuflessione alla Germania, il governo italiano ha riportato a Roma un Patto di stabilità che ci lega mani e piedi per i prossimi 7 anni, con una correzione dei conti da 13 miliardi l'anno.

C'è però una breccia nel Patto, come ha autorevolmente sostenuto un gruppo di economisti, guidati da Emiliano Brancaccio, che abbiamo audito nelle Commissioni bilancio di Camera e Senato: nell'impianto delle nuove e dannose regole europee c'è una clausola che consente agli Stati di chiedere la revisione di alcuni parametri che influiscono sui percorsi di correzione dei conti.

Uno di questi parametri, il Pil potenziale, ha storicamente penalizzato l'Italia, costringendola a

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

sacrifici che oggi ci dobbiamo assolutamente risparmiare. Insieme al collega Fenu ho presentato proprio alla Camera un'interrogazione per chiedere al ministero dell'Economia di attivare immediatamente questa clausola, al fine di attutire l'impatto draconiano che questo Patto di stabilità sta già producendo sull'Italia".

Il Psb parla di allineare le accise del gasolio a quelle della benzina. Una nota del Mef spiega che si tratterà solo di una rimodulazione delle due voci.

"Siamo di fronte alla consueta e penosa sceneggiata del governo. Cosa vuol dire allineare? Vuol dire giostrare le accise di benzina e diesel in modo da fare cassa, esattamente come Meloni e Giorgetti hanno fatto appena insediati, cancellando gli sconti sulle accise che avevano ereditato. Sappiamo tutti come è andata a finire: prezzo del carburante alle stelle e il Governo che ha fatto lo scaricabarile sui benzinai, infliggendo al Paese anche giorni di sciopero su tutta la rete. Purtroppo Meloni e compagnia pensano che gli italiani abbiano l'anello al naso.

Ed è così, purtroppo, che si diventa pericolosi per il Paese".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Notizia

Quotidiani Locali

Fare cassa sulle accise La stangata vale due miliardi

Nel governo regna ancora la confusione Ma un intervento sui carburanti è ormai certo

STEFANO RIZZUTI


Fare cassa sulle accise
La stangata vale due miliardi
Nel governo regna ancora la confusione
Ma un intervento sui carburanti è ormai certo
All'incasso
Per le stime Unem un aumento delle imposte sul gasolio costerebbe 70 euro all'anno a famiglia

L'unica certezza è che al ministero dell'Economia, per il momento, regna la confusione. Sul riallineamento delle accise sui carburanti, riprendendo la formula citata nel Piano strutturale di bilancio, il governo non ha ancora le idee chiare, ma che arrivi un aumento delle im poste sul diesel sembra molto probabile. Per due ragioni: per adeguarsi alle richieste europee sui sussidi ambientali dannosi, ma soprattutto per fare cassa. E proprio considerando che quest'ultima sembra il motivo principale di questa mossa, appare improbabile che l'allineamento di cui si parla - come ha voluto lasciar intendere la nota del Mef di giovedì - si rifletta solamente in una riduzione delle accise sulla benzina.

QUALCHE CONTO A oggi, però, l'ipotesi più estrema, ma forse più probabile, è quella di un'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina. In questo caso, secondo le stime dell'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti, si avrebbe un "aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise)". Tradotto, vorrebbe dire "un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie". Una vera e propria stangata. L'Unem spiega che attualmente il carico fiscale totale (ovvero la somma di accise e Iva) è sulla benzina di 1,041 euro al litro, pari al 60% del prezzo di consumo. Sul diesel, invece, è di 0,909 euro al litro, pari al 56%. Peraltro con un livello di tassazione che per il gasolio è il più alto tra i 27 Paesi europei. Inevitabile la preoccupazione dell'Unem, che "auspica che l'intervento del governo sia complessivo e riveda la fiscalità di tutti i prodotti energetici in base alla loro impronta carbonica, in linea con la revisione della direttiva sulla tassazione energetica in corso a livello europeo, intervenendo anche sulla fiscalità dei prodotti rinnovabili, quali i biocarburant i".

Ogni appello al governo, però, in questo momento sembra abbastanza inutile. Semplicemente perché le idee sono ancora confuse sulla questione. "Non ci sarà un rialzo delle accise", ha assicurato la sottosegretaria all'Economia, Lucia Albano, a SkyTg24, ma un allineamento "lavorando sui valori medi". Ripartendo dall'impegno del Pnrr di "allineare" le accise agevolate.

Il che lascia pensare che, nella migliore delle ipotesi, l'aumento sul gasolio ci sarà, anche se magari a fronte di un calo (minimo?) delle accise sulla benzina.

Tutto da definire, insomma, ma l'aumento sembra cosa quasi fatta.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Nuova Sardegna

Quotidiani Locali

Nuove tasse, tensioni nel governo Tajani frena: «Giorgetti frainteso»

Il vicepremier smentisce aumenti, Meloni sorpresa dalle parole del ministro


Nuove tasse, tensioni nel governo Tajani frena: «Giorgetti frainteso»
Il vicepremier smentisce aumenti, Meloni sorpresa dalle parole del ministro

Roma Non è bastata la precisazione filtrata nella serata di giovedì. Continuano a far discutere le parole del ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti (Lega). Quel «stiamo per approvare una legge di bilancio che chiederà sacrifici a tutti» ha sorpreso persino la premier Giorgia Meloni, come confermano fonti di governo. Ma soprattutto alimentano tensioni nella maggioranza.

Non a caso, ieri è arrivato un secco stop dal vicepremier e leader di Forza Italia, Antonio Tajani: nella manovra «nessuna nuova tassa, siamo contrarissimi a imporre nuove tasse. Ci sono state alcune cattive interpretazioni di alcune parole» di Giorgetti, ma «finché saremo noi al governo non ci saranno nuove tasse per gli italiani».

Più chiaro di così non si potrebbe, ma c'è da dire che la precisazione arrivata da fonti del Mef escludeva, sì, nuove tasse sulle persone fisiche e sulle piccole imprese, ma non un contributo a carico delle aziende più grandi.

Una ipotesi che sembra quindi restare in campo, come pare emergere anche dalle parole del governatore leghista del Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga: «L'obiettivo del governo a fine legislatura è quello di andare a una riduzione della pressione fiscale e credo che lo farà, ma non in questa legge di bilancio che invece prevedo rimarrà nello stato attuale di pressione fiscale. Altro discorso è magari sulle grandi o grandissimi imprese, alle quali immagino si potrà chiedere un contributo».

Intanto le opposizioni vanno all'attacco, in particolare sul paventato aumento della tassazione sul gasolio. «Con l'aumento delle accise previsto dal Piano strutturale di bilancio, Giorgia Meloni sta imponendo alle famiglie italiane una nuova tassa di 70 euro, come conferma Unem. Ieri (giovedì per chi legge) in tutti i modi hanno cercato di zittire Giorgetti, che aveva finalmente gettato la maschera sulla manovra lacrime e sangue che aspetta le italiane e gli italiani», afferma la segretaria del Pd Elly Schlein, rivolgendosi direttamente alla premier Meloni. «Per una volta sia chiara con il Paese, ci metta la faccia ora come l'aveva messa in quel video dal benzinaio nel 2019, in cui addirittura prometteva un azzeramento delle accise sui carburanti, e ammetta che era solo propaganda», aggiunge.

Italia viva, con Davide Faraone, aggiunge che «con l'annuncio dei "sacrifici per tutti", o meglio le "tasse per tutti" nella prossima legge di Bilancio, Giorgetti ha spazzato via anni una volta per tutte anni di chiacchiere del centrodestra sui tagli alle tasse e ridicolizzato Meloni, Salvini e Tajani. È sempre più evidente che il prossimo provvedimento economico smentirà anni e anni di bugie dei tre moschettieri, sulle pensioni, sulle retribuzioni, sulle tasse, sulle accise: una vera

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

e propria Caporetto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Prealpina

Quotidiani Locali

Ipotesi Ires alle imprese

LA MANOVRA Per banche e assicurazioni pronta un'addizionale tra 0,5% e 1%


Ipotesi Ires alle imprese
LA MANOVRA Per banche e assicurazioni pronta un'addizionale tra 0,5% e 1%
I dati Istat

ROMA - Un'addizionale Ires, tra lo 0,5% e l'1%: potrebbe prendere questa forma il contributo che imprese, mondo bancario e assicurativo saranno chiamati a dare in vista della manovra. Una via che gli istituti di credito sembrano però intenzionati a respingere per evitare un impatto sui conti. La trattativa andrà probabilmente ancora avanti prima che la legge di bilancio sia approvata dal Consiglio dei ministri e le ipotesi restano tutte aperte. Trovare le coperture resta una missione difficile. E il dato sul Pil fornito nelle ultime 24 ore dall'Istat qualche perplessità in più sull'andamento dell'economia italiana potrebbe farla nascere. L'istituto di statistica ha rivisto al ribasso la stima tendenziale sul Pil del secondo trimestre, ma soprattutto ha tagliato peraltro con una correzione arrivata in un secondo momento - la crescita acquisita per il 2024, portandola dallo 0,6% allo 0,4%.

Se il +1% scritto dal governo nel Piano strutturale di bilancio della scorsa settimana, ribadito anche dallo stesso Giorgetti, sembrava fino a poche ore fa un risultato praticamente già messo in tasca, le certezze potrebbero ora cominciare a vacillare. E se la crescita non centrasse l'obiettivo, anche il lavoro del governo si farebbe più complicato.

Meno crescita vuol dire meno entrate e più deficit, oltre che maggiore pressione fiscale. Nel secondo trimestre in cui l'Istat ha rivisto la crescita al ribasso, il peso del fisco rispetto al Pil è stato pari al 41,3%, in aumento di 0,7 punti percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il dato risente degli aggiustamenti statistici ma, considerate le tensioni nate sulla questione tasse all'interno della maggioranza, rischia di non passare inosservato visto che proprio sulle tasse l'opposizione ha gioco facile ad attaccare e rischiano di giocarsi anche gli equilibri tra gli alleati.

Sul tavolo c'è innanzitutto il nodo accise. Il governo ha chiarito che non si tratterà di un aumento tout court di quelle sul diesel ma di un allineamento tra benzina e gasolio. L'Unem ha quindi rifatto i calcoli sottolineando che «nell'ipotesi estrema» in cui la misura si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, ovvero in un maggiore esborso per le famiglie di quasi 2 miliardi di euro, pari a circa 70 euro all'anno. C'è poi il tema sigarette, per le quali gli oncologi hanno proposto un maxi-aumento di 5 euro a pacchetto come sostegno al Sistema sanitario nazionale. La cui sostenibilità finanziaria. osserva il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti, «sarà sempre più legata alla capacità di agire sulla dimensione della prevenzione». Ma c'è soprattutto il tema del «contributo» delle imprese e del mondo bancario e assicurativo, poco inclini ad accettare di un'addizionale Ires.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Prealpina

Quotidiani Locali

Una risposta piuttosto esplicita arriva da Augusto Dell'Erba, presidente di Federcasse-Bcc, secondo cui «i prelievi forzosi e improvvisi, peraltro su redditi già generati, quindi con una forma di retroattività, non sono il modo migliore per gettare le basi per un reale rilancio del Paese». La prende più alla larga Antonio Patuelli che però spiega come «più le tasse sono alte, più la ricchezza e i valori vanno via». Il presidente dell'Abi manda il suo messaggio: vede una legge di bilancio «meno drammatica di quello che può apparire», anche perché «i germogli di ripresa e di legalità portano maggiori introiti allo Stato». L'idea di un contributo delle grandi imprese è invece condivisa da Luigi Sbarra della Cisl e da PierPaolo Bombardieri della Uil che definisce quella del ministro dell'Economia Giorgetti «una dichiarazione di buon senso».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Provincia di Lecco

Quotidiani Locali

Artigiani e commercianti concordi: «Imposte da ridurre»


Economia

Possibili nuove tasse
Le imprese lecchesi
«Sono già altissime»

Artigiani e commercianti concordi: «Imposte da ridurre»

«La nostra posizione è chiara: siamo per la riduzione delle tasse per le pmi», afferma il direttore generale di Confcommercio Lecco, Alberto Riva, ricordando che sulla richiesta del ministro Giorgetti di sacrifici da parte di tutti, cittadini e imprese, per far quadrare i conti della Finanziaria «per ora siamo, appunto, a dichiarazioni. Vedremo se e come si concretizzeranno».

In proposito Riva sottolinea Giorgetti ha precisato di non condividere definizione di extraprofitti, «ma se ad essere chiamati a una tassazione o al versamento di un contributo sono le banche, le assicurazioni, le aziende che lavorano per la difesa e che stanno facendo profitti grazie alle guerre in corso, ciò è condivisibile».

Circa le pmi, aggiunge Riva, «riteniamo si debba cavalcare quello che è stato fino ad oggi l'indirizzo del Governo di ridurre le tasse alle imprese. Ci auguriamo anche che in questa nuova Finanziaria il Governo trovi il modo per rendere strutturale la riduzione del cuneo contributivo per i lavoratori che si ritroverebbero così in tasca più soldi senza che ciò gravi sul costo del lavoro per le imprese. Non ultimo, ricordiamo la riformulazione delle aliquote fiscali e, in definitiva, la ricerca di soluzioni ridurre le tasse alle piccole e medie imprese».

Il presidente della Cna del Lario e della Brianza, Pasquale Diodato, sottolinea che «ogni aumento per le imprese si traduce in maggior costo per i consumatori finali. Capisco che la situazione dei conti pubblici per la nuova Finanziaria sia difficile e che da qualche parte si debbano trovare i soldi, ma non è una buona idea chiederli alle imprese in questo momento difficile e con alcuni settori in seria criticità. Altro - aggiunge Diodato - sarebbe chiedere alle banche e alle imprese dell'energia che hanno avuto extraprofitti».

Dall'obbligo per le imprese di assicurarsi su eventi catastrofici all'ipotesi di aumentare le accise sui carburanti, aspetto che preoccupa le imprese di trasporto, fino all'ipotesi di alzare l'Ires, cosa, quest'ultima, «che colpirebbe le srl artigiane, già sottoposte a tasse elevate. Serve attenzione nel colpire le piccole imprese, tassare di più oggi significa rischiare di perdere in futuro realtà che così non porteranno più gettito allo Stato. C'è un equilibrio da salvaguardare».

M.Del.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Repubblica (ed. Genova)

Quotidiani Locali

I l futuro dello scalo

Aeroporto, avanti piano Il Cda vara il bilancio con perdita a tre milioni

Ricapitalizzazione obbligatoria per legge. Il presidente Musso " Aspettiamo il via libera poi il bando per i privati"


Ricapitalizzazione obbligatoria per legge. Il presidente Musso "Aspettiamo il via libera poi il bando per i privati"

IL FUTURO DELLO SCALO

Aeroporto, avanti piano Il Cda vara il bilancio con perdita a tre milioni

Una perdita intorno ai tre milioni di euro. L'aumento di capitale per legge (le perdite superano un terzo del capitale) in proporzione tra i due soci, ovvero Autorità di Sistema portuale e Camera di Commercio. E poi entro un mese a breve la convocazione di una assemblea ordinaria per l'approvazione del bilancio e straordinaria per la ricapitalizzazione. Di questo e del piano industriale si è discusso ieri nel corso del Consiglio di amministrazione dell'aeroporto, presieduto da Enrico Musso. Il nodo principale i numeri del bilancio e della perdita stimata, che i due soci pubblici auspicavano di ridurre il più possibile rispetto alle previsioni di partenza.

« La perdita è di tre milioni, comunque inferiore a quella ipotizzata in partenza, anche grazie agli ottimi risultati dell'ultimo anno - spiega il presidente Enrico Musso - Purtroppo, i princìpi contabili non ci consentono di intervenire sul milione e 800 mila euro del cosiddetto contratto di espansione, ovvero la procedura che ha portato agli esodi anticipati e che ci è d'obbligo applicare sull'anno, anche se avrà effetti anche sugli esercizi successivi.

Tuttavia, abbiamo ridotto al 50% gli ammortamenti sull'anno e azzerato gli oneri, e questo ci ha permesso di arrivare ad un risultato che confidiamo possa essere ritenuto congruo dagli organi di vigilanza e quindi approvato dai soci, i quali hanno già manifestato il loro parere favorevole».

Secondo Musso, il crono programma per arrivare alle due assemblee deve stare nel sentiero stretto di un mese: « Considerando che i soci non possono votare in assemblea il bilancio sinché il collegio sindacale non lo ha definitivamente validato e d'altra parte, l'organo di vigilanza per validarlo, vuole avere certezza della disponibilità degli azionisti all'aumento di capitale. Quindi, va evidato uno stallo.

Un lavoro certosino e non semplice - sottolinea Musso -ma siamo confidenti che possa andare a buon fine, per poi aprire alla fase successiva che è quella della privatizzazione».

Secondo il presidente dello scalo, non vi sono dubbi « su questa seconda fase, perché la privatizzazione è il mandato che questo Consiglio ha ricevuto dagli azionisti. Non a caso siamo stati nominati per un anno. Se il bilancio viene approvato e con esso la ricapitalizzazione, siamo certi che vi siamo soggetti qualificati e strutturati interessati a partecipare a un bando per entrare nel capitale sociale».Com'è noto, la privatizzazione è stata invocata con toni anche molto duri dal presidente di Enac Pierluigi Di Palma, che nei mesi scorsi in una intervista a Repubblica, aveva addirittura minacciato la revoca della Concessione al "Colombo", se l'iter non fosse andato avanti: « Tutti gli aeroporti si sono aperti

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

a questo, Genova non può restare in questa situazione, perché non ha futuro».

E se è da esplorare la concreta possibilità di un rinnovato interesse di Msc, principale player interessato sulla scena, intanto i lavori alla nuova aerostazione e ai nuovi collegamenti proseguono. Lunedì a Savona al PalaCrociere la presentazione del piano di sviluppo dei collegamenti aeroporto-ferrovia a servizio del terminal passeggeri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA j I nodi I soci speravano di poter ridurre maggiormente le perdite ma non è stato possibile.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Repubblica (ed. Genova)

Quotidiani Locali

Focus

Blue Economy impatto da 10 miliardi e 122 mila addetti

La stima del valore prodotto su tutto il nord Italia, arriva dal vertice al Blue District con Compagnia di San Paolo, Camera a Authority


FOCUS

Blue Economy impatto da 10 miliardi e 122 mila addetti

La stima del valore prodotto su tutto il nord Italia, arriva dal vertice al Blue District con Compagnia di San Paolo, Camera a Authority

Gabriele Cerignale

Le imprese sottolineano tuttavia i dati di Unioncamere secondo cui mancano 3,6 milioni di lavoratori qualificati

di Fabrizio Cerignale L'impatto dell'economia del mare, 1500 imprese della filiera in Liguria, è di circa 5,7 miliardi di valore aggiunto e 50 mila occupati, ma quello che pochi sanno è che, se guardiamo all'indotto di tutti i settori produttivi che dipendono dall'import marittimo da e verso il porto di Genova, l'impatto sull'insieme delle altre regioni del nord Italia sale fino a 10 miliardi e 122 mila addetti. E sono proprio questi dati, reso noti da SRM Centro Studi e Ricerche, collegato a Intesa San Paolo, a spiegare la scelta di realizzare nei locali del Genova Blu District, il " Laboratorio ESG Liguria Environmental Social Governance": un acceleratore e un punto di incontro, fisico e virtuale che Intesa Sanpaolo, in collaborazione con Fondazione Compagnia di San Paolo, Camera di Commercio, Autorità del Sistema Portuale, ha realizzato per aiutare le Pmi a ripensare il proprio business in modo più sostenibile e inclusivo, sfruttando al massimo la spinta degli investimenti legati al Pnrr. «Il sistema imprenditoriale esprime nuova consapevolezza verso le tematiche ESG e un cambiamento di mentalità eticamente virtuoso e cruciale per la competitività nel lungo periodo - spiega Andrea Perusin, Direttore Regionale Piemonte Sud e Liguria Intesa Sanpaolo - e il Laboratorio si propone di guidare e, dove possibile, anticipare questa tendenza, in un'ottica di sinergia tra pubblico e privato, offrendo occasioni di incontro, consulenza, formazione». Ma l'economia del mare, oltre a confermarsi uno dei pilastri dell'industria italiana, rappresenta anche un forte " acceleratore" sul fronte del la sostenibilità, che è uno degli elementi portanti dell'Esg. « I porti stanno diventando leader nel processo di trasformazione green - spiega Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM Centro Studi e Ricerche perché diventano produttori di energia rinnovabile, possono costituire le comunità energetiche. Questo diventa elemento di competitività per il territorio, perché possono offrire a chi si insedia nei porti energia verde che è uno degli elementi che le imprese devono utilizzare per dichiarare che la loro è una filiera green». E se le imprese liguri dispongono delle risorse necessarie per continuare a investire in tecnologia e nella transizione green, le difficoltà riguardano la burocrazia e il personale che le imprese faticano a trovare. « I dati di Unioncamere ci dicono che mancano 3,6 milioni di persone qualificate per questo tipo di lavori - sottolinea Gregorio De Felice, Chief Economist Intesa Sanpaolo - 2,4 milioni solo per il comparto green. Le imprese più grandi stanno supplendo a questa carenza con accademie e corsi ad hoc. Per le Pmi è più difficile ma molti si stanno attrezzando con consorzi che, in una sorta di " capitalismo di territorio", risolvono il problema». Un'iniziativa che conferma il ruolo di "agente di sviluppo sostenibile" della Fondazione Compagnia di San Paolo, per diffondere una cultura della sostenibilità nella società.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Repubblica (ed. Genova)

Quotidiani Locali

« A Genova spiega Alberto Anfossi, Segretario Generale della Fondazione - questo impegno si concretizza in un ecosistema che coinvolge attori e istituzioni locali, promuovendo azioni di sensibilizzazione in linea con gli Obiettivi 2030 dell'ONU e l'approccio olistico che guida la nostra attività istituzionale per il bene comune».

© RIPRODUZIONE RISERVATA k Punto di forza Una veduta del porto di Genova L'economia del mare nella sola Liguria produce 5,7 miliardi.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Sicilia

Quotidiani Locali

l'istat rivede al ribasso la crescita acquisita per il 2024

Ipotesi addizionale Ires per imprese e banche

Manovra: l'idea piace ai sindacati, ma gli istituti di credito con l'Abi dicono no


economia

Tasse, altolà di Tajani a Giorgetti

L'ISTAT RIVEDE AL RIBASSO LA CRESCITA ACQUISITA PER IL 2024

Ipotesi addizionale Ires per imprese e banche

Manovra: l'idea piace ai sindacati, ma gli istituti di credito con l'Abi dicono no

Mila OnderROMA. Un'addizionale Ires, tra lo 0,5% e l'1%: potrebbe prendere questa forma il contributo che imprese, mondo bancario e assicurativo saranno chiamati a dare in vista della Manovra. Una via che le banche sembrano, però, intenzionate a respingere per evitare un impatto sui conti. La trattativa andrà ancora avanti prima che la legge di Bilancio sia varata dal Cdm.

Trovare le coperture resta una missione difficile. E il dato sul Pil fornito dall'Istat qualche perplessità in più sull'andamento dell'economia italiana potrebbe farla nascere. L'istituto di statistica ha rivisto al ribasso la stima tendenziale sul Pil del secondo trimestre, ma soprattutto ha tagliato - peraltro con una correzione arrivata in un secondo momento - la crescita acquisita per il 2024, portandola dallo 0,6% allo 0,4%. Se il +1% scritto dal governo nel "Psb", ribadito anche dallo stesso ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti, sembrava fino a poche ore fa un risultato praticamente già messo in tasca, le certezze potrebbero ora cominciare a vacillare.

E se la crescita non centrasse l'obiettivo, anche il lavoro del governo si farebbe più complicato. Meno crescita vuol dire meno entrate e più deficit, oltre che maggiore pressione fiscale.

Nel secondo trimestre in cui l'Istat ha rivisto la crescita al ribasso, il peso del fisco rispetto al Pil è stato pari al 41,3%, in aumento di 0,7 punti percentuali rispetto allo stesso periodo del 2023.

Il dato risente degli aggiustamenti statistici ma, considerate le tensioni nate sulla questione tasse all'interno della maggioranza, rischia di non passare inosservato, visto che proprio sulle tasse l'opposizione ha gioco facile ad attaccare e rischiano di giocarsi anche gli equilibri tra gli alleati. Sul tavolo c'è il nodo accise. Il governo ha chiarito che non si tratterà di un aumento tout court di quelle sul diesel, ma di un allineamento tra benzina e gasolio. L'Unem ha rifatto i calcoli sottolineando che «nell'ipotesi estrema» in cui la misura si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi al litro, ovvero in un maggiore esborso per le famiglie di quasi 2 miliardi, pari a circa 70 euro all'anno.

C'è poi il tema sigarette, per le quali gli oncologi hanno proposto un maxi-aumento di 5 euro a pacchetto come sostegno al Sistema sanitario nazionale. La cui sostenibilità finanziaria, osserva Giorgetti, «sarà sempre più legata alla capacità di agire sulla dimensione della prevenzione». Ma c'è il tema del "contributo" di imprese, banche e assicurazioni. Il presidente dell'Abi, Antonio Patuelli, manda il suo messaggio: vede una legge di Bilancio «meno drammatica di quello che può apparire», anche perché «i germogli di

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ripresa e di legalità portano maggiori introiti allo Stato».

L'idea di un contributo delle grandi imprese è, invece, condivisa da Luigi Sbarra della Cisl e da Pierpaolo Bombardieri della Uil, che definisce quella di Giorgetti «una dichiarazione di buon senso». E un'aliquota «pesante» sulla ricchezza prodotta viene invocata anche dalla segretaria confederale della Cgil, Francesca Re David. Di Ires, ma non come addizionale, hanno peraltro discusso il titolare di via XX Settembre e il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, in un incontro con al centro il piano casa proposto dagli industriali, ma anche «la premialità Ires, come scritto nella legge delega fiscale, per chi fa investimenti». «L'obiettivo - ribadisce il viceministro dell'Economia, Maurizio Leo - è la riduzione della pressione fiscale».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

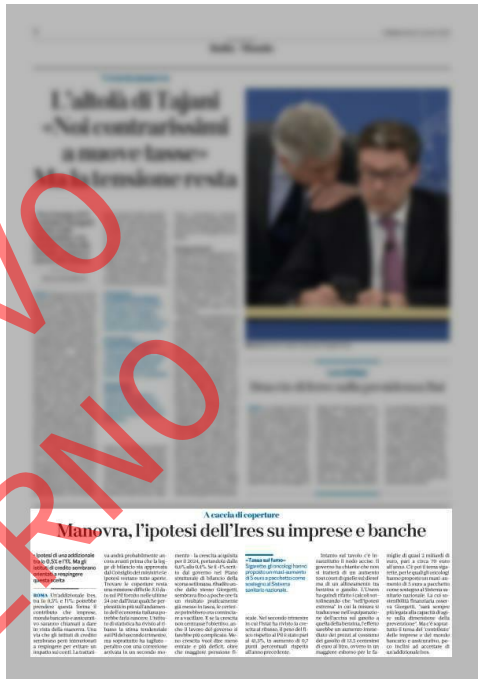
L'Arena

Quotidiani Locali

A caccia di coperture

Manovra, l'ipotesi dell'Ires su imprese e banche

Ipotesi di una addizionale tra lo 0,5% e l'1%. Ma gli istituti di credito sembrano orientati a respingere questa scelta



A caccia di coperture

Manovra, l'ipotesi dell'Ires su imprese e banche

ROMA Un'addizionale Ires, tra lo 0,5% e l'1%: potrebbe prendere questa forma il contributo che imprese, mondo bancario e assicurativo saranno chiamati a dare in vista della manovra. Una via che gli istituti di credito msembrano però intenzionati a respingere per evitare un impatto sui conti. La trattativa andrà probabilmente ancora avanti prima che la legge di bilancio sia approvata dal Consiglio dei ministri e le ipotesi restano tutte aperte.

Trovare le coperture resta una missione difficile. E il dato sul Pil fornito nelle ultime 24 ore dall'Istat qualche perplessità in più sull'andamento dell'economia italiana potrebbe farla nascere. L'istituto di statistica ha rivisto al ribasso la stima tendenziale sul Pil del secondo trimestre, ma soprattutto ha tagliato peraltro con una correzione arrivata in un secondo momento - la crescita acquisita per il 2024, portandola dallo 0,6% allo 0,4%. Se il +1% scritto dal governo nel Piano strutturale di bilancio della scorsa settimana, ribadito anche dallo stesso Giorgetti, sembrava fino a poche ore fa un risultato praticamente già messo in tasca, le certezze potrebbero ora cominciare a vacillare. E se la crescita non centrasse l'obiettivo, anche il lavoro del governo si farebbe più complicato. Meno crescita vuol dire meno entrate e più deficit, oltre che maggiore pressione fiscale. Nel secondo trimestre in cui l'Istat ha rivisto la crescita al ribasso, il peso del fisco rispetto al Pil è stato pari al 41,3%, in aumento di 0,7 punti percentuali rispetto all'anno precedente.

Intanto sul tavolo c'è innanzitutto il nodo accise. Il governo ha chiarito che non si tratterà di un aumento tout court di quelle sul diesel ma di un allineamento tra benzina e gasolio. L'Unem ha quindi rifatto i calcoli sottolineando che "nell'ipotesi estrema" in cui la misura si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, ovvero in un maggiore esborso per le famiglie di quasi 2 miliardi di euro, pari a circa 70 euro all'anno. C'è poi il tema sigarette, per le quali gli oncologi hanno proposto un maxi-aumento di 5 euro a pacchetto come sostegno al Sistema sanitario nazionale. La cui sostenibilità finanziaria osserva Giorgetti, "sarà sempre più legata alla capacità di agire sulla dimensione della prevenzione". Ma c'è soprattutto il tema del 'contributo' delle imprese e del mondo bancario e assicurativo, poco inclini ad accettare di un'addizionale Ires.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

L'Eco di Bergamo

Quotidiani Locali

A fuoco il motore di un aereo Ryanair

A Brindisi Lo scalo è rimasto chiuso per tre ore, nessun ferito


A fuoco il motore di un aereo Ryanair

Era già allineato in pista per avviare le fasi di decollo con 184 passeggeri a bordo quando uno dei motori è andato a fuoco. Due giorni dopo lo scoppio degli pneumatici di un aeromobile sulla pista dell'aeroporto di Orio al Serio, ieri mattina a Brindisi si è verificato un altro incidente per un aereo della compagnia irlandese low cost Ryanair. A bordo del volo diretto a Torino, oltre ai passeggeri c'erano anche sei membri dell'equipaggio quando le fiamme hanno iniziato ad sprigionarsi dal motore e nessuno di loro è rimasto ferito.

Immediata è stata l'attivazione della procedura d'emergenza con l'arrivo in pista anche del personale dei Vigili del fuoco del distaccamento aeroportuale che hanno spento l'incendio.

Per le operazioni di messa sicurezza si è reso necessario chiudere per quasi tre ore l'aeroporto di Brindisi.

Le fiamme sono state ben visibili tanto dall'esterno quanto dall'interno dell'aereo. A bordo però ci sono stati alcuni momenti di panico. Qualche bambino, spaventato dal trambusto sull'aereo, ha iniziato a piangere. Poi l'apertura del portellone e la discesa sugli scivoli di tutti i passeggeri, presi in carico dal personale di Aeroporti di Puglia. Con la chiusura temporanea dello scalo di Brindisi a metà mattinata alcuni voli previsti in quella fascia oraria sono stati dirottati su altri aeroporti, mentre sono stati posticipati altri aerei in partenza. Il volo per Torino è decollato alle 13,36, cinque ore dopo l'orario previsto. Su quanto avvenuto ieri mattina a Brindisi c'è stata una presa di posizione da parte di alcuni esponenti di Forza Italia. In una nota Andrea Caroppo, vicepresidente della Commissione Trasporti della Camera, Mauro D'Attis, deputato di Forza Italia e segretario del partito in Puglia e i deputati azzurri membri della commissione Trasporti Alessandro Sorte, segretario regionale FI Lombardia, e Paola Boscaini, hanno annunciato la richiesta di «un'audizione urgente in commissione Trasporti alla Camera dei vertici Enac, con un focus sulla sicurezza dei voli Ryanair, che - è bene ricordarlo - è il primo vettore in Italia per traffico passeggeri».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

L'Eco di Bergamo

Quotidiani Locali

Manovra, caccia ai fondi Ipotesi Ires per le aziende

Istat. L'Istituto abbassa le stime sul Pil dallo 0,6% allo 0,4% Sale il peso del fisco. Si ragiona ora su accise e sigarette


Manovra, caccia ai fondi Ipotesi Ires per le aziende

Istat. L'Istituto abbassa le stime sul Pil dallo 0,6% allo 0,4% Sale il peso del fisco. Si ragiona ora su accise e sigarette

La premier loda l'Italia: «Siamo unici»

Un'addizionale Ires, tra lo 0,5% e l'1%: potrebbe prendere questa forma il contributo che imprese, mondo bancario e assicurativo saranno chiamati a dare in vista della manovra. Una via che gli istituti di credito sembrano però intenzionati a respingere per evitare un impatto sui conti. La trattativa andrà probabilmente ancora avanti prima che la legge di bilancio sia approvata dal Consiglio dei ministri e le ipotesi restano tutte aperte.

Trovare le coperture resta una missione difficile.

E il dato sul Pil fornito nelle ultime 24 ore dall'Istat qualche perplessità in più sull'andamento dell'economia italiana potrebbe farla nascere. L'istituto di statistica ha rivisto al ribasso la stima tendenziale sul Pil del secondo trimestre, ma soprattutto ha tagliato - peraltro con una correzione arrivata in un secondo momento - la crescita acquisita per il 2024, portandola dallo 0,6% allo 0,4%. Se il +1% scritto dal governo nel Piano strutturale di bilancio della scorsa settimana, ribadito anche dallo stesso Giorgetti, sembrava fino a poche ore fa un risultato praticamente già messo in tasca, le certezze potrebbero ora cominciare a vacillare. E se la crescita non centrasse l'obiettivo, anche il lavoro del governo si farebbe più complicato. Meno crescita vuol dire meno entrate e più deficit, oltre che maggiore pressione fiscale. Nel secondo trimestre in cui l'Istat ha rivisto la crescita al ribasso, il peso del fisco rispetto al Pil è stato pari al 41,3%, in aumento di 0,7 punti percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il dato risente degli aggiustamenti statistici ma, considerate le tensioni nate sulla questione tasse all'interno della maggioranza, rischia di non passare inosservato visto che proprio sulle tasse l'opposizione ha gioco facile ad attaccare e rischiano di giocarsi anche gli equilibri tra gli alleati. Sul tavolo c'è il nodo accise. Il governo ha chiarito che non si tratterà di un aumento tout court di quelle sul diesel ma di un allineamento tra benzina e gasolio. L'Unem ha quindi rifatto i calcoli sottolineando che «nell'ipotesi estrema» in cui la misura si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, ovvero in un maggiore esborso per le famiglie di quasi 2 miliardi di euro, pari a circa 70 euro all'anno. C'è poi il tema sigarette, per le quali gli oncologi hanno proposto un maxi-aumento di 5 euro a pacchetto come sostegno al Ssn.

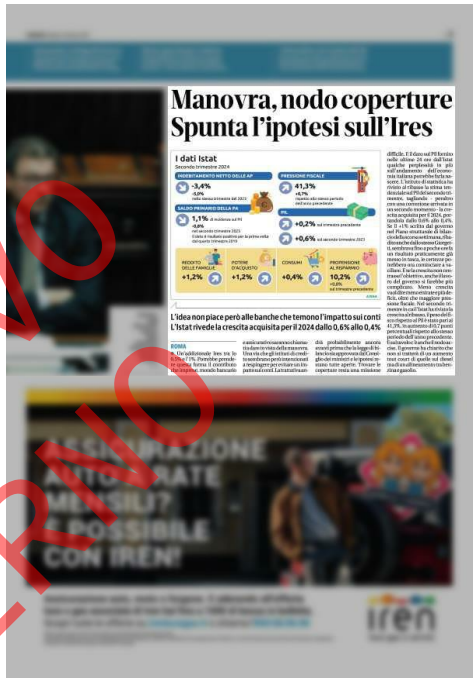
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Libertà

Quotidiani Locali

Manovra, nodo coperture Spunta l'ipotesi sull'Ires

L'idea non piace però alle banche che temono l'impatto sui conti L'Istat rivede la crescita acquisita per il 2024 dallo 0,6% allo 0,4%


Manovra, nodo coperture
Spunta l'ipotesi sull'Ires
I dati Istat
L'idea non piace però alle banche che temono l'impatto sui conti
L'Istat rivede la crescita acquisita per il 2024 dallo 0,6% allo 0,4%

ROMA Un'addizionale Ires tra lo 0,5% e l'1%. Potrebbe prendere questa forma il contributo che imprese, mondo bancario e assicurativo saranno chiamati a dare in vista della manovra.

Una via che gli istituti di credito sembrano però intenzionati a respingere per evitare un impatto sui conti. La trattativa andrà probabilmente ancora avanti prima che la legge di bilancio sia approvata dal Consiglio dei ministri e le ipotesi restano tutte aperte. Trovare le coperture resta una missione difficile. E il dato sul Pil fornito nelle ultime 24 ore dall'Istat qualche perplessità in più sull'andamento dell'economia italiana potrebbe farla nascere. L'istituto di statistica ha rivisto al ribasso la stima tendenziale sul Pil del secondo trimestre, tagliando - peraltro con una correzione arrivata in un secondo momento - la crescita acquisita per il 2024, portandola dallo 0,6% allo 0,4%.

Se il +1% scritto dal governo nel Piano strutturale di bilancio della scorsa settimana, ribadito anche dallo stesso Giorgetti, sembrava fino a poche ore fa un risultato praticamente già messo in tasca, le certezze potrebbero ora cominciare a vacillare. E se la crescita non centrasse l'obiettivo, anche il lavoro del governo si farebbe più complicato. Meno crescita vuol dire meno entrate e più deficit, oltre che maggiore pressione fiscale. Nel secondo trimestre in cui l'Istat ha rivisto la crescita al ribasso, il peso del fisco rispetto al Pil è stato pari al 41,3%, in aumento di 0,7 punti percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

E sul tavolo c'è anche il nodo accise. Il governo ha chiarito che non si tratterà di un aumento tout court di quelle sul diesel ma di un allineamento tra benzina e gasolio.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Quotidiano di Bari

Quotidiani Locali

Blue economy

"Sulla stessa barca": avvio della strategia per il sostegno all'economia del mare

"Bari ha tutte le carte in regola per ritagliarsi un ruolo da protagonista nello scenario mediterraneo"


Blue economy
"Sulla stessa barca": avvio della strategia per il sostegno all'economia del mare
"Bari ha tutte le carte in regola per ritagliarsi un ruolo da protagonista nello scenario mediterraneo"

Nel padiglione del Comune di Bari alla Fiera del Levante, l'assessore alla Blue economy Pietro Petruzzelli ha presentato alla città i dettagli del percorso avviato dall'amministrazione comunale per costruire la strategia per sostenere l'economia blu della città, un macro-distretto composto dai settori che hanno quale perno del proprio sviluppo la risorsa mare (acquacoltura, pesca, energia, trasporti, porti, cantieristica navale, turismo costiero, sport nautici, manifattura per la produzione di beni per usi costieri).

Con i suoi 42 km di costa, oggetto di importanti programmi di rigenerazione urbana e costiera finalizzati al recupero del rapporto tra il sistema urbano e il mare, i numerosi investimenti privati per la valorizzazione delle aree costiere in termini di fruibilità delle stesse, la attività di ricerca sull'ecosistema marino locale e con la crescita di una variegata e intraprendente comunità del mare, Bari ha oggi tutte le carte in regola per ritagliarsi un ruolo da protagonista nello scenario mediterraneo dell'economia del mare.

Per raggiungere questo obiettivo, l'amministrazione comunale intende favorire e stimolare un percorso di partecipazione e coinvolgimento attivo di tutti gli attori istituzionali, economici e sociali che già oggi, con le loro attività quotidiane, sono impegnati a fare di Bari una città di mare, e non solo una città con il mare.

La strategia parte dall'analisi di alcuni numeri: con 42 km di costa e 316.000 abitanti, Bari è la città più popolosa del mare Adriatico. Sulla costa cittadina attualmente si sviluppa un valore aggregato dell'economia del mare pari a 930 milioni di euro, grazie alla presenza di 4.000 imprese operanti e 18.000 persone occupate.

Numeri che rappresentano il presupposto di una riflessione nuova da parte dell'amministrazione comunale che, con la creazione dell'assessorato alla Blue economy, ha inteso investire su un nuovo modello di sviluppo per l'economia del mare basato sulla creazione di una nuova comunità del mare che abbia quali nodi strategici la qualità della vita, l'equità, l'ecologia e l'innovazione.

"Gli obiettivi di questa strategia, nel breve e medio periodo, consistono nel costruire un processo partecipativo che metta al centro gli attori urbani che già oggi vivono e lavorano sul mare - ha dichiarato l'assessore Pietro Petruzzelli -.

Dopo aver avviato e seguito una lunga stagione di rigenerazione urbana, che ha visto finanziati e avviati

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

progetti di riqualificazione fisica lungo tutta la costa, e che ha avuto il suo culmine nel finanziamento di Costa sud, il parco marino lungo 6 km i cui lavori sono già cominciati, vogliamo costruire una vera e propria comunità del mare: un insieme di stakeholders pubblici e privati con i quali redigere un documento strategico su cui intendiamo individuare e convogliare risorse per programmare e costruire policy di incentivi e supporto agli insediamenti economici ma anche allo sviluppo di reti urbane sociali innovative che diventino protagoniste della nuova Bari: una città che dal mare genera valore, lavoro, benessere e sostenibilità".

All'incontro ha partecipato anche Giovanna Iacovone, vicesindaca e assessora alla Rigenerazione urbana e sociale: "Fino a qualche anno fa avremmo potuto prendere in prestito per Bari il titolo del libro di Anna Maria Ortese "Il mare non bagna Napoli" - ha osservato - ma oggi, grazie al lavoro degli ultimi anni, esiste una nuova consapevolezza del rapporto con il mare cittadino.

Questo evento costituisce un momento partecipativo che si inscrive in un percorso più ampio di "disegno collettivo della città" che stiamo avviando avvalendoci di tutti i contributi utili a mettere a valore la rigenerazione intesa come processo di integrazione tra infrastrutture e attività costiere con le aree "interne" della città, anche, per esempio, utilizzando il sistema delle lame, ovviamente individuando opportune strategie di conservazione".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Roma

Quotidiani Locali

LEGGE DI BILANCIO Il ministro: «Sforzo dell'intero Paese». Cadono le banche, Borsa -1,5%. Scontro sulle accise

«Chiederemo sacrifi

Manovra, Giorgetti: tasseremo profitti e ricavi. La maggioranza frena


LEGGE DI BILANCIO Il ministro: «Sforzo dell'intero Paese». Cadono le banche, Borsa -1,5%. Scontro sulle accise

«Chiederemo sacrifici a tutti»

Manovra, Giorgetti: tasseremo profitti e ricavi. La maggioranza frena

LIGURIA, È BUFERA SULLE PAROLE DELL'EX GRILLINO

Morra: «Bucci malato oncologico, il mandato sarebbe a rischio». Meloni: «Inaccettabile»

ROMA. Primo: «La Manovra richiederà sacrifici da tutti». Secondo: verranno tassati «i profitti e i ricavi». Terzo: si tratterà di «uno sforzo che l'intero Paese deve sostenere ovvero individui, ma anche società piccole, medie e grandi».

È un'operazione verità quella che Giancarlo Giorgetti (nella foto) decide di mettere sul tavolo parlando del Piano strutturale di bilancio approvato dal Governo. Parlando a un evento di Bloomberg, il ministro dell'Economia spiega che «non è corretto parlare di extraprofitti, ma di andare a tassare i profitti a chi li ha fatti: è uno sforzo che tutto il sistema Paese deve fare».

«I CONTRIBUTI VOLONTARI NON ESISTONO». Riferendosi all'ipotesi di chiedere a banche, società energetiche e assicurazioni un contributo volontario, Giorgetti replica: «Le aziende non fanno beneficenza, quindi i contributi volontari non esistono - spiega -. Esiste l'articolo 53 della Costituzione che prevede che tutti sono tenuti a concorrere alle spese pubbliche in ragione della loro capacità contributiva». Compresa la Pubblica amministrazione ed il comparto della difesa.

«NIENTE NUOVE TASSE».

Parole che agitano subito la maggioranza: «Non sono allo studio nuove tasse per nessuno», si affretta ad assicurare il sottosegretario all'Economia Federico Freni.

LA BORSA IN ROSSO. Le parole di Giorgetti si fanno sentire subito in Borsa. A Piazza Affari le banche chiudono quasi tutte in rosso sui timori di una nuova tassa sugli utili. Male anche Leonardo (2,56%). Alla fine Piazza Affari chiude a -1,5% ed è maglia nera in Europa, seguita da Parigi che perde l'1,32% e dove non a caso si discute di un analogo piano di tassazione per banche e imprese. Chiude stabile lo spread a 133 punti.

ACCISE RIMODULATE.

Scontro sul possibile aumento delle accise sul diesel. «Meloni vuole aumentare le accise sul diesel, una nuova tassa che tutti i giorni le italiane e gli italiani pagheranno», attacca la segretaria del Pd Elly Schlein. Ma il ministero dell'Economia interviene per dire che «è allo studio un meccanismo di allineamento tra i livelli» delle accise di benzina e gasolio. Allineamento che si tradurrà «in una rimodulazione delle due» accise.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Corriere Adriatico (ed. Pesaro)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Enac, allo studio l'atto per trasferire il sedime


Fano

Adriatic Sound Festival al "campovolo" «Un evento techno e house per 40mila»

Annunciata in Comune l'iniziativa del 13 e 14 giugno dell'imprenditore Lewis. Dj da tutto il mondo

IL PROGETTO

Enac, allo studio l'atto per trasferire il sedime

L'AEROPORTO

Gruppo baskin, al via la stagione agonistica

L'INCLUSIONE

L'AEROPORTO FANO «Abbiamo la fortuna unica di possedere insieme aeroporto e porto, che devono essere messi al centro dello sviluppo della città». Ad affermarlo la vice sindaca Manocchi, che a corollario della presentazione dell'Adriatic Sound Festival, destinato a porre il campo d'aviazione fanese sulla scia di quello di Reggio Emilia, teatro di quel "campovolo" con cui Ligabue ha sdoganato l'utilizzo di questi grandi spazi per finalità diverse da quelle istituzionali, fa il punto sul percorso amministrativo che dovrà portare al trasferimento della proprietà del sedime aeroportuale ad Enac. Passo ineludibile per consentire poi l'asfaltatura della pista e la realizzazione degli interventi sulla palazzina e sull'impianto di distribuzione del carburante che verrà automatizzato. «Ci stanno lavorando i tecnici della Regione. E' un atto complesso, anche perché vogliamo che comprenda tutto, ma contiamo di averne in mano la bozza già nella prossime settimane» spiega la titolare della specifica delega.

L'ipotesi realistica è che l'impianto istruttorio posa essere definito entro fine anno, così da dare corso nel 2025 alle operazioni e assecondare anche le indicazioni fornite dal governo cittadino di centrodestra che ha messo in agenda una svolta per lo scalo cittadino già entro il primo anno di mandato. L'investimento pianificato da Enac, che dopo avere acquisito la titolarità dell'area e portato a termine i cantieri, ne trasferirà la gestione alla società aeroportuale Fanum Fortunae, è di 4 milioni e non interferirà con l'ulteriore indirizzo dell'amministrazione comunale di organizzare un paio di grandi eventi all'interno di un'area che nella sua globalità può ospitare comodamente l'intera popolazione fanese. Non più di quelli, perché comunque l'impatto sul contesto urbano non sarà di poco conto, anche se l'organizzazione ha assicurato che l'impianto audio dell'Asf sarà orientato verso la zona artigianale, preservando per quanto possibile il quartiere di Vallato e le altre zone più densamente abitate.

an. am.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Corriere del Veneto (ed. Verona)

Quotidiani - Ed. Secondarie

«Ecco come il Veneto potrà tenersi i risparmi di una gestione virtuosa» L'avvio formale del negoziato La novità sui tributi Protezione Civile e il nodo pompieri

I supertecnici della Regione: «Ma non sarà facile»

Martina Zambon


Autonomia, il Pd sulle barricate «Sulle risorse un piano da bocciare»

«Ecco come il Veneto potrà tenersi i risparmi di una gestione virtuosa»

I supertecnici della Regione: «Ma non sarà facile»

L'avvio formale del negoziato

La novità sui tributi

Protezione Civile e il nodo pompieri

venezia Andrea Giovanardi e Dario Stevanato sono i due tributaristi su cui ha puntato la Regione per vincere sul fronte dell'Autonomia differenziata. Abbiamo chiesto loro di spiegarci come il Veneto pensa di far rientrare dalla finestra ciò che non è passato dalla porta: la possibilità di trattenere eventuali risparmi dati da una gestione virtuosa delle materie (o, meglio, dalle funzioni) chieste. Un'eventualità cassata durante la discussione parlamentare della legge quadro sull'Autonomia.

La «finestra» che il Veneto prova a usare per riportare in pista questo concetto fondamentale è il dossier sulle nove materie che non abbisognano di Lep (livelli essenziali di prestazione) al capitolo sul Coordinamento della finanza pubblica e del sistema tributario. Lì si chiede che, fermo restando il raggiungimento dei livelli essenziali delle prestazioni sulle materie, eventuali risparmi di spesa «rispetto al fabbisogno finanziario riconosciuto, rilevati a consuntivo nelle gestioni dei relativi servizi, rimangano nella piena disponibilità del bilancio regionale».

Come? «Dunque, - spiega Giovanardi - all'articolo della legge Calderoli che parla del monitoraggio delle Intese Stato-Regione da parte della commissione paritetica, si dice che un eventuale disallineamento fra fabbisogno assegnato alla Regione e compartecipazione al gettito per una data materia viene valutato annualmente con tanto di conguagli. Un eventuale "surplus", nel caso il gettito aumenti più del previsto, torna nella disponibilità dello Stato per alimentare il meccanismo della perequazione verso altri territori. Ciò che, invece, non è espressamente "vietato" (ed è qui che si incunea la richiesta della Regione) è che, se la Regione abbassa il costo del servizio rispetto al fabbisogno assegnato perché riesce a spendere meno, la differenza, quindi il risparmio, resta a lei». In altre parole, poniamo che per il trasporto pubblico si decida che il fabbisogno del Veneto sia 100, quel 100 deve arrivare dal 2% dell'Irpef. Se dal 2% dell'Irpef veneto si arriva a 120, venti torna allo Stato.

Ma se a cambiare, invece, è quanto effettivamente si spende rispetto al fabbisogno assegnato (quel 100), la Regione potrebbe tenersi la differenza.

Questa è la scommessa, giocata in punta di diritto, dei tecnici di Palazzo Balbi. Inutile dire che il percorso è in salita ma un pertugio c'è. «Questo - sottolinea Stevanato - è un meccanismo che incentiva l'efficienza. Ed è l'ultimo baluardo da salvare aggiungerei. Nel lungo processo che ha portato all'approvazione della legge Calderoli si è proceduto, forse inevitabilmente, per compromessi anche sostanziali. Si è arrivati, sì, a fissare un sistema di finanziamento delle materie devolute con la compartecipazione al gettito ma, di fatto, poco cambia rispetto a oggi».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Corriere del Veneto (ed. Verona)

Quotidiani - Ed. Secondarie

L'obiezione di Stevanato è sulla differenza consistente fra le compartecipazioni al gettito di Regioni e Province autonome come Trentino Alto Adige e Friuli in cui resta sul territorio una percentuale variabile (sei decimi, nove decimi) e il resto delle tasse finisce allo Stato indipendentemente da quanto sia il gettito di quell'anno e le compartecipazioni dell'Autonomia che sono tarate su un fabbisogno deciso a priori e poi monitorato anno per anno.

«L'aspetto che non mi ha mai convinto e che ritroviamo nella legge Calderoli - prosegue Stevanato - è proprio questo: la compartecipazione è, di fatto, un trasferimento mascherato visto che è ancorata al fabbisogno standard, non una lira di più. Si toglie, così, ogni spazio all'autonomia finanziaria. È solo un modo diverso di calcolare un trasferimento, sulla falsariga di ciò che si fa oggi con la sanità. Alla luce di tutto questo, salvare almeno gli eventuali risparmi diventa imprescindibile per dare un senso all'intero percorso dell'Autonomia».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Corriere del Veneto (ed. Vicenza)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Svt cerca ancora autisti di bus e «offre» la patente di guida

Ne servono altri dieci. Avranno il contratto a tempo indeterminato

F. M.


Svt cerca ancora autisti di bus e «offre» la patente di guida

Ne servono altri dieci. Avranno il contratto a tempo indeterminato

Hanno 12 e 15 anni

Hanno aiutato una donna derubata sono stati premiati dal questore

Vicenza Non si trovano autisti di autobus così come latitano falegnami, elettricisti, artigiani in grado di riparare le scarpe e molto altro. Intendiamoci, la carenza di autisti per il settore pubblico è ormai cronicizzata, non al punto di compromettere il servizio ma di chiedere al personale, tramite i sindacati, sforzi aggiuntivi in tema di straordinari. La vecchia guardia è ormai già in pensione, per varie ragioni quella nuova tarda ad arrivare tra turni prolungati e difficoltà con gli utenti.

È sullo sfondo di questo panorama che Società vicentina trasporti prova l'ennesimo tentativo di reclutamento. Si tratta della seconda edizione del corso di formazione Ifts organizzato da Enac Veneto, aspetto che ne garantisce la gratuità. «L'iniziativa - spiegano dall'azienda di viale Milano - partirà entro la fine di ottobre e prevede una durata di circa otto mesi per complessive 800 ore di formazione, 400 di aula e 400 di tirocinio presso Svt, durante il quale i partecipanti avranno modo di approfondire le loro conoscenze sulle varie tipologie di mezzi, sull'organizzazione delle linee e sui flussi organizzativi delle attività di officina e della biglietteria.

Sono previste anche dieci ore di attività con gli operatori di Enac Veneto di supporto e accompagnamento al percorso formativo». Quindi «il tutto ha un'immediata possibilità di impiego - spiegano ancora da Svt -. I partecipanti che completeranno con successo il percorso e conseguiranno la patente di guida D - DE e CQC potranno infatti essere assunti a tempo indeterminato». Le necessità sono tali che «l'azienda inoltre è disponibile a cofinanziare l'esame per la patente di guida per i partecipanti che al termine del percorso saranno disponibili all'assunzione».

All'ultima ricognizione Svt ha in organico 350 persone, ne mancano una decina per garantire un minimo di tranquillità all'azienda (che si avvale anche di subaffidatari).

Ma, al mestiere, manca l'attrattività. Negli ultimi due anni l'azienda ha pubblicato undici bandi di selezione. Il risultato? Trentatré assunzioni che di fatto hanno coperto appena il numero di coloro che sono andati in pensione. «C'è un aspetto rilevante sul quale questa opportunità interviene ed è il costo per il conseguimento delle patenti» spiega Marco Sandonà, presidente della società del trasporto pubblico vicentina. Un costo che si aggira su qualche migliaio di euro. «Queste cifre - continua Sandonà - possono essere un ostacolo per alcuni candidati, così quest'anno abbiamo deciso di offrire un contributo anche in tal senso, riprendendo un'idea già messa in pratica in occasione di un precedente bando di selezione». Un'idea, si ricorderà, che prevedeva non solo l'intero costo in capo alla società di trasporto pubblico locale ma anche uno stipendio d'ingresso di 1.400 euro netti». Tutte le informazioni sono consultabili anche sul sito web dell'azienda.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Corriere di Romagna (ed. Forlì-Cesena)

Quotidiani - Ed. Secondarie

«No a nuove accise sul gasolio» Sos di Confartigianato trasporti


CESENA

Lex Roverella continua a crescere
A breve via al cantiere di Palazzo Oir

A Case Castagnoli ha aperta
la nuova sede di 4 associazioni

«No a nuove accise sul gasolio»
Sos di Confartigianato trasporti

CESENA «No a penalizzazioni per le imprese di autotrasporto in manovra di bilancio con aumenti delle accise sul gasolio». Lo richiede Confartigianato Trasporti dopo le notizie di una revisione complessiva delle cosiddette tax expenditures (comprese le accise sul gasolio) che l'esecutivo starebbe operando nella legge di bilancia per il 2025. «Eltalia è al primo posto trai 27 Paesi dell'Ue per livello delle accise applicate sul gasolio (0,62 centesimi al litro» mette in luce il presidente di Confartigianato Trasporti Cesena Luca Facciani - Serve evitare interventi negativi».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Crotone, in corso la caratterizzazioni

Dragaggio del porto Conclusi i sondaggi

Prelevati 363 campioni dai fondali del bacino per analizzare i sedimi

ANTONIO MORELLO


Crotone e provincia

Crotone, in corso la caratterizzazione

Dragaggio del porto Conclusi i sondaggi

CROTONE In otto giorni di attività sono stati prelevati 363 campioni dai fondali marini del porto di Crotone al fine di portare a termine 64 sondaggi «per eseguire in modo esaustivo le analisi di caratterizzazione» dei sedimi così da avviare e concludere l'iter col dragaggio dell'area.

Lo ha reso noto ieri l'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio che ha fornito un primo rendiconto delle operazioni che, iniziate lo scorso 24 settembre, sono state svolte nello specchio di mare che si estende a cavallo tra il porto vecchio e porto nuovo che è ricompreso nel Sito di interesse nazionale di Crotone.

La zona, com'è noto, necessita di essere messa in sicurezza oltre che bonificata in quanto si ipotizza che ci siano depositate le scorie industriali che in passato vennero prodotte dalle fabbriche dismesse che sorgevano nell'ex area industriale con l'intento di poterle rimuovere.

Da qui gli interventi di campionamento che sono stati condotti dall'ente portuale presieduto da Andrea Agostinelli che ha affidato i lavori ad una società esterna. «Le attività di redazioni del piano e l'esecuzione del campionamento hanno visto un impegno lungo un anno», ha commentato Lorena Tedesco, responsabile per Crotone dell'Autorità portuale.

Che ha poi aggiunto: «Il porto è stato campionato - per poter progettare un dragaggio che porterà i fondali a 11 metri». «Le attività di campionamento ed esecuzione delle analisi - ha rimarcato la funzionaria della sede crotonese dell'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio - saranno di tipo analitiche chimico fisiche, microbiologiche, eco-tossicologiche e permetteranno di conoscere lo stato dei sedimi del bacino portuale».

Dopodiché, «a risultati validati da Arpacal», che a sua volta li dovrà trasmettere all'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale, sono in programma «la progettazione della gestione dei sedimi dei futuri dragaggi».

Le attività di campionamento dei fondali marini del porto di Crotone sono stati effettuati da un'equipe che ha lavorato a bordo dell'Albatros: un'imbarcazione specializzata in questo tipo di operazioni.

® RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Gazzettino (ed. Udine)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Autorità portuale, Di Blasio rassicura «Mi candido anche qui, voglio restare»


Fdl guarda già al 2026
Speranzon: «Lo sindaco di Venezia? Sono pronto»

Autorità portuale, Di Blasio rassicura «Mi candido anche qui, voglio restare»

LA NOMINA VENEZIA «La mia volontà di continuare qui il mio lavoro è chiara. Il ministro Salvini sa che voglio rimanere a Venezia e sono pronto a candidarmi». In occasione dell'inaugurazione dei "Port days 2024", Fulvio Lino Di Blasio cerca di spazzare via i timori emersi in questi giorni. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, cioè dei porti di Venezia e Chioggia, ha presentato infatti la candidatura per altre tre sedi in fase di rinnovo: Trieste, Napoli e Taranto. Una scelta che ha indispettito non poco il mondo portuale locale, nonché molti dei suoi operatori, temendo che gli investimenti da centinaia di milioni di euro in ballo per operazioni strategiche per la città, che non si concluderanno prima del 2026, possano essere penalizzate dalle recenti mosse di Di Blasio.

LA PROCEDURA È proprio il presidente, il cui mandato scadrà la primavera prossima, a chiarire che se non ha ancora presentato la manifestazione d'interesse per Venezia e Chioggia, è solo perché la cosiddetta "call" non è stata aperta e per il momento non si conosce nemmeno una data futura certa.

La richiesta viene di solito attivata internamente dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel momento in cui si è di fronte ad una scadenza di mandato. A quel punto i soggetti interessati (anche i presidenti dell'Autorità di sistema portuale o comunque chi risponde a determinati criteri) possono agire di conseguenza, attraverso appunto una manifestazione d'interesse che verrà poi valutata. Sentito il parere dei presidenti di Regione, è poi il ministro a scegliere, passando alla nomina vera e propria. «Salvini sa che voglio continuare il mio lavoro di presidente e di commissario straordinario di governo per le crociere e per Montesyndial.

Ma la procedura per Venezia non è stata ancora avviata. Quindi come segnale d'attenzione, del resto in linea con tutti i miei colleghi, ho dato intanto disponibilità per altre sedi, specificando però che la mia doverosa proiezione e visione futura è qui», rimarca Di Blasio da San Basilio, a Venezia, dove per i "Port days" è stata allestita un'area in cui ospitare attività dedicate a bambini e ragazzi.

Un'occasione per aprire il porto alla città, per farlo conoscere anche ai più giovani. «Se presenterò la mia candidatura non appena la procedura verrà avviata anche qui? Certo sottolinea il presidente con un largo sorriso lo do per scontato. Ma bisogna aspettare: adesso si è proceduto infatti per quelle sedi in scadenza più o meno entro fine gennaio. Venezia scade dopo, esattamente come nel caso di altre sei realtà.

Tengo comunque a ribadire che personalmente non decido nulla.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Gazzettino (ed. Udine)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Procedo semplicemente ad una manifestazione d'interesse, dopodiché spetterà al ministro prendere le proprie decisioni, confrontandosi con il presidente di Regione».

LE PREOCCUPAZIONI Di Blasio torna anche sulle preoccupazioni, espresse in questi giorni anche dal vicesindaco Andrea Tomaello. Smorzando ogni timore, il presidente in carica aggiunge: «Tranquillizzo tutti. E invito a venire a trascorrere una giornata nel mio ufficio per toccare con mano la dedizione che da parte mia c'è, anche a tarda notte, nei confronti di questo porto e del suo futuro. La conferma delle prossime nomine? L'iter è molto lungo». Tanti i temi in agenda, specifica: «Abbiamo costruito i capitoli da scrivere e da completare: innanzitutto quelli di un porto sostenibile, che trova una sua collocazione nel bilanciamento fra sviluppo economico e della laguna. Un porto che cresce, che va a consolidare le sue connessioni europee lato terra e lato mare e che opera a beneficio della propria comunità». In questa direzione va il progetto della Zls. «Tutti elementi conclude Di Blasio che mi portano a dire che c'è un motivo per cui continuare a dare il mio contributo come presidente qui».

Marta Gasparon © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Giornale del Piemonte e della Liguria

Quotidiani - Ed. Secondarie

IN LINEA CON LE MISSIONI DEL PNRR

Nasce il «Laboratorio Esg Liguria»

Intesa San Paolo vuole supportare le imprese nella transizione ambientale, sociale e digitale


Anche la Cassazione dà ragione a Bucci

IN LINEA CON LE MISSIONI DEL PNRR

Nasce il «Laboratorio Esg Liguria»

Intesa San Paolo vuole supportare le imprese nella transizione ambientale, sociale e digitale

Nasce a Genova il «Laboratorio Esg Liguria - Environmental Social Governance»: un acceleratore e un punto di incontro, fisico e virtuale, per le piccole e medie imprese del territorio che ambiscono a ripensare il proprio business in modo più sostenibile e inclusivo, creando valore sociale ed economico nella logica più ampia del Pnrr. L'iniziativa è stata presentata ieri da Intesa Sanpaolo, Fondazione Compagnia di San Paolo, Camera di Commercio di Genova, Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale - Porti di La Spezia e Marina di Carrara, Srm Centro Studi e Ricerche. Il taglio del nastro al Porto Antico di Genova: il nuovo Laboratorio Esg Liguria avrà sede nei locali del Genova Blu District, motore per lo sviluppo della città, recentemente rinnovati anche grazie all'importante sostegno della Fondazione Compagnia di San Paolo. Il Laboratorio Esg Liguria ha l'ambizione di diventare un luogo di aggregazione per le Pmi locali, accompagnandole in un percorso di crescita e competitività di lungo periodo, con impatti positivi su ambiente e collettività.

Compito del laboratorio sarà stimolare la consapevolezza delle imprese sulle tematiche ambientali, sociali e di governance, promuovere la discussione, condividere le esperienze. L'attività sarà fortemente indirizzata sulle caratteristiche della città metropolitana di Genova e della Liguria, con focus sull'economia del mare e sulla capacità di innovazione del territorio, ampiamente rappresentata da diversi istituti locali (IIT Genova, Università degli Studi di Genova), associazioni (es. Genova Smart City), società del Comune (es. Genova Blue District, Job Centre). Consulenza, informazione, assessment, identificazione delle azioni saranno offerti insieme a partner di eccellenza: Circularity, la prima piattaforma di simbiosi industriale dedicata all'economia circolare in Italia, che può supportare le imprese a integrare nel proprio business i principi di sostenibilità e di economia circolare; Nativa, la prima B Corp e Società Benefit in Europa, che integra la sostenibilità nel dna delle imprese per migliorarne i risultati di business e creare una prosperità durevole e condivisa; Ce Lab, nata dalla partnership tra Intesa Sanpaolo Innovation Center e Cariplo Factory, per contribuire all'evoluzione del sistema economico italiano e diffondere nuovi modelli di creazione del valore nell'interesse collettivo, accelerando la transizione verso modelli di economia circolare; Lexacta, realtà che svolge attività di consulenza in ambito di Governance. Nel triennio 2024-2026 si concentrerà gran parte della spesa effettiva del Pnrr: le imprese manifatturiere liguri hanno le risorse necessarie per continuare a investire in tecnologia e pratiche Esg, ma forte attenzione dovrà essere dedicata allo sviluppo di competenze green e digitali, il cui fabbisogno è destinato a crescere. Intesa Sanpaolo ha già messo a disposizione un plafond di 8 miliardi di euro per la circular economy e di 76 miliardi per le imprese che investono nelle fonti rinnovabili.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Giornale del Piemonte e della Liguria

Quotidiani - Ed. Secondarie

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Giorno (ed. Lombardia)

Quotidiani - Ed. Secondarie

La festa della Polizia locale Un milione di multe in più Mirabelli: più agenti in strada Accordo chiuso entro fine anno

Il bilancio degli ultimi 12 mesi: 4 milioni di sanzioni. Nel 2025 l'organico passerà da 3.037 a 3.350 ghisa Il comandante: vicina l'intesa sui turni serali e notturni. Il sindaco: avremo più vigili urbani nei quartieri


La festa della Polizia locale
Un milione di multe in più
Mirabelli: più agenti in strada
Accordo chiuso entro fine anno
Il bilancio degli ultimi 12 mesi: 4 milioni di sanzioni. Nel 2025 l'organico passerà da 3.037 a 3.350 ghisa
Il comandante: vicina l'intesa sui turni serali e notturni. Il sindaco: avremo più vigili urbani nei quartieri
di Massimiliano Mingoia
MILANO
I numeri della polizia locale
Dal 1° settembre 2023 al 31 agosto 2024
SANZIONI E CONTROLLI
4.001.855
Violazioni al codice della strada
302
Omissioni di soccorso trattate dall'radiomobile
5.085
Persone denunciate a piede libero
10.861
Incidenti rilevati
5.473
Documenti controllati e multati falsi
530
Interventi per la tutela ambientale
293.846
Richieste di intervento alla centrale operativa
230
Arresti
746
Interventi per la tutela degli animali
L'ORGANICO DEL CORPO
3.037
Agenti, ufficiali e dirigenti attualmente in servizio
242
Agenti in più in due anni e mezzo
707
Assunzioni dal maggio 2022 a fine dicembre 2024
3.350
Agenti in organico entro il 2026
465
Cessazioni tra pensionamenti e trasferimenti
La priorità è essere più presenti sul territorio e rispondere ai milanesi che dicono di non vederci
Promette che presto ci saranno i vigili di quartiere
IL COMANDANTE MIRABELLI

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

di Massimiliano Mingoia MILANO Un dato fa una certa impressione: 4.001.855 multe per violazioni del Codice della strada dal 1° settembre 2023 al 31 agosto scorso. Praticamente un milione di sanzioni in più rispetto ai tre milioni di multe comunicate esattamente un anno fa durante la stessa celebrazione: l'anniversario, quest'anno il 164°, della fondazione della Polizia locale milanese. "Ghisa", autovelox e telecamere per sanzionare i passaggi vietati nelle Ztl e la violanzione dei limiti di velocità non hanno fatto sconti, dunque, negli ultimi 12 mesi. Ma, al di là dei dati forniti (vedi tabella qui a fianco), ieri mattina all'Arena civica c'è stato l'esordio in alta uniforme del neocomandante della Polizia locale Gianluca Mirabelli, che dal 1° ottobre ha preso il posto di Marco Ciacci, ora responsabile della Direzione specialistica Legalità e Controlli del Comune.

A Mirabelli - 46 anni, terza generazione di una famiglia di vigili, diventato agente a Vigevano alla fine del 2001, una carriera di cinque anni da pugile (con due incontri da professionista alle spalle) e, nel frattempo, una laurea in Scienze politiche - il sindaco Giuseppe Sala ha affidato il compito di far tornare i ghisa nelle strade e il nuovo comandante indica subito il suo obiettivo, a margine della celebrazione del corpo e durante il suo intervento all'Arena: «Le priorità sono già state dettate dall'amministrazione comunale: la principale è avere più agenti in strada, essere più presenti sul territorio. È un impegno che ho preso con il sindaco dal giorno della nomina e credo che, con l'aiuto dei miei colleghi, non lo deluderò». Una delle matasse da sbrogliare resta quella della complicata trattativa con i sindacati dei vigili urbani sul potenziamento dei turni serali e notturni. Mirabelli non sembra preoccupato: «Credo che un accordo si possa raggiungere, non ho dubbi. In che tempi? Entro fine anno dobbiamo chiudere. Credo non ci saranno problemi, anzi ne sono convinto».

I ghisa avranno nuovi compiti?

«Noi ci dedichiamo alla sicurezza urbana e stradale e alla viabilità e dobbiamo continuare su questa strada - risponde il comandante -. L'importante è essere più presenti e rispondere ai cittadini, che si lamentano perché non ci vedono. Dobbiamo rispondere a queste esigenze». I milanesi protestano da anni perché non vedono i vigili di quartiere. «Adesso li vedranno. È una promessa», chiosa Mirabelli con un sorriso.

Sala, poco dopo, sottolinea: «Stiamo assumendo più vigili - 242 gli agenti in più nelle strade negli ultimi due anni e mezzo - ma è necessario che si facciano vedere a tutte le ore, nei quartieri. Questa

Il Giorno (ed. Lombardia)

Quotidiani - Ed. Secondarie

è la priorità. La responsabilità dei vigili urbani per la sicurezza della città, però, è parziale, dunque serve collaborazione con le altre forze dell'ordine. Intanto stiamo lavorando alla riorganizzazione del corpo». L'assessore alla Sicurezza Marco Granelli fa il punto sull'organico della Polizia locale e sugli obiettivi da qui al prossimo anno: «Abbiamo più agenti in strada. Dalle prime assunzioni, era il maggio del 2022, a oggi, sono entrati 707 uomini e donne che lavorano a implementare le attività della Polizia locale, e formano un Corpo di 3.037 elementi, erano 2.800, con una media ogni giorno di 23 pattuglie in strada in più rispetto al 2023. In particolare, la sera siamo passati da 9 a 14 pattuglie e la notte da 4 a 8. Ma il nostro obiettivo resta di 3.350 agenti con una media di 30 pattuglie la sera e 15 la notte. Abbiamo anche invertito il rapporto tra servizi interni ed esterni: nel 2023 i primi erano al 52% e i secondi al 48%, nel 2024 siamo a 46% di interni e 54% esterni».

L'opposizione di centrodestra attende il Comune e il neocomandante al varco. Il leghista Samuele Piscina osserva che «i vigili non possono essere relegati alla gestione del traffico ma devono affiancare le forze dell'ordine nella gestione della sicurezza». Il forzista Alessandro De Chirico nota: «Il sindaco chiede a Mirabelli una maggior presenza di vigili sul territorio.

Come mai non l'ha chiesto al precedente comandante?».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Giorno (ed. Monza Brianza)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Città a passo d'uomo Più bici, meno auto Ecco la mini Area C e le prime Zone 30

Approvato il piano che ridisegna le modalità di spostamento "Sfratto" ai mezzi inquinanti, traffico lento a Triante e nel rione Libertà sarà allargata la Ztl e nei quartieri aumenteranno le strisce blu


Città a passo d'uomo
Più bici, meno auto
Ecco la mini Area C
e le prime Zone 30
Approvato il piano che ridisegna le modalità di spostamento "Sfratto" ai mezzi inquinanti, traffico lento a Triante e nel rione Libertà sarà allargata la Ztl e nei quartieri aumenteranno le strisce blu
La promessa del sindaco
PAOLO PILOTTO
ZONA

di Alessandro Salemi MONZA Dopo sette sedute, il Consiglio comunale di Monza giovedì notte ha approvato il Pums, il Piano urbano della mobilità sostenibile che la Giunta ha deliberato ad aprile e che nelle scorse settimane è passato al vaglio dei ben 148 emendamenti presentati dalle minoranze, di cui 108 dal centrodestra. Ora il futuro della mobilità monzese è ufficialmente tracciato. «Nuove piste ciclabili, zone 30, interventi di riduzione del traffico del centro e sugli accessi alla città, lavoro con agenzia Tpl per il potenziamento del trasporto pubblico» sono le prime misure che vengono in mente al sindaco Paolo Pilotto su cui lavorare nell'immediato futuro.

«A breve si realizzerà la ciclabile su viale Sicilia, dopo aver fatto il tratto di raccordo tra via Correggio e viale Sicilia lungo 70 metri - anticipa -, resta da realizzare tutto il tratto compreso tra via Correggio e viale Stucchi, con un'opera realizzata ex novo, comprensiva di ciclabile e marciapiede, dove ora c'è invece strada sterrata. Poi tra qualche mese saranno attive le prime zone 30 a Libertà nord e a Triante, che hanno avuto un costo di 200mila euro l'una e vanno nell'ottica di una calmierazione del traffico e un miglioramento della sicurezza». Interventi concreti e vicini temporalmente che servono a dare la misura di ciò che determinerà questo Pums, su cui il sindaco ha molto le idee chiare essendosene occupato personalmente in questi 40 giorni in cui ha sostituito la destituita ex assessora Giada Turato, a cui subentrerà lunedì la neo-assessora Irene Zappalà, nelle deleghe di Mobilità, Viabilità e Trasporti.

Il piano prevede una sorta di area C per le auto più inquinanti, il raddoppio della zona a traffico limitato, l'allargamento delle zone 30 progressivamente alla maggior parte del territorio abitato cittadino, la sostituzione dei vecchi bus con pullman elettrici, e una rete di piste ciclabili sempre più fitta e interconnessa, fino a rappresentare un reticolato omogeneo. Temi su cui la minoranza ha sollevato parecchie critiche e scetticismi, e che ha provato a modificare in modo radicale co un cospicuo numero di emendamenti. Di questi nessuna sostanzialmente è andato in porto, se non nella misura di alcune importanti integrazioni e di alcuni passaggi in cui si è chiesta e ottenuta maggiore chiarezza su ciò che propone il documento. «Ho apprezzato le loro osservazioni e integrazioni in merito all'abbattimento delle barriere architettoniche per i disabili - commenta il sindaco -, ma in linea generale il dibattito consiliare ha avuto un eccesso di animosità che ha impedito di concentrarsi sui contenuti».

La minoranza si è opposta soprattutto all'allargamento della Ztl senza aver garantito prima

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

il potenziamento del trasporto pubblico, all'ampliamento della sosta a pagamento nei quartieri, al divieto ai fornitori di approvvigionare direttamente gli esercizi commerciali, e all'introduzione del limite di velocità a 10 chilometri orari in alcune strade. L'ottica che muove tutto questo, da parte della maggioranza, è quella di rendere la mobilità più sostenibile, ridurre il numero di veicoli privati in circolazione e quindi l'inquinamento atmosferico, abbattere l'incidentalità e tutelare gli utenti più deboli tra cui ciclisti e pedoni. Una rivoluzione che per essere attuata, vedrà «il Pums come un corpo in movimento, che prevede l'ascolto dei cittadini e dei loro bisogni», assicura il sindaco.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Mattino (ed. Salerno)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Sul tavolo la rimodulazione delle accise gasolio più caro e sconti sulla benzina


Manovra, sconti fiscali tagliati per l'industria Il via libera di Orsini

Sul tavolo la rimodulazione delle accise gasolio più caro e sconti sulla benzina

IL FOCUS ROMA Al distributore il prezzo del pieno di gasolio - almeno fiscalmente - è destinato a salire, quello della benzina invece potrebbe scendere.

Nel tentativo di recuperare fondi per la prossima manovra - mancano ancora all'appello tra i 10 e i 12 miliardi - nelle ultime ore si sta rafforzando l'ipotesi di alzare l'accisa sul diesel fino a sei centesimi e - per limitare il salasso sugli automobilisti come gli effetti inflattivi sull'economia italiana - di abbassare di altrettanti sei l'imposta erariale sulla verde.

IL CONTO L'Unem, l'associazione che raccoglie i petrolieri italiani, ha calcolato che l'aumento delle accise sul diesel costerebbe a 26 milioni di famiglie fino a 70 euro all'anno. Questa stima dà per scontato che il governo voglia parificare le aliquote su questo carburante e sulla benzina e sulle quali c'è una differenza di circa 13 centesimi.

Cioè voglia mettere applicare nella maniera più estensiva quanto scritto in poche righe nell'ultimo Piano strutturale di bilancio, che sarà inviato a breve a Bruxelles: «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». Tradotto: l'erario incassa più tasse e la qualità dell'aria migliora.

Ma il governo sembra voler seguire un altro concetto di "allineamento": non equiparare verso l'alto le accise dei diversi carburanti, ma alzarne una e abbassare l'altra. A quel punto sarebbe complicato accusare l'esecutivo di alzare la pressione fiscale, dopo che in passato la stessa presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, aveva stigmatizzato il peso delle imposte erariali sui carburanti. Non a caso il forzista Alessandro Cattaneo ieri faceva notare: «Non è questo il momento di aumentare le tasse, noi siamo liberali».

In realtà è l'Europa a chiedere all'Italia e a tutti gli Stati membri di incrementare la tassazione sul gasolio. O meglio, a spingerli a tagliare le agevolazioni sulle forme di energie inquinanti, in primis quelle fossili: più precisamente bisogna ridurle di 2 miliardi entro il 2025 e di altri 3,5 miliardi entro il 2030. Non a caso questa filosofia ha trovato spazio sia nella delega fiscale sia negli obiettivi del Pnrr.

Il Belpaese mette circa 16 miliardi sui cosiddette Sad (Sussidi ambientali dannosi), in un mare magnum

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Mattino (ed. Salerno)

Quotidiani - Ed. Secondarie

che comprende l'accisa più bassa per il diesel (valore 3,1 miliardi di euro), le agevolazioni per fare il pieno alle barche dei pescatori come i trattori degli agricoltori fino allo sconto per il gasolio usato a Campione d'Italia per il riscaldamento. In passato le categorie interessate hanno sempre difeso strenuamente queste risorse.

Intervenire su questo capitolo non è soltanto impopolare. L'aumento delle accise sul diesel rischia di aver un effetto inflattivo che in questo momento tutte le economie non possono permettersi. Senza dimenticare i rincari legati alle tariffe della logistica, di chi trasporta le merci, destinate a scaricarsi sul consumatore finale. Non a caso ieri dal mondo degli autostraportatori la Cna Fita ha avvertito la politica: «In soli sei mesi i costi di esercizio di un veicolo pesante sono aumentati tra i 2mila e i 4mila euro l'anno. Vanno casomai introdotte norme che consentano alle imprese di recuperare i costi di esercizio direttamente in fattura».

F. Pac.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Piccolo (ed. Gorizia)

Quotidiani - Ed. Secondarie

indagine srm-intesa sanpaolo

Container, si torna al gigantismo I traffici resistono alla grande crisi

Gli scambi globali nonostante il blocco di Suez e le guerre sono attesi salire del 14,2% a 989 milioni di Teu nel 2028

PIERCARLO FIUMANÒ


ECONOMIA

Container, si torna al gigantismo I traffici resistono alla grande crisi

Gli scambi globali nonostante il blocco di Suez e le guerre sono attesi salire del 14,2% a 989 milioni di Teu nel 2028

IL TREND DEI CONTAINER NEL MONDO

+14,2

Piercarlo Fiumanò La guerra Russia-Ucraina e il conflitto in Medio Oriente continuano ad avere un forte impatto sui traffici mondiali e sulla logistica anche a Nord Est.

Una mappa aggiornata della situazione arriva da un report di Srm. Il traffico merci, che trasporta oltre il 52% del valore degli scambi commerciali via mare, secondo il centro studi collegato a Intesa San Paolo, è previsto in crescita nei prossimi cinque anni. La globalizzazione degli scambi insomma resiste nonostante una crisi geopolitica che ha colpito in varie parti del mondo e il decoupling sempre più evidente in atto fra le economie di Stati Uniti e Cina. Come sottolinea Alessandro Panaro ricercatore di Srm diretto da Massimo Deandreis, nel settore continua la corsa al gigantismo: «Per quanto riguarda le dimensioni delle flotte containership, prosegue l'orientamento verso la costruzione di navi sempre più grandi, con una sempre più evidente concentrazione del mercato nelle mani di pochi operatori».

Questi i numeri. il traffico container, che è stato pari a 865,9 milioni di Teu1 nel 2023, dovrebbe salire del 14,2% a quota 989,1 milioni di Teu nel 2028. Il ritorno a casa delle produzioni delle nostre imprese, favorito dall'accorciamento delle catene della logistica globale, sembra in sostanza stia favorendo un'espansione dei traffici nei porti del Mediterraneo. Il commercio via mare globale è aumentato del 2,2% nel 2023 raggiungendo 12,3 miliardi di tonnellate e crescerà del 2,4% al 2024 e del 2,6% al 2025.

Il numero delle portacontainer in transito da Suez fra gennaio e marzo è crollato del 66% perché i big dello shipping (come Msc, Maersk, Evergreen e Hapag Lloyd) hanno deciso di circumnavigare l'Africa allungando il tragitto di una quindicina di giorni puntando verso i porti dell'Europa del Nord. Una mossa che ha tagliato fuori dai traffici i porti del Mediterraneo perché le navi hanno fatto prua su Gibilterra e da lì verso Amburgo e Rotterdam, il cuore della portualità del Nord Europa.

La situazione nel Mar Rosso non ha però compromesso il flusso dei trasporti marittimi nonostante la necessità per le grandi compagnie di circumnavigare l'Africa: Srm prevede, nonostante i conflitti, una crescita media annua al 2028 dei traffici container del Mediterraneo di poco più del 3%. Il sistema tiene se si guarda sul lungo periodo nonostante le crisi geopolitiche e quelle finanziarie se è vero che fra gli anni Ottanta e la crisi finanziaria del 2008 il trasporto dei container è cresciuto con una media annua del 9%.

A settembre la flotta mondiale ha superato i 30 milioni di teu, l'unità di misura standard per i container.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Piccolo (ed. Gorizia)

Quotidiani - Ed. Secondarie

In un mercato dominato dall'Asia, il Mediterraneo resta l'area in cui ci sarà maggiore crescita (+16%) nei prossimi cinque anni.Il traffico container nei porti italiani, in particolare, è previsto in crescita del 26% dal 2023 al 2050.

Nonostante le criticità nella catena logistica a causa della guerra tra Russia e Ucraina, il conflitto in Medio Oriente, e il recente sciopero dei porti in Usa, Il traffico container nei porti italiani è previsto in crescita del 26% dal 2023 al 2050.

Di fatto i porti del Sud del Mediterraneo stanno crescendo più velocemente di quelli del Nord Europa guadagnando quote di mercato.

Si spiegano così anche le potenzialità di Trieste, scalo che si conferma fra i primi porti italiani e sta recuperando pienamente i livelli pre-crisi. Srm ha sottolineato più volte che «grandi porti italiani come Trieste hanno capito l'importanza strategica dei collegamenti rapidi verso il Centro Europa e l'Oriente dove i container vengono caricati su treni e shuttle per raggiungere i grandi mercati».

Il principale porto italiano specializzato nella gestione dei container si conferma Gioia Tauro (3,5 milioni di Teu nel 2023), seguito da Genova (2,4), La Spezia (1,1), Trieste (0,9) e Livorno (0,7).

- © RIPRODUZIONE RISERVATA Nave portacontainer.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Piccolo (ed. Gorizia)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Il progetto Presport

Il Comune punta sugli hub portuali verdi



La giunta comunale ha approvato la partecipazione del Comune di Monfalcone al progetto strategico Italia-Croazia. Porta l'acronimo di Presport, con l'obiettivo di promuovere hub portuali verdi e intelligenti nel mare Adriatico, con capofila l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale.

Il Comune di Monfalcone, entrando nel dettaglio, punta ad acquisire 375 mila euro da destinare a una serie di interventi di carattere digitale e ambientale. Fra questi, lo sviluppo del sistema turistico multimediale e dei suoi contenuti con l'indicazione anche di tutti i percorsi multimodali del territorio, compresi i percorsi ciclabili. Sono inoltre previste l'adozione di un Masterplan incentrato sull'analisi del contesto fra sistema portuale e la rete dei porti nautici nel nostro litorale. Il bando si chiude il prossimo 19 settembre e l'implementazione delle attività è prevista dal secondo trimestre del 2025.

- IN BREVE.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

Quotidiani - Ed. Secondarie

MOntaresi: «consentiranno alle navi di spegnere i motori su molo garibaldi»

«Cabine di trasformazione pronta la prima di quattro»

DANIELE IZZO


Salvini in città, fra selfie, battute e sbocciate

«Cabine di trasformazione pronta la prima di quattro»

Daniele Izzo / La Spezia «La prima delle quattro cabine di trasformazione, quella che consentirà alle navi da crociera di spegnere i motori sul molo Garibaldi, è quasi completata».

È stata chiara Federica Montaresi. Durante l'intervento di ieri alla Naples Shipping Week, la commissaria straordinaria dell'Authority ha sottolineato come i lavori all'elettrificazione delle banchine del porto «proseguono a ritmo sostenuto».

Il cantiere, secondo cronoprogramma, chiuderà a metà dell'anno prossimo.

Ma intanto l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale può plaudere alla costruzione della prima cabina. Un vano di oltre 240 metri quadrati, capace di fornire 16 megawatt di potenza, suddiviso in diverse porzioni.

Ognuna di queste accoglierà attrezzatura diversa.

Una in particolare sarà dedicata ai convertitori di frequenza. Mentre tre verranno destinate ad altrettanti trasformatori. Ci saranno, poi, i quadri di controllo, quelli di comando e un grande impianto di condizionamento per contrastare il calore sviluppato dalle apparecchiature.

«I lavori procedono nel pieno rispetto dei tempi dettati dal fondo complementare al Piano Nazionale Ripresa Resilienza» ha evidenziato Montaresi.

Insieme alla realizzazione della cabina che sta prendendo forma vicino al molo Garibaldi, la commissaria ha definito «fondamentale» il collaudo del sistema per il trasferimento dei cavi elettrici dalla rete di banchina alla nave, avvenuto nei giorni scorsi a Tallinn. In Estonia, nello stabilimento della Shore Link, i tecnici dell'Authority hanno potuto verificare il funzionamento della macchina e analizzare i sistemi di sicurezza. «Stiamo già lavorando parallelamente anche al modello di gestione del sistema di alimentazione - ha proseguito ieri nel corso dell'intervento alla sessione Green Ports and Shipping Summit -. La nostra politica di accompagnare la realizzazione delle infrastrutture con lo sviluppo dei servizi qualificati permette di rispondere in modo efficiente alle esigenze operative, con un'attenzione particolare alla sostenibilità del progetto sia dal punto di vista economico sia ambientale».

Gran parte delle operazioni che consentiranno di fornire elettricità alle banchine, infatti, sono assolutamente innovative. Ci sono robot, come il Cable management system, e macchine semoventi completamente automatizzate.

«Il completamento dei lavori al molo Garibaldi permetterà di raggiungere un importante traguardo, soprattutto dal punto di vista ambientale - ha concluso Montaresi -. Il che si inserisce nell'insieme di azioni di miglioramento del rapporto tra porto e città che stiamo portando avanti insieme al Comune della Spezia

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

e al terminalista Scct».

- © RIPRODUZIONE RISERVATA Uno scorcio del porto spezzino.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

Quotidiani - Ed. Secondarie

le associazioni degli autotrasportatori sul traffico congestionato

«Una tariffa maggiorata ai Tir che vanno agli scali»

D.I.


Sabbioni in città, fra scelte, battute e sbocciate

«Una tariffa maggiorata ai Tir che vanno agli scali»

La Spezia Parlano di «situazione critica» e annunciano l'applicazione di una congestion fee.

Una tassa, o meglio una maggiorazione delle tariffe, già scongiurata una prima volta nel 2021, che sarà introdotta «per tutti i viaggi verso il bacino portuale della Spezia attraverso il varco degli Stagnoni» a causa dei ritardi nella catena logistica del porto. Il quadro emerso dall'incontro tra le imprese del trasporto merce containerizzata che operano nel bacino spezzino e le associazioni dell'autotrasporto - Anita, Assotir, Cna Fita, Confartigianato Trasporti, Fai e Trasportunito - continua a preoccupare. Le aziende «hanno posto l'accento sul permanere di numerosi e ordinari problemi». L'elenco è lungo. La nota congiunta, diffusa ieri dalle varie associazioni, parla di «rallentamenti, attese e congestioni», aggiungendo come «tali criticità, aggravate dalla precaria situazione infrastrutturale ligure e spezzina, non consentano la regolare programmazione ed effettuazione dei trasporti arrivando a causare, di conseguenza, enormi disservizi i cui oneri gravano in via esclusiva proprio sulle imprese». Sono queste le premesse che hanno portato alla «necessità di riavviare una congestion fee».

Le associazioni, dopo la riunione dello scorso 30 settembre, hanno ribadito di aver preso atto di quanto raccontato dagli imprenditori presenti assumendosi l'impegno a rappresentare l'iniziativa. «Con questo strumento - spiegano - si chiede alla comunità degli operatori committenti di compartecipare agli extra costi subiti dalle aziende, garantendo continuità e sostenibilità dei trasporti». Una posizione che resterà tale, concludono, «fino a quando l'Autorità di sistema portuale del mar Ligure orientale non adotterà un accordo di programma che disponga un sistema di indennizzo delle attese oltre franchigia dei cicli operativi dei camion, nonché l'adozione di strumenti necessari a garantire l'efficientamento dei flussi».

Fino ad allora, a partire dal 21 ottobre prossimo, le imprese di autotrasporto applicheranno alle committenti per ogni livello la congestion fee.

- d.i. Code di Tir davanti al porto spezzino.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Secolo XIX (ed. Levante)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Nuovo Laboratorio Esg a Genova, tra i partner Compagnia di San Paolo in nove città

Economia blu e Pmi Intesa scommette sul mare Sella, raccolti 510 chili di rifiuti inquinanti

A. QUA.


ECONOMIA&MARITTIMO

Economia blu e Pmi Intesa scommette sul mare

Sella, raccolti 510 chili di rifiuti inquinanti

l'iniziativa Genova Aiutare le piccole e medie imprese a ripensare il proprio business in modo più sostenibile e inclusivo, sfruttando al massimo la spinta del Pnrr.

Con un ruolo centrale dei porti, che con la possibilità di organizzarsi in Comunità energetiche e con gli investimenti nell'elettrificazione delle banchine possono diventare essi stessi un elemento di attrazione per le aziende interessate a operare con i criteri Esg (Environmental, Social, Governance): per esempio gli scali liguri che rappresentano il punto di passaggio principale dell'import export da e per l'Italia.

È questo l'obiettivo del Laboratorio Esg Liguria che Intesa Sanpaolo (in collaborazione con la Fondazione Compagnia di San Paolo, Camera di Commercio di Genova, Autorità di sistema portuale della Spezia-Marina di Carrara e Srm) ha inaugurato nei locali del Genova Blu District. Un punto di incontro dove le imprese potranno essere accompagnate nei processi di transizione in linea con le missioni del Pnrr. «Il sistema imprenditoriale esprime nuova consapevolezza verso le tematiche Esg e un cambiamento di mentalità eticamente virtuoso e cruciale per la competitività nel lungo periodo - spiega Andrea Perusin, direttore regionale Piemonte sud e Liguria Intesa Sanpaolo - e il Laboratorio Esg Liguria si propone di guidare e dove possibile anticipare questa tendenza, in un'ottica di sinergia tra pubblico e privato, offrendo occasioni di incontro, consulenza, formazione». L'attività sarà fortemente indirizzata sulle caratteristiche della città metropolitana di Genova e della Liguria, con focus sulla Blue Economy che si conferma come uno due pilastri fondamentale dell'economia nazionale. «L'impatto è molto importante con 5,7 miliardi di valore aggiunto è 50 mila occupati su tutto il territorio della Liguria - spiega Massimo Deandreis, direttore del centro studi Srm - che cresce a 10 miliardi e 122 mila posti di lavoro se guardiamo all'insieme delle altre regioni del Nord Italia».

Un comparto, quello dell'economia della mare, al quale dedica grande attenzione anche Fondazione Compagnia di San Paolo. «Siamo partner assieme a Comune di Genova e Università di Genova in tutto quello che è Blue District - ricorda Alberto Anfossi, segretario generale della Fondazione - dalla creazione ci questo luogo ai fondi destinati alle Startup del comparto, al la collaborazione con il Comune di Genova per la Fabbrica delle Idee che sorgerà nel Waterfront».

- A. Qua. L'alimentazione elettrica da terra di una nave da crociera Il gruppo bancario Sella ha arruolato sabato scorso i suoi 700 dipendenti (e famiglie) nell'ambito dell'iniziativa Puliamo il Mondo di Legambiente in 9 città, per 510 chili di rifiuti raccolti. I 30 dipendenti della filiale genovese hanno operato a Sturla. L'attività rientra negli obiettivi dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Secolo XIX (ed. Levante)

Quotidiani - Ed. Secondarie

" Genova, l'aeroporto ricapitalizza Musso: «Ora caccia ai privati»

Dal cda via libera al bilancio: servono poco meno di 3 milioni di euro Il presidente del Colombo: «Con i conti in ordine andiamo sul mercato più forti»

SIMONE GALLOTTI


Genova, l'aeroporto ricapitalizza Musso: «Ora caccia ai privati»

Dal cda via libera al bilancio: servono poco meno di 3 milioni di euro
Il presidente del Colombo: «Con i conti in ordine andiamo sul mercato più forti»

Simone Gallotti / genova Tanto tuonò che piovve: l'aeroporto di Genova provvederà a portare a termine l'aumento di capitale. Non da 4,8 milioni di euro come previsto dal precedente cda, ma intorno ai 3 milioni «un po' meno» spiega Enrico Musso, presidente della società che gestisce il Colombo.

La partita del bilancio è ora sostanzialmente chiusa. A livello formale mancano ancora i via libera dei soci, ma è dfficile pensare che gli azionisti (Authority portuale con il 60% e Camera di Commercio di Genova con il40%) possano non aderire. Infatti ieri nel corso del cda, i rappresentanti dei due soci non si sono opposti. «Nel giro di un mese chiuderemo questa partita» dice Musso, calcolando i tempi tecnici del percorso.

Come si è scesi a quella cifra? Con una serie di interventi su tempi e modalità di calcolo delle partite negative che hanno consentito di arrivare alla cifra che ha avuto il via libera. «Ora la palla passa ai soci, ma sono fiducioso» conferma Musso.

Le perdite del Colombo ammontano a 3,1 milioni come viene scritto sul bilancio approvato, e la situazione è in miglioramento grazie all'inversione di tendenza che l'aeroporto ha saputo operare negli ultimi mesi. Il Secolo XIX aveva anticipato che il milione ottenuto grazie alla gestione più efficiente - ma anche per merito di una politica commerciale più aggressiva - ha migliorato la partita contabile e ora, con ulteriori tecnicismi e approfondimenti sul bilancio, il quadro è stato cristallizzato. L'Authority dovrà sborsare 1,8 milioni, la Camera di Commercio i restanti 1,2 milioni.

«E ora possiamo concentrarci sul percorso di privatizzazione e con i conti in ordine possiamo andare sul mercato con ancora maggiore forza» dice Musso.

Dopo settimane di tira e molla sul bilancio e le conseguenti dimissioni del cda guidato dall'ex presidente Alfonso Lavarello, adesso la nuova gestione ha fretta di portare a casa la privatizzazione. Inevitabilmente: un anno fa era stata la stessa Enac a chiederla, ma dopo 12 mesi il risultato è stato opposto: oggi i soci sono entrambi pubblici. A inizio anno c'è stato il bando per la raccolta delle manifestazioni di interesse che aveva attirato Msc, Costa Crociere, il gruppo Spinelli, Levorato Marcevaggi e persino 777, la holding dei proprietari della squadra di calcio del Genoa.

Msc poi aveva provato ad accelerare e aveva già trovato l'accordo con l'ex socio Aeroporti di Roma per l'acquisto del 15% delle azioni della società di gestione del Colombo. Ma la Camera di Commercio ha esercitato l'opzione, diventando così il secondo azionista del Colombo. Dopo i conti, ora si passa

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

quindi alla strategia per dare un assetto futuro all'aeroporto: il bando della privatizzazione potrebbe arrivare quindi tra almeno un mese e bisognerà capire quale potrà essere la risposta del mercato. Molto dipenderà dalla quota che sarà messa in vendita.

Intanto il progetto di potenziamento logistico per i collegamenti tra la ferrovia e il terminal crocieristico di Savona, sarà presentato lunedì.

-.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Tirreno (ed. Pisa-Pontedera-Empoli)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Gasolio agricolo al posto del diesel Scatta maxi-sequestro di carburante

Sigilli a 9 serbatoi con 120mila litri e a 4 automezzi, indagato un imprenditore

DANILO RENZULLO


Gasolio agricolo al posto del diesel
Scatta maxi-sequestro di carburante
Sigilli a 9 serbatoi con 120mila litri e a 4 automezzi, indagato un imprenditore

Certaldo Il prezzo ai clienti risultava sempre più basso. Quella sorta di "sconto" nascondeva però una truffa. E nei serbatoi di auto e camion non finiva quasi mai diesel. O meglio, non solo diesel. Il carburante era infatti miscelato a gasolio agricolo e, spesso, quest'ultimo alimentava le cisterne dei distributori.

Un meccanismo che permetteva al titolare di un deposito commerciale di prodotti energetici a Certaldo di abbassare notevolmente l'ammontare di Iva e accise da versare allo Stato, smascherato dalla guardia di finanza di Firenze che ha sequestrato 120mila litri di carburante oltre a mezzi e attrezzature. Il titolare dell'azienda, indagato dalla Procura della Repubblica di Firenze con l'accusa dei reati di sottrazione all'accertamento o al pagamento dell'accisa sui prodotti energetici e frode nell'esercizio del commercio, è finito nel mirino della guardia di finanza a seguito di una verifica fiscale per verificare il corretto adempimento degli obblighi in materia di accise. Nel corso degli accertamenti, le fiamme gialle hanno sottoposto a sequestro 30.332 litri di gasolio stoccati all'interno di due cisterne interrate, in «quanto risultato illecitamente miscelato con sostanze denaturanti». Le attività investigative condotte dal nucleo di polizia economico-finanziaria della guardia di finanza di Firenze hanno «consentito di raccogliere, in diverse circostanze, gravi indizi a sostegno della tesi investigativa secondo la quale sarebbe stato consegnato all'utilizzatore finale un prodotto energetico per autotrazione o da riscaldamento, precedentemente ed in maniera illecita miscelato alla pensilina di carico con prodotto agevolato per l'agricoltura o che quest'ultimo prodotto sarebbe stato consegnato» al posto del diesel.

Nei serbatoi di auto e camion, in sintesi, finiva spesso gasolio agricolo o diesel miscelato a gasolio agricolo. A seguito dell'indagine, le fiamme gialle hanno sequestrato, in totale, 120mila litri di prodotti energetici, nove serbatoi e quattro automezzi intestati alla società e destinati al trasporto del prodotto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Stangata su diesel e sigarette E spunta l'Ires sulle imprese

Dell'Erba (Bcc): prelievi forzosi, salta íl rilando


Manovra, scoppia il caso maggioranza in affanno

Stangata su diesel e sigarette E spunta l'Ires sulle imprese

Dell'Erba (Bcc): prelievi forzosi, salta il rilancio

ministri. Il ministro ha in agenda un incontro con il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini. E a inizio della prossima settimana sarà chiamato, in Parlamento, a illustrare il Piano strutturale di bilancio chele Camere voteranno, con una risoluzione, lo stesso martedì, subito dopo la sua audizione. Poi ci sarà da preparare la tabella con l'impalcatura della manovra, il Draft Budgetary Plan che va mandato a Bruxelles entro metà ottobre anche secondo le nuove regole del Patto. E da tradurre con il dettaglio delle norme le intenzioni esplicitate nel Psb che si concentrano appunto su poche priorità, il cuneo e l'Irpef, la famiglia, la sanità.

Passaggi delicati, sui quali Meloni potrebbe fare un punto con gli altri leader della coalizione all'inizio della prossima settimana. Un incontro che arriverebbe dopo settimane di tensioni nella maggioranza che si sono materializzate non solo nelle schermaglie tra Lega e Fi sullo Ius Scholae, sull'Autonomia o sul voto in Austria, ma anche in Senato, dove è stato più travagliato del previsto l'esame del decreto Omnibus.

Un antipasto, è un timore diffuso, di quello che potrebbe accadere con la legge di bilancio, quando i fondi non consentiranno di accontentare gli appetiti dei partiti. Un altro test si presenterà già con il decreto Infrazioni, che contiene l'intesta sui balneari raggiunta in extremis con Bruxelles, a un passo dal deferimento alla Corte di giustizia europea.

[Ansa] Un'addizionale Ires, tra lo 0,5% e l'1%: potrebbe prendere questa forma il contributo che imprese, mondo bancario e assicurativo saranno chiamati a dare in vista della manovra. La trattativa andrà probabilmente ancora avanti prima chela legge di bilancio sia approvata dal Consiglio dei ministri e le ipotesi restano tutte aperte. Trovare le coperture resta una missione difficile. Sul tavolo c'è innanzitutto il nodo accise. Il governo ha chiarito che non si tratterà di un aumento tout court di quelle sul diesel ma di un allineamento tra benzina e gasolio. L'Unem ha quindi rifatto i calcoli sottolineando che «nell'ipotesi estrema» in cui la misura si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, ovvero in un maggiore esborso per le famiglie di quasi 2 miliardi di euro, pari a circa 70 euro all'anno. C'è poi il tema sigarette, perle quali gli oncologi hanno proposto un maxi-aumento di 5 euro a pacchetto come sostegno al Sistema sanitario nazionale. La cui sostenibilità fmanziaria.

osserva il ministro dell'Economia, «sarà sempre più legata alla capacità di agire sulla dimensione della prevenzione». Duro sull'Ires Augusto Dell'Erba, presidente di Federcasse-Bcc, secondo cui «i prelievi

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

forzosi e improvvisi, peraltro su redditi già generati, quindi con una forma di retroattività, non sono il modo migliore per gettare le basi per un reale rilancio del Paese».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Nazione (ed. Empoli)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Abusivi e furbetti, assedio Ztl Il Comune studia nuovi paletti «Così il centro tornerà vivibile»

Tra i problemi più urgenti la sosta selvaggia e l'impatto eccessivo dei mezzi pesanti fuori orario Giorgio promette una svolta: «La città è cambiata e alcune regole forse vanno ristudiate»


Abusivi e furbetti, assedio Ztl
Il Comune studia nuovi paletti
«Così il centro tornerà vivibile»
Tra i problemi più urgenti la sosta selvaggia e l'impatto eccessivo dei mezzi pesanti fuori orario. Giorgio promette una svolta: «La città è cambiata e alcune regole forse vanno ristudiate»
Le regole della Zona a traffico limitato
17 I VARCHI TELEMATICI
5 I SETTORI CUI È DIVISA L'AREA
ATTIVA TUTTO L'ANNO
«Potenziamo sosta e Tpl»
GLI EMENDAMENTI ACCOLTI
Francesco Casini

di Emanuele Baldi FIRENZE Sembra un paradosso eppure è nella stretta sulle regole delle zona a traffico limitata, oggi bucherellata e svilita da furbetti vari e abusivi assortiti, che in Palazzo Vecchio va in scena il primo vero campo largo, diciamo pure larghissimo, a queste latitudini.

E così mentre la sinistra litiga a livello nazionale, in riva d'Arno trova una stupefacente quadra nella lotta ai motori che, nonostante le telecamere, rombano tra i palazzi del centro storico ancora con troppa nonchalance e alle auto lasciate un po' dove capita, spesso perfino a 'murare' il portone dei casa dei pochi, indomiti residenti rimasti all'ombra della Torre di Arnolfo.

I fatti. Il capogruppo di Sinistra Progetto Comune Dimitri Palagi si presenta in Commissione ambiente e mobilità con una mozione che, nero su bianco, concretamente chiede di «intraprendere un percorso finalizzato alla revisione e rafforzamento della zona a traffico limitato, rivedendo le 'finestre' di accesso a chi non ha autorizzazione» e «prevedendo anche periodi di sperimentazione e monitoraggio che comprendano la possibile estensione oraria e giornaliera, in un percorso condiviso con la cittadinanza, con le associazioni di categoria e con il Consiglio di Quartiere 1».

C'è il no - scontato delle destre che da sempre avversano le restrizioni negli accessi al centro storico - ma arrivano i nulla osta di Avs (piuttosto fisiologico), Movimento 5 Stelle, Firenze Democratica e infine proprio del Partito democratico (e anche Francesco Casini, di Italia Viva, pur non avendo partecipato al voto condivide la filosofia dell'atto).

La rivoluzione, o meglio forse chiamarlo il restyling della Ztl disegnata all'inizio degli anni '90 dall'ex Sceriffo Graziano Cioni, è ancora in fase embrionale ma la maggioranza di Palazzo Vecchio sembra avere le idee chiare sui punti cardine dove intervenire. Secondo quanto trapela gli uffici starebbero studiando innanzitutto una nuova disciplina per il carico e scarico merci dei mezzi pesanti. Il loro accesso - oggi assai più massiccio rispetto al passato non fosse altro che per l'aumento del settore del turismo con i suoi servizi annessi e per l'esplosione del commercio online - ad oggi è monitorato soltanto in ingresso.

Il Comune, che ha in mano centinaia di verbali di mezzi rimasti in Ztl ben oltre l'orario consentito, in futuro monitorerà anche gli orari di uscita. Da ridisegnare anche la sosta perché i parcheggi selvaggi, che si moltiplicano nelle fasce orarie 'verdi', cioè quando tutti possono entrare, sono ormai un problema quotidiano. Sull'allargamento del perimetro della zona protetta c'è invece maggior prudenza.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Nazione (ed. Empoli)

Quotidiani - Ed. Secondarie

«Abbiamo bisogno di far rispettare le regole che ci sono e di cambiarne alcune che oggi forse non sono più al passo con i tempi. - sottolinea l'assessore alla mobilità Andrea Giorgio - Come già detto dalla sindaca Funaro, vogliamo lavorare per rendere il centro storico della nostra città più vivibile da parte delle fiorentine dei fiorentini e anche per chi viene a visitare la nostra città. Per fare questo dovremo intervenire su tutti quegli elementi che oggi congestionano il centro storico di auto e mezzi pesanti, che creano confusione invadendo lo spazio pubblico oltre ogni regola di tavolini abusivi o cianfrusaglie e che riducono lo spazio pubblico a disposizione dei cittadini, di chi vuole passeggiare, di chi vuole godersi le nostre bellezze come dei bambini».

«Vogliamo farlo - aggiunge - costruendo un'alleanza per la tutela del centro storico che veda assieme i cittadini, il Quartiere 1, le associazioni di categoria e le rappresentanza del mondo economico perché una città più vivibile è una città più bella» mentre «una città senza cittadini diventa una cartolina, non è più viva».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Livorno, Cna Fita autotrasporto

Accise sul gasolio «Si mantengano le agevolazioni»


Covid e influenza
Come proteggersi
Vaccinazioni: la guida
Livorno, Cna Fita autotrasporto
Accise sul gasolio «Si mantengano le agevolazioni»

«In sei mesi i costi di esercizio di un veicolo pesante, sono aumentati tra i 2mila e i 4mila euro l'ann». Lo denuncia Massimo Angioli presidente di Cna Fita Livorno, analizzando i dati pubblicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. «Aumenti ingenti si sono registrati anche per i passaggi nave e la tariffa Ets Surchage (imposta dall'Unione Europea per le emissioni di gas a effetto serra) sostenuti dalle imprese che effettuano trasporti da e per Sicilia e Sardegna. Solo questo regolamento comunitario, in vigore dal 1 gennaio 2024, segna un incremento medio di 17%. La tariffa Ets Surchage riguarda le compagnie armatoriali che sono obbligate a compensare le emissioni prodotte in previsione della transizione ecologica, ma a pagare sono gli autotrasportatori». «Allargando lo sguardo a tutto il settore - aggiunge il coordinatore sindacale Alessandro Longobardi - ci sono ulteriori aumenti per gli autotrasportatorisul costo del carburante, che in due anni ha generato un aggravio per le imprese di 800 euro annui a veicolo.

È indispensabile che il Governo confermi per il futuro le accise agevolate per le aziende del comparto».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Nazione (ed. La Spezia)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Innovazione, avanti tutta Un robot sulla banchina

Servirà per il trasferimento dei cavi dalla distribuzione a bordo delle navi Il progetto presentato da AdSP al convegno del mare in corso a Napoli


Innovazione, avanti tutta
Un robot sulla banchina
Servirà per il trasferimento dei cavi dalla distribuzione a bordo delle navi
Il progetto presentato da AdSP al convegno del mare in corso a Napoli

LA SPEZIA

LA SPEZIA Elettrificazione della banchina del porto: traguardo vicino. E' ormai terminata la prima cabina di trasformazione di 242mq e tra u mese arriverà il robot per trasferire i cavi elettrici da rete di distribuzione in banchina a bordo nave. I dettagli dell'operazione che andrà ulteriormente a rafforzare la banchina del porto sono stati spiegati da Federica Montaresi alla Naples Shipping Week. "Si procede a pieno ritmo - ha spiegato il segretaio e commissario straordinario dell'AdSP - verso l''important obiettivo soprattutto dal punto di vista ambientale, inserito nell'insieme di azioni di miglioramento del rapporto porto-città portato avanti con Comune della Spezia e il terminalista Scct».

I lavori necessari a dare il via all'elettrificazione delle banchine, che termineranno nella metà del 2025 e la prima delle quattro cabine di trasformazione, quella che consentirà alle navi da crociera sul Molo Garibaldi di spegnere i motori, è quasi completata».

Montaresi ha illustrato il progetto nell'intervento tenuto nella sessione "Green Ports and Shipping Summit". La cabina misura circa 240 m2 ed è capace di fornire 16 megawatt di potenza, suddivisa in varie porzioni; ognuna di queste accoglierà una attrezzatura diversa. In particolare, una porzione è dedicata ai convertitori di frequenza e altre tre porzioni sono destinate ad altrettanti trasformatori. Il costo dell'opera è di 8.520.000 euro di cui 5.500.000 finanziati dal Fondo Complementare al Pnrr. «Una grande parte delle operazioni - ha proseguito Montaresi - che consentiranno di fornire elettricità alle banchine sono assolutamente innovative, come il Cable Management System o CMS, una sorta di macchina semovente completamente automatizzata, con la quale sarà possibile trasferire i cavi elettrici di connessione dalla rete di distribuzione in banchina a bordo nave». I tecnici dell'AdSP si sono recati la scorsa settimana a Tallinn allo stabilimento della Shore Link, assieme ai rappresentanti dell'appaltatore Mont Ele srl procedendo a verificare le prove di funzionamento del robot e analizzare i sistemi di sicurezza. Il trasferimento della macchina nel porto della Spezia è prevista per novembre».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Provincia di Cremona (ed. Crema)

Quotidiani - Ed. Secondarie

A caccia di risorse L'ipotesi dell'Ires su imprese e banche

La crescita acquisita 2024 in calo allo 0,4% dallo 0,6% di settembre Pressione tributaria al 41,3%, +0,7 punti sul secondo trimestre 2023

MILA ONDER


A caccia di risorse
L'ipotesi dell'Ires
su imprese e banche
La crescita acquisita 2024 in calo allo 0,4% dallo 0,6% di settembre
Pressione tributaria al 41,3%, +0,7 punti sul secondo trimestre 2023

ROMA Un'addizionale Ires, tra lo 0,5% e l'1%: potrebbe prendere questa forma il contributo che imprese, mondo bancario e assicurativo saranno chiamati a dare in vista della manovra. Una via che gli istituti di credito sembrano però intenzionati a respingere per evitare un impatto sui conti.

La trattativa andrà probabilmente ancora avanti prima che la legge di bilancio sia approvata dal Consiglio dei ministri e le ipotesi restano tutte aperte. Trovare le coperture resta una missione difficile. E il dato sul Pil fornito nelle ultime 24 ore dall' Istat qualche perplessità in più sull'andamento dell'economia italiana potrebbe farla nascere. L'istituto di statistica ha rivisto al ribasso la stima tendenziale sul Pil del secondo trimestre, ma soprattutto ha tagliato - peraltro con una correzione arrivata in un secondo momento - la crescita acquisita per il 2024, portandola dallo 0,6% allo 0,4%. Se il +1% scritto dal governo nel Piano strutturale di bilancio della scorsa settimana, ribadito anche dallo stesso ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti, sembrava un risultato praticamente già messo in tasca, le certezze potrebbero adesso cominciare a vacillare.

E se la crescita non centrasse l'obiettivo, anche il lavoro del governo si complicherebbe.

Meno crescita vuol dire meno entrate e più deficit, oltre che maggiore pressione fiscale.

Nel secondo trimestre in cui l'Istat ha rivisto la crescita al ribasso, il peso del fisco rispetto al Pil è stato pari al 41,3%, in aumento di 0,7 punti percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno prima. Il dato risente degli aggiustamenti statistici ma, considerate le tensioni nate sulla questione tasse all'interno della maggioranza, rischia di non passare inosservato, visto che proprio sulle tasse l'opposizione ha gioco facile ad attaccare e rischiano di giocarsi anche gli equilibri tra gli alleati. Sul tavolo c'è innanzitutto il nodo accise. Il governo ha chiarito che non si tratterà di un aumento tout court di quelle sul diesel ma di un allineamento tra benzina e gasolio. L'Unem ha quindi rifatto i calcoli, sottolineando che «nell'ipotesi estrema» in cui la misura si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, ovvero un maggiore esborso per le famiglie di quasi 2 miliardi di euro, pari a circa 70 euro all'anno a famiglia.

C'è poi il tema sigarette, per le quali gli oncologi hanno proposto un maxiaumento di 5 euro a pacchetto come sostegno al Sistema sanitario nazionale.

La cui sostenibilità finanziaria, osserva intanto il ministro dell'Economia, «sarà sempre più legata

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

alla capacità di agire sulla dimensione della prevenzione». Ma c'è soprattutto il tema del contributo delle imprese e del mondo bancario e assicurativo, poco inclini ad accettare un'addizionale Ires. Una risposta piuttosto esplicita arriva da Augusto Dell'Erba, presidente di Federcasse-Bcc, secondo cui «i prelievi forzosi e improvvisi, peraltro su redditi già generati, quindi con una forma di retroattività, non sono il modo migliore per gettare le basi per un reale rilancio del Paese».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Stampa (ed. Asti)

Quotidiani - Ed. Secondarie

IL DOSSIER

Caro merci per le rotaie bloccate "Un cantiere ogni 10 chilometri"

Le associazioni di categoria: con i lavori del Pnrr metà delle linee è interrotta E all'aumento dei costi si aggiungono i disagi per le chiusure di Frejus e Gottardo

ANNA MARIA ANGELONE


Caro merci per le rotaie bloccate "Un cantiere ogni 10 chilometri"

Le associazioni di categoria: con i lavori del Pnrr metà delle linee è interrotta E all'aumento dei costi si aggiungono i disagi per le chiusure di Frejus e Gottardo

Sciopero di 24 ore per la sicurezza a rischio bus, tram e metropolitane

Più che un binario è diventato un percorso a ostacoli. E, ciò che è peggio, spesso non esiste un tragitto alternativo al punto che un treno deve percorrere, in media, l'8% in più di chilometri "a vuoto" per aggirare l'intoppo. Percentuale che si traduce, secondo le stime, in altrettanti costi in più per gli operatori ferroviari.

È questa la fotografia del trasporto merci su rotaia in Italia a causa degli innumerevoli cantieri aperti in contemporanea sulla rete - si calcola uno ogni dieci chilometri - principalmente per la realizzazione dei progetti finanziati dal Pnrr.

Del resto, i numeri parlano da soli. Nel 2024, l'attuazione dei lavori del Pnrr sull'infrastruttura ferroviaria comporta l'interruzione di più del 50% delle linee ferroviarie per le merci (con punte record fino all'80% nei tre mesi estivi di luglio-settembre). E questa situazione è, purtroppo, destinata a peggiorare l'anno prossimo per il completamento delle opere entro la scadenza di fine lavori fissata al 2026.

Stando alle analisi di Fermerci e FerCargo, nei primi sei mesi di quest'anno la perdita per il settore è stata pari al 6,7% rispetto al 2023 e, nel complesso, l'impatto delle interruzioni di linea nel 2024 peserà 90 milioni di euro.

«Il nostro sistema produttivo è fatto essenzialmente di import ed export. Quindi, innanzitutto dovremmo pensare che il trasporto merci ferroviario è al servizio dell'economia italiana ed è essenziale per tutti», sottolinea a La Stampa il presidente di FerCargo Mauro Pessano.

In Italia, il cargo ferroviario conta 23 operatori a livello nazionale ed è caratterizzato da volumi di traffico ancora distanti dalla media europea (12,7% rispetto al 22,7% della media Ue). Ma le prospettive a lungo termine sono buone: per le lunghe percorrenze e per alcune categorie di merci, il treno è decisamente più economico. Inoltre, lo spostamento della merce sul treno permette di risparmiare circa l'80% di consumi rispetto all'utilizzo di 50 mezzi pesanti: per questo, l'Europa vuole portare questa modalità al 30% di tutto il trasporto merci. Alla base delle attuali interruzioni sui binari, oggi, non ci sono soltanto i lavori di ampliamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria coperti dai fondi europei del Pnrr. Ma anche le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria, oltre ai blocchi per i danni provocati dal maltempo (come è accaduto nelle recenti alluvioni di Emilia-Romagna e Toscana). E ancora, una certa vulnerabilità di opere come ponti,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Stampa (ed. Asti)

Quotidiani - Ed. Secondarie

viadotti e gallerie che temporaneamente possono richiedere interventi.

Ciliegina sulla torta, la chiusura di due dei sei valichi alpini vitali per questo tipo di trasporto: il Frejus e il Gottardo. Interruzioni che hanno aggravato il quadro già pesante dei treni merci perché da qui transita il 34% del volume complessivo del "made in Italy" con gli altri paesi europei.

Insomma, una sorta di "tempesta perfetta".

Per il collegamento ferroviario con la Francia, rimasto bloccato a causa di una frana, la riapertura è già slittata alla primavera del 2025. Mentre il tunnel svizzero, messo fuori uso da un deragliamento, è tornato parzialmente operativo ad agosto ma con una capacità ridotta di circa due terzi (per la necessità di usare alternativamente uno dei due sensi di marcia). Altri lavori hanno interessato il traforo del Sempione (chiuso in estate), quello del Brennero e Ventimiglia.

I cantieri in corso causano continue soppressioni di treni merci o deviazioni di percorso, con allungamento dei tempi di percorrenza e maggiori costi a carico degli operatori. «Le interruzioni per i lavori del Pnrr erano note ma, a volte, le linee sono state chiuse senza preavvisi sufficienti e soprattutto senza fornirci soluzioni alternative» rimarca il presidente di FerCargo, Mauro Pessano.

«Non si discute la bontà dei progetti ma, sinceramente, obiettivi di tempi e volumi appaiono troppo ambiziosi. La struttura è chiaramente sotto stress e, con essa, gli operatori anche perché lavorano sui binari più ditte di servizi».

Le prospettive preoccupano perché la "transizione" infrastrutturale durerà fino al 2026. E bisogna "sopravvivere" fino ad allora.

Tant'è che molti sono stati costretti a fare ricorso alla cassa integrazione. Ad aumentare le difficoltà c'è stato, a inizio anno, il taglio di 5 milioni di euro del cosiddetto "sconto pedaggio" sulle tratte: una sorta di incentivo al trasporto merci ferroviario, ripartito fra tutti gli operatori, che premia i chilometri percorsi con le locomotive elettriche e chi effettua più collegamenti verso le regioni del Sud.

«Abbiamo chiesto più volte un incontro al Mit per il nostro settore perché si profila un anno disastroso. Senza un sostegno a fine 2026 avremo infrastrutture da sogno ma senza operatori», dichiara ancora Pessano. Che invoca il «modello spagnolo». Spiega nel dettaglio: «In Spagna, hanno gestito meglio il Pnrr facendo autorizzare un contributo agli operatori ferroviari come indennizzo per i disagi: si tratta di appena l'1% dell'assegnazione, ma sta tenendo in piedi tutto il settore». Tradotto in euro?

«Servirebbe un contributo straordinario fra i 30 e i 50 milioni».

- © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Stampa (ed. Cuneo)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Avremmo apprezzato un coinvolgimento del Cuneese più preventivo e sostanziale. Siamo lontani da qualsiasi coinvolgimento politico, in un territorio che è soggetto al voto IL RETROSCENA

uel patto Piemonte-Liguria "Noi poco informati e coinvolti"

I sindaci di Torino, Savona e Cuneo hanno annunciato la firma per martedì Confindustria e Camera di commercio: non procediamo senza averne discusso

PAOLA SCOLA


Avremmo apprezzato un coinvolgimento del Cuneese più preventivo e sostanziale. Siamo lontani da qualsiasi coinvolgimento politico, in un territorio che è soggetto al voto

Che i collegamenti tra Piemonte e Liguria lascino parecchio a desiderare non è certo un segreto ed è evidente a tutti. Autostrade dall'infinita sequenza di cantieri. Linee ferroviarie ultracentenarie con cambi di corse, coincidenze mancate, bus sostitutivi, decine di fermate e tratte a binario unico che fanno accumulare ritardi. Un disagio per chi si reca in vacanza d'estate, ma soprattutto per quanti devono spostarsi per studio e lavoro. Come gli autotrasportatori, alle prese con la To-Sv delle strettoie e rallentamenti, il Tenda che non c'è e la statale 28 del Colle di Nava storicamente non adatta a reggere elevati volumi di traffico (specie se pesante). Trovare una soluzione è l'auspicio di tutti, cittadini e istituzioni. E se qualcuno la propone, ben venga. L'importante è che si faccia sistema.

Questo pareva l'obiettivo dell'iniziativa lanciata, nei giorni scorsi, dal sindaco di Torino, Stefano Lo Russo, e dal collega savonese, Marco Russo: un «patto di territorio», da firmare martedì a Savona, insieme alla prima cittadina di Cuneo Patrizia Manassero, a presidenti di Provincia, rappresentanti delle imprese e delle associazioni di categoria. Per chiedere con forza maggiore attenzione e investimenti su ferrovie, autostrade e rete stradale.

Coinvolgendo governo e le due Regioni. A corredo dell'annuncio, l'elenco dei sottoscrittori, fra cui sono stati inclusi i presidenti della Provincia di Cuneo Luca Robaldo, della Camera di Commercio Luca Crosetto e di Confindustria Cuneo, Mariano Costamagna.

C'è, tuttavia, un «ma». Perché sembra che quelle parti siano state poco informate e coinvolte. «Abbiamo ricevuto, attraverso una modalità informale, un testo di protocollo nel quale eravamo citati come sottoscrittori e dopo poco i giornali parlavano di noi, senza che avessimo avuto nemmeno il tempo di portarlo alla delibera dei nostri organi competenti - ha detto ieri Mariano Costamagna -. Il tema dei collegamenti Piemonte-Liguria rientra sicuramente tra le nostre principali sensibilità. Avremmo apprezzato un altro tipo di coinvolgimento del Cuneese, più preventivo e sostanziale, ma soprattutto siamo lontani da qualsiasi possibile coinvolgimento politico, in un territorio che, come si sa, è soggetto al voto». Il riferimento è alle prossime elezioni regionali in Liguria.

«La nostra Camera di commercio è particolarmente attiva e attenta sulla tematica infrastrutturale, siamo consapevoli di come le istanze delle nostre imprese debbano essere rappresentate da tutti gli enti, istituzioni e associazioni che sul territorio operano, per sollecitare la programmazione degli

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Stampa (ed. Cuneo)

Quotidiani - Ed. Secondarie

interventi necessari e il completamento dei tanti cantieri aperti - afferma il presidente Luca Crosetto-.

Crediamo che i partenariati e i protocolli siano una via privilegiata, ma non possiamo procedere alla sottoscrizione di un protocollo se prima non vi è stato un confronto con la nostra Giunta e con tutte le associazioni datoriali, coinvolgendo anche la Fondazione Crc che, con noi e la Provincia, proprio su questa linea aveva finanziato uno studio approfondito per documentare con cifre e volumi di traffico le istanze delle imprese».

«Ho letto la proposta del collega Lo Russo e la interpreto come sprone per mantenere alta l'attenzione di tutti e attivo il ruolo degli enti locali che, seppure nei limiti delle proprie competenze, sono i primi interlocutori dei cittadini - ha detto il presidente della Provincia, Luca Robaldo -.

La Provincia è nella fase di insediamento del nuovo Consiglio e sarà mia cura sottoporre il documento ai consiglieri già nella prima seduta, il 18 ottobre». E ancora: «Personalmente ne giudico condivisibile il contenuto e lavorerò nell'ambito della cabina di regia che la Provincia condivide con Fondazione Crc e Camera di Commercio, affinché anche le forze economiche si sentano realmente coinvolte e ne venga riconosciuto il continuo impegno in questo ambito. Sono dispiaciuto per non essere riuscito in quest'intento prima della data di sottoscrizione prevista dai colleghi di Torino e Savona».

- © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

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

Quotidiani - Ed. Secondarie

L'INCIDENTE

Fuoco al motore dell'aereo: «Troppi incidenti»

TOMMASO LAMARINA


Brindisi e provincia

Fuoco al motore dell'aereo: «Troppi incidenti»

Per tre ore chiuso l'aeroporto del Salento, a causa dell'incendio al motore di un aeromobile della Ryanair, che sarebbe dovuto decollare per Torino. Per fortuna, alcuna conseguenza per i 184 passeggeri e i membri dell'equipaggio.

Attimi di panico si son vissuti nella mattinata di ieri presso lo scalo di Brindisi, quando il motore posizionato sotto l'ala destra del mezzo Ryanair, già in pista e pronto per il decollo, è andato in fiamme. Il peggio è stato evitato dal tempestivo intervento di due squadre dei vigili del fuoco del comando brindisino, che hanno spento le fiamme e fatto raffreddare il motore. I passeggeri, invece, sono stati fatti salire su auto bus diretto all'aeroporto di Bari, per poter decollare, in modo da non perdere le coincidenze con i voli internazionali.

Le reazioni «Si tratta del secondo incidente in pochi giorni che coinvolge la compagnia irlandese-ha fatto sapere Forza Italia in una nota - due giorni fa sono esplosi i pneumatici di un aereo in fase di atterraggio a Bergamo. Lo scorso maggio, un volo partito da Bari e diretto a Londra è rientrato nella città pugliese per problemi alla strumentazione. Pochi giorni dopo, un volo partito da Bologna con direzione Bruxelles è stato fatto atterrare a Lussemburgo per un principio di incendio. Abbiamo chiesto un'audizione urgente in commissione trasporti alla Camera deivertici Enac». Per il presidente di Aeroporti di Puglia Vasile «l'emergenza ha dimostrato quanto sia importante perla Puglia disporre di una rete aeroportuale moderna ed efficiente, che hapermesso, anche in una situazione impegnativa per strutture e personale, di gestire fasi operative di estrema delicatezza, senza che nessun passeggero abbia subito disagi accentuati».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Metro (ed. Torino)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Manovra, Giorgetti: «Sacrifici per tutti»

Il ministro: «Sarà una chiamata alla contribuzione per tutti». Borsa in calo


NEWS

Manovra, Giorgetti: «Sacrifici per tutti»

Il ministro: «Sarà una chiamata alla contribuzione per tutti». Borsa in calo

ROMA La nuova legge di bilancio chiederà dei sacrifici a tutti. Lo ha detto ieri il ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti, in un'intervista per il forum "Future of Finance: Italy Economic Outlook 2024" organizzato da Bloomberg.

«Non esistono contributi volontari delle aziende, quello che esiste è la stella polare che è l'articolo 53 della Costituzione, secondo cui ciascuno è chiamato a contribuire in base alla propria capacità. Stiamo per approvare una legge di bilancio che chiederà sacrifici a tutti», ha detto il capo del Mef che poi si è detto convinto del fatto che il Pil possa crescere dell'1%. «Abbiamo fatto questa previsione lo scorso anno, oggi il trend conferma le nostre aspettative. È chiaro che pesa la situazione internazionale, a partire dai conflitti che impatteranno sulla economia mondiale, non solo italiana. Inoltre c'è la crisi dell'economia tedesca. Sì, la manifattura non staandandobenemaèpiù che compensata dall'andamento dei servizi.

Quindi sì, riteniamo che sia ancora plausibile la previsione dell'1% di crescita del Pil e se non fosse così ci saremmo comunque molto vicini», ha affermato Giorgetti.

Perla manovra «servirà il contributo di tutti, non solo delle banche, in maniera ragionata e nazionaGasolio, rebus sulle accise Il Mef, in una nota, ha definito ieri «del tutto «fuorviante» la notizia secondo la quale il Governo intende aumentare le accise sui carburanti. « È allo studio un meccanismo di allineamento tra i livelli delle rispettive accise» ma «l'intervento non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due». Per le opposizioni, Pd in testa, «il governo sta pianificando di aumentare le accise sui carburanti. È chiaro che la smentita del Mef non regge e gli italiani rischiano di pagare il prezzo di un aumento delle imposte sui carburanti».

le. Non è corretto tassare gli extraprofitti» ma bisogna «tassare i profitti correttamente calcolati. Sono convinto che alla fine ci sarà una soluzione equilibrata, ha detto ancora il ministro. «Ci sarà una chiamata di contribuzione per tutti, anche per imprese della Difesa», ha aggiunto.

Subito dopo le dichiarazioni di Giorgetti, piazza Affari è virata in calo. Il Ftse Mib ha segnato-1,41% a 33.199 punti. Le performancepeggiori sono state quella di Stellantis -4,5% e di Saipem -4,48%.

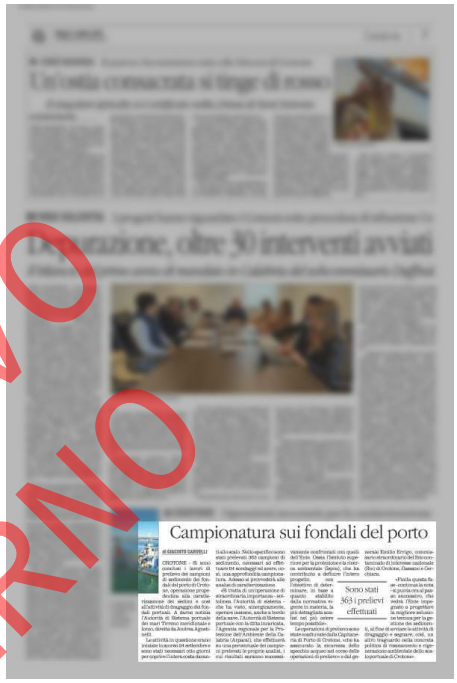
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Quotidiano del Sud (ed. Cosenza)

Quotidiani - Ed. Secondarie

CROTONE Operazioni necessarie per la caratterizzazione

Campionatura sui fondali del porto


Campionatura sui fondali del porto

CROTONE - Si sono conclusi i lavori di prelievo dei campioni di sedimento dei fondali del porto di Crotone, operazione propedeutica alla caratterizzazione dei sedimi e così all'attività di dragaggio dei fondali portuali. A darne notizia l'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, diretta da Andrea Agostinelli.

Le attività in questione erano iniziate lo scorso 24 settembre e sono stati necessari otto giorni per coprire l'intera costa davanti allo scalo. Nello specifico sono stati prelevati 363 campioni di sedimento, necessari ad effettuare 64 sondaggi ed avere, così, una approfondita campionatura. Adesso si provvederà alle analisi di caratterizzazione.

«Si tratta di un'operazione di straordinaria importanza - sottolinea l'Autorità di sistema che ha visto, sinergicamente, operare insieme, anche a bordo della nave, l'Autorità di Sistema portuale con la ditta incaricata, l'Agenzia regionale per la Protezione dell'Ambiente della Calabria (Arpacal), che effettuerà su una percentuale dei campioni prelevati le proprie analisi, i cui risultati saranno successi vamente confrontati con quelli dell'Ente. Ossia l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (Ispra), che ha contribuito a definire l'intero progetto, con l'obiettivo di determinare, in base a quanto stabilito dalla normativa vigente in materia, la più dettagliata analisi nel più celere tempo possibile».

Le operazioni di prelievo sono state coadiuvate dalla Capitaneria di Porto di Crotone, «che ha assicurato la sicurezza dello specchio acqueo nel corso delle operazioni di prelievo» e dal generale Emilio Errigo, commis sario straordinario del Sito con taminato di interesse nazionale (Sin) di Crotone, Cassano e Cerchiara. «Finita questa fa se - continua la nota - si punta ora al passo successivo, che vedrà l'Ente impegnato a progettare la migliore soluzione tecnica per la gestione dei sedimenti, al fine di avviare le attività di dragaggio e segnare, così, un altro traguardo nella concreta politica di risanamento e rigenerazione ambientale dello scalo portuale di Crotone».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Economy

Periodici

ITALI A 5.0

Piano Transizione 5.0 istruzioni per l'uso

Prerequisiti, scadenze, procedure, documentazione, cumulabilità... Ecco come avvalersi dei crediti di imposta previsti per digitalizzazione ed efficientamento energetico

di Laura De Lisa


Piano Transizione 5.0 istruzioni per l'uso

Prerequisiti, scadenze, procedure, documentazione, cumulabilità... Ecco come avvalersi dei crediti di imposta previsti per digitalizzazione ed efficientamento energetico

di Laura De Lisa

Time is up: Transizione 5.0 or nothing! In un Paese in cui solo il 3% delle aziende è digitalmente avanzata, come ha sostenuto Massimo Andolina, President Europe Region di Philip Morris International, in occasione della presentazione dello studio "Italia 5.0" al 50esimo Forum di Cernobbio, è fondamentale investire nella transizione sia digitale che green, riducendo i consumi energetici e privilegiando fonti energetiche meno impattanti per l'ambiente, per conquistare o anche solo mantenere la leadership delle filiere, dal manifatturiero al comparto agricolo.

DALLA TRANSIZIONE 4.0 ALLA TRANSIZIONE 5.0 Parallelamente alla Transizione 4.0, che percorre ormai l'inesorabile "Viale del Tramonto", in progressivo depotenziamento, la Transizione 5.0 si pone come un'evoluzione del paradigma 4.0, integrando in esso anche gli obiettivi del REPower EU, che ne ha incrementato le risorse, puntando a sostenere la transizione dei processi di produzione delle imprese verso un modello efficiente sotto il profilo energetico, sostenibile e basato sulle energie rinnovabili. Non solo. Il piano Transizione 5.0, tiene a sottolineare il ministro delle Imprese e del made in ItalyAdolfo Urso, si presenta come un nuovo strumento di politica industriale chiamato a coniugare innovazione e formazione. Dopo essere state accantonate dalla fine del 2022, infatti, le spese per l'attività di formazione sono state recuperate, pur con vincoli sup pletivi, in primis riconducibili al collegamento con la doppia transizione, e un plafond di spesa contenuto.

Il Piano Transizione 5.0 prevede incentivi sotto forma di crediti d'imposta per le spese sostenute nel biennio 2024-2025 per progetti innovativi, che includano: l'acquisto di beni strumentali materiali o immateriali coerenti con il paradigma 4.0 (beni materiali o immateriali ricompresi nell'allegato A e B annesso alla legge 11 dicembre 2016, n.232, con l'introduzione di software gestionali e di Energy Dashboarding). Questi beni, per essere ammissibili all'agevolazione, devono essere interconnessi al sistema aziendale di gestione della produzione o alla rete di fornitura. Per fruire del beneficio è inoltre fondamentale che gli acconti, sempre almeno nella misura del 20%, siano pagati entro 30 giorni successivi alla "prenotazione" del beneficio sulla piattaforma telematica; l'acquisto di beni necessari per l'autoproduzione di energia da fonti rinnovabili (ad esclusione delle biomasse). Gli impianti devono essere tuttavia finalizzati all'autoconsumo e non devono eccedere il 105% del fabbisogno energetico della struttura produttiva. Sono previsti limiti di spesa specifici in base alla tipologia e potenza dell'impianto. Sono ammesse anche le spese di acquisto e installazione di sistemi di accumulo di energia elettrica fino a un limite di spesa ammissibile pari a 900 /KWh, adeguatamente documentate e rendicontabili

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

e solo in presenza di impianti realizzati ex novo e non preesistenti; spese per la formazione del personale in competenze per la transizione verde, di durata non inferiore a 12 ore ed erogate da docenti esterni e certificati. Le spese sono ammesse in misura massima del 10% delle spese complessive, con un limite di 300.000 euro.

Dal punto di vista degli investimenti, la differenza più significativa con la misura 4.0 consiste nel fatto che l'impresa non può presentare più progetti di innovazione in contemporanea. Il decreto prevede che, nel caso in cui il progetto di innovazione abbia a oggetto investimenti in più di un proces so produttivo, il calcolo sulla riduzione dei consumi deve essere fatto su tutta l'impresa. La Transizione 5.0 prevede inoltre il recupero, fino a 10.000 euro, delle spese per le certificazioni ex ante ed ex post sostenute dalle Pmi e, fino a 5.000 euro, delle spese per la certificazione obbligatoria dei costi sostenuti per i soggetti non obbligati alla revisione legale.

IL QUADRO NORMATIVO NAZIONALE E LE RISORSE STANZIATE Un iter lungo e complesso, che ha coinvolto diversi attori e che ha ridotto a meno di un anno e mezzo il tempo utile alle imprese per prenotare e completare gli investimenti. Il mix delle certificazioni e degli altri attestati da produrre sulla piattaforma telematica, nonché la complessità stessa dei progetti da mettere in campo, con relativi impegni sul fronte dell'efficientamento energetico e dell'uso delle fonti rinnovabili, potrebbe vedere in prima linea un numero di grandi imprese visibilmente prevalente rispetto alle Pmi.

Le risorse stanziate sono considerevoli e provengono dai fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr), in particolare dalla Missione 7 - REPowerEU.

Nello specifico, l'art. 38, c. 21 D.L. 2.03.2024, n. 19, convertito con modificazioni dalla L.

29.04.2024, n. 56, ha autorizzato una spesa complessiva di 6.300.000.000 Euro, così ripartiti: - 1.039.500.000 per l'anno 2024; - 3.118.500.000 per l'anno 2025; - 415.800.000 per ciascuno degli anni dal 2026 al 2030.

Tale distribuzione temporale delle risorse riflette la volontà di sostenere un processo di transizione graduale ma costante. In linea con gli obiettivi del Pnrr e le disposizioni europee, almeno 4,03 miliardi di euro dell'investimento totale devono contribuire agli obiettivi in materia di cambiamenti climatici. Questo vincolo assicura che una parte significativa delle risorse sia effettivamente destinata a progetti con un impatto positivo sulla sostenibilità ambientale.

Per garantire un utilizzo efficiente e trasparente di queste risorse, il decreto attuativo ha previsto un meccanismo di monitoraggio continuo gestito dal Gse (Gestore dei Servizi Energetici).

Il Gse è tenuto a comunicare regolarmente al Ministero delle Imprese e del Made in Italy, al Ministero dell'Economia e delle Finanze e al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica l'andamento della spesa e il contributo della misura al raggiungimento degli obiettivi climatici.

Inoltre, è stato istituito un sistema di prenotazione del credito d'imposta che permette di tenere sotto controllo l'impegno delle risorse in tempo reale. Questo meccanismo consente di evitare sforamenti

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

del budget allocato e, al contempo, di riallocare tempestivamente eventuali risorse liberate a seguito di rinunce o decadenze dei beneficiari.

IL BENEFICIO IN SINTESI Tre le fasce di beneficio. Nella prima, i progetti con riduzione dei consumi energetici nella struttura produttiva pari almeno al 3% o in alternativa riduzione dei processi interessati all'investimento di almeno il 5%. In questo caso il beneficio è del 35% per la quota di investimenti fino a 2,5milioni; del 15% per la quota oltre 2,5 e fino a 10 milioni; del 5% oltre 10 e fino a 50 milioni. Nella seconda fascia contano risparmi energetici superiori, rispettivamente, al 6 e al 10%. In questo caso il credito d'imposta è, sempre sulla base dei tre scaglioni di investimento citati, del 40%, 20% e 10%. Infine, nella terza fascia, rientrano progetti con taglio consumi nella struttura produttiva superiori al 10% o in alternativa riduzione dei processi interessati all'investimento oltre il 15%. Il beneficio fiscale in questi casi sale, nei rispettivi scaglioni di spesa, al 45%, 25% e 15%.

Per quanto riguarda gli investimenti complessivi del progetto di innovazione, l'art. 4, c. 5 del decreto attuativo fissa un limite massimo di costi ammissibili pari a 50 milioni di euro annui per ciascun soggetto beneficiario. Questo tetto si riferisce all'anno di completamento dei progetti di innovazione, indipendentemente dalla data di avvio del progetto stesso. Qualora un'impresa abbia più progetti potenzialmente ammissibili il cui costo superi i 50 milioni di euro, risulta vantaggioso completarli separatamente nell'arco di due anni: in questo modo è possibile sfruttare il massimale annuale per due volte consecutive, massimizzando il credito ottenibile.

LA DETERMINAZIONE DEL RISPARMIO ENERGETICO Il risparmio energetico è il vero discrimen tra la Transizione 4.0 e la nuova Transizione 5.0. L'art. 9 del decreto attuativo stabilisce criteri dettagliati per la determinazione di tali risparmi, ampiamente argomentati dalla circolare operativa di agosto del Gse.

In primo luogo, la riduzione dei consumi energetici deve essere calcolata confrontando la stima dei consumi energetici annuali conseguibili attraverso gli investimenti in beni materiali e immateriali nuovi con i consumi energetici registrati nell'esercizio precedente all'avvio del progetto di innovazione. Questi consumi sono misurati in tonnellate equivalenti di petrolio (Tep), avendo cura di normalizzare i dati: la riduzione dei consumi energetici, in tal senso, deve essere calcolata con riferimento al medesimo bene o servizio reso, rispetto ai volumi produttivi e alle condizioni esterne che influiscono sulle prestazioni energetiche.

Per la situazione ex -ante si utilizzano dati reali misurati o stimati in modo tracciabile, mentre per la situazione ex -post si fa una stima dei consumi attesi dopo l'implementazione degli investimenti in beni 4.0. Questo confronto deve essere effettuato in relazione alla struttura produttiva o al processo specifico interessato dall'investimento.

Per le imprese che non dispongono di dati energetici registrati per la misurazione diretta, il decreto prevede la possibilità di determinare i consumi energetici relativi all'esercizio precedente attraverso

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

una stima basata sull'analisi dei carichi energetici, utilizzando dati tracciabili.

Per le imprese di recente costituzione o che hanno recentemente variato in modo sostanziale i loro prodotti o servizi, se attive da almeno sei mesi dall'avvio del progetto di innovazione, la riduzione dei consumi e calcolata rispetto ai consumi medi registrati nel periodo di attività, riproporzionati su base annuale.

Per le imprese di nuova costituzione, il decreto introduce un approccio basato su uno scenario controfattuale. Questo prevede l'individuazione di almeno tre beni alternativi disponibili sul mercato per ciascun investimento, riferendosi agli Stati membri dell'Unione Europea e dello Spazio economico europeo nei 5 anni precedenti alla data di avvio del progetto. La riduzione dei consumi viene quindi calcolata rispetto alla media dei consumi energetici medi annui di questi beni alternativi.

.0101111111111 11111111 STRUTTURA PRODUTTIVA VS PROCESSO PRODUTTIVO La struttura produttiva viene definita nel decreto attuativo come "sito costituito da una o più unità locali o stabilimenti insistenti sulla medesima particella catastale o su particelle contigue, finalizzato alla produzione di beni o all'erogazione di servizi, avente la capacità di realizzare l'intero ciclo produttivo o anche parte di esso". Per struttura produttiva si intende quindi un sito composto da una o più unità locali o stabilimenti su particelle catastali contigue, dedicato alla produzione di beni o erogazione di servizi.

Questa struttura deve avere la capacità di realizzare l'intero ciclo produttivo o di servizi, o anche solo una parte, ma deve essere dotata di autonomia tecnica, funzionale e organizzativa, costituendo un centro autonomo di imputazione dei costi.

Per calcolare il risparmio energetico della struttura produttiva, si sommano i consumi energetici di tutti i processi produttivi e dei servizi generali presenti.

I processi produttivi sono invece definiti come "insieme di attività correlate o interagenti integrate nella catena del valore che utilizzano delle risorse trasformandole in un determinato prodotto o servizio". Pertanto, un processo nella medesima ubicazione deve necessariamente prevedere l'ingresso, la trasformazione delle risorse e la produzione di un output. La circolare specifica che, in caso di linee produttive parallele con stessi input e output, è possibile considerare come processo interessato solo la parte oggetto dell'investimento, purché questa sia autonoma nella trasformazione dell'input in output. Inoltre, per i processi meno complessi (tipici di micro e piccole imprese) anche un singolo bene materiale può essere considerato processo interessato se garantisce autonomamente questa trasformazione.

Tuttavia, se l'investimento riguarda beni a servizio di più processi produttivi, la riduzione dei consumi energetici deve essere calcolata rispetto all'intera struttura produttiva, poiché non sarebbe possibile calcolare riduzioni separate per processi all'interno della stessa struttura.

L'AVVIO E LA FINE DEI LAVORI essere avviati non prima dell'1.01.2024 I progetti ammissibili devono quella del primo impegno giuridicamente vincolante ad ordinare i beni oggetto di investimento. A questo proposito, rileva la data dell'impegno formale per accedere all'agevolazione, non quella del primo pagamento.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Mentre il progetto si intende completato in tre casi diversi: - Per quanto riguarda i beni strumentali materiali e immateriali si considera la competenza economica, così come definita dall'articolo 109 del Tuir.

- Nel caso di beni finalizzati all'autoproduzione di energia da fonti rinnovabili destinata all'autoconsumo, va considerata invece la data di fine lavori degli impianti. In considerazione dei tempi incerti per l'allacciamento degli impianti, indipendenti dalla volontà dei beneficiari, nel caso degli impianti di energia rinnovabile, l'entrata in esercizio può avvenire fino a un anno dal completamento del progetto di innovazione.

- Nel caso, infine, della formazione, il riferimento è la data di sostenimento dell'esame finale.

È importante sottolineare che il periodo di ammissibilità si riferisce all'intero progetto di innovazione e non ai singoli investimenti che lo compongono. Ciò significa che tutti gli investimenti previsti dal progetto devono essere avviati e completati all'interno di questo intervallo temporale per poter beneficiare del credito d'imll posta. decreto prevede inoltre che, una volta completato il progetto entro il 31.12.2025, le imprese abbiano tempo fino al 28 febbraio 2026 per trasmettere la comunicazione di completamento, garantendo così un margine temporale per l'espletamento degli adempimenti burocratici necessari.

IL PRINCIPIO DNSH E LE CAUSE DI DECADENZA Essenziale assicurarsi, già in fase di pianificazione, che il progetto rispetti il principio DNSH (Do No Significant Harm), utilizzando le schede di controllo fornite dal decreto. Pertanto, oltre alla riduzione dei consumi energetici, è obbligatorio considerare l'impatto ambientale complessivo del progetto. Il Regolamento 241/2021 del Pnrr stabilisce infatti che tutte le misure da esso finanziate debbano soddisfare il principio di "non arrecare danno significativo all'ambiente" (Do No Significant Harm - DNSH). In termini pratici, il vincolo consiste in una valutazione di conformità al sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili (art.

17 Regolamento UE 2020/852), che individua i criteri per determinare come ogni attività economica contribuisca alla tutela dell'ecosistema, senza arrecare danno a nessuno dei seguenti obiettivi ambientali e concorrendo a realizzare gli obiettivi del Green Deal, vale a dire: - mitigazione dei cambiamenti climatici; - adattamento ai cambiamenti climatici; - uso sostenibile e protezione delle risorse idriche e marine; - transizione verso l'economia circolare, con riferimento anche alla riduzione e al riciclo dei rifiuti; - prevenzione e riduzione dell'inquinamento dell'aria, dell'acqua o del suolo; - protezione e ripristino della biodiversità e della salute degli ecosistemi.

In particolare, si considerano non ammissibili i progetti di innovazione destinati a quattro attività relative a specifici settori: uso dei combustibili fossili, compreso l'uso a valle; scambio di quote di emissione dell'Unione europea (Ets) che generano emissioni di gas a effetto serra non inferiori ai pertinenti parametri di riferimento; discariche di rifiuti, inceneritori e impianti di trattamento meccanico biologico dei rifiuti; processi produttivi che generano un'elevata dose di rifiuti speciali pericolosi e il cui smaltimento a lungo termine potrebbe causare un danno ali ambiente.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Tuttavia, come tutte le regole, anche questa, in casi particolari, presenta le sue eccezioni al regime di esclusione. Sono esclusi dai benefici anche i progetti di investimento in beni gratuitamente devolvibili delle imprese operanti in concessione e a tariffa nei settori energetico, idrico, dei trasporti, delle infrastrutture, delle poste, delle telecomunicazioni, della raccolta e depurazione delle acque di scarico e della raccolta e smaltimento dei rifiuti se: l'investimento è fatto per adempiere agli obblighi assunti nei confronti dell'ente pubblico concedente; sono previsti meccanismi, compreso l'adeguamento del corrispettivo del servizio fornito o la contribuzione del concedente, che sterilizzano il rischio economico dell'investimento nei nuovi beni strumentali.

Tra le cause di decadenza totale o parziale dal beneficio, rientra il caso in cui l'impresa, prima di cinque anni dal completamento del progetto, ceda i beni agevolati a terzi, destinati a finalità estranee all'esercizio dell'impresa, oppure li destini a strutture produttive diverse da quelle che hanno dato diritto all'agevolazione anche se appartenenti allo stesso soggetto, nonché in caso di mancato esercizio dell'opzione per il riscatto nelle ipotesi di beni acquisiti in locazione finanziaria. Inoltre, il livello di riduzione dei consumi energetici conseguito dal progetto di innovazione va mantenuto per cinque anni dopo il completamento del progetto, sempre pena la decadenza. Il comma 3 dell'art. 11 del Decreto attuativo introduce tuttavia una clausola di salvaguardia: nel caso in cui si verifichi una delle cause di decadenza, l'impresa mantiene la facoltà di accedere al credito d'imposta 4.0 (di cui all'art. 1, cc. 1051 e seguenti L. 30.12.2020, n. 178). Per usufruire di questa possibilità, l'impresa deve presentare una comunicazione di completamento degli investimenti secondo quanto previsto dall'art. 6 D.L. 29.03.2024, n. 39.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Economy

Periodici

L'INELUDIBILE FUTURO DEI CARBURANTI RINNOVABILI

L'INELUDIBILE FUTURO DEI CARBURANTI RINNOVABILI

L'impegno di Greenture, società controllata da Snam nata con lo scopo di guidare la transizione energetica nei trasporti sviluppando infrastrutture per nuove molecole decarbonizzate, che si pone importanti obiettivi in ottica Agenda 2030

Vittorio Petrone


L'INELUDIBILE FUTURO DEI CARBURANTI RINNOVABILI

L'impegno di Greenture, società controllata da Snam nata con lo scopo di guidare la transizione energetica nei trasporti sviluppando infrastrutture per nuove molecole decarbonizzate, che si pone importanti obiettivi in ottica Agenda 2030

di Vittorio Petrone

La mobilità sostenibile rappresenta una delle sfide più importanti del nostro tempo. La riduzione dell'impatto ambientale del settore dei trasporti è cruciale per affrontare il cambiamento climatico e raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione stabiliti dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e dal pacchetto di misure europeo "Fit for 55". In Italia, il settore dei trasporti è responsabile del 25,2% delle emissioni di gas serra e del 30,7% delle emissioni di CO2. La transizione verso soluzioni di mobilità più sostenibili, come l'uso di combustibili alternativi e tecnologie innovative, è essenziale per ridurre queste emissioni e promuovere un futuro più verde e sostenibile.

L'impegno dell'Ue nella riduzione delle emissioni ha assunto un ruolo centrale durante l'ultima legislatura, evidenziando un deciso impegno da parte della Commissione europea. Il quadro delineato va oltre l'obiettivo generale del 55% di riduzione delle emissioni di gas serra entro il 2030 fissato dal pacchetto"Fit for 55". La recente revisione della Direttiva sulle fonti rinnovabili ha tracciato infatti una rotta specifica per il settore dei trasporti, stabilendo l'obiettivo di raggiungere entro il 2030 una significativa quota del 29% di energie rinnovabili nel consumo totale. L'attenzione si è concentrata anche sui carburanti rinnovabili di origine non biologica (RFNBOs), per i quali è stato introdotto un obiettivo minimo vincolante dell'1%, aperto a un'ulteriore crescita fino al 5,5% in combinazione con i biocarburanti avanzati; un chiaro segnale della necessità di promuovere fonti energetiche innovative per affrontare la sfida climatica.

Inoltre, nel nuovo Regolamento Afir (ex Direttiva Dafi) sono stati fissati ambiziosi target per garantire la presenza entro il 2030 di stazioni di rifornimento a idrogeno e di ricarica elettrica su tutti i principali nodi urbani.

Analizzando più approfonditamente le cifre, emerge che il trasporto è il primo responsabile nei Paesi dell'Ue per emissioni di gas serra con circa il 26% delle emissioni totali, e all'interno del settore, il trasporto stradale di passeggeri e merci contribuisce significativamente al problema, rappresentando ben il 95% delle emissioni europee del comparto.

Questo dato sottolinea l'urgenza di adottare strategie mirate per ridurre l'impatto ambientale derivante da questa specifica area.

Affrontare le emissioni legate al trasporto su strada diventa quindi un aspetto cruciale nel quadro di interventi più ampi volti a raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione e mitigazione dei cambiamenti

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

climatici sia a livello nazionale che internazionale. La collaborazione tra il settore pubblico e privato, insieme a soluzioni innovative e tecnologie sostenibili, sarà fondamentale per una transizione efficace verso un sistema di trasporti più ecologico e sostenibile.

Attualmente, sono molteplici le iniziative nel campo della mobilità finalizzate a ridefinire il paradigma, puntando alla riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti del settore. Queste comprendono l'utilizzo di carburanti più sostenibili come i biocarburanti (immediatamente utilizzabili sfruttando infrastrutture di distribuzioni esistenti e veicoli già circolanti), e l'adozione di mezzi con alimentazioni innovative come i veicoli elettrici a batteria e a idrogeno, lo sviluppo della mobilità "dolce" per il trasporto di persone nei centri cittadini e il potenziamento dell'intermodalità per il trasporto delle merci. In particolare, l'adozione di una pluralità di carburanti/alimentazioni per decarbonizzare il settore dei trasporti è raccomandata nel report "The future of European competitiveness" di Mario Draghi ed è stata recentemente auspicata anche dalla Presidente della Commissione Europea Ursula von der Leyen quando, nelle Political Guidelines 2024-2029 rilasciate a luglio '24, sottolinea che la rotta verso la decarbonizzazione (anche nel settore dei trasporti), dovrà basarsi sul principio di neutralità tecnologica e sullo sfruttare al meglio tutte le tecnologie in grado di contribuire positivamente all'obiettivo di neutralità climatica stabilito dal Green Deal.

Greenture, società interamente controllata da Snam, è nata con l'obiettivo di guidare la transizione energetica nei trasporti sviluppando infrastrutture per nuove molecole de carbonizzate come BioMetano, BioLng, Idrogeno Verde e CO2. Inizialmente conosciuta come Snam4Mobility e focalizzata sulla rete di stazioni di rifornimento C-Lng in Italia, Greenture ha ampliato la sua strategia negli ultimi anni per includere una gamma più ampia di progetti e tecnologie innovative.

Nel segmento midstream, Greenture ha avviato progetti importanti per aumentare l'offerta di Lng per applicazioni finali. Tra questi, la costruzione di un impianto di liquefazione collegato alla rete nazionale del gas nella regione Campania, con una capacità di produzione di 50.000 tonnellate all'anno di Lng, che sarà operativo dalla prima metà del 2026 e sarà il primo impianto in grado di fornire BioLng nel sud Italia.

Greenture continua a giocare un ruolo di primo piano anche nel segmento downstream del Lng. Attualmente, la domanda di Lng/ BioLng stradale in Italia è pari a 150-200 Ktpa, ma si prevede un aumento della domanda fino a 1.000-1.300 Ktpa entro il 2030. In termini di infrastrutture, oggi in Italia ci sono circa 150 stazioni di rifornimento L-Cng operative e si prevede che questa rete aumenterà fino a 500 stazioni entro il 2030. Greenture intende contribuire a questa crescita realizzando fino a 45 stazioni Lng, raggiungendo così una quota di mercato di circa il 10%.

Inoltre, Greenture vede l'opportunità di investire direttamente in applicazioni off -grid di BioLng per utenti industriali e residenziali, un mercato attualmente alimentato da combustibili più inquinanti come l'olio combustibile o il diesel standard.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

I combustibili sintetici a zero emissioni come l'idrogeno verde o l'ammoniaca verde impiegheranno altri 10-20 anni per raggiungere la piena maturità commerciale, spiega Alessio Torelli, presidente e amministratore delegato di Greenture. Nel frattempo, i combustibili di transizione come Lng e BioLng sono cruciali per raggiungere l'obiettivo del 55% di riduzione delle emissioni di gas serra entro il 2030 stabilito dal pacchetto europeo Fit for 55 e almeno il 20% di riduzione delle emissioni di gas serra stabilito dall'Imo nel settore marittimo.

Dal punto di vista ambientale, Lng riduce le emissioni di CO2 di circa il 20% e le emissioni inquinanti quasi completamente rispetto ai combustibili tradizionali. Inoltre, le emissioni diventano drasticamente inferiori se il combustibile utilizzato è BioLng. I vantaggi ambientali, combinati con una tecnologia matura, prezzi competitivi, infrastrutture diffuse e alta produzione, rendono Lng e BioLng un combustibile di transizione chiave per abilitare la decarbonizzazione immediata.

Il Gruppo Snam sta implementando una strategia per raggiungere la neutralità carbonica su tutte le emissioni entro il 2050. Per quanto riguarda le emissioni Scope 1 e 2, l'obiettivo di Snam è raggiungere la neutralità carbonica entro il 2040. A partire dall'8% di riduzione delle emissioni registrata nel 2023 sulla nuova base del perimetro delle attività regolamentate, che porta la riduzione complessiva dal 2018 al 16%, e il 4% di diminuzione del totale del Gruppo, Snam ha fissato nuovi obiettivi di riduzione a medio termine del 25% entro il 2027, del 40% entro il 2030 e del 50% entro il 2032. Snam ha aggiunto a questi obiettivi un nuovo impegno a lungo termine: raggiungere il net zero su tutte le emissioni (incluso Scope 3) entro il 2050.

Nel 2023, il Gruppo ha registrato una diminuzione del 55% delle emissioni di metano rispetto al 2015 e ha fissato un obiettivo di riduzione del 64% entro il 2027. Questi risultati hanno superato gli obiettivi raccomandati dal Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente (Unep), che ha nuovamente conferito a Snam il suo Gold Standard Award nel 2023.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Economy

Periodici

ITALIA 5.0 Mobility 5.0

Gli Hvo e il futuro pulito dei trasporti

L'olio vegetale idrogenato rappresenta una delle tecnologie più importanti in un'ottica di decarbonizzazione del settore, che non a caso sta catalizzando sempre più investimenti. Come quelli di Eni, pioniera in questo campo

Vittorio Petrone


Gli Hvo e il futuro pulito dei trasporti

L'olio vegetale idrogenato rappresenta una delle tecnologie più importanti in un'ottica di decarbonizzazione del settore, che non a caso sta catalizzando sempre più investimenti. Come quelli di Eni, pioniera in questo campo

di Vittorio Petrone

I biocarburanti Hvo (Hydrotreated Vegetable Oil, olio vegetale idrogenato) rappresentano in assoluto una delle tecnologie più importanti in un'ottica di decarbonizzazione del settore dei trasporti, in grado di dare un contributo immediato alla riduzione delle emissioni, calcolate lungo l'intera catena del valore, sia per quel che riguarda il trasporto su strada, ma anche per quello aereo, marittimo e ferroviario, essendo già disponibili le relative infrastrutture.

A livello globale, infatti, si stima che la domanda di biocarburanti idrogenati aumenterà del 65% nel periodo 2024-2028 (Report Iea Renewables 2023, Main Case, Analysis and forecast to 2028). Non è un caso che a livello europeo la maggior parte degli Stati membri dell'Ue abbia già stabilito aumenti annualidegli obiettivi di miscelazione dei biocarburanti a partire dal 2024, come parte degli obblighi previsti dalla direttiva Red II. Ulteriori aumenti sono previsti a fronte dell'attuazione della Red III e, a partire dal 2025, degli obblighi della ReFuelEU per il settore dell'aviazione. Per questo anche molti investimenti privati si stanno concentrando proprio in tale ambito.

Eni, per esempio, dal 2014 produce bio carburante attraverso la trasformazione di oli vegetali e biomasse di scarto in Hvo grazie alla tecnologia proprietaria Ecofining, sviluppata in collaborazione con Honeywell-UOP.

In oltre mille stazioni della rete Enilive in Italia è disponibile HVOlution, il primo diesel di Enilive prodotto al 100% con materie prime rinnovabili (ai sensi della Di rettiva europea sulle energie rinnovabili).

HVOlution può contribuire all'immediata decarbonizzazione del settore dei trasporti, anche pesanti, tenuto conto delle emissioni sull'intera filiera del prodotto, perché utilizzabile con le attuali infrastrutture e in tutte le motorizzazioni omologate, cioè compatibili con prodotto di specifica EN 15940 (Xtl).

Il biocarburante Hvo in purezza è già in uso da parte di primari operatori della logistica e dai mezzi per la movimentazione dei passeggeri a ridotta mobilità in ambito aeroportuale fino alla logistica. HVOlution viene utilizzato anche dai 100 mezzi dedicati al trasporto passeggeri in Italia della flotta di Itabus, società di trasporto su gomma a lunga percorrenza che fa parte del gruppo Italo. Inoltre, sono in corso test su autobus, mezzi pesanti e treni con 100% Hvo che stanno dando ottimi risultati.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, a luglio 2023 ha viaggiato tra Sibari e Reggio

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Calabria, andata e ritorno per circa 700 chilometri e 13 ore di servizio, il primo treno del Gruppo FS Italiane alimentato esclusivamente con Hvo in purezza fornito da Enilive.

Addizionato al 15% al gasolio, l'Hvo è anche un componente di Eni Diesel+, carburante premium di Enilive.

All'interno di Eni, il ruolo di Enilive su questo fronte è centrale, focalizzata sulla bioraffinazione, la produzione di biometano, le soluzioni di smart mobility, tra cui il car sharing Enjoy, e la commercializzazione e distribuzione di tutti i vettori energetici per la mobilità, anche attraverso le oltre 5.000 Enilive station in Europa, dove è presente un'ampia offerta di prodotti che include carburanti da materie prime rinnovabili, disponibili sia in purezza, come HVOlution (olio vegetale idrogenato), che anche miscelati come il bio-Gpl e il biometano. E dove sono anche disponibili numerosi servizi a supporto delle persone in movimento, comprese le ricariche elettriche e la ristorazione negli Eni Café, fulcro della più grande catena di bar in Italia, e Alt Stazione del Gusto, il nuovo format in collaborazione con Accademia Niko Romito.

Enilive ha l'obiettivo di fornire servizi e prodotti progressivamente decarbonizzati per la transizione energetica, contribuendo all'obiettivo di Eni di raggiungere la carbon neutrality al 2050 anche attraverso gli asset industriali che includono le bioraffinerie di Venezia e di Gela e quella negli Stati Uniti di St. Bernard Renewables Llc (joint venture partecipata al 50%) in Louisiana, 22 impianti per la produzione di biogas in Italia. Oltre a svariati altri progetti: a gennaio 2024 Eni ha confermato la trasformazione della raffineria di Livorno in bioraffineria e un nuovo progetto in Italia è attualmente allo studio.

Inoltre, Enilive ha confermato la decisione di investire nella costruzione di una bioraffineria in Malesia ed è in fase di valutazione una nuova bioraffineria in Corea del Sud. Entro il 2030 Enilive prevede di aumentare la propria capacità di bioraffinazione a oltre 5 milioni di tonnellate all'anno e aumentare l'opzionalità di Saf fino a 2 milioni di tonnellate annue.

In tema di bioraffinerie, quella di Venezia, a Porto Marghera, in esercizio dal 2014, è stato il primo esempio al mondo di conversione di una raffineria di petrolio in bioraffineria per la produzione di biocarburanti idroge nati ottenuti da materie prime biogeniche. A questa è seguita, nel 2019, la bioraffineria di Gela e a fine 2022 Eni ha definitivamente escluso l'olio di palma come carica a entrambe queste bioraffinerie: i siti di Venezia e di Gela sono oggi alimentati prevalentemente (circa il 98%) da materie prime di scarto, come oli esausti da cucina (Uco), grassi animali e residui dell'industria agroalimentare per la produzione di biocarburanti, Hvo die sel, bio-Gpl, di bio -jet e di bio -nafta destinata alla filiera della chimica.

In questo ambito, Eni ha siglato accordi e partnership finalizzati alla valorizzazione delle biomasse da scarti e rifiuti, come gli oli alimentari esausti sia in Italia che all'estero: in Kenya, ad esempio, sviluppando una filiera per la raccolta degli Uco, lavorando con hotel, ristoranti, società di catering,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

aziende di trasformazione alimentare e con piattaforme di food delivery, contribuendo così a gestire un rifiuto alimentare in un'ottica di economia circolare.

Per assicurare l'approvvigionamento sempre più sostenibile delle proprie bioraffinerie, Eni sta sviluppando in diversi Paesi come ad esempio in Kenya e in Costa d'Avorio progetti di agri feedstock, cioè di coltivazione e spremitura di semi per la produzione di oli vegetali, con l'obiettivo di raggiungere oltre 700.000 tonnellate l'anno nel 2027, che corrisponderanno a oltre il 35% del feedstock processato nelle bioraffinerie italiane.

Con tale modello verticalmente integrato, la Società garantisce agli agricoltori l'accesso della loro produzione al mercato, senza pregiudicare l'accesso alla terra.

Con Enilive si sta inoltre lavorando anche sull'idrogeno: a giugno 2022 è stata inaugurata a Venezia Mestre la prima stazione di servizio per il rifornimento di idrogeno per la mobilità, in ambito urbano e aperta al pubblico. In aggiunta, la multinazionale italiana ha partecipato con successo a tre bandi Pnrr per realizzare stazioni a idrogeno in tre città: nella terraferma di Venezia, nell'ambito del trasporto pubblico e del rifornimento privato; a San Donato Milanese per il trasporto privato, sia pesante che leggero; a Taranto, per il trasporto pesante e leggero legato al porto e all'area industriale. La strada è tracciata e non si può non andare ormai nell'unica inevitabile direzione dei fuel più sostenibili, perché ne va del futuro del pianeta.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Economy

Periodici

ITALIA 5.0 Mobility 5.0

NON È PIÙ «SOLO» UN TELEPEDAGGIO

Dai pagamenti automatici al cashback, dai biglietti per i traghetti nello stretto di Messina all'area C di Milano, fino alla sharing mobility: conTBusiness, Telepass promuove un nuovo modello di mobilità integrata e intermodale per le aziende

Angelo Curiosi


NON È PIÙ «SOLO» UN TELEPEDAGGIO

Dai pagamenti automatici al cashback, dai biglietti per i traghetti nello stretto di Messina all'area C di Milano, fino alla sharing mobility: conTBusiness, Telepass promuove un nuovo modello di mobilità integrata e intermodale per le aziende

di Angelo Curiosi

È un brand celeberrimo, una stella fissa nell'immaginario collettivo degli automobilisti italiani: si chiama Telepass, ed è il primo (e per decenni unico) "brand" del telepedaggio. Ma i tempi cambiano, e questo brand ha partorito qualcos'altro, di molto innovativo, diverso ma complementare, che va oltre il mondo dell'auto, in qualche modo incorporandolo ed estendendo la sua funzionalità a tutta la mobilità personale, col pensiero rivolto in particolar modo alle aziende. Si tratta appunto dell'offerta di servizi "corporate" di Telepass, denominata TBusiness, da cui sono nati tre diversi pacchetti di servizi, molto apprezzati dalle aziende (già oltre 35 mila se ne avvalgono).

Il primo è il pacchetto denominato "Drive", che attraverso il dispositivo e l'app Telepass permette di pagare in automatico: il pedaggio in autostrada con la detraibilità dell'Iva al 100%; i parcheggi convenzionati in aeroporti, stazioni e fiere con il 2% di cashback; i biglietti per il traghetto dello stretto di Messina; l'Area C di Milano per entrare in centro città; e permette anche di abilitare la lettura della targa per accedere senza dispositivo in Pedemontana Lombarda e nell'Area C di Milano. L'altro pacchetto di servizi per le aziende, per alcuni versi ancor più innovativo, si chiama "Move", superflua la traduzione. In cosa consiste?

In un "bouquet" aggiuntivo di servizi di mobilità di trasporto pubblico dai taxi ai treni alle navi allo sharing di bici, scooter e monopattini con cui le imprese potranno agevolare gli spostamenti dei collaboratori in trasferta (o, perché no, di quelli pendolari) anche se non rientrano nelle fasce dotate di auto aziendale.

E senza necessariamente avere bisogno del dispositivo Telepass, perché il pacchetto può essere svincolato dall'uso dell'auto. Il tutto permetterà alle aziende, volendo, di agevolare anche i dipendenti che non dispongano appunto dell'auto aziendale. Ultimo, il pacchetto "Card" che prevede una carta prepagata nominale per i dipendenti collegata al conto di moneta elettronica aziendale per le spese di trasferta e i viaggi di lavoro, con lo 0,75% di cashback su ogni transazione.

Ma facciamo un passo indietro e riepiloghiamo un po' di storia, che è anche storia del costume del nostro Paese. Questa offerta di servizi che potrà avere un impatto molto significativo sulla vita di tantissimi lavoratori rientra infatti nella strategia generale di Telepass che ha ormai da tempo formalizzato con l'estensione strategica del suo business dallo storico telepedaggio - per carità, sempre basilare e prezioso - all'offerta integrata di tutti i servizi possibili per la mobilità individuale e, nei contesti

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

appropriati, anche collettiva: quando un'azienda ad esempio decide di adottare una di queste soluzioni per intere fasce delle proprie risorse umane.

Questa strategia è giunta oggi al massimo sviluppo. Non a caso, da un paio di settimane Telepass sta comunicando intensamente questa diversificazione strategica, con una campagna multimediale pianificata nei principali luoghi di passaggio strategici per il mondo aziendale (moli "business" degli aeroporti Fiumicino e Linate, stazioni ferroviarie, ecc.) per presentare l'ecosistema di servizi TBusiness in un modo sorprendente e inaspettato, catturando l'attenzione dello spettatore e sottolineando la ricchezza dell'offerta. Dalla grande vetrata di una sala d'attesa, una manager osserva quella che sembra essere una normale pista di atterraggio di un aeroporto, e che diventa invece un animato crocevia di mezzi di trasporto e di servizi di mobilità, incompatibili con il luogo. È così che nello stesso spazio coesistono telepedaggio, parcheggi, rifornimento di carburante o ricarica elettrica, treni, navi e tanto altro ancora. Il messaggio è chiaro: oltre al telepedaggio c'è un ecosistema di servizi che non ti aspettavi di vedere.

Bello, ma soprattutto al di là della comprensibile ed efficace enfasi pubblicitaria molto vero. Perché ormai Telepass, cuore tecnologico e anima di marketing, è consapevole della propria vocazione integrale di facilitatore della mobilità, soprattutto quella più sostenibile. Qualcosa che offra a tutti i propri clienti consumer e business - un ecosistema sempre più completo di servizi per la mobilità, garantendo contemporaneamente risparmio di tempo e facilità di utilizzo, in un'ottica sempre più green.

In fondo, anche il prodotto di base, cioè il telepedaggio, introdotto da Telepass nel 1990, nasce con una vocazione per la sostenibilità, se pensiamo a quante code inutili ai caselli ha fatto e fa risparmiare.

Un recente studio dell'Università Ca' Foscari Venezia ha calcolato che solo nel 2023, grazie al telepedaggio, sono state risparmiate oltre 72mila tonnellate di CO_2, come più di 10 mila viaggi intorno alla Terra. Ma il "fattore Tele pass nella smart mobility" - per riprendere il titolo dello studio del Sustainability Lab di Ca' Foscari ormai non è più riconducibile solo al telepedaggio. L'evoluzione della mobilità ha richiesto il cambio di paradigma di cui si parlava: seguire gli spostamenti delle persone, oltre che dell'auto, personale o aziendale che sia.

Telepass si pone ormai come abilitatore di una transizione verso una mobilità sempre più integrata e sostenibile, in ambito urbano ed extraurbano, disegnata intorno alla persona e focalizzata sui centri urbani, puntando su un ulteriore rafforzamento della qualità e della capillarità della propria offerta, anche geografica, al fine di consentire ai propri clienti di migliorare l'esperienza di viaggio e risparmiare tempo in tutte le principali città italiane.

Ecco perché accanto al "tradizionale" servizio di telepedaggio - quello introdotto nel 1990 il Gruppo Telepass ha aggiunto nel tempo 30 servizi addizionali collegati ai nuovi stili di mobilità (un bouquet unico in Italia per profondità e capillarità dell'offerta), partecipando in modo attivo a promuovere

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

una mobilità sempre più sostenibile: appunto dal risparmio di CO2, ottenuto evitando soste e code ai caselli, fino ai più recenti servizi integrati nell'ecosistema digitale che puntano a offrire le varie opzioni di mobilità dolce e a favorire l'intermodalità nei contesti urbani.

L'estensione dell'offerta dal pubblico indivi duale storico automobilisti e autotrasporta-tori alle imprese di ogni settore (e non solo flotte di trasporto) è stata praticamente una conseguenza naturale. E qui ci ricolleghiamo all'origine concettuale e strategica dell'offerta TBusiness. Proprio per creare un sistema integrato di servizi per la mobilità in ambito urbano ed extraurbano, Telepass ha lanciato già nel 2022 questo primo ecosistema rivolto ad aziende e p.iva che integra tutti i servizi di mobilità per flotta e dipendenti in un'offerta unica e 100% digitale, attraverso il dispositivo Telepass, un'App sullo smartphone e una carta prepagata. Un portale web consente poi di gestire i servizi in maniera semplice e customizzata sul singolo dipendente, l'azienda può gestire centralmente, e in unico contratto, tutti i servizi di pedaggio e mobilità per flotta aziendale e dipendenti. Oltre alle configurazioni dei servizi e dei dispositivi Tele pass, grazie al por -tale è possibile tenere sotto controllo tutte le spese che vengono generate, scaricare report Csv e vedere tutte le fatture in un'apposita sezione del portale. La fatturazione mensile (dall'1 al 31), consente peraltro all'azienda una precisa imputazione dei costi al singolo mese solare di competenza.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Economy

Periodici

ITALIA 5.0 Mobility 5.0

MOVIMENTO TERRA, MOVIMENTO DI CRESCITA PER TUTTI

Dagli 8,6 milioni del 2019 ai 35 del 2023, al +20% previsto quest'anno. Contratti in portafoglio per 280 milioni. E un esercito di 418 veicoli tra betoniere, trattori, semirimorchi... Ecco lo sviluppo esemplare del Gruppo Mascio

Sergio Luciano


MOVIMENTO TERRA, MOVIMENTO DI CRESCITA PER TUTTI

Dagli 8,6 milioni del 2019 ai 35 del 2023, al +20% previsto quest'anno. Contratti in portafoglio per 280 milioni. E un esercito di 418 veicoli tra betoniere, trattori, semirimorchi... Ecco lo sviluppo esemplare del Gruppo Mascio

di Sergio Luciano

STEFANO MASCIO LAVORA FIANCO A FIANCO DEI SUOI 255 DIPENDENTE DI CUI 20 AUTISTI, 35 IMPIEGATI E UN TEAM DI 10 MECCANICI

Imparare dagli altri, rubare il me Istiere: regola d'oro per ogni principiante. E una storia da copiare, da mandare a memoria e (tentare di) imitare è senz'altro quella del Gruppo Mascio, un'azienda di cui Economy nella sua sezione "Story -learning" (traduzione un po' disinvolta di "imparare dalle storie!) dedicò appunto, ormai oltre tre anni fa, un lungo racconto, per dire in sostanza una sola cosa: che quell'azienda avrebbe avuto successo, avrebbe fatto parlare di sé.

Ebbene: è andata proprio così.

Nel 2019 il gruppo attivo nell'autotrasporto specialistico - aveva fatturato 8,6 milioni. Nel 2020, infilando una serie di commesse importanti capaci di resistere ed anzi valorizzare la cruciale importanza dei trasporti durante e dopo il primo lockdown pandemico, il fatturato s'impennò del 70%. E oggi il consuntivo di cinque anni di attività racconta un incremento del fatturato annuo medio del 38%. Rispetto ai 35 milioni di euro registrati nel 2023 i ricavi del 2024 si avviano a crescere di un ulteriore 20%, mentre le previsioni di medio periodo grazie ai contratti già in portafoglio che ammontano a circa 280 milioni di euro indicano un trend in crescita a doppia cifra fino al 2027.

Diciamo che Economy ci aveva visto giusto, ma chi ha veramente dimostrato vista lunga e mentalità strategica è stato l'imprenditore, Stefano Mascio, un imprenditore -manager, che fa il direttore generale del suo gruppo, e lavora fianco a fianco dei suoi 255 dipendenti, di cui 210 autisti (comprese tre donne, caso più unico che raro), 35 impiegati di cui 22 donne e un team di ben 10 meccanici. Già: perché è il momento di chiarire che tutta questa crescita nasce dalle competenze verticali. Non immaginiamoci una flotta di camion classici, quelli che siamo abituati a veder girare nelle strade cittadine. Alla fine del settembre scorso, il parco -mezzi del gruppo Mascio contava un esercito di 418 veicoli, e cioè la precisione in questo caso ci vuole: 63 betoniere, 5 pompe da 61,47,42,37 e 24 metri, 4 betonpompe da 32 metri, 154 trattori (cioè le motrici dei camion) a 4 assi, 21 furgoni, 136 semirimorchi, 20 auto, 6 mezzi d'opera. Insomma, tutto per il movimento terra necessario nei cantieri più complessi.

Non a caso, il Gruppo è partner ufficiale di Heidelberg, il colosso tedesco leader mondiale del cemento e del calcestruzzo, lo stesso che ha rilevato ormai molti anni fa dalla famiglia Pesenti il controllo di Italcementi e Calcestruzzi.

Per operare all'altezza di simili partner, e su progetti di impegno costruttivo assoluto, dobbiamo evolvere continuamente spiega Mascio, con un "understatement" al quale deroga soltanto raramente e

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

su richieste pressanti . Le faccio un esempio. Abbiamo appena approntato una pompa carrata di 47 metri, che serve per gettare il calcestruzzo nei cassoni della nuova diga di Genova (uno dei grandi e più recenti appalti presi dal Gruppo, ndr). Abbiamo dovuto montarla su un carro a 4 assi e alleggerirla con due bracci in carbonio, molto più leggeri, perché il macchinario deve poter viaggiare su chiatta per raggiungere il tratto di mare delle operazioni.

Dunque questo lavoro non è logistica classica, è ben di più. È progettualità ingegneristica complessa prestata alla logistica. È parte integrante di qualsiasi filiera edilizia, soprattutto nello sterminato e ciclopico settore delle grandi infrastrutture, come appunto la nuova diga foranea genovese: Sì, i nostri progetti organizzativi vanno molto oltre la pura consegna di una merce, di un materiale, ammette Mascio: Sono in realtà sistemi infrastrutturali per terra, mare e aria.

Già: aria. Perché costruire un ponte come il nuovo Morandi, al cui cantiere il Gruppo Mascio ha prestato intensamente la sua opera è un'attività altamente acrobatica.

Il trasporto puro e semplice è un mestiere fatalmente in declino spiega l'imprenditore nel senso che la complessità delle opere sta crescendo, deve rispondere a esigenze sempre più complesse in termini di prestazioni, resistenza, sicurezza. Un ponte o un tunnel costruito 50 anni fa e purtroppo i casi di cronaca si incaricano di dimostrarcelo spesso rispondevano a specifiche meno esattive di oggi. Quindi noi siamo chiamati a prendere parte sin dall'inizio ai grandi progetti costruttivi ai quali collaboriamo aggiunge Mascio per esempio alla Calcestruzzi non ci limitiamo a consegnare i materiali inerti, ma trasportiamo anche i calcestruzzi con le pompe per erogarli, come nel caso della diga. Insomma quello che una volta veniva ancora chiamato movimento terra, oggi è un servizio di trasporto complesso.

Complesso non dimentichiamolo anche sul delicatissimo fronte della sostenibilità.

Gli automezzi potentissimi che l'azienda utilizza consumano, ovviamente, idrocarburi. E l'industria dell'automotive è clamorosamente in ritardo sulle prescrizioni internazionali, proprio non c'è modo di decarbonizzare l'industria del trasporto "pesante". E allora, pragmaticamente, cosa ha fatto Mascio, in attesa di tecnologie migliori, a cominciare (ma forse: chissà se la vedremo mai) da quell'elettrificazione che nell'autotrasporto pesante è ancora una chimera? Mascio ha allestito una flotta di soli mezzi Euro6. I meno inquinanti possibili. Quando abbiamo iniziato a costruire il parco mezzi di oggi spiega l'imprenditore c'era ancora la moda del metano, qualcuno se la ricorderà. Ma io non ci ho mai creduto. Constatavo sul campo che quel carburante presentava rischi e problemi. Di approvvigionamento, di dinamiche macro economiche, oltre che tecniche. Abbiamo visto a che quotazioni stellari è arrivato!.

E dunque il Gruppo è di vedetta su tutte le nuove e più promettenti tecnologie che l'industria dell'automotive sta studiando per una vera transizione energetica che sia economicamente sostenibile.

Ma soprattutto, il Gruppo Mascio è l'unico ad avere scelto una strada sfidante sulla sostenibilità sociale: Poiché per noi l'impegno per la sicurezza sul lavoro è tutto, abbiamo fatto un accordo con

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

i sindacati basato non sulla produttività racconta Mascio - ma sulla sicurezza: diamo un premio, che varia dai 1.500 ai 5.000 euro, ai nostri autisti che rispettano in modo rigoroso la sicurezza sul lavoro.

Intanto il vero problema sulla strada della crescita è il personale qualificato: Non riusciamo a trovarne, non nella misura in cui ci occorrerebbe, allarga le braccia Mascio.

Iniziamo davvero a preoccuparci. Siamo alla continua ricerca di meccanici e autisti, figure professionali sempre più rare da trovare sul mercato. E quindi abbiamo offerto formazione a nostre spese, abbiamo attivati progetti di recruitment e investiamo nella crescita professionale, ma siamo sempre sotto organico.

E dunque le sfide sono tante, ma a saperle affrontare il successo premia. Oggi il Gruppo Mascio vanta quattro brand: Traspoter, Moviter, Mascio Holding e Mascio Service.

Traspoter e Moviter rappresentano le due realtà operative specializzate nella movimentazione terra, calcestruzzi, materiali e nel trasporto conto terzi nell'ambito dell'edilizia civile e nelle grandi opere.

Mascio Service offre servizi di officina meccanica prevalentemente per il parco mezzi del gruppo, ma anche conto terzi; infine, Mascio Holding si occupa di controllo amministrativo e logistico finalizzato all'ottimizzazione dei servizi offerti dal gruppo e dell'elaborazione dati finalizzati all'ottimizzazione dei servizi e dei tempi di consegna.

Con il suo "core business" la logistica e movimentazione terra nel settore dell'ingegneria civile e naturalistica, la modellazione dei terreni, a scopi costruttivi o di gestione del territorio, con la realizzazione di scavi o rilevati, le demolizioni, il ripristino di sponde idrauliche, il miglioramento della viabilità, le risagomature, lo sgombero delle superfici innevate eccetera il gruppo ha acquisito come clienti grandi aziende che svolgono prevalentemente attività su grandi opere: da Heidelberg a Impresa Mi lesi, da Nuova Demi a Imprese Pesenti, da ETS a Impresa Cerruti. E dunque un buon bilancio per un'impresa che ha ormai 25 anni di storia all'attivo ma è pur sempre un'impresa familiare in un settore di colossi. Stefano ha via via coinvolto nell'attività i fratelli Emilio, Daniele, Paola e Antonella, e insieme con il management ha messo a segno una serie di realizzazioni di prestigio: dai grandi lavori autostradali, come nel 2006 il rifacimento dell'A4 (Serenissima) Vicenza -Padova -Mestre, con allargamento delle corsie di marcia e introduzione della corsia di emergenza nei tratti ancora dotati di piazzole di sosta ad intermittenza, alla Tangenziale esterna Est Milano e alla A35; fino ad interventi in altri settori strategici delicatissimi, come la riqualificazione dell'esistente elettrodotto aereo AT L-18 "Cassano - Ric.Ovest Brescia", nel tratto tra Cassano d'Adda e il Comune di Urago d'Oglio, o il nuovo elettrodotto di raccordo con l'esistente Stazione Elettrica AT di Chiari. E poi poderosi progetti di rigenerazione urbana come quella che investe il milione e 300 mila metri quadrati delle ex acciaierie del Gruppo Falk a Sesto S. Giovanni, dell'area dismessa ex OTE a Bergamo, del cantiere PSA a Voltri- Prà, e tante altre

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

grandi opere, compreso il nuovo magazzino Amazon di Casirate D'Adda (BG), un maxi -centro logistico di smistamento degli acquisti online che contiene un capannone ultratecnologico di 40 mila metri quadrati.

Fino, per saltare all'anno in corso, al progetto Cepav 2, che si occupa della realizzazione della linea ferroviaria ad Alta Velocità/Alta Capacità Milano -Verona, dove il Gruppo Ma scio coopera al completamento della galleria ferroviaria al di sotto di Brescia.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

APPROFONDIMENTI

Porti privati pubbliche virtù

La privatizzazione è la strada giusta: ne è convinto Andrea Annunziata, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale. Ma serve una regia che assicuri l'agibilità della logistica

Riccardo Venturi


Porti privati pubbliche virtù

La privatizzazione è la strada giusta: ne è convinto Andrea Annunziata, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale. Ma serve una regia che assicuri l'agibilità della logistica

di Riccardo Venturi

QUANDO UN GOVERNO COMINCIA A PARLARE DI SEMPLIFICAZIONE VERA, DI GO TRIMONIO PUBBLICO CHE È STRATEGICO PER LA NAZIONE, DI SPA CON L'HOLDING PUBBLICA DA QUOTARE IN BORSA SIAMO SULLA STRADA GIUSTA; se poi il viceministro Rixi parla anche della possibilità di acquisire infrastrutture all'estero, allora ci siamo. Così, in questa intervista a Economy, Andrea Annunziata, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale con i porti di Napoli, Castellammare di Stabia e Salerno, sposa la privatizzazione di cui ha parlato, tra gli altri, il vicepremier Antonio Tajani.

Cosa pensa delle ipotesi di privatizzazione dei porti italiani?

Il modello di privatizzazione che sta prospettando il Governo, sulla falsariga di quello aeroportuale, ci starebbe benissimo. Una Spa con l'holding pubblica da quotare in Borsa impegnerebbe di più i privati, anche nell'investire soldi propri, con concessioni più o meno lunghe; e con una regia pubblica che assicuri poi l'agibilità di un punto di logistica particolare. Dal mare può arrivare tutto, quindi è necessario un controllo e una regia per gli investimenti e anche per le specificità delle diverse realtà. Non si deve inoltre dimenticare che il Sud dovrà avere una possibilità ancora più immediata di investimenti, e quindi di mettersi al passo con i tempi, perché con le Zes prevediamo un aumento di produttività almeno intorno al 10-15% nei primi anni. I porti sono la parte della catena logistica forse più importante per garantire un ambiente migliore e una maggiore sicurezza. Oggi abbiamo uno sbilanciamento importante nel sistema della logistica, i porti dovrebbero avere un impegno maggiore così come il ferro e il trasporto aereo. Dovremmo diminuire ulteriormente i chilometri che fa la gomma; per fortuna in questi anni abbiamo già fatto tanto con i porti, togliendo qualche milione di tir dalle strade.

Come vivete questa fase in attesa di una nuova governance?

Abbiamo il Pnrr, e per fortuna siamo in perfetto timing qui a Napoli e in Campania, abbiamo rispettato tutte le scadenze. Però non ho la possibilità di prendere 30 giovani professionisti che possano dare una mano, perché si deve passare per la struttura centralizzata degli uffici romani per avere l autorizzazioni. Una governance con una proiezione estera non accetterebbe un modo di fare così. Eppure abbiamo lavorato in questi anni, con molte difficoltà però ce l'abbiamo fatta. Ma siamo al centro del Mediterraneo e

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

dobbiamo cogliere le novità al volo: le concessioni, la digitalizzazione. Abbiamo i tanti nuovi obblighi che ci comporta l'attenzione all'ambiente, oltre a quella alla sicurezza, ma non c'è la possibilità di gestire un ente come si fa in società dove il privato ha una certa importanza. Così resti sostanzialmente con lo stesso numero di dipendenti, e non hai l'agilità che ci potrebbe essere in un'azienda con un tipo di governance diversa.

È ottimista?

Confido molto nel governo perché vedo il viceministro Rixi e il ministro Salvini discutere di questo problema nella direzione che vorremmo tutti. Vogliamo valorizzare il patrimonio pubblico, e l'impegno del governo è strategico perché con il Pnrr stiamo spendendo soldi pubblici che dovremo restituire. Quindi abbiamo bisogno di una maggiore semplificazione, gli 8-9 miliardi di valore economico generato dai porti può aumentare ancora di più, con maggiori entrate per lo Stato.

In una politica industriale dove la parte pubblica è giusto che faccia la regia per gli investimenti, però il Pnrr dovrà rientrare in qualche modo. Dobbiamo quindi aumentare la produttività di tutti i porti italiani. La modernizzazione è in corso, tra digitalizzazione e possibilità di interventi sul piano per le infrastrutture; il governo deve fare la legge, e mi sembra sia sulla strada giusta. C'è inoltre un altro elemento molto importante.

Quale?

Oggi creare un network con altri porti mediterranei e del mondo non è possibile. Bisognerebbe invece avere la possibilità di acquisire quote in porti importanti nel Mediterraneo, nelle Americhe, in Oriente. Con la possibilità di avere partecipazioni in queste parti del mondo, sarebbe automatico poi lo scambio commerciale. Acquisire infrastrutture all'estero è importantissimo con un punto di grande attenzione: i porti sono strategici anche per la difesa nazionale, anche per questo è centrale la questione della regia nazionale del governo. Il controllo dello Stato è essenziale anche perché è impossibile avere 15-16 autorità portuali come oggi, anche se ognuno cerca di fare il massimo. Ci penserà la politica a stabilire quale sarà la migliore governance possibile, per me ripeto è importantissima la semplificazione. Per dirla in modo popolare, dobbiamo premiare chi lavora veramente e buttare fuori chi non lo fa, questo è il problema di tutte le amministrazioni pubbliche. La solita burocrazia non la risolvi con dipendenti in più, ma premiando chi lavora e buttando fuori in tempi veloci chi non lo fa. Quali altri risposte servono?

Ci vogliono regole certe: siamo continuamente soggetti allo stravolgimento di regole attraverso sentenze una volta di tribunali amministrativi, un'altra volta di giudici civili.

Regole certe, semplici ma precise, senza tentennamenti; questo modello che abbiamo, morfologico prima di tutto, al centro del Mediterraneo, è strategico. Per cui: regole certe, semplificazione e possibilità

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

di questa Spa, una holding pubblica quotata in Borsa che controlli gli investimenti strategici. Una governance che vada nel senso della semplificazione essa stessa, se ne può avere anche una sola nazionale sul modello spagnolo e ramificazioni coordinate. Il modello Enav è così, ci sono ramificazioni in tutti gli aeroporti italiani ma il controllo è nazionale. Gli investimenti vanno coordinati in questo modo, a volte degli investimenti strategici andrebbero in un luogo ma non ci vanno perché magari si è in ritardo per un progetto che ancora non è esecutivo, un coordinamento nazionale potrebbe decidere. Poi spesso dimentichiamo il ruolo dei tanti enti, la sovrapposizione dei tanti pareri. Per questo chiediamo semplificazione; a volte ci blocchiamo perché il parere della soprintendenza ci mette secoli per arrivare, e non sempre è coordinato. Semplificazioni e velocità di investimenti significa concorrere con tutto il mondo; l'imprenditore estero o nazionale va dove non ha problemi di investimenti. Se mentre sto facendo un investimento la soprintendenza ci mette un anno per un parere, allora non ci siamo. È un problema che deve risolvere il legislatore, per esempio con il silenzio assenso; così come il legislatore deve premiare chi lavora di più.

E se riusciamo a trovarle, le risposte?

Chi più di noi è al centro del Mediterraneo?

Se riusciremo a risolvere questi problemi verranno a investire in Italia da tutte parti del mondo, perché avranno la logistica e le quattro modalità dei trasporti: ferro, mare, gomma, aereo. In questi quattro moduli della logistica il porto ha un ruolo importantissimo, dà supporto agli altri tre. Certo è impensabile che tutti i porti italiani facciano transhipment, la nostra nazione ha anche una vocazione turistica. La regia nazionale dirà per esempio se Gioia Tauro deve continuare ad essere l'hub nazionale, posto che non ha problemi di carattere turistico o ambientale; dirà se la Silicon Valley italiana dovrà essere a Trieste, oppure a Genova, e a Napoli verrà magari un altro polo.

Anche se, diciamocela tutta, specie nel settore trasporti è il mercato che decide dove andare.

Guai a dire: vai a prendere l'aereo a Malpensa invece che a Linate, questi sono stati alcuni dei fallimenti del passato.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Gazzetta Martesana

Periodici

Tempo di bilanci per gli Stati generali della logistica organizzati giovedì a Milano con Lombardia, Liguria e Piemonte

«Tre regioni centrali per i corridoi europei»

Terzi: «L'unione fa la forza». Rixi: «Al lavoro per superare i cosiddetti colli di bottiglia». Nel Nord ovest un quarto della rete ferroviaria totale


Tempo di bilanci per gli Stati generali della logistica organizzati giovedì a Milano con Lombardia, Liguria e Piemonte
«Tre regioni centrali per i corridoi europei»
Terzi: «L'unione fa la forza». Rixi: «Al lavoro per superare i cosiddetti colli di bottiglia». Nel Nord ovest un quarto della rete ferroviaria totale

MILANO (fmh) Lombardia, Liguria e Piemonte rinsaldano l'alleanza strategica sui temi infrastrutturali in chiave nazionale ed europea. Lo fanno attraverso gli Stati generali della Logistica del Nord Ovest che si sono conclusi giovedì scorso in città. Al vertice, insieme a imprese e operatori del settore, erano presenti gli assessori alla partita delle tre regioni (Claudia Maria Terzi per la Lombardia - Alessio Piana per la Liguria - Enrico Bussalino per il Piemonte), oltre al viceministro Edoardo Rixi in videocollegamento.

« L'unione fa la forza - ha evidenziato l'assessore lombardo Terzi - rispetto all'esigenza di portare istanze comuni sui tavoli nazionali ed europei, considerando che le grandi reti di trasporto e i temi della logistica travalicano i confini amministrativi e necessitano di azioni di respiro sovraregionale e sovranazionale. La cabina di regia tra le 3 regioni ci permette di avere una voce unica e di essere protagonisti anche in Europa, attraverso la partecipazione ai gruppi di lavoro internazionali collegati ai Corridoi europei».

Al centro degli Stati Generali il tema del potenziamento delle infrastrutture: «In Lombardia - ha proseguito Terzi - 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 in generale dell'intermodalità».

Dal canto suo il viceministro Rixi ha sottolineato: «il Nord Ovest è il territorio che più beneficerà degli investimenti del PNRR dal punto di vista delle opere ferroviarie, in virtù anche della centralità di questo quadrante per lo sviluppo economico europeo. Lavoriamo per completare opere, come il Terzo valico dei Giovi, utili a superare i cosiddetti 'colli di bottiglia' e per il rilancio dell'intermodalità».

«La Liguria ha, per tradizione, - ha sottolineato l'assessore ligure Piana - una naturale vocazione all'economia portuale e alla connessa logistica. Con Regione Lombardia stiamo proseguendo la progettazione del collegamento Genova-Milano sulla stazione di Forlanini. ».

«Come Piemonte - ha invece affermato l'assessore piemontese Bussalino - stiamo puntando alla creazione di un sistema retroportuale sul nostro territorio ad integrazione del sistema portuale e retroporto di Genova e dei porti Liguri».

Lombardia, Liguria e Piemonte, con riguardo al sistema dei trasporti ed in particolare al trasporto

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

merci e all'intermodalità, rappresentano l'area di Italia con il più alto livello di offerta infrastrutturale, con circa un quarto del la rete ferroviaria nazionale Ecco la fotografia dei vari comparti in Lombardia, Aeroporti Quattro aeroporti lombardi gestiscono il 67% e il 26% dei traffici nazionali rispettivamente delle merci e dei passeggeri: Milano Malpensa (primo in Italia per trasporto cargo nel 2023 e secondo per trasporto passeggeri), Bergamo Orio al Serio (terzo per trasporto passeggeri e sesto per trasporto cargo), Milano Linate (ottavo per trasporto passeggeri), Brescia Montichiari (quinto per trasporto cargo, ma primo per i prodotti postali).

Terminal intermodali 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.

Reti europee Con riferimento ai corridoi europei TEN-T che interessano il Nord-Ovest, tre dei novi corridoi attraversano la Lombardia e, con il nuovo Regolamento sulle reti TEN-T il Corridoio Reno-Alpi è stato unificato al Corridoio Mare del Nord-Mediterraneo determinando la creazione di un unico asse Nord-Sud che integra ulteriormente la rete, potenziando l'intermodalità e migliorando l'efficienza logistica.

Quadruplicamento Milano Rogoredo-Pavia Il quadruplicamento della Milano Rogoredo-Pavia consiste nella realizzazione di una nuova coppia di binari in affiancamento a quelli esistenti per un'estesa complessiva di circa 29 chilometri.

Ferrovia Malpensa Completamento dell'accessibilità all'aeroporto di Milano Malpensa: i lavori di realizzazione di circa 5 chilometri di nuovo tracciato a doppio binario sono in corso d'opera.

Potenziamento Rho-Gallarate Il potenziamento della Rho-Gallarate consiste nel quadruplicamento della tratta da Rho a Parabiago per un'estensione di 8 chilometri.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Milano Finanza

Periodici

Aggiudica la progettazione dell'Area Cargo dello scalo

Tempi stretti per Comiso

L'associazione temporanea di imprese che ha vinto la gara espleterà il tutto in quattro mesi e mezzo anziché nove. Parla l'amministratore delegato di Sac, Nico Torrisi, sul futuro sviluppo dell'aeroporto in provincia di Ragusa

GIANNI MAROTTA


AGGIUDICA LA PROGETTAZIONE DELL'AREA CARGO DELLO SCALO

Tempi stretti per Comiso

L'associazione temporanea di imprese che ha vinto la gara espleterà il tutto in quattro mesi e mezzo anziché nove. Parla l'amministratore delegato di Sac, Nico Torrisi, sul futuro sviluppo dell'aeroporto in provincia di Ragusa

Per l'aeroporto «Pio La Torre» di Comiso il primo passo verso lo sviluppo del settore commerciale attraverso il movimento delle merci è la progettazione dell'area cargo. L'associazione temporanea di imprese formata da 3Ti Progetta Italia, Deerns Italia, To 70 Italia, Atelier Alfonso Femia, Cilento Ingegneria e geologo Marco Giovannozzi, ha vinto la gara bandita da Sac, la società di gestione dell'aeroscalo, per 1.135.978 euro, per un importo di 638.987 euro (con un ribasso del 43.75%). Nico Torrisi, Ad della Sac la società che gestisce lo scalo di Catania e quello di Comiso parla dei prossimi passi dell'aeroporto in provincia di Ragusa.

Domanda. Quanto tempo richiederà la progettazione dell'area cargo a servizio dell'aeroporto di Comiso.

Risposta. Rispetto ai tempi previsti, l'Associazione temporanea di imprese che ha vinto la gara espleterà il tutto in quattro mesi e mezzo anziché nove. D. La Regione siciliana ha promesso investimenti significativi per il miglioramento strutturale non solo dell'aerostazione ma anche della viabilità. E' possibile avere certezza sui tempi?

R. Sono complessivamente 27 milioni di euro previsti dai Fondi si sviluppo e coesione. In particolare, 15 milioni di euro saranno destinati al prolungamento della pista di rullaggio, altri 12 milioni di euro serviranno alla sistemazione e al potenziamento della viabilità esterna, all'ampliamento delle aree di stazionamento e manovra degli aeromobili e alla rifunzionalizzazione del terminal con la creazione di nuovi gate. Stiamo aspettando il via libera da parte dell'Unione europea.

Subito dopo procederemo con la progettualità e quindi con le gare d'appalto. A tutto questo si aggiunge l'intervento della Regione siciliana con l'assegnazione al Libero Consorzio di Ragusa di ben 25 milioni di euro destinati al potenziamento dei collegamenti stradali da e per l'aeroporto allo scopo di consentire una maggiore intermodalità e i collegamenti funzionali con la nuova Ragusa-Catania e la Strada statale 514.

D. Comiso riuscirà ad aumentare il suo traffico passeggeri?

R. Noi siamo fiduciosi perché c'è una convergenza tra le nostre idee e il mandato che ci hanno assegnato i nostri soci, la volontà del governo regionale presieduto da Renato Schifani che tiene particolarmente

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

all'aeroporto di Comiso per portare avanti iniziative che creino sviluppo per questo territorio. Ricordo che quando il vettore Ryanair ha abbandonato Comiso la Sac è riuscita, in meno di un anno, a portare altre 10 compagnie al "Pio La Torre". Noto anche la realizzazione di opere, come il raddoppio della strada Ragusa-Catania, che va in direzione di quella intermodalità che consentirà all'aeroporto di potersi sviluppare.

D. Perché nel caso delle eruzioni vulcaniche dell'Etna gli aerei non vengono dirottati sull'aeroscalo di Comiso?

R. È opportuno su questo aspetto fare chiarezza. Sono i comandanti delle compagnie aeree che scelgono dove andare ad atterrare. Al momento abbiamo la facoltà di suggerire dove far atterrare. La Sac sta lavorando con Enac per far sì che sia obbligatorio lo scalo alternato e noi suggeriamo che sia sempre Comiso. Dopodiché, ripeto, è volontà esclusiva del comandante della compagnia aerea scegliere dove atterrare. Non è il gestore aereo che può decidere dove fare atterrare, in caso di scalo alternato, un aereo. (riproduzione riservata).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

(Sito) Adnkronos

Fonti Web

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta


(Sito) Adnkronos

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

10/04/2024 11:59 STEFANO TESTINI;MATTEO SPINELLI;

La seconda giornata di lavori della 6ª edizione del Festival Nazionale dell'Economia si è aperta a Palazzo Vecchio con gli interventi di Sara Funaro (Sindaca del Comune di Firenze) e Maurizio Leo (Vice Ministro dell'Economia e delle Finanze), che hanno preso parte al panel "Partecipare al cambiamento dell'economia: Impatto civile, inclusione sociale ed equa fiscalità". Firenze, 4 ottobre 2024. Il Vice Ministro Leo ha dichiarato: «In questo momento, come MEF e come Governo, siamo al lavoro per preparare una delega che possa adeguare diverse situazioni problematiche, con particolare riguardo verso la certezza del diritto, l'evasione fiscale, la semplificazione delle procedure come quelle di dichiarazione e la pressione fiscale. Misure concrete di diverso genere, in grado di aiutare non solamente le imprese, ma anche e soprattutto il cittadino». «Noi – ha aggiunto Leo – abbiamo oggi una pressione fiscale molto pronunciata. Il nostro obiettivo, com'è già stato fatto nel 2024 quando siamo passati dalle quattro alle tre aliquote, è di spingerci ulteriormente per venire incontro al ceto medio che oggi si sta sempre più impoverendo. E' un tema che eventualmente, con il consenso di tutta la maggioranza e trovando le adeguate risorse potremmo trattare nella prossima legge di bilancio». Funaro ha ricordato: «Prima ancora che da Sindaco, ho avuto la possibilità anche da Assessore di dare attenzione a tutte quelle politiche di sostenibilità - ambientale, civile, sociale e non solo - di cui Firenze e altre città hanno bisogno. Attualmente i Sindaci stanno vivendo un momento di grandissima urgenza, con cambiamenti climatici più che drammatici, innalzamenti delle temperature, alluvioni e calamità sempre più frequenti. A Firenze l'attuale amministrazione, come quella precedente, ha rivolto un grande impegno in questa direzione, cercando di rendere la città sempre più sostenibile. Firenze è da tempo esempio e capofila, e mi impegnerò affinché lo rimanga a lungo, su diverse tematiche d'innovazione, dal sistema educativo a quello dei trasporti e, soprattutto, della sostenibilità» Nel panel seguente l'economista Alberto Acosta ha parlato di BuenVivir: «Il "vivere bene" nasce dalle comunità indigene, tradizionalmente emarginate e spinte ai margini della storia. Questi popoli, dopo aver dimostrato di essere capaci di condurre una lotta di resistenza per oltre 500 anni, nelle ultime decadi si sono resi soggetti politici portatori di una propria visione del mondo. Al centro del concetto di "buenvivir" ci sono tre elementi fondamentali: il primo è l'essere umano, tenendo a mente che pur essendo individui ci realizziamo solo nella comunità e nel rapporto con l'altro. Il secondo, è il tenere a mente che siamo parte della natura e non possiamo collocarla a margine. In ultimo, la necessità di un altro tipo di relazione tra gli uomini, ma anche tra umano e non umano, soprattutto tramite la reciprocità e l'empatia». Acosta ha poi aggiunto: «Che significa l'Economia? Di quale economia stiamo parlando? In questo momento potremmo essere felici di

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

un incremento del Pil ma questo non è un indicatore trasparente. Ad esempio non sappiamo quanta distruzione ambientale è stata necessaria per ottenerlo. Se vogliamo costruire un mondo sostenibile in termini ambientali, un mondo giusto in termini sociali e un mondo democratico in termici politici, dobbiamo iniziare a pensare a una nuova economia. Invece vediamo che la democrazia è in ritirata. Dobbiamo iniziare a lavorare ad una nuova economia che deve essere sempre subordinata all'essere umano, non al capitale». Il FNEC è promosso da Federcasse (l'Associazione Nazionale delle Banche di Credito Cooperativo, Casse Rurali, Casse Raiffeisen) e da Confcooperative, organizzato e progettato con NeXt (Nuova Economia Per Tutti), con il contributo di Fondosviluppo, Assimoco, Assicooper, Coopersystem, Federazione Toscana delle BCC, Frecciarossa e la collaborazione della SEC (Scuola di Economia Civile) e di MUS.E. Ufficio Stampa Festival Nazionale dell'Economia Civile Stefano Testini 3356138145 Matteo Spinelli 3347661138.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

(Sito) Adnkronos

Fonti Web

Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto"


(Sito) Adnkronos

Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto"

10/04/2024 15:04

04 ottobre 2024 | 15.00 LETTURA: 1 minuti "Questa iniziativa è una grande festa in cui si vanno ad alternare momenti di gioco negli spazi del porto, come ad esempio il waterfront, nel nostro caso di oggi, a momenti di formazione, momenti di divulgazione, momenti di conoscenza dei mezzi anche nautici, di tutte quelle forze dell'ordine che lavorano per quell'aspetto di sicurezza della navigazione o di sicurezza dei commerci, una comunità istituzionale che lavora a favore del porto. Si vuole far comprendere che siamo attraverso il gioco, la musica, la cultura e il confronto". Lo ha detto Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Porti di Venezia e Chioggia - AdSPMAS, a margine della giornata di presentazione ai media dei Port Days, manifestazione realizzata in coordinamento con Assoporti e patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia, che tra il 4 e il 6 ottobre proporrà a studenti, residenti, operatori del porto e curiosi un ricco programma di attività finalizzate ad approfondire la conoscenza del mondo portuale veneto e programmate a Venezia centro storico, Marghera e Chioggia. L'informazione continua con la newsletter Vuoi restare informato? Iscriviti a e-news , la newsletter di Adnkronos inviata ogni giorno, dal lunedì al venerdì, con le più importanti notizie della giornata.

04 ottobre 2024 | 15.00 LETTURA: 1 minuti "Questa iniziativa è una grande festa in cui si vanno ad alternare momenti di gioco negli spazi del porto, come ad esempio il waterfront, nel nostro caso di oggi, a momenti di formazione, momenti di divulgazione, momenti di conoscenza dei mezzi anche nautici, di tutte quelle forze dell'ordine che lavorano per quell'aspetto di sicurezza della navigazione o di sicurezza dei commerci, una comunità istituzionale che lavora a favore del porto. Si vuole far comprendere che siamo attraverso il gioco, la musica, la cultura e il confronto". Lo ha detto Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Porti di Venezia e Chioggia - AdSPMAS, a margine della giornata di presentazione ai media dei Port Days, manifestazione realizzata in coordinamento con Assoporti e patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia, che tra il 4 e il 6 ottobre proporrà a studenti, residenti, operatori del porto e curiosi un ricco programma di attività finalizzate ad approfondire la conoscenza del mondo portuale veneto e programmate a Venezia centro storico, Marghera e Chioggia. L'informazione continua con la newsletter Vuoi restare informato? Iscriviti a e-news , la newsletter di Adnkronos inviata ogni giorno, dal lunedì al venerdì, con le più importanti notizie della giornata.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

(Sito) Adnkronos

Fonti Web

Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto

E' iniziata l'edizione 2024 dei Port Days, in programma da venerdì 4 a domenica 6 ottobre, in cui grandi e piccini, studenti di tutte le età, famiglie, giovani sportivi, appassionati di porto, cittadini curiosi saranno investiti da un'ondata di iniziative, promosse dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale e rivolte alle città che ospitano i porti del Veneto. La rassegna lagunare di eventi, ideata e organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia e inserita nell'ambito dei Port Days nazionali - istituiti da Assoporti nel 2018 come momento dell'anno in cui tutti i porti italiani si aprono al pubblico, si svilupperà in tre giornate, coinvolgendo, ciascuna, uno dei tre diversi contesti - Venezia centro storico, Marghera e Chioggia - che compongono il peculiare sistema portuale del Veneto.


(Sito) Adnkronos

Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto

10/04/2024 16:38

E' iniziata l'edizione 2024 dei Port Days, in programma da venerdì 4 a domenica 6 ottobre, in cui grandi e piccini, studenti di tutte le età, famiglie, giovani sportivi, appassionati di porto, cittadini curiosi saranno investiti da un'ondata di iniziative, promosse dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale e rivolte alle città che ospitano i porti del Veneto. La rassegna lagunare di eventi, ideata e organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia e inserita nell'ambito dei Port Days nazionali - istituiti da Assoporti nel 2018 come momento dell'anno in cui tutti i porti italiani si aprono al pubblico, si svilupperà in tre giornate, coinvolgendo, ciascuna, uno dei tre diversi contesti - Venezia centro storico, Marghera e Chioggia - che compongono il peculiare sistema portuale del Veneto.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

(Sito) Ansa

Fonti Web

Rocca, presto delibera proroga auto Euro 4 in Ztl Roma

Sulla delibera di giunta per la proroga dell'ingresso dei veicoli euro 4 nella Ztl fascia verde di Roma per il 2025 "il nostro ufficio ambiente sta lavorando per valutare il piano della qualità dell'aria. Mi sembra che ci siano una serie di segnali positivi, e se tutto verrà confermato, nei prossimi giorni possiamo andare nella direzione della proroga. Siamo moderatamente ottimisti che questo avverrà nei prossimi giorni. Ma è un lavoro tecnico. L'errore a monte fu il piano aria siglato da Zingaretti: lì noi rischiamo la procedura di infrazione. Quindi adesso dobbiamo lavorare sui numeri e i dati per fare in modo che i nostri cittadini e le fasce più deboli non paghino un prezzo più alto. Tutto questo per arrivare alla proroga dei veicoli Euro 4". Lo ha detto presidente della Regione Lazio Francesco Rocca, a margine di un evento nella sede della giunta.



(Sito) Ansa

Rocca, presto delibera proroga auto Euro 4 in Ztl Roma

10/04/2024 14:28

Sulla delibera di giunta per la proroga dell'ingresso dei veicoli euro 4 nella Ztl fascia verde di Roma per il 2025 "il nostro ufficio ambiente sta lavorando per valutare il piano della qualità dell'aria. Mi sembra che ci siano una serie di segnali positivi, e se tutto verrà confermato, nei prossimi giorni possiamo andare nella direzione della proroga. Siamo moderatamente ottimisti che questo avverrà nei prossimi giorni. Ma è un lavoro tecnico. L'errore a monte fu il piano aria siglato da Zingaretti: lì noi rischiamo la procedura di infrazione. Quindi adesso dobbiamo lavorare sui numeri e i dati per fare in modo che i nostri cittadini e le fasce più deboli non paghino un prezzo più alto. Tutto questo per arrivare alla proroga dei veicoli Euro 4". Lo ha detto presidente della Regione Lazio Francesco Rocca, a margine di un evento nella sede della giunta.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

(Sito) Ansa

Fonti Web

Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

"Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise). Un aumento che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie". Lo scrive in una nota l'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti.



(Sito) Ansa

Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

10/04/2024 15:48

"Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise). Un aumento che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie". Lo scrive in una nota l'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

(Sito) Ansa

Fonti Web

Conclusi prelievi dei campioni di sedime portuale a Crotone



(Sito) Ansa

Conclusi prelievi dei campioni di sedime portuale a Crotone

10/04/2024 16:24

Si sono conclusi, nel porto di Crotone, i prelievi dei campioni di sedime portuale finalizzati al dragaggio dei fondali. L'intervento rientra nel programma infrastrutturale dell'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, guidata dal presidente Andrea Agostinelli, che cambierà il volto del porto crotonese al fine di valorizzare e ampliare le funzionalità e i servizi offerti dallo scalo. Iniziati lo scorso 24 settembre, in otto giorni di attività, è scritto in una nota, è stata battuta l'intera costa di fronte lo scalo, lungo la quale sono stati prelevati 363 campioni di sedimento al fine di effettuare 64 sondaggi ed avere così una approfondita campionatura per eseguire, in modo esaustivo, le analisi di caratterizzazione. "Si tratta - prosegue la nota dell'Autorità - di un'operazione di straordinaria importanza per l'intera cittadina crotonese che ha visto, sinergicamente, operare insieme, anche a bordo della nave, l'Autorità di sistema portuale con la ditta incaricata, l'Arpacal, che effettuerà su una percentuale dei campioni prelevati le proprie analisi, i cui risultati saranno successivamente confrontati con quelli dell'Ente, l'Ispra, che ha contribuito a definire l'intero progetto, con l'obiettivo di determinare, in base a quanto stabilito dalla normativa vigente in materia, la più dettagliata analisi, anche, in modo celere. A sostenere le operazioni la Capitaneria di porto di Crotone, che ha assicurato la sicurezza dello specchio acqueo nel corso delle operazioni di prelievo, e il generale Emilio Errigo, commissario straordinario del Sito contaminato di interesse nazionale di Crotone, Cassano e Cerchiara. Finita questa fase, si punta ora al passo successivo, che vedrà l'Ente impegnato a progettare la migliore soluzione tecnica per la gestione dei sedimenti, al fine di avviare le attività di dragaggio e segnare, così, un altro traguardo nella concreta politica di risanamento e

Si sono conclusi, nel porto di Crotone, i prelievi dei campioni di sedime portuale finalizzati al dragaggio dei fondali. L'intervento rientra nel programma infrastrutturale dell'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, guidata dal presidente Andrea Agostinelli, che cambierà il volto del porto crotonese al fine di valorizzare e ampliare le funzionalità e i servizi offerti dallo scalo. Iniziati lo scorso 24 settembre, in otto giorni di attività, è scritto in una nota, è stata battuta l'intera costa di fronte lo scalo, lungo la quale sono stati prelevati 363 campioni di sedimento al fine di effettuare 64 sondaggi ed avere così una approfondita campionatura per eseguire, in modo esaustivo, le analisi di caratterizzazione. "Si tratta - prosegue la nota dell'Autorità - di un'operazione di straordinaria importanza per l'intera cittadina crotonese che ha visto, sinergicamente, operare insieme, anche a bordo della nave, l'Autorità di sistema portuale con la ditta incaricata, l'Arpacal, che effettuerà su una percentuale dei campioni prelevati le proprie analisi, i cui risultati saranno successivamente confrontati con quelli dell'Ente, l'Ispra, che ha contribuito a definire l'intero progetto, con l'obiettivo di determinare, in base a quanto stabilito dalla normativa vigente in materia, la più dettagliata analisi, anche, in modo celere. A sostenere le operazioni la Capitaneria di porto di Crotone, che ha assicurato la sicurezza dello specchio acqueo nel corso delle operazioni di prelievo, e il generale Emilio Errigo, commissario straordinario del Sito contaminato di interesse nazionale di Crotone, Cassano e Cerchiara. Finita questa fase, si punta ora al passo successivo, che vedrà l'Ente impegnato a progettare la migliore soluzione tecnica per la gestione dei sedimenti, al fine di avviare le attività di dragaggio e segnare, così, un altro traguardo nella concreta politica di risanamento e rigenerazione ambientale dello scalo portuale di Crotone". "Le attività di redazioni del piano e l'esecuzione del campionamento hanno visto un impegno lungo un anno - ha dichiaro Lorena Tedesco, responsabile della sede di Crotone dell'Autorità di sistema portuale -. È stata una procedura complessa che ha visto lavorare in sinergia tutti i soggetti coinvolti. Il porto è stato campionato per poter progettare un dragaggio che porterà i fondali a 11 metri. Le attività di campionamento ed esecuzione delle analisi saranno di tipo analitiche chimico fisiche, microbiologiche, eco-tossicologiche e permetteranno di conoscere lo stato dei sedimi del bacino portuale. A risultati validati da Arpacal, quale Ente preposto alle attività di controllo, partirà lo step successivo, per la progettazione della gestione dei sedimi dei futuri

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

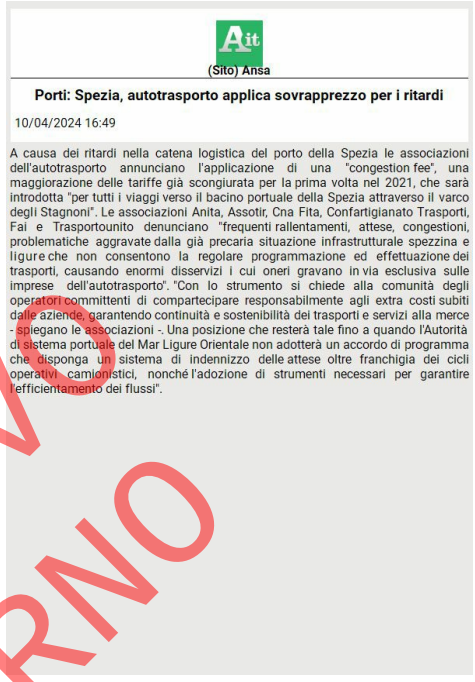
dragaggi".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

(Sito) Ansa

Fonti Web

Porti: Spezia, autotrasporto applica sovrapprezzo per i ritardi



(Sito) Ansa

Porti: Spezia, autotrasporto applica sovrapprezzo per i ritardi

10/04/2024 16:49

A causa dei ritardi nella catena logistica del porto della Spezia le associazioni dell'autotrasporto annunciano l'applicazione di una "congestion fee", una maggiorazione delle tariffe già scongiurata per la prima volta nel 2021, che sarà introdotta "per tutti i viaggi verso il bacino portuale della Spezia attraverso il varco degli Stagnoni". Le associazioni Anita, Assotir, Cna Fita, Confartigianato Trasporti, Fai e Trasportounito denunciano "frequenti rallentamenti, attese, congestioni, problematiche aggravate dalla già precaria situazione infrastrutturale spezzina e ligure che non consentono la regolare programmazione ed effettuazione dei trasporti, causando enormi disservizi i cui oneri gravano in via esclusiva sulle imprese dell'autotrasporto". "Con lo strumento si chiede alla comunità degli operatori committenti di compartecipare responsabilmente agli extra costi subiti dalle aziende, garantendo continuità e sostenibilità dei trasporti e servizi alla merce - spiegano le associazioni -. Una posizione che resterà tale fino a quando l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale non adotterà un accordo di programma che disponga un sistema di indennizzo delle attese oltre franchigia dei cicli operativi camionistici, nonché l'adozione di strumenti necessari per garantire l'efficientamento dei flussi".

A causa dei ritardi nella catena logistica del porto della Spezia le associazioni dell'autotrasporto annunciano l'applicazione di una "congestion fee", una maggiorazione delle tariffe già scongiurata per la prima volta nel 2021, che sarà introdotta "per tutti i viaggi verso il bacino portuale della Spezia attraverso il varco degli Stagnoni". Le associazioni Anita, Assotir, Cna Fita, Confartigianato Trasporti, Fai e Trasportounito denunciano "frequenti rallentamenti, attese, congestioni, problematiche aggravate dalla già precaria situazione infrastrutturale spezzina e ligure che non consentono la regolare programmazione ed effettuazione dei trasporti, causando enormi disservizi i cui oneri gravano in via esclusiva sulle imprese dell'autotrasporto". "Con lo strumento si chiede alla comunità degli operatori committenti di compartecipare responsabilmente agli extra costi subiti dalle aziende, garantendo continuità e sostenibilità dei trasporti e servizi alla merce - spiegano le associazioni -. Una posizione che resterà tale fino a quando l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale non adotterà un accordo di programma che disponga un sistema di indennizzo delle attese oltre franchigia dei cicli operativi camionistici, nonché l'adozione di strumenti necessari per garantire l'efficientamento dei flussi".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

(Sito) Ansa

Fonti Web

Blue economy, nasce Lab Esg Liguria di Intesa Sanpaolo


(Sito) Ansa

Blue economy, nasce Lab Esg Liguria di Intesa Sanpaolo

10/04/2024 18:18

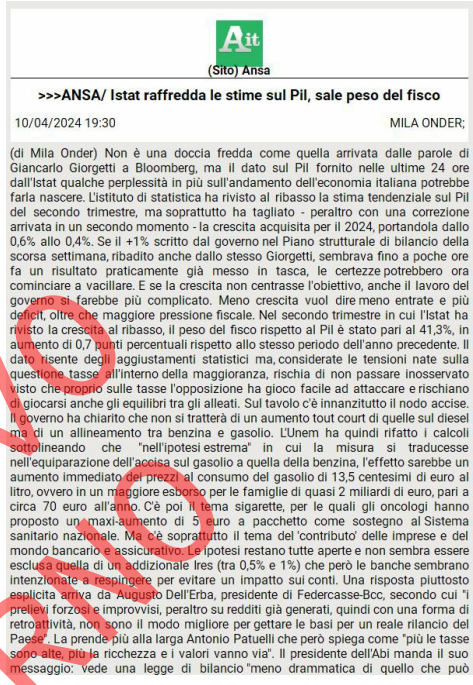
Aiutare le piccole e medie imprese a ripensare il proprio business in modo più sostenibile e inclusivo, sfruttando al massimo la spinta degli investimenti legati al Pnrr. È questo l'obiettivo del "Laboratorio Esg Liguria" che Intesa Sanpaolo, in collaborazione con Fondazione Compagnia di San Paolo, Camera di Commercio di Genova, Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale e Srm Centro Studi e Ricerche, ha inaugurato nei locali del Genova Blu District. Un punto di incontro dove le imprese potranno essere accompagnate nei processi di transizione ambientale, sociale, digitale e di governance, in linea con le missioni del Pnrr. "Il sistema imprenditoriale esprime nuova consapevolezza verso le tematiche esg e un cambiamento di mentalità eticamente virtuoso e cruciale per la competitività nel lungo periodo - spiega Andrea Perusin, direttore regionale Piemonte sud e Liguria Intesa Sanpaolo - e il Laboratorio Esg Liguria si propone di guidare e dove possibile anticipare questa tendenza, in un'ottica di sinergia tra pubblico e privato, offrendo occasioni di incontro, consulenza, formazione". L'attività sarà fortemente indirizzata sulle caratteristiche della città metropolitana di Genova e della Liguria, con focus sulla "Blue Economy" che si conferma come uno due pilastri fondamentale dell'economia nazionale. "L'impatto è molto importante con 5,7 miliardi di valore aggiunto è 50 mila occupati su tutto il territorio della Liguria- spiega Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM Centro Studi e Ricerche - che cresce a 10 miliardi e 122 mila posti di lavori se guardiamo all'insieme delle altre regioni del nord Italia, all'indotto di tutto settori produttivi che dipendono largamente dall'import marittimo da e verso il porto di Genova". Un comparto, quello dell'economia della mare, al quale dedica grande attenzione anche Fondazione Compagnia di San Paolo. "Nei siamo partner assieme a Comune di Genova e UniGe in tutto quello che è Blue District - ricorda Alberto Anfossi, Segretario Generale della Fondazione - dalla creazione ci questo luogo ai fondi destinati alle Startup del comparto, al la collaborazione con il Comune di Genova per la 'fabbrica delle idee' che sorgerà nel waterfront".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

(Sito) Ansa

Fonti Web

>>>ANSA/ Istat raffredda le stime sul Pil, sale peso del fisco



(Sito) Ansa

>>>ANSA/ Istat raffredda le stime sul Pil, sale peso del fisco

10/04/2024 19:30 MILA ONDER;

(di Mila Onder) Non è una doccia fredda come quella arrivata dalle parole di Giancarlo Giorgetti a Bloomberg, ma il dato sul Pil fornito nelle ultime 24 ore dall'Istat qualche perplessità in più sull'andamento dell'economia italiana potrebbe farla nascere. L'istituto di statistica ha rivisto al ribasso la stima tendenziale sul Pil del secondo trimestre, ma soprattutto ha tagliato - peraltro con una correzione arrivata in un secondo momento - la crescita acquisita per il 2024, portandola dallo 0,6% allo 0,4%. Se il +1% scritto dal governo nel Piano strutturale di bilancio della scorsa settimana, ribadito anche dallo stesso Giorgetti, sembrava fino a poche ore fa un risultato praticamente già messo in tasca, le certezze potrebbero ora cominciare a vacillare. E se la crescita non centrasse l'obiettivo, anche il lavoro del governo si farebbe più complicato. Meno crescita vuol dire meno entrate e più deficit, oltre che maggiore pressione fiscale. Nel secondo trimestre in cui l'Istat ha rivisto la crescita al ribasso, il peso del fisco rispetto al Pil è stato pari al 41,3%, in aumento di 0,7 punti percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il dato risente degli aggiustamenti statistici ma, considerate le tensioni nate sulla questione tasse all'interno della maggioranza, rischia di non passare inosservato visto che proprio sulle tasse l'opposizione ha gioco facile ad attaccare e rischiano di giocarsi anche gli equilibri tra gli alleati. Sul tavolo c'è innanzitutto il nodo accise. Il governo ha chiarito che non si tratterà di un aumento tout court di quelle sul diesel ma di un allineamento tra benzina e gasolio. L'Unem ha quindi rifatto i calcoli sottolineando che "nell'ipotesi estrema" in cui la misura si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, ovvero in un maggiore esborso per le famiglie di quasi 2 miliardi di euro, pari a circa 70 euro all'anno. C'è poi il tema sigarette, per le quali gli oncologi hanno proposto un maxi-aumento di 5 euro a pacchetto come sostegno al Sistema sanitario nazionale. Ma c'è soprattutto il tema del 'contributo' delle imprese e del mondo bancario e assicurativo. Le ipotesi restano tutte aperte e non sembra essere esclusa quella di un addizionale Ires (tra 0,5% e 1%) che però le banche sembrano intenzionate a respingere per evitare un impatto sui conti. Una risposta piuttosto esplicita arriva da Augusto Dell'Erba, presidente di Federcasse-Bcc, secondo cui "i prelievi forzosi e improvvisi, peraltro su redditi già generati, quindi con una forma di retroattività, non sono il modo migliore per gettare le basi per un reale rilancio del Paese". La prende più alla larga Antonio Patuelli che però spiega come "più le tasse sono alte, più la ricchezza e i valori vanno via". Il presidente

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

dell'Abi manda il suo messaggio: vede una legge di bilancio "meno drammatica di quello che può apparire", anche perché "i germogli di ripresa e di legalità portano maggiori introiti allo Stato". L'idea di un contributo delle grandi imprese è invece condivisa da Luigi Sbarra della Cisl e da PierPaolo Bombardieri della Uil che definisce quella di Giorgetti "una dichiarazione di buon senso". E un'aliquota "pesante" sulla ricchezza prodotta viene invocata anche dalla segretaria confederale della Cgil, Francesca Re David. Di Ires, ma non come addizionale, hanno peraltro discusso il ministro e il presidente di Confindustria Emanuele Orsini in un incontro con al centro il piano casa proposto dagli industriali, ma anche "la premialità Ires, come scritto nella legge delega fiscale, per chi fa investimenti".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Adessonews

Fonti Web

Ttg e Inout, 2700 espositori e 1000 buyer #finsubito prestito immediato


Adessonews

Ttg e Inout, 2700 espositori e 1000 buyer #finsubito prestito immediato

10/04/2024 10:29

More results... A Rimini Tttg Travel Experience e InOut-The Contract Community, si attendono 2.700 espositori, più di 1.000 buyer da 75 paesi, 55 start-up con le migliori innovazioni di settore e più di 250 speaker che interverranno negli oltre 200 talk sui palchi delle nove arene dedicate a confronti e dibattiti. Dal 9 all'11 ottobre tornano infatti in fiera le manifestazioni italiane di riferimento per la promozione del turismo mondiale e l'accoglienza turistica, organizzate da Italian Exhibition Group. Il programma conta ospiti di fama internazionale con appuntamenti che si focalizzeranno sullo stato attuale del turismo, partendo dai dati più recenti: la stagione estiva 2024 infatti restituisce un bilancio positivo per l'Italia, con oltre 215 milioni di presenze, secondo i dati Fipe-Confcommercio, e una crescita dell'1,6% rispetto all'estate 2023. Diversi i talk: si parte mercoledì 9 alle 12 con la opening ceremony (Main Arena, hall Sud) per proseguire alle 14.30 con turismo territoriale e portali: la verità dietro i numeri in programma alla Village Arena (padiglione A2). Mentre, analizzando gli scenari dei prossimi anni, sempre mercoledì 9 alle 16.30 è previsto Travel&Hospitality Vision +25 by Ttg (Main Arena), con la rilevazione dei segnali che orienteranno le scelte del mercato turistico nei prossimi tre anni. Giovedì 10 tocca invece a In dato Veritas: i cinque trend di consumo del mercato turistico (Main Arena, 11-13) in un'analisi realizzata dall'Osservatorio Travel del Politecnico di Milano. Infine, Turismo obiettivo 2035: momento della verità e nuove sfide con Carlo Sangalli, presidente di Confcommercio-Imprese per l'Italia (Main Arena, mercoledì 10 alle 15.30). Spazio anche a premi e riconoscimenti, come il concorso Nona edizione Oscar degli stabilimenti balneari 'Best Beach' (Beach Arena, Padiglione B7-D7, dalle 16.20 alle 17,30) promosso dal portale online di riferimento Best Beach, o il Ttg Star 2024 personaggio dell'anno selezionati dalla redazione e dal direttore di Ttg Italia e InOut Review, Remo Vangelista. Infine, da segnalare anche importanti dibattiti come Tourism Dream Gap: la verità sulla leadership femminile nelle imprese del turismo (giovedì 10 ottobre, 14.20-15.20 alla Main Arena) o La verità sui Millenials e Gen Z: come trovare un'intesa tra chi offre e cerca lavoro (venerdì 11 ottobre dalle 12.10 alle 13.10 alla Village Arena, padiglione A2). In contemporanea con Tttg Travel Experience, in fiera ci sarà anche InOut-The Contract Community, il format ideato sempre da Italian Exhibition Group e dedicato alla community dell'indoor e dell'outdoor per l'accoglienza turistica. Source link ***** l'articolo pubblicato è ritenuto affidabile e di qualità***** Visita il sito e gli articoli pubblicati cliccando sul seguente link Source link La legge sul diritto d'autore art. 70 consente l'utilizzazione libera del materiale laddove ricorrano determinate condizioni: la citazione o riproduzione di brani o parti di opera e la loro comunicazione al pubblico sono liberi qualora siano effettuati per uso di critica,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

discussione, insegnamento o ricerca scientifica entro i limiti giustificati da tali fini e purché non costituiscano concorrenza all'utilizzazione economica dell'opera citata o riprodotta ***** l'articolo pubblicato è ritenuto affidabile e di qualità***** Visita il sito e gli articoli pubblicati cliccando sul seguente link Source link La legge sul diritto d'autore art. 70 consente l'utilizzazione libera del materiale laddove ricorrano determinate condizioni: la citazione o riproduzione di brani o parti di opera e la loro comunicazione al pubblico sono liberi qualora siano effettuati per uso di critica, discussione, insegnamento o ricerca scientifica entro i limiti giustificati da tali fini e purché non costituiscano concorrenza all'utilizzazione economica dell'opera citata o riprodotta Questa è una parte dell'articolo originale Vuoi approfondire l'argomento, criticarlo, discutere come previsto dalla legge sul diritto d'autore art. 70 Sei l'autore dell'articolo e vuoi richiedere la rimozione? La legge sul diritto d'autore art. 70 consente l'utilizzazione libera del materiale laddove ricorrano determinate condizioni: "Il riassunto, la citazione (source link) o la riproduzione di brani o di parti di opera e la loro comunicazione al pubblico sono liberi se effettuati per uso di critica o di discussione, nei limiti giustificati da tali fini e purché non costituiscano concorrenza all'utilizzazione economica dell'opera; se effettuati a fini di insegnamento o di ricerca scientifica l'utilizzo deve inoltre avvenire per finalità illustrative e per fini non commerciali.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Affari Italiani

Fonti Web

Brindisi, Ryanair: motore in fiamme al decollo per Torino. Aeroporto chiuso


Affari Italiani

Brindisi, Ryanair: motore in fiamme al decollo per Torino. Aeroporto chiuso

10/04/2024 10:38

Aeroporti di Puglia: "A causa di un problema a un aeromobile in partenza si è reso necessario procedere alla chiusura temporanea dell'Aeroporto de Salento di Brindisi". Aeroporti di Puglia comunica che a causa di un problema a un aeromobile in partenza si è reso necessario procedere alla chiusura dell'Aeroporto de Salento di Brindisi. Il problema, verificatosi quando l'aeromobile era già allineato in testata per il decollo, ha comportato l'evacuazione dei passeggeri attraverso gli scivoli di emergenza. Tutte le operazioni si sono svolte nella massima sicurezza per i passeggeri e l'equipaggio. I passeggeri sono stati trasferiti in aerostazione dove sono stati assistiti da personale di Aeroporti di Puglia . I tecnici della compagnia si sono messi subito all'opera per gli interventi di loro competenza e necessari affinché Aeroporti di Puglia potesse procedere alle successive verifiche di agibilità della pista di volo e procedere alla riapertura dello scalo. In merito alla temporanea chiusura dell'Aeroporto del Salento di Brindisi a causa di un principio d'incendio al motore di un aeromobile in partenza dallo scalo, il presidente di Aeroporti di Puglia, Antonio Maria Vasile ha dichiarato: "Quanto accaduto a Brindisi ha messo in luce ancora una volta, e ove ve ne fosse la necessità, l'eccellente livello di preparazione delle donne e degli uomini di Aeroporti di Puglia". "In poco meno di tre ore, infatti, l'impegno della nostra struttura , in coordinamento con il personale dei Vigili del Fuoco, dell'ENAC, dell'ENAV e delle Forze dell'ordine, ha consentito la riapertura dello scalo e la ripresa delle operazioni di volo sospese a causa del problema verificatosi a un aeromobile in partenza. Tutte le operazioni di messa in sicurezza e assistenza ai passeggeri del volo interessato, si sono svolte nel massimo ordine e senza nessuna conseguenza".

Aeroporti di Puglia comunica che a causa di un problema a un aeromobile in partenza si è reso necessario procedere alla chiusura temporanea dell'Aeroporto de Salento di Brindisi". Aeroporti di Puglia comunica che a causa di un problema a un aeromobile in partenza si è reso necessario procedere alla chiusura dell'Aeroporto de Salento di Brindisi. Il problema, verificatosi quando l'aeromobile era già allineato in testata per il decollo, ha comportato l'evacuazione dei passeggeri attraverso gli scivoli di emergenza. Tutte le operazioni si sono svolte nella massima sicurezza per i passeggeri e l'equipaggio. I passeggeri sono stati trasferiti in aerostazione dove sono stati assistiti da personale di Aeroporti di Puglia . I tecnici della compagnia si sono messi subito all'opera per gli interventi di loro competenza e necessari affinché Aeroporti di Puglia potesse procedere alle successive verifiche di agibilità della pista di volo e procedere alla riapertura dello scalo. In merito alla temporanea chiusura dell'Aeroporto del Salento di Brindisi a causa di un principio d'incendio al motore di un aeromobile in partenza dallo scalo, il presidente di Aeroporti di Puglia, Antonio Maria Vasile ha dichiarato: "Quanto accaduto a Brindisi ha messo in luce ancora una volta, e ove ve ne fosse la necessità, l'eccellente livello di preparazione delle donne e degli uomini di Aeroporti di Puglia". "In poco meno di tre ore, infatti, l'impegno della nostra struttura , in coordinamento con il personale dei Vigili del Fuoco, dell'ENAC, dell'ENAV e delle Forze dell'ordine, ha consentito la riapertura dello scalo e la ripresa delle operazioni di volo sospese a causa del problema verificatosi a un aeromobile in partenza. Tutte le operazioni di messa in sicurezza e assistenza ai passeggeri del volo interessato, si sono svolte nel massimo ordine e senza nessuna conseguenza". "L'emergenza odierna, altresì, ha dimostrato quanto sia importante per la nostra regione disporre di una rete aeroportuale moderna ed efficiente che ha permesso, anche in una situazione molto impegnativa per strutture e personale, di gestire fasi operative di estrema delicatezza senza che nessun passeggero, in arrivo e in partenza, abbia dovuto subire disagi accentuati. L'interoperabilità degli scali ha consentito ai nostri passeggeri di poter arrivare e partire dalla nostra regione se non con un leggero differimento del proprio operativo necessario a garantire loro i più elevati standard di safety". (gelormini@gmail.com).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Affari Italiani

Fonti Web

"Pellegrini del Giubileo, evitate Roma, traffico e trasporti: non funzionerà nulla". L'appello multilingue dei pendolari


Affari Italiani

"Pellegrini del Giubileo, evitate Roma, traffico e trasporti: non funzionerà nulla". L'appello multilingue dei pendolari

10/04/2024 13:20

Tra ironia e amara realtà, il Comitato Pendolari Ferrovia Roma Nord, lancia un appello in diverse lingue. Vivere con la Roma-Viterbo Giubileo Roma, la mossa che non t'aspetti porta la firma del Comitato dei pendolari della Roma-Viterbo, la linea su ferro più scassata e anacronistica che tra poco festeggerà 100 anni come de il tempo tra stazioni e binari non fosse mai trascorso. Da qui l'idea di una lettera appello ai pellegrini: "State lontani da Roma, non finziona niente". E se il messaggio non dovesse arrivare forte e chiaro, il "consiglio" è stato tradotto in diverse lingue. Questo il testo. "Pellegrini del Giubileo, evitate Roma, traffico e trasporti: non funzionerà nulla". L'appello multilingue dei pendolari Velocità di riproduzione Normal Qualità Velocità di riproduzione Normal LIVE "Quello che sai e quello che non sai" "Caro pellegrino che vorresti venire a Roma per il Giubileo del 2025, sai già che dal 24 dicembre, con l'apertura della porta santa da parte del Santo Padre, la capitale sarà invasa da decine di milioni di turisti che vorranno attraversarla e avranno tempo fino al 24 dicembre 2025. In questo arco di tempo Roma vivrà una vera e propria "passione" fatta di traffico, inquinamento, stress da traffico stradale, metropolitano e ferroviario. Non funzionerà nulla. Quello che non sai è che, se avrai intenzione di provare la nostra ferrovia gestita da Cotral e Astral e che da Viterbo (la città dei Papi) porta a Roma (ormai non più direttamente ma con una infinita lista di bus sostitutivi) vivrai una vera esperienza mistica fatta di soppressioni, ritardi, mancanza di supporto per disabili nelle stazioni e nei treni, comunicazioni fatte male da parte dei gestori Cotral e Astral, quando le forniscono. Aggiungiamo almeno uno sciopero al mese e circa SEIMILA corse soppresse all'anno Uno scaricabarile infinito che ti porterà probabilmente le prime volte a lamentarti e forse a segnalare anche per via del fatto che faranno sicuramente cassa sulla tua pelle di turista, aumentando i biglietti appositamente, ma poi ti adeguerai a tutto quello che ti circonda. Pensa solo al fatto che troverai affitti alle stelle perchè in molti hanno aumentato vertiginosamente i canoni mensili proprio in vista del Giubileo, vedendo il turista come un pollo da spennare piuttosto che da accogliere, quindi ti faranno pagare pure l'aria che respiri. La Roma-Viterbo è la peggiore d'Italia La nostra linea ferroviaria è la peggiore d'italia, certificata da Legambiente negli anni, e forse il biglietto lo meriterebbe solo per la visita, a iniziare dalla stazione di Flaminio, vero residuato della seconda guerra mondiale, con treni di 40 anni fa pieni di ruggine, finestrini incastrati, aria condizionata

AD ESCLUSIVO USO INTERE

quasi assente, servizi igienici bordo non forniti, con borseggiatori sempre in agguato e senza la sicurezza fisica quotidiana che però è stata attivata in metro con la polizia. Da noi non esiste nemmeno quella. E non pensare che tu ti possa salvare utilizzando il bus Cotral o mezzo privato, tanto sulla via Flaminia devi passare, che è un budello con carovane di automobili in coda fin dalle prime ore del mattinoe ricorda che con la ZTL pensata dal sindaco di roma non sarà facile entrare nella capitale. Aggiungiamo poi che quando piove allora si ferma veramente tutto e giusto a piedi puoi spostarti! Caro pellegrino, Roma non è pronta per gestire i periodi di "pace", figuriamoci quelli di emergenza come può essere un evento di grande portata come il Giubileo! "Probabilmente non pagherai il biglietto" La cosa buona è che probabilmente non pagherai il biglietto del treno perché molti tornelli sono fuori uso e in alcune stazioni non ci sono proprio: entri e sali come nelle diligenze del far west, perché è all'anno 1900 che siamo rimasti, anzi al 1932 per essere precisi, l'anno di attivazione della linea. Pensa che siamo nel 2024 e non potrai acquistare il biglietto online e non potrai farlo in stazione perché Cotral e Astral hanno deciso che le biglietterie andavano chiuse, ma comunque potrai acquistare il biglietto comodamente in tabaccheria o bar facendo a volte poco meno di un paio di chilometri a piedi dalla prima stazione disponibile. Tra 8 anni la nostra ferrovia compirà 100 anni, ma ci arriverà? E se si, come ci arriverà soprattutto dopo l'esperienza giubilare? E tu uscirai trasformato, in peggio forse, da questa terribile esperienza. Per questo ti diciamo, pellegrino fuggi dal Giubileo: ci guadagnerai in salute e risparmierai tanti soldi". Comitato Pendolari Ferrovia Roma Nord.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Affari Italiani

Fonti Web

Diesel, aumento delle accise? Ipotesi "rimodulazione" e, nel caso, sarà "colpa" dell'Europa



Affari Italiani

Diesel, aumento delle accise? Ipotesi "rimodulazione" e, nel caso, sarà "colpa" dell'Europa

10/04/2024 18:07

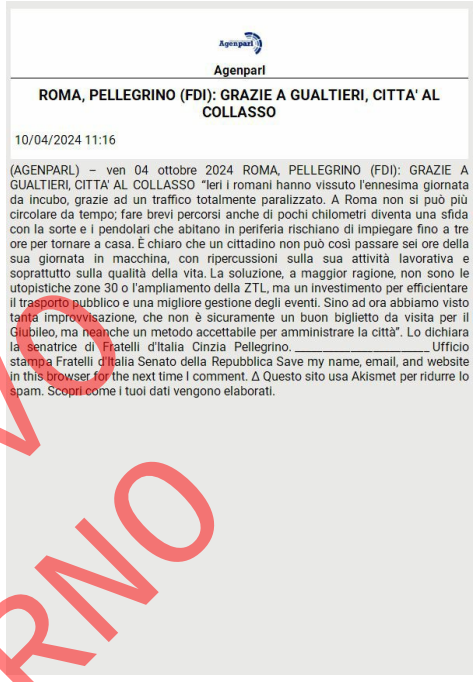
Bufera sui social. La verità sul prezzo del gasolio in manovra L'esecutivo e la maggioranza stanno facendo di tutto per evitare l'aumento delle accise che, comunque, se ci fosse, sarebbe "colpa" dell'Europa e non una decisione del governo Meloni Grande clamore sta facendo in rete l'ipotesi di aumento da parte del governo delle accise sul diesel . Ieri c'è stata una smentita del ministero dell'Economia e delle Finanze ma le opposizioni continuano a incalzare la maggioranza e il governo. Che cosa sta realmente succedendo? Secondo quanto risulta ad Affaritaliani.it , si tratta per ora di un'ipotesi di lavoro su un'eventuale rimodulazione e quindi non è affatto detto che ci sarà dal primo gennaio 2025 un aumento globale dei prezzi del gasolio. In particolare - spiegano fonti della maggioranza . la differenza di accise tra benzina e diesel è considerato dall'Unione europea un SAD (sussidio ambientalmente dannoso) da superare. E tutto ciò fa parte degli accordi su Pnrr e Psb Infatti nel Programma di Stabilità e Bilancio (PSB) si parla di "utilizzare 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". L'esecutivo e la maggioranza stanno però facendo di tutto per evitare l'aumento delle accise che, comunque, se ci fosse, sarebbe "colpa" dell'Europa e non una decisione del governo Meloni. Leggi anche/ Anche la rigida Germania si piega: dobbiamo fare più debito. Le imprese chiedono 1.400 miliardi - Affaritaliani.it

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Agenparl

Fonti Web

ROMA, PELLEGRINO (FDI): GRAZIE A GUALTIERI, CITTA' AL COLLASSO



Agenparl

ROMA, PELLEGRINO (FDI): GRAZIE A GUALTIERI, CITTA' AL COLLASSO

10/04/2024 11:16

(AGENPARL) – ven 04 ottobre 2024 ROMA, PELLEGRINO (FDI): GRAZIE A GUALTIERI, CITTA' AL COLLASSO "Ieri i romani hanno vissuto l'ennesima giornata da incubo, grazie ad un traffico totalmente paralizzato. A Roma non si può più circolare da tempo; fare brevi percorsi anche di pochi chilometri diventa una sfida con la sorte e i pendolari che abitano in periferia rischiano di impiegare fino a tre ore per tornare a casa. È chiaro che un cittadino non può così passare sei ore della sua giornata in macchina, con ripercussioni sulla sua attività lavorativa e soprattutto sulla qualità della vita. La soluzione, a maggior ragione, non sono le utopistiche zone 30 o l'ampliamento della ZTL, ma un investimento per efficientare il trasporto pubblico e una migliore gestione degli eventi. Sino ad ora abbiamo visto tanta improvvisazione, che non è sicuramente un buon biglietto da visita per il Giubileo, ma neanche un metodo accettabile per amministrare la città". Lo dichiara la senatrice di Fratelli d'Italia Cinzia Pellegrino. _____ 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.

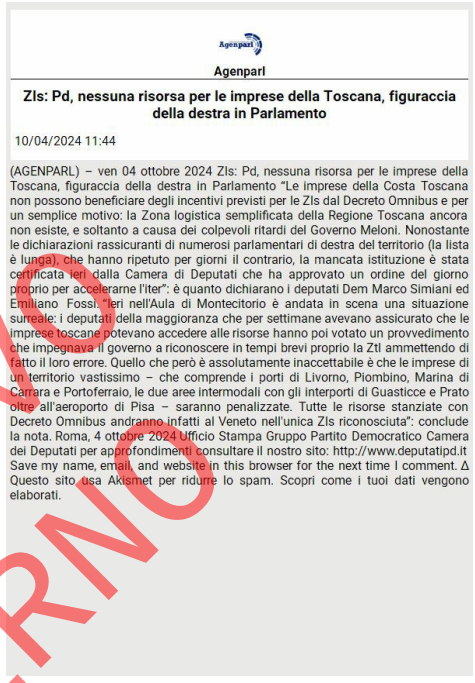
(AGENPARL) – ven 04 ottobre 2024 ROMA, PELLEGRINO (FDI): GRAZIE A GUALTIERI, CITTA' AL COLLASSO "Ieri i romani hanno vissuto l'ennesima giornata da incubo, grazie ad un traffico totalmente paralizzato. A Roma non si può più circolare da tempo; fare brevi percorsi anche di pochi chilometri diventa una sfida con la sorte e i pendolari che abitano in periferia rischiano di impiegare fino a tre ore per tornare a casa. È chiaro che un cittadino non può così passare sei ore della sua giornata in macchina, con ripercussioni sulla sua attività lavorativa e soprattutto sulla qualità della vita. La soluzione, a maggior ragione, non sono le utopistiche zone 30 o l'ampliamento della ZTL, ma un investimento per efficientare il trasporto pubblico e una migliore gestione degli eventi. Sino ad ora abbiamo visto tanta improvvisazione, che non è sicuramente un buon biglietto da visita per il Giubileo, ma neanche un metodo accettabile per amministrare la città". Lo dichiara la senatrice di Fratelli d'Italia Cinzia Pellegrino. _____ 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.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Agenparl

Fonti Web

Zls: Pd, nessuna risorsa per le imprese della Toscana, figuraccia della destra in Parlamento



Agenparl

Zls: Pd, nessuna risorsa per le imprese della Toscana, figuraccia della destra in Parlamento

10/04/2024 11:44

(AGENPARL) – ven 04 ottobre 2024 Zls: Pd, nessuna risorsa per le imprese della Toscana, figuraccia della destra in Parlamento "Le imprese della Costa Toscana non possono beneficiare degli incentivi previsti per le Zls dal Decreto Omnibus e per un semplice motivo: la Zona logistica semplificata della Regione Toscana ancora non esiste, e soltanto a causa dei colpevoli ritardi del Governo Meloni. Nonostante le dichiarazioni rassicuranti di numerosi parlamentari di destra del territorio (la lista è lunga), che hanno ripetuto per giorni il contrario, la mancata istituzione è stata certificata ieri dalla Camera di Deputati che ha approvato un ordine del giorno proprio per accelerarne l'iter": è quanto dichiarano i deputati Dem Marco Simiani ed Emiliano Fossi. "Ieri nell'Aula di Montecitorio è andata in scena una situazione surreale: i deputati della maggioranza che per settimane avevano assicurato che le imprese toscane potevano accedere alle risorse hanno poi votato un provvedimento che impegnava il governo a riconoscere in tempi brevi proprio la Ztl ammettendo di fatto il loro errore. Quello che però è assolutamente inaccettabile è che le imprese di un territorio vastissimo – che comprende i porti di Livorno, Piombino, Marina di Carrara e Portoferraio, le due aree intermodali con gli interporti di Guasticce e Prato oltre all'aeroporto di Pisa – saranno penalizzate. Tutte le risorse stanziate con Decreto Omnibus andranno infatti al Veneto nell'unica Zls riconosciuta": conclude la nota. Roma, 4 ottobre 2024 Ufficio Stampa Gruppo Partito Democratico Camera dei Deputati per approfondimenti consultare il nostro sito: http://www.deputatipd.it 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. Δ

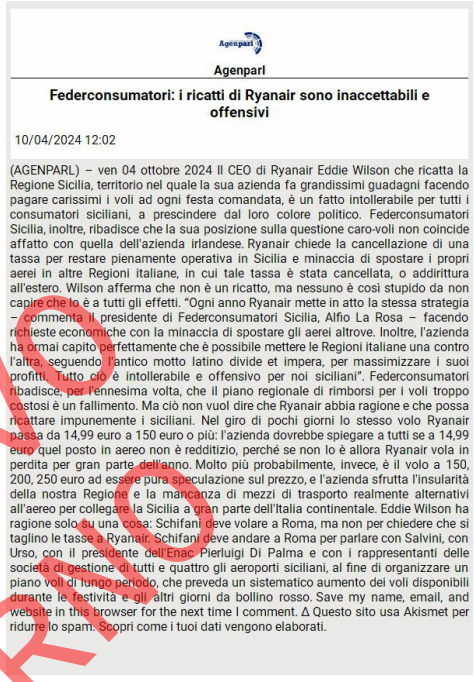
(AGENPARL) - ven 04 ottobre 2024 Zls: Pd, nessuna risorsa per le imprese della Toscana, figuraccia della destra in Parlamento "Le imprese della Costa Toscana non possono beneficiare degli incentivi previsti per le Zls dal Decreto Omnibus e per un semplice motivo: la Zona logistica semplificata della Regione Toscana ancora non esiste, e soltanto a causa dei colpevoli ritardi del Governo Meloni. Nonostante le dichiarazioni rassicuranti di numerosi parlamentari di destra del territorio (la lista è lunga), che hanno ripetuto per giorni il contrario, la mancata istituzione è stata certificata ieri dalla Camera di Deputati che ha approvato un ordine del giorno proprio per accelerarne l'iter": è quanto dichiarano i deputati Dem Marco Simiani ed Emiliano Fossi. "Ieri nell'Aula di Montecitorio è andata in scena una situazione surreale: i deputati della maggioranza che per settimane avevano assicurato che le imprese toscane potevano accedere alle risorse hanno poi votato un provvedimento che impegnava il governo a riconoscere in tempi brevi proprio la Ztl ammettendo di fatto il loro errore. Quello che però è assolutamente inaccettabile è che le imprese di un territorio vastissimo - che comprende i porti di Livorno, Piombino, Marina di Carrara e Portoferraio, le due aree intermodali con gli interporti di Guasticce e Prato oltre all'aeroporto di Pisa - saranno penalizzate. Tutte le risorse stanziate con Decreto Omnibus andranno infatti al Veneto nell'unica Zls riconosciuta": conclude la nota. Roma, 4 ottobre 2024 Ufficio Stampa Gruppo Partito Democratico Camera dei Deputati per approfondimenti consultare il nostro sito: http://www.deputatipd.it 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

Federconsumatori: i ricatti di Ryanair sono inaccettabili e offensivi


Agenparl

Federconsumatori: i ricatti di Ryanair sono inaccettabili e offensivi

10/04/2024 12:02

(AGENPARL) – ven 04 ottobre 2024 Il CEO di Ryanair Eddie Wilson che ricatta la Regione Sicilia, territorio nel quale la sua azienda fa grandissimi guadagni facendo pagare carissimi i voli ad ogni festa comandata, è un fatto intollerabile per tutti i consumatori siciliani, a prescindere dal loro colore politico. Federconsumatori Sicilia, inoltre, ribadisce che la sua posizione sulla questione caro-voli non coincide affatto con quella dell'azienda irlandese. Ryanair chiede la cancellazione di una tassa per restare pienamente operativa in Sicilia e minaccia di spostare i propri aerei in altre Regioni italiane, in cui tale tassa è stata cancellata, o addirittura all'estero. Wilson afferma che non è un ricatto, ma nessuno è così stupido da non capire che lo è a tutti gli effetti. "Ogni anno Ryanair mette in atto la stessa strategia – commenta il presidente di Federconsumatori Sicilia, Alfio La Rosa – facendo richieste economiche con la minaccia di spostare gli aerei altrove. Inoltre, l'azienda ha ormai capito perfettamente che è possibile mettere le Regioni italiane una contro l'altra, seguendo l'antico motto latino divide et impera, per massimizzare i suoi profitti. Tutto ciò è intollerabile e offensivo per noi siciliani". Federconsumatori ribadisce, per l'ennesima volta, che il piano regionale di rimborsi per i voli troppo costosi è un fallimento. Ma ciò non vuol dire che Ryanair abbia ragione e che possa ricattare impunemente i siciliani. Nel giro di pochi giorni lo stesso volo Ryanair passa da 14,99 euro a 150 euro o più: l'azienda dovrebbe spiegare a tutti se a 14,99 euro quel posto in aereo non è redditizio, perché se non lo è allora Ryanair vola in perdita per gran parte dell'anno. Molto più probabilmente, invece, è il volo a 150, 200, 250 euro ad essere pura speculazione sul prezzo, e l'azienda sfrutta l'insularità della nostra Regione e la mancanza di mezzi di trasporto realmente alternativi all'aereo per collegare la Sicilia a gran parte dell'Italia continentale. Eddie Wilson ha ragione solo su una cosa: Schifani deve volare a Roma, ma non per chiedere che si taglino le tasse a Ryanair. Schifani deve andare a Roma per parlare con Salvini, con Urso, con il presidente dell'Enac Pierluigi Di Palma e con i rappresentanti delle società di gestione di tutti e quattro gli aeroporti siciliani, al fine di organizzare un piano voli di lungo periodo, che preveda un sistematico aumento dei voli disponibili durante le festività e gli altri giorni da bollino rosso. 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) - ven 04 ottobre 2024 Il CEO di Ryanair Eddie Wilson che ricatta la Regione Sicilia, territorio nel quale la sua azienda fa grandissimi guadagni facendo pagare carissimi i voli ad ogni festa comandata, è un fatto intollerabile per tutti i consumatori siciliani, a prescindere dal loro colore politico. Federconsumatori Sicilia, inoltre, ribadisce che la sua posizione sulla questione caro-voli non coincide affatto con quella dell'azienda irlandese. Ryanair chiede la cancellazione di una tassa per restare pienamente operativa in Sicilia e minaccia di spostare i propri aerei in altre Regioni italiane, in cui tale tassa è stata cancellata, o addirittura all'estero. Wilson afferma che non è un ricatto, ma nessuno è così stupido da non capire che lo è a tutti gli effetti. "Ogni anno Ryanair mette in atto la stessa strategia - commenta il presidente di Federconsumatori Sicilia, Alfio La Rosa - facendo richieste economiche con la minaccia di spostare gli aerei altrove. Inoltre, l'azienda ha ormai capito perfettamente che è possibile mettere le Regioni italiane una contro l'altra, seguendo l'antico motto latino divide et impera, per massimizzare i suoi profitti. Tutto ciò è intollerabile e offensivo per noi siciliani". Federconsumatori ribadisce, per l'ennesima volta, che il piano regionale di rimborsi per i voli troppo costosi è un fallimento. Ma ciò non vuol dire che Ryanair abbia ragione e che possa ricattare impunemente i siciliani. Nel giro di pochi giorni lo stesso volo Ryanair passa da 14,99 euro a 150 euro o più: l'azienda dovrebbe spiegare a tutti se a 14,99 euro quel posto in aereo non è redditizio, perché se non lo è allora Ryanair vola in perdita per gran parte dell'anno. Molto più probabilmente, invece, è il volo a 150, 200, 250 euro ad essere pura speculazione sul prezzo, e l'azienda sfrutta l'insularità della nostra Regione e la mancanza di mezzi di trasporto realmente alternativi all'aereo per collegare la Sicilia a gran parte dell'Italia continentale. Eddie Wilson ha ragione solo su una cosa: Schifani deve volare a Roma, ma non per chiedere che si taglino le tasse a Ryanair. Schifani deve andare a Roma per parlare con Salvini, con Urso, con il presidente dell'Enac Pierluigi Di Palma e con i rappresentanti delle società di gestione di tutti e quattro gli aeroporti siciliani, al fine di organizzare un piano voli di lungo periodo, che preveda un sistematico aumento dei voli disponibili durante le festività e gli altri giorni da bollino rosso. 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.

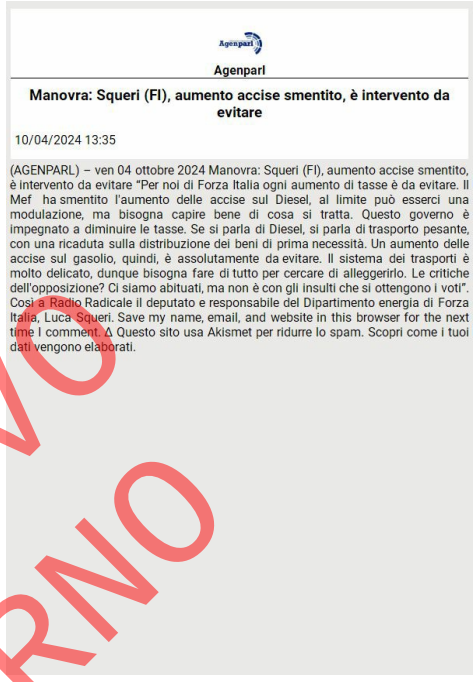
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Agenparl

Fonti Web

Manovra: Squeri (FI), aumento accise smentito, è intervento da evitare

(AGENPARL) - ven 04 ottobre 2024 Manovra: Squeri (FI), aumento accise smentito, è intervento da evitare "Per noi di Forza Italia ogni aumento di tasse è da evitare. Il Mef ha smentito l'aumento delle accise sul Diesel, al limite può esserci una modulazione, ma bisogna capire bene di cosa si tratta. Questo governo è impegnato a diminuire le tasse. Se si parla di Diesel, si parla di trasporto pesante, con una ricaduta sulla distribuzione dei beni di prima necessità. Un aumento delle accise sul gasolio, quindi, è assolutamente da evitare. Il sistema dei trasporti è molto delicato, dunque bisogna fare di tutto per cercare di alleggerirlo. Le critiche dell'opposizione? Ci siamo abituati, ma non è con gli insulti che si ottengono i voti". Così a Radio Radicale il deputato e responsabile del Dipartimento energia di Forza Italia, Luca Squeri. 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.


Agenparl

Manovra: Squeri (FI), aumento accise smentito, è intervento da evitare

10/04/2024 13:35

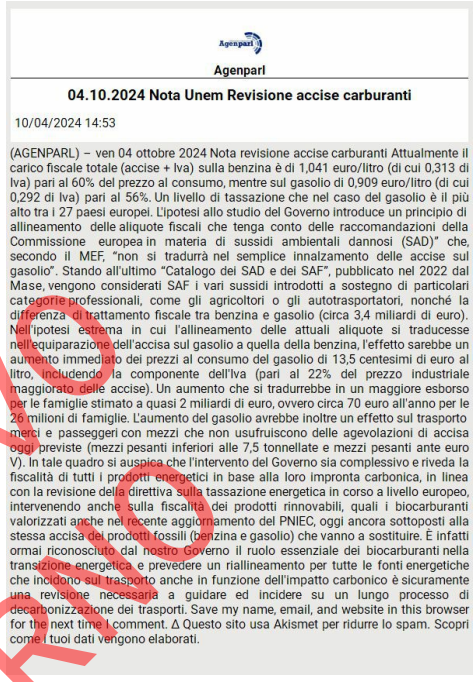
(AGENPARL) – ven 04 ottobre 2024 Manovra: Squeri (FI), aumento accise smentito, è intervento da evitare "Per noi di Forza Italia ogni aumento di tasse è da evitare. Il Mef ha smentito l'aumento delle accise sul Diesel, al limite può esserci una modulazione, ma bisogna capire bene di cosa si tratta. Questo governo è impegnato a diminuire le tasse. Se si parla di Diesel, si parla di trasporto pesante, con una ricaduta sulla distribuzione dei beni di prima necessità. Un aumento delle accise sul gasolio, quindi, è assolutamente da evitare. Il sistema dei trasporti è molto delicato, dunque bisogna fare di tutto per cercare di alleggerirlo. Le critiche dell'opposizione? Ci siamo abituati, ma non è con gli insulti che si ottengono i voti". Così a Radio Radicale il deputato e responsabile del Dipartimento energia di Forza Italia, Luca Squeri. 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

04.10.2024 Nota Unem Revisione accise carburanti



Agenparl

04.10.2024 Nota Unem Revisione accise carburanti

10/04/2024 14:53

(AGENPARL) – ven 04 ottobre 2024 Nota revisione accise carburanti Attualmente il carico fiscale totale (accise + Iva) sulla benzina è di 1,041 euro/litro (di cui 0,313 di Iva) pari al 60% del prezzo al consumo, mentre sul gasolio di 0,909 euro/litro (di cui 0,292 di Iva) pari al 56%. Un livello di tassazione che nel caso del gasolio è il più alto tra i 27 paesi europei. L'ipotesi allo studio del Governo introduce un principio di allineamento delle aliquote fiscali che tenga conto delle raccomandazioni della Commissione europea in materia di sussidi ambientali dannosi (SAD)" che, secondo il MEF, "non si tradurrà nel semplice innalzamento delle accise sul gasolio". Stando all'ultimo "Catalogo dei SAD e dei SAF", pubblicato nel 2022 dal Mase, vengono considerati SAF i vari sussidi introdotti a sostegno di particolari categorie professionali, come gli agricoltori o gli autotrasportatori, nonché la differenza di trattamento fiscale tra benzina e gasolio (circa 3,4 miliardi di euro). Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise). Un aumento che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie. L'aumento del gasolio avrebbe inoltre un effetto sul trasporto merci e passeggeri con mezzi che non usufruiscono delle agevolazioni di accisa oggi previste (mezzi pesanti inferiori alle 7,5 tonnellate e mezzi pesanti ante euro V). In tale quadro si auspica che l'intervento del Governo sia complessivo e riveda la fiscalità di tutti i prodotti energetici in base alla loro impronta carbonica, in linea con la revisione della direttiva sulla tassazione energetica in corso a livello europeo, intervenendo anche sulla fiscalità dei prodotti rinnovabili, quali i biocarburanti valorizzati anche nel recente aggiornamento del PNIEC, oggi ancora sottoposti alla stessa accisa dei prodotti fossili (benzina e gasolio) che vanno a sostituire. È infatti ormai riconosciuto dal nostro Governo il ruolo essenziale dei biocarburanti nella transizione energetica e prevedere un riallineamento per tutte le fonti energetiche che incidono sul trasporto anche in funzione dell'impatto carbonico è sicuramente una revisione necessaria a guidare ed incidere su un lungo processo di decarbonizzazione dei trasporti. 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.

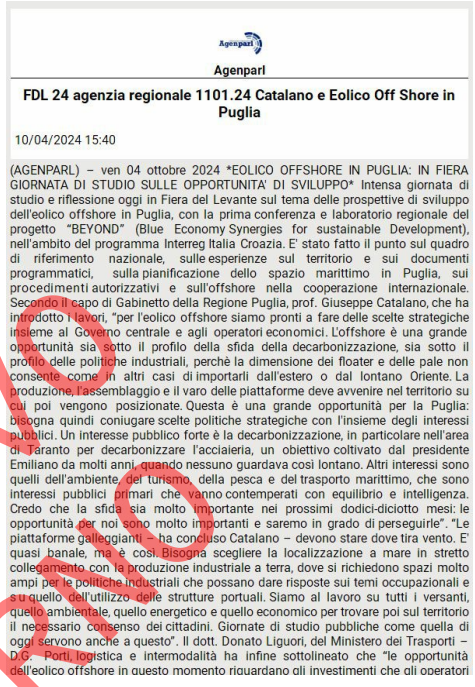
(AGENPARL) – ven 04 ottobre 2024 Nota revisione accise carburanti Attualmente il carico fiscale totale (accise + Iva) sulla benzina è di 1,041 euro/litro (di cui 0,313 di Iva) pari al 60% del prezzo al consumo, mentre sul gasolio di 0,909 euro/litro (di cui 0,292 di Iva) pari al 56%. Un livello di tassazione che nel caso del gasolio è il più alto tra i 27 paesi europei. L'ipotesi allo studio del Governo introduce un principio di allineamento delle aliquote fiscali che tenga conto delle raccomandazioni della Commissione europea in materia di sussidi ambientali dannosi (SAD)" che, secondo il MEF, "non si tradurrà nel semplice innalzamento delle accise sul gasolio". Stando all'ultimo "Catalogo dei SAD e dei SAF", pubblicato nel 2022 dal Mase, vengono considerati SAF i vari sussidi introdotti a sostegno di particolari categorie professionali, come gli agricoltori o gli autotrasportatori, nonché la differenza di trattamento fiscale tra benzina e gasolio (circa 3,4 miliardi di euro). Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise). Un aumento che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie. L'aumento del gasolio avrebbe inoltre un effetto sul trasporto merci e passeggeri con mezzi che non usufruiscono delle agevolazioni di accisa oggi previste (mezzi pesanti inferiori alle 7,5 tonnellate e mezzi pesanti ante euro V). In tale quadro si auspica che l'intervento del Governo sia complessivo e riveda la fiscalità di tutti i prodotti energetici in base alla loro impronta carbonica, in linea con la revisione della direttiva sulla tassazione energetica in corso a livello europeo, intervenendo anche sulla fiscalità dei prodotti rinnovabili, quali i biocarburanti valorizzati anche nel recente aggiornamento del PNIEC, oggi ancora sottoposti alla stessa accisa dei prodotti fossili (benzina e gasolio) che vanno a sostituire. È infatti ormai riconosciuto dal nostro Governo il ruolo essenziale dei biocarburanti nella transizione energetica e prevedere un riallineamento per tutte le fonti energetiche che incidono sul trasporto anche in funzione dell'impatto carbonico è sicuramente una revisione necessaria a guidare ed incidere su un lungo processo di decarbonizzazione dei trasporti. 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

FDL 24 agenzia regionale 1101.24 Catalano e Eolico Off Shore in Puglia


Agenparl

FDL 24 agenzia regionale 1101.24 Catalano e Eolico Off Shore in Puglia

10/04/2024 15:40

(AGENPARL) – ven 04 ottobre 2024 *EOLICO OFFSHORE IN PUGLIA: IN FIERA GIORNATA DI STUDIO SULLE OPPORTUNITA' DI SVILUPPO* Intensa giornata di studio e riflessione oggi in Fiera del Levante sul tema delle prospettive di sviluppo dell'eolico offshore in Puglia, con la prima conferenza e laboratorio regionale del progetto "BEYOND" (Blue Economy Synergies for sustainable Development), nell'ambito del programma Interreg Italia Croazia. E' stato fatto il punto sul quadro di riferimento nazionale, sulle esperienze sul territorio e sui documenti programmatici, sulla pianificazione dello spazio marittimo in Puglia, sui procedimenti autorizzativi e sull'offshore nella cooperazione internazionale. Secondo il capo di Gabinetto della Regione Puglia, prof. Giuseppe Catalano, che ha introdotto i lavori, "per l'eolico offshore siamo pronti a fare delle scelte strategiche insieme al Governo centrale e agli operatori economici. L'offshore è una grande opportunità sia sotto il profilo della sfida della decarbonizzazione, sia sotto il profilo delle politiche industriali, perchè la dimensione dei floater e delle pale non consente come in altri casi di importarli dall'estero o dal lontano Oriente. La produzione, l'assemblaggio e il varo delle piattaforme deve avvenire nel territorio su cui poi vengono posizionate. Questa è una grande opportunità per la Puglia: bisogna quindi coniugare scelte politiche strategiche con l'insieme degli interessi pubblici. Un interesse pubblico forte è la decarbonizzazione, in particolare nell'area di Taranto per decarbonizzare l'acciaieria, un obiettivo coltivato dal presidente Emiliano da molti anni, quando nessuno guardava così lontano. Altri interessi sono quelli dell'ambiente, del turismo, della pesca e del trasporto marittimo, che sono interessi pubblici primari che vanno contemperati con equilibrio e intelligenza. Credo che la sfida sia molto importante nei prossimi dodici-diciotto mesi: le opportunità per noi sono molto importanti e saremo in grado di perseguirle". "Le piattaforme galleggianti - ha concluso Catalano - devono stare dove tira vento. E' quasi banale, ma è così. Bisogna scegliere la localizzazione a mare in stretto collegamento con la produzione industriale a terra, dove si richiedono spazi molto ampi per le politiche industriali che possano dare risposte sui temi occupazionali e su quello dell'utilizzo delle strutture portuali. Siamo al lavoro su tutti i versanti, quello ambientale, quello energetico e quello economico per trovare poi sul territorio il necessario consenso dei cittadini. Giornate di studio pubbliche come quella di oggi servono anche a questo". Il dott. Donato Liguori, del Ministero dei Trasporti - D.G. Porti, logistica e intermodalità ha infine sottolineato che "le opportunità dell'eolico offshore in questo momento riguardano gli investimenti che gli operatori intendono affrontare. Abbiamo sui nostri tavoli 36 istanze, oltre il 30% delle domande

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

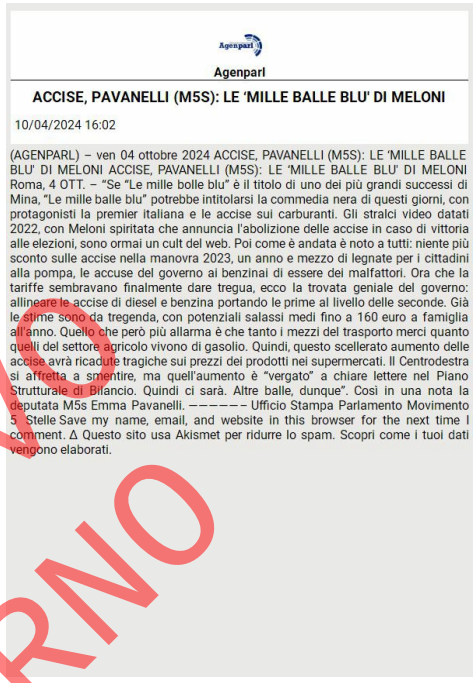
che vengono fatte in Italia e il nostro compito è quello di velocizzare le procedure affinchè queste opportunità poi divengano realtà e gli investitori non si sentano abbandonati nell'iter di approvazione sia per le loro idee di investimento che per le loro idee progettuali". Link dichiarazione Catalano *http://rpu.gl/VN4mp * Link dichiarazione Liguori *http://rpu.gl/rIbpC * Link immagini copertura *http://rpu.gl/B7WlW * 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

ACCISE, PAVANELLI (M5S): LE 'MILLE BALLE BLU' DI MELONI



Agenparl

ACCISE, PAVANELLI (M5S): LE 'MILLE BALLE BLU' DI MELONI

10/04/2024 16:02

(AGENPARL) – ven 04 ottobre 2024 ACCISE, PAVANELLI (M5S): LE 'MILLE BALLE BLU' DI MELONI ACCISE, PAVANELLI (M5S): LE 'MILLE BALLE BLU' DI MELONI Roma, 4 OTT. – "Se "Le mille bolle blu" è il titolo di uno dei più grandi successi di Mina, "Le mille balle blu" potrebbe intitolarsi la commedia nera di questi giorni, con protagonisti la premier italiana e le accise sui carburanti. Gli stralci video datati 2022, con Meloni spiritata che annuncia l'abolizione delle accise in caso di vittoria alle elezioni, sono ormai un cult del web. Poi come è andata è noto a tutti: niente più sconto sulle accise nella manovra 2023, un anno e mezzo di legnate per i cittadini alla pompa, le accuse del governo ai benzinai di essere dei malfattori. Ora che la tariffe sembravano finalmente dare tregua, ecco la trovata geniale del governo: allineare le accise di diesel e benzina portando le prime al livello delle seconde. Già le stime sono da tregenda, con potenziali salassi medi fino a 160 euro a famiglia all'anno. Quello che però più allarma è che tanto i mezzi del trasporto merci quanto quelli del settore agricolo vivono di gasolio. Quindi, questo scellerato aumento delle accise avrà ricadute tragiche sui prezzi dei prodotti nei supermercati. Il Centrodestra si affretta a smentire, ma quell'aumento è "vergato" a chiare lettere nel Piano Strutturale di Bilancio. Quindi ci sarà. Altre balle, dunque". Così in una nota la deputata M5s Emma Pavanelli. – – – – – – Ufficio Stampa Parlamento Movimento 5 Stelle 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.

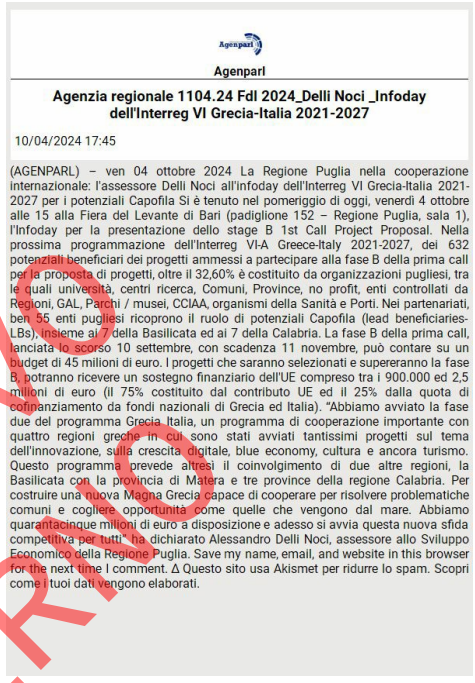
(AGENPARL) - ven 04 ottobre 2024 ACCISE, PAVANELLI (M5S): LE 'MILLE BALLE BLU' DI MELONI ACCISE, PAVANELLI (M5S): LE 'MILLE BALLE BLU' DI MELONI Roma, 4 OTT. - "Se "Le mille bolle blu" è il titolo di uno dei più grandi successi di Mina, "Le mille balle blu" potrebbe intitolarsi la commedia nera di questi giorni, con protagonisti la premier italiana e le accise sui carburanti. Gli stralci video datati 2022, con Meloni spiritata che annuncia l'abolizione delle accise in caso di vittoria alle elezioni, sono ormai un cult del web. Poi come è andata è noto a tutti: niente più sconto sulle accise nella manovra 2023, un anno e mezzo di legnate per i cittadini alla pompa, le accuse del governo ai benzinai di essere dei malfattori. Ora che la tariffe sembravano finalmente dare tregua, ecco la trovata geniale del governo: allineare le accise di diesel e benzina portando le prime al livello delle seconde. Già le stime sono da tregenda, con potenziali salassi medi fino a 160 euro a famiglia all'anno. Quello che però più allarma è che tanto i mezzi del trasporto merci quanto quelli del settore agricolo vivono di gasolio. Quindi, questo scellerato aumento delle accise avrà ricadute tragiche sui prezzi dei prodotti nei supermercati. Il Centrodestra si affretta a smentire, ma quell'aumento è "vergato" a chiare lettere nel Piano Strutturale di Bilancio. Quindi ci sarà. Altre balle, dunque". Così in una nota la deputata M5s Emma Pavanelli. ------ Ufficio Stampa Parlamento Movimento 5 Stelle 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

Agenzia regionale 1104.24 Fdl 2024_Delli Noci _Infoday dell'Interreg VI Grecia-Italia 2021-2027


Agenparl

Agenzia regionale 1104.24 Fdl 2024_Delli Noci _Infoday dell'Interreg VI Grecia-Italia 2021-2027

10/04/2024 17:45

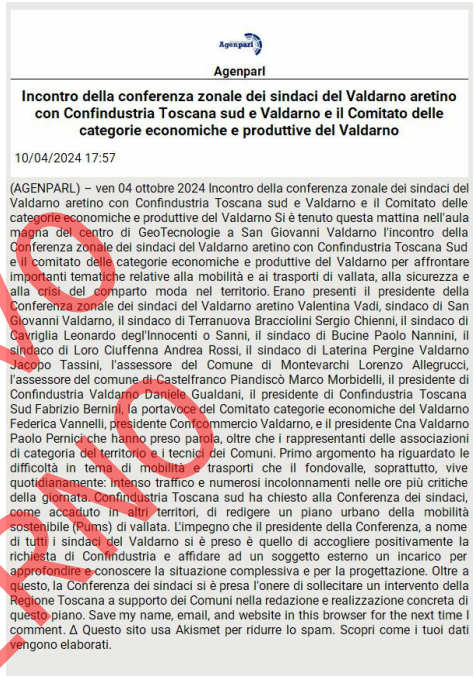
(AGENPARL) – ven 04 ottobre 2024 La Regione Puglia nella cooperazione internazionale: l'assessore Delli Noci all'infoday dell'Interreg VI Grecia-Italia 2021-2027 per i potenziali Capofila Si è tenuto nel pomeriggio di oggi, venerdì 4 ottobre alle 15 alla Fiera del Levante di Bari (padiglione 152 – Regione Puglia, sala 1), l'Infoday per la presentazione dello stage B 1st Call Project Proposal. Nella prossima programmazione dell'Interreg VI-A Greece-Italy 2021-2027, dei 632 potenziali beneficiari dei progetti ammessi a partecipare alla fase B della prima call per la proposta di progetti, oltre il 32,60% è costituito da organizzazioni pugliesi, tra le quali università, centri ricerca, Comuni, Province, no profit, enti controllati da Regioni, GAL, Parchi / musei, CCIAA, organismi della Sanità e Porti. Nei partenariati, ben 55 enti pugliesi ricoprono il ruolo di potenziali Capofila (lead beneficiaries- LBs), insieme ai 7 della Basilicata ed ai 7 della Calabria. La fase B della prima call, lanciata lo scorso 10 settembre, con scadenza 11 novembre, può contare su un budget di 45 milioni di euro. I progetti che saranno selezionati e supereranno la fase B, potranno ricevere un sostegno finanziario dell'UE compreso tra i 900.000 ed 2,5 milioni di euro (il 75% costituito dal contributo UE ed il 25% dalla quota di cofinanziamento da fondi nazionali di Grecia ed Italia). "Abbiamo avviato la fase due del programma Grecia Italia, un programma di cooperazione importante con quattro regioni greche in cui sono stati avviati tantissimi progetti sul tema dell'innovazione, sulla crescita digitale, blue economy, cultura e ancora turismo. Questo programma prevede altresì il coinvolgimento di due altre regioni, la Basilicata con la provincia di Matera e tre province della regione Calabria. Per costruire una nuova Magna Grecia capace di cooperare per risolvere problematiche comuni e cogliere opportunità come quelle che vengono dal mare. Abbiamo quarantacinque milioni di euro a disposizione e adesso si avvia questa nuova sfida competitiva per tutti" ha dichiarato Alessandro Delli Noci, assessore allo Sviluppo Economico della Regione Puglia. 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

Incontro della conferenza zonale dei sindaci del Valdarno aretino con Confindustria Toscana sud e Valdarno e il Comitato delle categorie economiche e produttive del Valdarno



Agenparl

Incontro della conferenza zonale dei sindaci del Valdarno aretino con Confindustria Toscana sud e Valdarno e il Comitato delle categorie economiche e produttive del Valdarno

10/04/2024 17:57

(AGENPARL) – ven 04 ottobre 2024 Incontro della conferenza zonale dei sindaci del Valdarno aretino con Confindustria Toscana sud e Valdarno e il Comitato delle categorie economiche e produttive del Valdarno Si è tenuto questa mattina nell'aula magna del centro di GeoTecnologie a San Giovanni Valdarno l'incontro della Conferenza zonale dei sindaci del Valdarno aretino con Confindustria Toscana Sud e il comitato delle categorie economiche e produttive del Valdarno per affrontare importanti tematiche relative alla mobilità e ai trasporti di vallata, alla sicurezza e alla crisi del comparto moda nel territorio. Erano presenti il presidente della Conferenza zonale dei sindaci del Valdarno aretino Valentina Vadi, sindaco di San Giovanni Valdarno, il sindaco di Terranuova Bracciolini Sergio Chienni, il sindaco di Cavriglia Leonardo degl'Innocenti o Sanni, il sindaco di Bucine Paolo Nannini, il sindaco di Loro Ciuffenna Andrea Rossi, il sindaco di Laterina Pergine Valdarno Jacopo Tassini, l'assessore del Comune di Montevarchi Lorenzo Allegrucci, l'assessore del comune di Castelfranco Piandiscò Marco Morbidelli, il presidente di Confindustria Valdarno Daniele Gualdani, il presidente di Confindustria Toscana Sud Fabrizio Bernini, la portavoce del Comitato categorie economiche del Valdarno Federica Vannelli, presidente Confcommercio Valdarno, e il presidente Cna Valdarno Paolo Pernici che hanno preso parola, oltre che i rappresentanti delle associazioni di categoria del territorio e i tecnici dei Comuni. Primo argomento ha riguardato le difficoltà in tema di mobilità e trasporti che il fondovalle, soprattutto, vive quotidianamente: intenso traffico e numerosi incolonnamenti nelle ore più critiche della giornata. Confindustria Toscana sud ha chiesto alla Conferenza dei sindaci, come accaduto in altri territori, di redigere un piano urbano della mobilità sostenibile (Pums) di vallata. L'impegno che il presidente della Conferenza, a nome di tutti i sindaci del Valdarno si è preso è quello di accogliere positivamente la richiesta di Confindustria e affidare ad un soggetto esterno un incarico per approfondire e conoscere la situazione complessiva e per la progettazione. Oltre a questo, la Conferenza dei sindaci si è presa l'onere di sollecitare un intervento della Regione Toscana a supporto dei Comuni nella redazione e realizzazione concreta di questo piano. 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. Δ

(AGENPARL) – ven 04 ottobre 2024 Incontro della conferenza zonale dei sindaci del Valdarno aretino con Confindustria Toscana sud e Valdarno e il Comitato delle categorie economiche e produttive del Valdarno Si è tenuto questa mattina nell'aula magna del centro di GeoTecnologie a San Giovanni Valdarno l'incontro della Conferenza zonale dei sindaci del Valdarno aretino con Confindustria Toscana Sud e il comitato delle categorie economiche e produttive del Valdarno per affrontare importanti tematiche relative alla mobilità e ai trasporti di vallata, alla sicurezza e alla crisi del comparto moda nel territorio. Erano presenti il presidente della Conferenza zonale dei sindaci del Valdarno aretino Valentina Vadi, sindaco di San Giovanni Valdarno, il sindaco di Terranuova Bracciolini Sergio Chienni, il sindaco di Cavriglia Leonardo degl'Innocenti o Sanni, il sindaco di Bucine Paolo Nannini, il sindaco di Loro Ciuffenna Andrea Rossi, il sindaco di Laterina Pergine Valdarno Jacopo Tassini, l'assessore del Comune di Montevarchi Lorenzo Allegrucci, l'assessore del comune di Castelfranco Piandiscò Marco Morbidelli, il presidente di Confindustria Valdarno Daniele Gualdani, il presidente di Confindustria Toscana Sud Fabrizio Bernini, la portavoce del Comitato categorie economiche del Valdarno Federica Vannelli, presidente Confcommercio Valdarno, e il presidente Cna Valdarno Paolo Pernici che hanno preso parola, oltre che i rappresentanti delle associazioni di categoria del territorio e i tecnici dei Comuni. Primo argomento ha riguardato le difficoltà in tema di mobilità e trasporti che il fondovalle, soprattutto, vive quotidianamente: intenso traffico e numerosi incolonnamenti nelle ore più critiche della giornata. Confindustria Toscana sud ha chiesto alla Conferenza dei sindaci, come accaduto in altri territori, di redigere un piano urbano della mobilità sostenibile (Pums) di vallata. L'impegno che il presidente della Conferenza, a nome di tutti i sindaci del Valdarno si è preso è quello di accogliere positivamente la richiesta di Confindustria e affidare ad un soggetto esterno un incarico per approfondire e conoscere la situazione complessiva e per la progettazione. Oltre a questo, la Conferenza dei sindaci si è presa l'onere di sollecitare un intervento della Regione Toscana a supporto dei Comuni nella redazione e realizzazione concreta di questo piano. 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

UNIMPRESA * CARBURANTI: «L'AUMENTO DELLE ACCISE RISCHIA DI INNESCARE UNA PERICOLOSA E PERVERSA SPIRALE INFLAZIONISTICA»


Agenzia Giornalistica Opinione

UNIMPRESA * CARBURANTI: «L'AUMENTO DELLE ACCISE RISCHIA DI INNESCARE UNA PERICOLOSA E PERVERSA SPIRALE INFLAZIONISTICA»

10/04/2024 08:24

(Il testo seguente è tratto integralmente dalla nota stampa inviata all'Agenzia Opinione) - «L'aumento delle accise sui carburanti, e in particolare sul gasolio, non solo rappresenta un aggravio immediato per famiglie e imprese, ma rischia di innescare una pericolosa e perversa spirale inflazionistica che andrebbe a colpire l'intera economia. Oltre a contraddire la linea politica del governo, la misura non sembra tenere conto delle difficoltà economiche che stanno già affrontando i cittadini italiani. Pertanto, un ripensamento su questa strategia appare non solo opportuno, ma necessario per evitare conseguenze economiche ancora più gravi». Lo dichiara il presidente di Unimpresa, Giovanna Ferrara. «Una misura di questo tipo risulterebbe fortemente penalizzante per l'economia italiana. Sia le famiglie sia le imprese ne risentirebbero in maniera profonda, con ripercussioni a catena che finirebbero per erodere il potere d'acquisto dei cittadini e aumentare i costi di gestione per le aziende, innescando una spirale perversa di aumenti dei prezzi al consumatore finale. Uno degli aspetti più controversi di questa proposta di aumento delle accise è la sua evidente contraddizione con la linea politica del governo guidato da Giorgia Meloni. Durante la campagna elettorale e nei primi mesi di governo, l'esecutivo si è più volte dichiarato contrario a nuove tasse sui carburanti, ritenendo che tali misure avrebbero solo peggiorato la situazione economica per famiglie e imprese. Le dichiarazioni dell'esecutivo sono sempre state orientate verso una riduzione della pressione fiscale e un alleggerimento delle accise, considerando l'impatto diretto e indiretto che queste imposte hanno sull'economia reale. Pertanto, l'eventuale introduzione di nuovi aumenti contraddirebbe chiaramente questa linea, creando sconcerto tra gli elettori che avevano riposto fiducia in una politica di sostegno alla crescita e di contrasto all'aumento del costo della vita» aggiunge Ferrara. Secondo il Centro studi di Unimpresa, le accise sui carburanti sono tasse indirette che si riflettono immediatamente sul prezzo alla pompa, facendo lievitare i costi per chiunque utilizzi veicoli per i propri spostamenti quotidiani. Un aumento delle accise sul gasolio, carburante che alimenta una buona parte del parco veicoli italiano, si tradurrebbe in un aggravio diretto per milioni di famiglie, molte delle quali utilizzano auto diesel. Questo incremento dei costi rappresenta solo la prima di una serie di conseguenze negative. Quando il prezzo del carburante aumenta, non si limita a colpire chi guida, ma incide in modo indiretto su tutti i beni e servizi che dipendono dal trasporto su gomma. Dalle merci nei supermercati, ai prodotti agricoli, fino ai beni di largo consumo, i costi logistici aumentano e inevitabilmente questi vengono scaricati sul consumatore finale. La conseguenza? Un generale aumento

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

dei prezzi che riduce ulteriormente il potere d'acquisto delle famiglie. In un contesto economico già provato da un'inflazione persistente, aggiungere un ulteriore carico fiscale come l'aumento delle accise significa colpire ulteriormente il bilancio familiare, riducendo la capacità di spesa e comprimendo i consumi. Per le imprese, l'aumento delle accise rappresenta un ulteriore fattore di stress in un contesto già complesso. Molte aziende italiane, soprattutto quelle del settore trasporti, logistica, agricoltura e manifattura, fanno ampio uso di mezzi diesel per il loro operato quotidiano. Un incremento dei costi del carburante si traduce immediatamente in una riduzione dei margini di profitto o, in alternativa, in un aumento dei prezzi dei loro prodotti o servizi, per compensare l'aumento delle spese operative. In questo modo, l'aumento delle accise non solo impatta direttamente i costi di gestione delle aziende, ma contribuisce ad alimentare una spirale inflazionistica. I rincari sui beni e sui servizi derivanti dall'aumento dei costi energetici e di trasporto non fanno altro che appesantire ulteriormente la pressione sui consumatori, generando una recessione della domanda. Se le imprese non possono permettersi di trasferire interamente questi costi sui consumatori, si troveranno costrette a ridurre i costi, magari diminuendo gli investimenti, tagliando posti di lavoro o rallentando la produzione. Uno degli effetti più preoccupanti dell'aumento delle accise sul gasolio è l'innesco di una spirale inflazionistica difficile da controllare. Quando i costi di produzione aumentano a causa delle accise più alte, i prezzi al dettaglio seguono l'andamento, provocando una crescita generalizzata del livello dei prezzi. Questa dinamica si ripercuote su tutta la catena del valore: dall'approvvigionamento delle materie prime al trasporto e alla distribuzione, ogni fase del processo produttivo risente dell'aumento del costo dei carburanti, creando un ciclo vizioso che porta a ulteriori incrementi dei prezzi. Inoltre, l'inflazione, già elevata negli ultimi anni a causa di fattori esterni come la crisi energetica e l'instabilità geopolitica, verrebbe ulteriormente alimentata da questa misura. I cittadini italiani si troverebbero quindi a fronteggiare una duplice sfida: da un lato, l'aumento del costo del carburante e, dall'altro, un incremento generalizzato dei prezzi di tutti i beni e servizi essenziali. Tutto questo rende più difficile mantenere stabile il potere d'acquisto, con conseguenze potenzialmente disastrose sull'economia interna. SCHEDA: DALLE ACCISE GETTITO DI 25 MILIARDI L'ANNO PER LO STATO Le accise sui carburanti rappresentano una delle principali fonti di entrata fiscale per lo Stato italiano. Sono imposte indirette che gravano sui prodotti energetici come benzina e gasolio e vengono applicate per finanziare varie voci di spesa dello Stato. Il gettito derivante dalle accise sui carburanti è estremamente rilevante per le casse dello Stato. Solo nel 2023, le entrate derivanti dalle accise sui prodotti petroliferi sono state stimate in circa 25 miliardi di euro. Di questi, una parte significativa è destinata a finanziare la spesa pubblica ordinaria, mentre una quota è utilizzata per specifiche finalità, come la gestione delle emergenze ambientali o la manutenzione della rete stradale. L'attuale struttura delle accise sui carburanti si

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

compone di diverse componenti, alcune delle quali sono state introdotte per fronteggiare situazioni di emergenza nel passato, ma che ancora oggi gravano sul prezzo finale pagato dal consumatore. Nel dettaglio, l'accisa base per il gasolio è di 0,617 euro per litro. Questa è la quota principale e costituisce la parte maggioritaria del prelievo fiscale. Tuttavia, a questa si aggiungono altre micro-imposte, introdotte per finanziare interventi specifici in momenti di crisi. Un esempio è il contributo per i disastri naturali, pari a 0,007 euro per litro, che era stato introdotto per far fronte a calamità come il terremoto del Friuli del 1976. Nonostante siano passati decenni, questa componente rimane ancora in vigore. Un'altra voce rilevante è il contributo di 0,001 euro per litro destinato a coprire le spese relative alla guerra in Libia del 2011. Anche questo è un esempio di come misure fiscali temporanee vengano spesso mantenute a lungo termine. Un ulteriore contributo, pari a 0,002 euro per litro, è stato introdotto in seguito al terremoto che colpì l'Emilia-Romagna nel 2012, destinato alla ricostruzione e alla gestione delle emergenze. Infine, esistono voci di accisa dedicate a gestire le conseguenze di eventi più recenti, come la crisi migratoria del Mediterraneo, che comporta un prelievo di 0,003 euro per litro di gasolio. Queste componenti, sommate all'accisa base, portano il totale delle accise su un litro di gasolio a circa 0,630 euro. A questo si aggiungono ulteriori oneri fiscali, come l'IVA, che si applica non solo sul prezzo del carburante, ma anche sulle stesse accise, generando un effetto moltiplicatore sui costi finali.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Alimentando

Fonti Web

Anita: nuovi divieti per i Tir sul Brennero

Roma - Asfinag , società pubblica di gestione delle strade austriache, ha presentato nuove misure per affrontare i lavori di rifacimento del Ponte Lueg sul tratto autostradale della A13. In particolare, a partire dall'1 gennaio 2025 , saranno introdotti divieti per il transito dei mezzi pesanti sull'asse del Brennero , si legge su il Sole 24 Ore. Anita , l'associazione di Confindustria che rappresenta le imprese dell'autotrasporto merci e della logistica, ha espresso preoccupazione in merito ai divieti di circolazione per i Tir in determinati giorni. E ha lanciato un appello al ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini , "perché possa monitorare questo scenario per il bene della categoria e della competitività nazionale". Thomas Baumgartner , ex presidente di Anita con delega al Brennero, ha commentato: "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". Fonte immagine: Pixabay.



Alimentando

Anita: nuovi divieti per i Tir sul Brennero

10/04/2024 10:24

Roma – Asfinag , società pubblica di gestione delle strade austriache, ha presentato nuove misure per affrontare i lavori di rifacimento del Ponte Lueg sul tratto autostradale della A13. In particolare, a partire dall'1 gennaio 2025 , saranno introdotti divieti per il transito dei mezzi pesanti sull'asse del Brennero , si legge su il Sole 24 Ore. Anita , l'associazione di Confindustria che rappresenta le imprese dell'autotrasporto merci e della logistica, ha espresso preoccupazione in merito ai divieti di circolazione per i Tir in determinati giorni. E ha lanciato un appello al ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini , "perché possa monitorare questo scenario per il bene della categoria e della competitività nazionale". Thomas Baumgartner , ex presidente di Anita con delega al Brennero, ha commentato: "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". Fonte immagine: Pixabay.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

altarimini.it

Fonti Web

Accise sul gasolio, Federconsumatori Rimini: cittadini e famiglie a rischio stangata


altarimini.it

Accise sul gasolio, Federconsumatori Rimini: cittadini e famiglie a rischio stangata

10/04/2024 10:03

Secondo Federconsumatori, le ricadute sui riminesi sarebbero "di un aumento per il rifornimento di gasolio, di circa +112,00 euro annui" L'ipotesi di un aumento delle accise sul gasolio, proposta nel piano strutturale di bilancio per la prossima manovra, appare contraddittoria e paradossale. Così Federconsumatori Rimini in una nota stampa. "il Governo che la propone è lo stesso che, finché era all'opposizione e in campagna elettorale ha reso l'abolizione delle accise sui carburanti uno dei suoi cavalli di battaglia.". Nella nota Federconsumatori fa i conti nelle tasche dei cittadini "le ricadute sui cittadini riminesi già penalizzati da una inflazione più alta della media nazionale, in termini diretti, ogni automobilista sarebbe di un aumento per il rifornimento di gasolio, di circa +112,00 euro annui" Di seguito la nota stampa di Federconsumatori Rimini L'ipotesi di aumentare le accise sul gasolio, emerse tra le righe del piano strutturale di bilancio predisposto in vista della prossima manovra, appare assurda, addirittura paradossale. Specialmente se si considera che il Governo che la propone è lo stesso che, finché era all'opposizione e in campagna elettorale ha reso l'abolizione delle accise sui carburanti uno dei suoi cavalli di battaglia. L'allineamento delle accise diesel/benzina (portando cioè l'attuale accisa sul gasolio da 0,617 a 0,728 euro) avrebbe sugli automobilisti e su tutti i cittadini un effetto disastroso. Secondo le stime di Federconsumatori le ricadute sui cittadini riminesi già penalizzati da una inflazione più alta della media nazionale, in termini diretti, ogni automobilista sarebbe di un aumento per il rifornimento di gasolio, di circa +112,00 euro annui. Ma le ripercussioni più gravi si avrebbero per gli effetti indiretti di tale operazione , dal momento che in Italia circa l'84% delle merci è trasportato su gomma: l'aumento del costo del diesel produrrebbe un ulteriore aggravio dei beni di largo consumo pari a +121,00 euro annui a famiglia (per tutte le famiglie, anche quelle che non posseggono un'auto). L'aggravio totale, per una famiglia che ha un'auto diesel, ammonta a circa 233,00 euro annui. Quando non sono le tensioni in Medio Oriente a far lievitare i costi dei carburanti, spingendo al rialzo i prezzi dei beni, ci pensa quindi il Governo. Si tratta di un disegno inaccettabile da ogni punto di vista. Forse il Governo ci ha frainteso quando chiedevamo di intervenire sulle accise: rivendicavamo l'urgenza di un taglio delle accise sui carburanti, immediato e congruo, oppure la definizione di un'accisa mobile realmente efficace; nonché lo scorporo delle accise dall'applicazione dell'IVA sui carburanti, eliminando così l'iniqua imposizione di una tassa su un'altra

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

tassa. Oltre a ciò, ben venga l'intenzione di rimettere ordine nelle agevolazioni presenti in materia energetica, ma attenzione a non farlo, ancora una volta, in maniera peggiorativa!

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

altoadige.it

Fonti Web

Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

(ANSA) - ROMA, 04 OTT - "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise). Un aumento che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie". Lo scrive in una nota l'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti. (ANSA).


altoadige.it

Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

10/04/2024 15:45

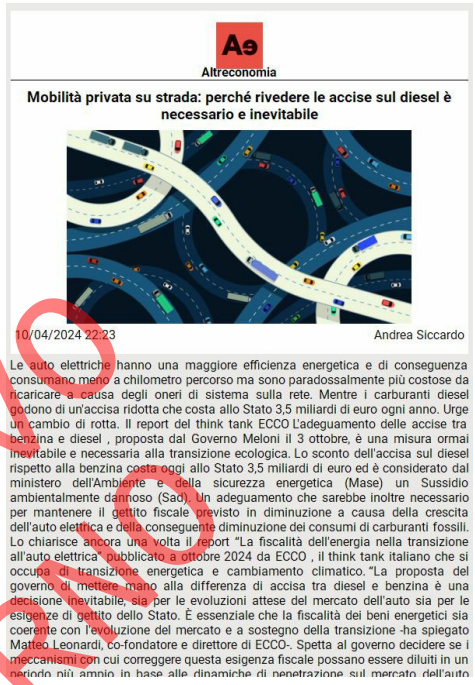
(ANSA) - ROMA, 04 OTT - "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise). Un aumento che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie". Lo scrive in una nota l'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti. (ANSA).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Altreconomia

Fonti Web

Mobilità privata su strada: perché rivedere le accise sul diesel è necessario e inevitabile


Altreconomia

Mobilità privata su strada: perché rivedere le accise sul diesel è necessario e inevitabile

10/04/2024 22:23 Andrea Siccardo

Le auto elettriche hanno una maggiore efficienza energetica e di conseguenza consumano meno a chilometro percorso ma sono paradossalmente più costose da ricaricare a causa degli oneri di sistema sulla rete. Mentre i carburanti diesel godono di un'accisa ridotta che costa allo Stato 3,5 miliardi di euro ogni anno. Urge un cambio di rotta. Il report del think tank ECCO L'adeguamento delle accise tra benzina e diesel , proposta dal Governo Meloni il 3 ottobre, è una misura ormai inevitabile e necessaria alla transizione ecologica. Lo sconto dell'accisa sul diesel rispetto alla benzina costa oggi allo Stato 3,5 miliardi di euro ed è considerato dal ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica (Mase) un Sussidio ambientalmente dannoso (Sad). Un adeguamento che sarebbe inoltre necessario per mantenere il gettito fiscale previsto in diminuzione a causa della crescita dell'auto elettrica e della conseguente diminuzione dei consumi di carburanti fossili. Lo chiarisce ancora una volta il report "La fiscalità dell'energia nella transizione all'auto elettrica" pubblicato a ottobre 2024 da ECCO , il think tank italiano che si occupa di transizione energetica e cambiamento climatico. "La proposta del governo di mettere mano alla differenza di accisa tra diesel e benzina è una decisione inevitabile, sia per le evoluzioni attese del mercato dell'auto sia per le esigenze di gettito dello Stato. È essenziale che la fiscalità dei beni energetici sia coerente con l'evoluzione del mercato e a sostegno della transizione -ha spiegato Matteo Leonardi, co-fondatore e direttore di ECCO-. Spetta al governo decidere se i meccanismi con cui correggere questa esigenza fiscale possano essere diluiti in un periodo più ampio in base alle dinamiche di penetrazione sul mercato dell'auto elettrica o maggiormente concentrati per esigenze di bilancio. Certamente questi aumenti devono essere accompagnati da strumenti di garanzia per i consumatori finali. Il meccanismo introdotto dal Decreto legge 5 del 2023 va in questa direzione". Il report di ECCO analizza la differenza di fiscalità tra auto elettrica e a combustione (sia diesel sia benzina) e le possibili strategie da mettere in atto per favorire la transizione ecologica del parco automobilistico italiano e per mantenere il gettito fiscale anche in futuro. Secondo l'analisi non solo le auto alimentate a diesel godono di un'accisa ridotta rispetto alla benzina ma tutti i veicoli a combustone sono soggetti a un'imposizione fiscale minore delle auto elettriche a parità di energia consumata. Con il paradosso che le emissioni delle auto elettriche (dovute alla componente fossile del mix energetico utilizzato) sono tassate in misura maggiore di quelle dei veicoli a combustione. L'auto elettrica ha dei vantaggi rispetto alle controparti a combustione in quanto a efficienza energetica. Un veicolo a diesel o benzina (a seconda del modello) arriva infatti a impiegare tra i 0,45 e gli 1,2 kilowattora per chilometro percorso (kWh/km) pari a

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

un consumo di carburante tra i 4,8 e i 12,8 litri ogni 100 chilometri. Un'auto elettrica, invece, ha un'efficienza energetica superiore e consuma da 0,14 ai 0,24 kWh per chilometro. Eppure questo vantaggio non si traduce in un risparmio economico. ECCO segnala infatti che la ricarica di una batteria elettrica ha un costo superiore rispetto a un rifornimento di carburante per lo stesso ammontare di energia. Questa maggiore tassazione delle ricariche elettriche è prevalentemente dovuta alla componente degli oneri generali di sistema, che risultano particolarmente gravosi sulle ricariche alle colonnine di uso pubblico e sulle ricariche private diverse dalle domestiche (come, ad esempio, i contatori condivisi nei garage condominiali). Il divario inferiore si ha nella ricarica domestica, dove gli oneri risultano più elevati rispetto a benzina e diesel rispettivamente del 5% e del 30%, arrivando a un più 265% nel confronto con il Gpl. La differenza cresce poi sensibilmente per le ricariche domestiche da utenze "altri usi", che scontano un peso dell'imposizione superiore del 134% rispetto alla benzina, del 191% rispetto al diesel e del 718% rispetto al Gpl. Il confronto non cambia quando vengono considerate anche le ricariche effettuate in azienda (più 22% vs benzina, più 52% vs diesel , più 327% vs Gpl), alle colonnine pubbliche a bassa potenza (più 45% di oneri vs benzina, più 81% vs diesel , più 407% vs Gpl) e a quelle ad alta potenza (più 202% vs benzina, più 275% vs diesel e più 954% vs Gpl). Dal punto di vista delle emissioni la situazione è ancora più sfavorevole; il carico fiscale imposto alle auto elettriche per tonnellata di CO prodotto è infatti pari a quello di una carbon tax media. Con l'attuale mix energetico per la produzione di elettricità in Italia, alla ricarica elettrica è applicato un carico fiscale e parafiscale pari a un costo medio equivalente di 415 euro per tonnellata di anidride carbonica (870 euro per tonnellata di CO2 per le ricariche in media tensione), contro un valore medio di 252 euro per tonnellata di CO2 per i carburanti fossili. "Una divergenza in evidente contrasto con l'applicazione del principio comunitario 'chi inquina paga' riferito alla CO2, oltre che con gli impegni profusi per il miglioramento della qualità dell'aria nelle città", lamenta ECCO. "Si tratta di valori paradossali, se si considera che questi costi sono determinati da meccanismi di incentivazione delle fonti rinnovabili nel sistema elettrico che oggi permettono di raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione del settore dei trasporti, dove al contrario non si sono avuti contributi di riduzione delle emissioni negli ultimi 20 anni", si legge nel report Nonostante ciò l'elettrico rimane la scelta più conveniente in termini di spesa per chilometri percorsi; grazie alla sua maggiore efficienza energetica, il costo necessario per percorrere 100 chilometri con un'auto elettrica ricaricando da casa o da ufficio, risulta fino a 2,5 volte inferiore rispetto a percorrere lo stesso tragitto con un'auto a benzina e fino a 1,5 volte se la ricarica viene fatta da colonnine di ricarica pubblica a bassa tensione. Considerando l'obiettivo di decarbonizzazione del governo che punta a raggiungere entro il 2030 quota 4,3 milioni di auto elettriche e 2,3 milioni di ibride plug-in sulle strade italiane, e considerando l'evoluzione del parco circolante e l'estensione ai trasporti del meccanismo dei crediti europei di carbonio (E mission trading system, Ets), il report stima una riduzione del gettito fiscale rispetto al 2023 di circa 1,1 miliardi di euro al 2030, 3,7

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

miliardi al 2035 e 5,8 miliardi al 2040. Questo perché, nonostante l'imposizione fiscale, la maggiore efficienza energetica dei veicoli a batteria rispetto a quelli fossili (dalle tre alle cinque volte superiore) per percorrere la stessa distanza portano a minori entrate fiscali. Una perdita che, secondo ECCO andrebbe recuperata tagliando proprio i Sussidi ambientalmente dannosi (Sad). L'effetto di una riforma estesa sui Sad ad oggi vigenti per gli usi di tutti i carburanti fossili per i trasporti, infatti, consentirebbe di recuperare oltre sei miliardi di euro (su un totale di 8,8 miliardi di euro in Sad attualmente attivi per il settore energetico), di cui circa 3,4 miliardi relativi allo sconto applicato all'accisa per il gasolio rispetto alla benzina. "Con il progressivo passaggio alla mobilità elettrica, nel breve e medio termine, stimiamo una riduzione del gettito da oneri fiscali e parafiscali applicati alle ricariche e ai carburanti relativamente contenuta, sia per il permanere di auto tradizionali, sia per il dispiegarsi dell'effetto del meccanismo Ets esteso ai trasporti su strada -ha ricordato Massimiliano Bienati, Responsabile del programma trasporti di ECCO-. Stiamo procedendo verso una sempre maggiore integrazione dei sistemi energetici, che convergono sull'elettrico sia per il servizio di trasporto sia per quote importanti di calore domestico e industriale. Sistemi fiscali e strutture tariffarie devono prendere atto di questo e distribuire i costi e le attese di gettito in maniera coerente con la realtà, non in base a schemi passati." © riproduzione riservata Il tuo supporto aiuta a proteggere l'indipendenza di Altreconomia. Qualsiasi donazione, piccola o grande, è fondamentale per il nostro futuro.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Comunicati Stampa


Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici

Comunicati Stampa

10/04/2024 10:07

L'analisi condotta da ANIASA e Dataforce registra un trend negativo delle immatricolazioni a noleggio nel terzo trimestre, con una quota di mercato nel 2024 che supera di poco il 28%. Se l'andamento del "lungo termine" non è brillante e si conferma il canale più in difficoltà tra le auto, inizia a rallentare anche il "breve termine" Roma, 4 ottobre 2024 Le immatricolazioni del noleggio veicoli (auto + veicoli commerciali leggeri) hanno fatto segnare un'ulteriore e più accentuata contrazione nel terzo trimestre 2024: -21,9%, che ha interessato quasi in ugual misura il lungo termine (-22,1%) e il breve termine (-19,9%). Dopo 9 mesi, con una frenata iniziata nel secondo trimestre, il mercato del noleggio di vetture e veicoli commerciali chiude in negativo: -7% (PC in calo del 13% e LCV in crescita del 19,3%). Sono questi i principali dati e spunti che emergono dall'analisi trimestrale sul settore del noleggio veicoli promossa da ANIASA, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore della mobilità pay-per-use e dalla società di analisi di mercato Dataforce. I dati negativi che emergono nell'analisi del terzo trimestre e dell'annata in generale indicano, più che una crisi del comparto, che rimane abbastanza allineato al mercato dell'auto nel suo complesso, un confronto con un'annata 2023 che in ambito noleggio a lungo termine (NLT) aveva stabilito un record delle immatricolazioni, perché aveva beneficiato di un ampio portafoglio ordini legato anche alle ritardate consegne del 2021 e 2022. Il noleggio a breve termine (NBT), invece, per la prima volta dopo la pandemia Covid-19 è tornato a crescere con decisione, ma l'accelerazione nei primi mesi dell'anno si è poi affievolita, soprattutto nel terzo trimestre. Nonostante la spinta abbia rallentato, il rent a car mantiene quest'anno una quota del 6,7% che non si vedeva da tempo. Per il noleggio a lungo termine, invece, la market share 2024 è scesa al 21,4%. Complessivamente il comparto del noleggio "pesa" sul mercato il 28,1%. "I dati dei primi 9 mesi dell'anno registrano un rallentamento delle immatricolazioni a

L'analisi condotta da ANIASA e Dataforce registra un trend negativo delle immatricolazioni a noleggio nel terzo trimestre, con una quota di mercato nel 2024 che supera di poco il 28%. Se l'andamento del "lungo termine" non è brillante e si conferma il canale più in difficoltà tra le auto, inizia a rallentare anche il "breve termine" Roma, 4 ottobre 2024 Le immatricolazioni del noleggio veicoli (auto + veicoli commerciali leggeri) hanno fatto segnare un'ulteriore e più accentuata contrazione nel terzo trimestre 2024: -21,9%, che ha interessato quasi in ugual misura il lungo termine (-22,1%) e il breve termine (-19,9%). Dopo 9 mesi, con una frenata iniziata nel secondo trimestre, il mercato del noleggio di vetture e veicoli commerciali chiude in negativo: -7% (PC in calo del 13% e LCV in crescita del 19,3%). Sono questi i principali dati e spunti che emergono dall'analisi trimestrale sul settore del noleggio veicoli promossa da ANIASA, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore della mobilità pay-per-use e dalla società di analisi di mercato Dataforce. I dati negativi che emergono nell'analisi del terzo trimestre e dell'annata in generale indicano, più che una crisi del comparto, che rimane abbastanza allineato al mercato dell'auto nel suo complesso, un confronto con un'annata 2023 che in ambito noleggio a lungo termine (NLT) aveva stabilito un record delle immatricolazioni, perché aveva beneficiato di un ampio portafoglio ordini legato anche alle ritardate consegne del 2021 e 2022. Il noleggio a breve termine (NBT), invece, per la prima volta dopo la pandemia Covid-19 è tornato a crescere con decisione; ma l'accelerazione nei primi mesi dell'anno si è poi affievolita, soprattutto nel terzo trimestre. Nonostante la spinta abbia rallentato, il rent a car mantiene quest'anno una quota del 6,7% che non si vedeva da tempo. Per il noleggio a lungo termine, invece, la market share 2024 è scesa al 21,4%. Complessivamente il comparto del noleggio "pesa" sul mercato il 28,1%. "I dati dei primi 9 mesi dell'anno registrano un rallentamento delle immatricolazioni a noleggio. Un calo fisiologico comunque da rapportarsi all'annata record del 2023 ed alla complessa situazione che sta attraversando l'intero automotive europeo. Il noleggio è peraltro indirizzato a chiudere il 2024 con un aumento della flotta veicoli, con oltre 1.350.000 unità in circolazione nel nostro Paese. Il trend negativo delle immatricolazioni è in parte compensato dal boom dei veicoli commerciali leggeri e dall'incremento degli acquisti degli operatori del breve termine. Con un parco auto nazionale caratterizzato da oltre 10 milioni di vetture ante Euro 4, l'accelerazione del ricambio non può che passare da una maggiore diffusione delle forme di mobilità pay-per-use E per favorire questa transizione va colta l'opportunità offerta dalla Legge sulla Delega Fiscale e dalla prossima Legge di Bilancio: allineare finalmente la fiscalità dell'auto aziendale con quella degli altri Paesi europei. Secondo nostre analisi, un graduale

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

riequilibrio verso tali valori, almeno sulle nuove vetture elettriche ed ibride, porterebbe a una significativa diffusione di queste nel parco nazionale (in tre anni 100.000 nuove vetture alla spina in più rispetto alle previsioni), oltretutto con un ritorno sull'investimento per l'Erario del 50%. Senza contare i vantaggi in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e di sicurezza sulle nostre strade" , ha commentato il Presidente ANIASA Alberto Viano. TOP 5 AUTOVEICOLI PIÙ NOLEGGIATI Sebbene nella classifica generale dei primi 9 mesi del 2024 la Fiat Panda rimanga il modello più noleggiato in assoluto sia nel breve sia nel lungo termine, tra i clienti privati e quelli aziendali, la graduatoria del terzo trimestre è totalmente differente rispetto ai mesi precedenti. Nel noleggio a lungo termine del terzo trimestre, il modello più richiesto è infatti la BMW X1, con un impressionante balzo in avanti delle immatricolazioni: rispetto al Q3 del 2023 le nuove targhe sono passate da 463 a 2.646 (quasi 6 volte tanto). A seguire Volkswagen Tiguan (che comunque cresce in maniera significativa: +41,3%). Bene anche Kia Sportage, che sale del 13,4% in un mercato NLT del terzo trimestre che è in contrazione del 22,1%. Al quarto posto Volkswagen T-Roc in aumento nelle preferenze del 15,6%. La quinta della Top 5 NLT è Alfa Romeo Tonale, che però è l'unica della graduatoria a esprimere un risultato negativo: -33,9%. Tra i veicoli commerciali leggeri, il modello più noleggiato è una conferma: il Fiat Doblò (+20,6%). Nelle posizioni successive Fiat Ducato -31,1%), Ford Transit (-9,9%), Ford Transit Custom (+284%) e Peugeot Boxer (+26,8%). Nel noleggio a breve termine la Top 5 Passenger Cars vede al primo posto MG ZS, in forte ascesa (+163%), seguita da Audi A3 (+19,1%), Ford Transit Custom (con immatricolazione "vettura", che ha targato 257 unità a fronte delle 15 dello stesso Q3 del 2023), MG HS (256 esemplari dai precedenti 17) e Audi A4 (+46,5%). In ambito LCV, Iveco Daily mantiene il primato, a seguire Ford Transit Custom, Ford Transit, Fiat Ducato e Toyota Proace City. L'ANALISI PER UTILIZZATORE Nel noleggio a lungo termine, confrontando le quote di mercato del noleggio ai privati (con e senza P.Iva) e di quello ad aziende dei primi 9 mesi di quest'anno con i quattro anni precedenti, si nota che la quota dei privati, in crescita tra il 2020 e il 2021, si è poi ridotta di 4,1 punti nel 2022 (ritornando allo stesso livello del 2020), per poi scendere in modo ancora più significativo nel 2023 (-4,6%). Un timido segnale di ripresa si è invece registrato quest'anno, con una risalita di mezzo punto, raggiungendo una market share del 15%. 85 noleggi su 100 nel 2024 sono dunque appannaggio dei clienti aziendali. Se si esclude una contrazione delle immatricolazioni di NLT aziendale nel 2021 conseguente alla pandemia, il dato del noleggio alle imprese è in crescendo. Il mezzo punto in meno del 2024 indica una sostanziale stabilità. Il noleggio a privati fino a maggio '24 ha sofferto dell'ingiusta discriminazione sugli incentivi. L'ANALISI PER ALIMENTAZIONE Nel noleggio a lungo termine di auto l'alimentazione più diffusa è tornata a essere quella a gasolio (comprese le mild hybrid): 44,3% di market share nel terzo trimestre di quest'anno. Ma nei primi 9 mesi complessivi la quota è nettamente inferiore: 38,4%, il che significa che le immatricolazioni di diesel nel NLT sono tornate a crescere nell'ultimo periodo. Nel Q3 le immatricolazioni di auto diesel sono calate del 15%, a fronte di una media del mercato NLT di -22,7%. Una flessione decisamente

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

inferiore a quella delle vetture a benzina, che hanno perso, rispetto al Q3 2023, il 41% delle immatricolazioni. Nel terzo trimestre la quota di mercato del benzina (comprese le mild hybrid) è scesa al 28,1%, quando nel 2024 (primi 9 mesi) è attestata al 37,7%, ossia una market share molto vicina a quella del diesel. Infatti, nel primo semestre il benzina era diventata la tipologia di alimentazione più diffusa nel long rent. Le "ibride vere", ossia full e plug-in, nel Q3 hanno cumulativamente superato il 20% del mercato del long rent. Ma mentre le full hybrid sono in crescita significativa nei volumi (+15,4% nel terzo trimestre), le plug-in hybrid sono invece in decisa flessione (-12,9%). Le full hybrid sono l'unico tipo di alimentazione in netta crescita quest'anno. Le auto elettriche stanno dando un timido segnale positivo, mantenendosi sugli stessi livelli del 2023: +0,2% delle immatricolazioni, con una market share del 6,3%, più alta rispetto a quella del mercato nel suo complesso. Nei primi 9 mesi del 2024 la quota delle BEV nel NLT è del 5,4%. Le auto a gas sono in flessione (-24,1% nel Q3), ma su volumi e quota di mercato trascurabili, contrariamente a quanto avviene nel mercato dei privati. Nei veicoli commerciali leggeri, il diesel si mantiene su percentuali di valore assoluto (e cresce nel terzo trimestre fino a raggiungere il 91,6%, mentre la media annua è dell'87,1% di quota). I mezzi commerciali a benzina sono scesi addirittura al 3,7% quando nei trimestri precedenti avevano sfiorato il 10%. Gli "ibridi veri" valgono poco più dell'1% di market share, quindi sono quasi inesistenti: appena 156 immatricolazioni nel Q3 (149 full hybrid, 7 plug-in hybrid). I veicoli elettrici continuano a far segnare forti rallentamenti: la quota da luglio a settembre è del 2,3%, del 2,8% nel 2024. Quest'anno sono stati targati appena 1.369 LCV BEV. L'anno scorso nei primi 9 mesi furono 3.048. Nel noleggio a breve termine, benzina (41,3% di quota nel terzo trimestre) e diesel (39,6%) si spartiscono quasi tutto il mercato delle auto. Questi dati però sono in controtendenza rispetto a quelli dei primi 9 mesi complessivi: il benzina nel 2024 vale il 63,3% di quota e il diesel il 28,2%. Le full hybrid nel Q3 sono salite al 7,2% di share (3,9% nei 9 mesi) e le plug-in hybrid sono al 4,9% (2,5% quest'anno da gennaio a settembre). Le auto elettriche hanno raggiunto il 6% nel Q3, mentre nell'anno rappresentano appena l'1,7 del mercato NBT Passenger Cars. Sempre più trascurabile la presenza delle auto a gas tra i rent-a-car. Tra i veicoli commerciali leggeri, il noleggio a breve termine evidenzia una scelta pressoché obbligata verso il diesel: 94,2% di quota di mercato nel Q3. Nemmeno il benzina è preso in considerazione da questo canale, con una quota market share di poco superiore a 1 punto. Veicoli elettrici e a gas praticamente inesistenti in questo canale, sebbene gli LCV BEV nel Q3 siano saliti al 3,3% di market share (si tratta comunque di appena 74 unità). L'ANALISI PER FASCE DI EMISSIONI CO2 Nella fascia di emissioni più virtuosa (da 0 a 20 g/km di CO2, ossia le auto elettriche e pochissime plug-in di ultima generazione), oltre un'auto su due quest'anno è acquistata dai privati (esattamente il 54%). Nel terzo trimestre la market share del NLT sulle auto a corrente ha raggiunto il 35%, rispetto a una media annua del 33%, dunque è in risalita. Nel Q3, infatti, se i privati hanno aumentato l'acquisto di auto elettriche del 14,8%, le aziende lo hanno incrementato con un tasso di crescita doppio: +30%. Le aziende che acquistano direttamente

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

rappresentano in questa fascia di emissioni il 10% degli acquisti: più del doppio della quota di mercato sul mercato nel suo complesso, in cui questo canale vale il 5%. Nella fascia da 21 a 60 g/km di CO2, ossia quella delle auto prevalentemente con sistema di alimentazione plug-in hybrid, il noleggio a lungo termine mantiene quest'anno la quota maggiore: 49%, in crescita nel terzo trimestre al 51%. Nonostante i nuovi incentivi siano ancora in larga parte rimasti inutilizzati, i privati hanno mantenuto anche nel Q3 la stessa quota dei primi 9 mesi del 2024: 35%. Sempre nel terzo trimestre, le aziende che acquistano direttamente sono al 10% e i noleggi a breve termine al 4%. Nella fascia da 61 a 135 g/km di CO2, l'ultima considerata dagli incentivi statali, è netto il predominio dei clienti privati (71% da gennaio a settembre, ma da luglio a settembre hanno raggiunto addirittura l'81%). Il noleggio a lungo termine è la seconda forza del mercato: 19% di market share quest'anno, ma in calo al 14% nel Q3. Anche nelle due fasce successive (136-160 g/km e 161-190 g/km) è evidente che la maggior parte delle auto vengono acquistate dai privati. Però, più crescono i livelli di emissioni, più aumentano le immatricolazioni aziendali: nella fascia fino a 160 g/km la quota delle auto intestate ai clienti business nel Q3 è soltanto dell'8%, in quella da 161 a 190 g/km questa quota sale fino al 15%. Accade il contrario, invece, nella quota del NLT: al 31% di market share fino a 160 g/km, al 26% nella fascia fino a 190 g/km. Nell'ultima fascia di emissioni, quella dei veicoli che superano i 190 g/km, la rilevanza dell'utenza business in proprietà è ancora più alta: 35% e quindi molto vicina al 39% fatto segnare dai privati. Il noleggio a lungo termine vale in questo segmento il 18% di quota di mercato. _____ In caso di pubblicazione dei dati esposti, citare sempre "Elaborazione Dataforce su fonte Ministero Infrastrutture e Trasporti e ACI Approfondimento Dataforce 3° trimestre 2024 NOTA METODOLOGICA: questa sezione sviluppata da Dataforce presenta l'analisi dei due comparti del Noleggio a Lungo e Breve Termine con la riclassificazione delle immatricolazioni di rent-to-rent che vengono correttamente imputate al reale utilizzatore, ovvero le società di Noleggio a Breve Termine. Nel terzo trimestre 2024 il settore del noleggio ha targato 77.063 veicoli tra Passenger Cars e Light Commercial Vehicles (-21,89%), di cui 68.299 per il long rent (-22,14%) e 8.764 per lo short rent (-19,88%). Complessivamente il noleggio nel Q3 vale il 21,86% del mercato. Entrambi i canali sono quindi in flessione, pur con qualche differenza. In uguale misura è il calo del NLT in ambito Passenger Cars (-22,7%) e Light Commercial Vehicles (-19,43%); più accentuato il regresso degli LCV nel NBT (-31,29%) rispetto a quello delle Passenger Cars (-14,98%). Nel cumulato da gennaio a settembre, grazie soprattutto al più brillante primo semestre (con crescite NLT e NBT superiori al 20%, tranne che per il NLT Passenger Cars dove si era registrata una flessione del 14%), le 379.031 immatricolazioni si traducono in un calo di mercato del 7%, che corrisponde a 28.680 unità in meno (sono 43.298 in meno del NLT, cioè -13,04% e 14.618 in più, vale a dire +19,34% per il NBT). Le prospettive per l'ultimo quarto dell'anno non volgono verso il bello, essendosi esaurita la spinta propulsiva del noleggio a breve termine Passenger Cars ed essendo evidente che il lungo termine non riuscirà a bissare l'eccezionale risultato del 2023. La previsione di Dataforce per il 2024 vede

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

un volume del noleggio a lungo termine, sia ai privati sia alle aziende, (ma al netto del rent to rent) inferiore a quello del 2023: 392.500 immatricolazioni circa 38.000 veicoli in meno, con una contrazione dell'8,8%. Si dovrebbe trattare di 320.000 Passenger Cars (-13%) e di 72.500 veicoli commerciali leggeri (+16%). Per Il breve termine, rent to rent incluso, invece è probabile un incremento di oltre 17.000 unità per le Passenger Cars, pari a +22,1%. Più modesto l'incremento percentuale per gli LCV: +6,2%, con un saldo attivo di poco più 600 unità. Il canale del noleggio a breve termine nel suo complesso, dunque, dovrebbe crescere quest'anno 104.000 nuove targhe, circa 17.500 in più (+20,2%). In questo comunicato Dataforce introduce un'analisi inedita sul mix delle alimentazioni dei primi 5 operatori del mercato del noleggio a lungo termine vetture (Arval, Ayvens, Volkswagen Leasing, Leasys e UnipolRental) con l'aggiunta dei dati relativi alla loro CO2 media. Ne esce una fotografia reale di quale mix di alimentazioni contribuisce al risultato del livello di emissioni medie di ciascun operatore nella flotta targata nel 2024. Le immatricolazioni di NLT di quest'anno iscritte a privati e società si attestano a una media di 117 g/km di CO2, con una netta prevalenza della quota di auto a benzina immesse sul canale NLT privati (quasi il 47%). A seguire le vetture a gasolio (circa il 26%), full hybrid (quasi 11%), plug-in hybrid (circa l'8%), elettriche (attorno al 7%) e a gas (2%). Molto differente è invece la composizione delle immatricolazioni assegnate alla clientela business: la quota maggiore è quella di auto a gasolio (quasi il 43%), seguita dalle benzina (si avvicina al 31%), poi le full hybrid (più dell'11%), a seguire le plug-in hybrid (poco più del 9%) le BEV (attorno al 5%) e le auto a gas (non arrivano all'1%). Il player più virtuoso sembra essere Ayvens, che ha un livello medio di emissioni di CO2 per le nuove immatricolazioni 2024 di 112 g/km. Al secondo posto si piazza Arval con 115 g/km, poi Volkswagen Leasing con 119 g/km e infine a pari merito Leasys e UnipolRental con 122 g/km. Le assegnazioni ai clienti privati sono orientate verso le auto a benzina, con percentuali variabili dal 43% abbondante di Volkswagen Leasing al 62% di Leasys. Il diesel occupa una fetta importante delle nuove targhe soprattutto per Leasys (35%) e UnipolRental (qualcosa in più del 30%). Chi targa meno diesel nella sua mix è Ayvens (meno del 19%). Ancora Ayvens detiene una quota rilevante per le full hybrid: il 18%. Sul versante opposto Volkswagen Leasing che è allo 0% (il Gruppo VW offre sul mercato solo auto ibride mild o plug-in hybrid), mentre è leader, di gran lunga, nella flotta di auto plug-in hybrid, con una quota che sfiora il 15%. Gli operatori che detengono una quota di ibride alla spina più bassa tra i privati sono Leasys (meno dell'1%), UnipolRental (1,4%) e Arval (poco più del 2%). Sul versante flotte business, il diesel è ancora molto diffuso in UnipolRental (58%), Volkswagen Leasing (52%) e Arval (46%). Per Leasys rappresenta ormai soltanto il 29%. Per l'azienda controllata da Stellantis il benzina (mild hybrid compreso) costituisce ancora l'ossatura della flotta dei clienti aziendali (60%). Mentre per UnipolRental la market share è appena del 22%. Le full hybrid hanno una quota rilevante in Ayvens (quasi il 19%) e in Arval (circa l'11%), mentre le plug-in hybrid sono fondamentali per Arval (oltre il 12% della mix sul canale business), Ayvens (9%) e Volkswagen Leasing (9%). Discorso a parte per le BEV. Ai clienti privati, Volkswagen

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Leasing assegna una quota di ben il 12% sulla sua mix di alimentazioni; sul versante opposto UnipolRental assegna solo lo 0,5% e Leasys l'1%. Quote rilevanti di elettriche anche per Arval (5%) e Ayvens (7%). Nel canale business, invece, la penetrazione delle BEV è più uniforme: si va dal circa 4% di UnipolRental al 6% di Volkswagen Leasing. Arval mantiene saldamente la vetta della graduatoria dei noleggiatori del lungo termine Passenger Cars con una quota di mercato del 24,5%. Nel Q3 è sempre prima, pur con una leggera flessione delle immatricolazioni (scese del 3,4%, ma il mercato si è abbassato del 24% nel terzo trimestre). La market share di Arval è però salita nel Q3 al 26,7%. Al secondo posto, sia nella graduatoria trimestrale sia in quella cumulata (gennaio-settembre) c'è Ayvens, il nuovo colosso nato dalla fusione tra ALD Automotive e LeasePlan. La sua distanza da Arval è di appena 1.400 unità nel Q3 e di 4.500 circa nei 9 mesi. Nel terzo trimestre, però, le sue immatricolazioni sono calate del 40,5%. Terza è Volkswagen Leasing, protagonista di un brillante Q3, con un livello di nuove targhe in crescita del 34,8%. È l'unico player nelle prime posizioni in classifica a crescere in maniera così evidente. Quarta è Leasys, sempre in affanno (-31% nel Q3, -35% nel 2024). Al quinto posto UnipolRental (-54,9% nel terzo trimestre). A seguire, Alphabet, Drivalia, Kinto Italia (in forte crescita), l'insieme dei piccoli noleggiatori del lungo termine, ES Mobility, Mercedes-Benz Lease Italia, Athlon e Gruppo Santander (SCR-Drive). Anche in ambito LCV Arval è prima nell'anno, e precede Ayvens. Ma nella graduatoria trimestrale il maggior numero di immatricolazioni è stato quello di Leasys davanti ad Arval, Ayvens, e UnipolRental, l'ultimo dei player a superare quota 1.000 nuove targhe LCV nel trimestre. Se l'anno scorso Avis Budget Italia era il leader indiscusso del mercato dei rent-a-car, quest'anno il protagonista è Europcar, in testa sin dal primo trimestre. Avis si deve accontentare del secondo posto nella graduatoria da gennaio a settembre, seguita da Hertz e Sixt. Ma la classifica parziale del terzo trimestre è tutta differente: Europcar, Avis e Hertz hanno inflottato molto poco. A dominare le immatricolazioni è stato l'insieme dei noleggi delle Case auto e dei concessionari. A seguire il dato complessivo dei piccoli rent-a-car locali (in tabella sotto la denominazione Noleggio Altri Operatori). Questi due raggruppamenti hanno targato cumulativamente 4.700 auto su un totale trimestrale di NLT Passenger Cars di 7.800 unità (compreso il rent to rent). Il mercato del NBT dei veicoli commerciali leggeri è, come negli anni precedenti, molto frastagliato: al vertice della graduatoria c'è l'insieme dei piccoli operatori, sia nella graduatoria trimestrale del Q3, sia in quella totale dell'anno. Nel terzo trimestre seguono a molta distanza Avis Budget Italia, Hertz, Noleggiare, l'insieme delle immatricolazioni di noleggio delle Case Auto e dei Concessionari ed Europcar. Nella classifica da gennaio a settembre, dietro ai piccoli operatori e ad Avis, si piazza Europcar. _____ In caso di pubblicazione dei dati esposti, citare sempre "Elaborazione Dataforce su fonte Ministero Infrastrutture e Trasporti e ACI" 04 Ottobre 2024 Documenti allegati.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Aosta Cronaca

Fonti Web

inaccettabile l'ipotesi di allineare le accise del gasolio a quelle della benzina


Aosta Cronaca

inaccettabile l'ipotesi di allineare le accise del gasolio a quelle della benzina

10/04/2024 11:59 Con Salvini

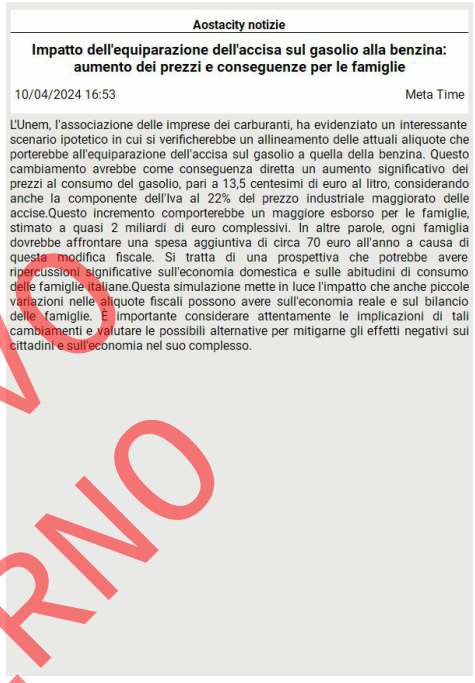
Le ricadute ammonterebbero a +112 euro in termini diretti per chi ha un'auto diesel e +121 euro per tutte le famiglie, a causa dell'aumento dei prezzi dei beni L'ipotesi di aumentare le accise sul gasolio, emerse tra le righe del piano strutturale di bilancio predisposto in vista della prossima manovra, appare assurda, addirittura paradossale. Specialmente se si considera che il Governo che la propone è lo stesso che, finché era all'opposizione e in campagna elettorale ha reso l'abolizione delle accise sui carburanti uno dei suoi cavalli di battaglia. L'allineamento delle accise diesel/benzina (portando cioè l'attuale accisa sul gasolio da 0,617 a 0,728 euro) avrebbe sugli automobilisti e su tutti i cittadini un effetto disastroso. Secondo le stime dell'O.N.F. – Osservatorio Nazionale Federconsumatori, in termini diretti, ogni automobilista subirebbe un aumento per il rifornimento di gasolio, di circa +112,00 euro annui. Ma le ripercussioni più gravi si avrebbero per gli effetti indiretti di tale operazione, dal momento che in Italia circa l'84% delle merci è trasportato su gomma: l'aumento del costo del diesel produrrebbe un ulteriore aggravio dei beni di largo consumo pari a +121,00 euro annui a famiglia (per tutte le famiglie, anche quelle che non posseggono un'auto). L'aggravio totale, per una famiglia che ha un'auto diesel, ammonta a circa 233,00 euro annui. Quando non sono le tensioni in Medio Oriente a far lievitare i costi dei carburanti, spingendo al rialzo i prezzi dei beni, ci pensa quindi il Governo. Si tratta di un disegno inaccettabile da ogni puto di vista. Forse il Governo ci ha frainteso quando chiedevamo di intervenire sulle accise: rivendicavamo l'urgenza di un taglio delle accise sui carburanti, immediato e congruo, oppure la definizione di un'accisa mobile realmente efficace; nonché lo scorporo delle accise dall'applicazione dell'IVA sui carburanti, eliminando così l'iniqua imposizione di una tassa su un'altra tassa. Oltre a ciò, ben venga l'intenzione di rimettere ordine nelle agevolazioni presenti in materia energetica, ma attenzione a non farlo, ancora una volta, in maniera peggiorativa! Bruno Albertinelli.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Aostacity notizie

Fonti Web

Impatto dell'equiparazione dell'accisa sul gasolio alla benzina: aumento dei prezzi e conseguenze per le famiglie


Aostacity notizie

Impatto dell'equiparazione dell'accisa sul gasolio alla benzina: aumento dei prezzi e conseguenze per le famiglie

10/04/2024 16:53 Meta Time

L'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti, ha evidenziato un interessante scenario ipotetico in cui si verificherebbe un allineamento delle attuali aliquote che porterebbe all'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina. Questo cambiamento avrebbe come conseguenza diretta un aumento significativo dei prezzi al consumo del gasolio, pari a 13,5 centesimi di euro al litro, considerando anche la componente dell'Iva al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise.Questo incremento comporterebbe un maggiore esborso per le famiglie, stimato a quasi 2 miliardi di euro complessivi. In altre parole, ogni famiglia dovrebbe affrontare una spesa aggiuntiva di circa 70 euro all'anno a causa di questa modifica fiscale. Si tratta di una prospettiva che potrebbe avere ripercussioni significative sull'economia domestica e sulle abitudini di consumo delle famiglie italiane.Questa simulazione mette in luce l'impatto che anche piccole variazioni nelle aliquote fiscali possono avere sull'economia reale e sul bilancio delle famiglie. È importante considerare attentamente le implicazioni di tali cambiamenti e valutare le possibili alternative per mitigarne gli effetti negativi sui cittadini e sull'economia nel suo complesso.

L'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti, ha evidenziato un interessante scenario ipotetico in cui si verificherebbe un allineamento delle attuali aliquote che porterebbe all'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina. Questo cambiamento avrebbe come conseguenza diretta un aumento significativo dei prezzi al consumo del gasolio, pari a 13,5 centesimi di euro al litro, considerando anche la componente dell'Iva al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise.Questo incremento comporterebbe un maggiore esborso per le famiglie, stimato a quasi 2 miliardi di euro complessivi. In altre parole, ogni famiglia dovrebbe affrontare una spesa aggiuntiva di circa 70 euro all'anno a causa di questa modifica fiscale. Si tratta di una prospettiva che potrebbe avere ripercussioni significative sull'economia domestica e sulle abitudini di consumo delle famiglie italiane.Questa simulazione mette in luce l'impatto che anche piccole variazioni nelle aliquote fiscali possono avere sull'economia reale e sul bilancio delle famiglie. È importante considerare attentamente le implicazioni di tali cambiamenti e valutare le possibili alternative per mitigarne gli effetti negativi sui cittadini e sull'economia nel suo complesso.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Arezzo Notizie

Fonti Web

Incontro tra la Conferenza dei sindaci del Valdarno aretino e Confindustria Toscana sud e Valdarno sulla mobilità


Arezzo Notizie

Incontro tra la Conferenza dei sindaci del Valdarno aretino e Confindustria Toscana sud e Valdarno sulla mobilità

10/04/2024 17:59

Primo argomento ha riguardato le difficoltà in tema di mobilità e trasporti che il fondovalle, soprattutto, vive quotidianamente: intenso traffico e numerosi incolonnamenti nelle ore più critiche della giornata. Confindustria Toscana sud ha chiesto alla Conferenza dei sindaci, come accaduto in altri territori, di redigere un piano urbano della mobilità sostenibile (Pums) di vallata. L'impegno che il presidente della Conferenza, a nome di tutti i sindaci del Valdarno si è preso è quello di accogliere positivamente la richiesta di Confindustria e affidare ad un soggetto esterno un incarico per approfondire e conoscere la situazione complessiva e per la progettazione. Oltre a questo, la Conferenza dei sindaci si è presa l'onere di sollecitare un intervento della Regione Toscana a supporto dei Comuni nella redazione e realizzazione concreta di questo piano. Il secondo tema, portato sul tavolo da Federica Vannelli, portavoce del Comitato delle categorie economiche e produttive del Valdarno aretino composto da Cna, Confartigianato, Confindustria, Confapi, Confcommercio e Confesercenti, è stato quello della sicurezza. Tanta la preoccupazione espressa dalle categorie economiche e produttive e condivisa da tutti i sindaci sui troppi fatti di cronaca che si sono verificati nell'ultimo periodo a danno di cittadini e imprese. L'impegno assunto su questo tema dalla presidente della Conferenza dei sindaci è di richiedere, entro il mese di ottobre, un incontro con Prefettura e Questura in Valdarno, insieme alle categorie economiche, per affrontare le criticità prevalenti sui temi della sicurezza che riguardano cittadini, imprese e lavoratori, legato, prevalentemente all'esiguo numero di forze dell'ordine presenti a tutela della vallata. Ultimo punto all'ordine del giorno è stato portato all'attenzione da Paolo Pernici, presidente Cna Valdarno, ed ha riguardato la crisi straordinaria del settore moda che sta emergendo anche in Valdarno e che interessa grossi marchi e l'indotto. La richiesta avanzata dal

Primo argomento ha riguardato le difficoltà in tema di mobilità e trasporti che il fondovalle, soprattutto, vive quotidianamente: intenso traffico e numerosi incolonnamenti nelle ore più critiche della giornata. Confindustria Toscana sud ha chiesto alla Conferenza dei sindaci, come accaduto in altri territori, di redigere un piano urbano della mobilità sostenibile (Pums) di vallata. L'impegno che il presidente della Conferenza, a nome di tutti i sindaci del Valdarno si è preso è quello di accogliere positivamente la richiesta di Confindustria e affidare ad un soggetto esterno un incarico per approfondire e conoscere la situazione complessiva e per la progettazione. Oltre a questo, la Conferenza dei sindaci si è presa l'onere di sollecitare un intervento della Regione Toscana a supporto dei Comuni nella redazione e realizzazione concreta di questo piano. Il secondo tema, portato sul tavolo da Federica Vannelli, portavoce del Comitato delle categorie economiche e produttive del Valdarno aretino composto da Cna, Confartigianato, Confindustria, Confapi, Confcommercio e Confesercenti, è stato quello della sicurezza. Tanta la preoccupazione espressa dalle categorie economiche e produttive e condivisa da tutti i sindaci sui troppi fatti di cronaca che si sono verificati nell'ultimo periodo a danno di cittadini e imprese. L'impegno assunto su questo tema dalla presidente della Conferenza dei sindaci è di richiedere, entro il mese di ottobre, un incontro con Prefettura e Questura in Valdarno, insieme alle categorie economiche, per affrontare le criticità prevalenti sui temi della sicurezza che riguardano cittadini, imprese e lavoratori, legato, prevalentemente all'esiguo numero di forze dell'ordine presenti a tutela della vallata. Ultimo punto all'ordine del giorno è stato portato all'attenzione da Paolo Pernici, presidente Cna Valdarno, ed ha riguardato la crisi straordinaria del settore moda che sta emergendo anche in Valdarno e che interessa grossi marchi e l'indotto. La richiesta avanzata dal Comitato delle Categorie è che i sindaci si facciano promotori di un'azione nei confronti della Regione affinché questa crisi venga affrontata in maniera unitaria e organica in tutta la Toscana. La Conferenza, nelle forme più opportune, proverà a sensibilizzare anche il Governo e il Ministero sul tema. Durante la mattinata è emersa, inoltre, la necessità di istituire, in seno alla Conferenza dei sindaci, un tavolo permanente con le categorie economiche e produttive per affrontare periodicamente le tematiche riguardanti le imprese e il lavoro. Al termine dell'audizione, i sindaci in seduta semplice hanno formalmente istituito tale tavolo che sarà coordinato dal comune di Terranuova Bracciolini nella figura del sindaco Sergio Chienni.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Arezzo Web

Fonti Web

Conferenza zonale dei sindaci del Valdarno aretino con Confindustria Toscana sud e Valdarno


Arezzo Web

Conferenza zonale dei sindaci del Valdarno aretino con Confindustria Toscana sud e Valdarno

10/04/2024 18:40 Meta Time, Ufficio Stampa

Si è tenuto questa mattina nell'aula magna del centro di GeoTecnologie a San Giovanni Valdarno l'incontro della Conferenza zonale dei sindaci del Valdarno aretino con Confindustria Toscana Sud e il comitato delle categorie economiche e produttive del Valdarno per affrontare importanti tematiche relative alla mobilità e ai trasporti di vallata, alla sicurezza e alla crisi del comparto moda nel territorio. Erano presenti il presidente della Conferenza zonale dei sindaci del Valdarno aretino Valentina Vadi, sindaco di San Giovanni Valdarno, il sindaco di Terranuova Bracciolini Sergio Chienni, il sindaco di Cavriglia Leonardo degl'Innocenti o Sanni, il sindaco di Bucine Paolo Nannini, il sindaco di Loro Ciuffenna Andrea Rossi, il sindaco di Laterina Pergine Valdarno Jacopo Tassini, l'assessore del Comune di Montevarchi Lorenzo Allegrucci, l'assessore del comune di Castelfranco Piandiscò Marco Morbidelli, il presidente di Confindustria Valdarno Daniele Gualdani, il presidente di Confindustria Toscana Sud Fabrizio Bernini, la portavoce del Comitato categorie economiche del Valdarno Federica Vannelli, presidente Confcommercio Valdarno, e il presidente Cna Valdarno Paolo Pernici che hanno preso parola, oltre che i rappresentanti delle associazioni di categoria del territorio e i tecnici dei Comuni. Primo argomento ha riguardato le difficoltà in tema di mobilità e trasporti che il fondovalle, soprattutto, vive quotidianamente: intenso traffico e numerosi incolonnamenti nelle ore più critiche della giornata. Confindustria Toscana sud ha chiesto alla Conferenza dei sindaci, come accaduto in altri territori, di redigere un piano urbano della mobilità sostenibile (Pums) di vallata. L'impegno che il presidente della Conferenza, a nome di tutti i sindaci del Valdarno si è preso è quello di accogliere positivamente la richiesta di Confindustria e affidare ad un soggetto esterno un incarico per approfondire e conoscere la situazione complessiva e per la progettazione. Oltre a questo, la Conferenza dei sindaci si è presa l'onere di sollecitare un intervento della Regione Toscana a supporto dei Comuni nella redazione e realizzazione concreta di questo piano.

Si è tenuto questa mattina nell'aula magna del centro di GeoTecnologie a San Giovanni Valdarno l'incontro della Conferenza zonale dei sindaci del Valdarno aretino con Confindustria Toscana Sud e il comitato delle categorie economiche e produttive del Valdarno per affrontare importanti tematiche relative alla mobilità e ai trasporti di vallata, alla sicurezza e alla crisi del comparto moda nel territorio. Erano presenti il presidente della Conferenza zonale dei sindaci del Valdarno aretino Valentina Vadi, sindaco di San Giovanni Valdarno, il sindaco di Terranuova Bracciolini Sergio Chienni, il sindaco di Cavriglia Leonardo degl'Innocenti o Sanni, il sindaco di Bucine Paolo Nannini, il sindaco di Loro Ciuffenna Andrea Rossi, il sindaco di Laterina Pergine Valdarno Jacopo Tassini, l'assessore del Comune di Montevarchi Lorenzo Allegrucci, l'assessore del comune di Castelfranco Piandiscò Marco Morbidelli, il presidente di Confindustria Valdarno Daniele Gualdani, il presidente di Confindustria Toscana Sud Fabrizio Bernini, la portavoce del Comitato categorie economiche del Valdarno Federica Vannelli, presidente Confcommercio Valdarno, e il presidente Cna Valdarno Paolo Pernici che hanno preso parola, oltre che i rappresentanti delle associazioni di categoria del territorio e i tecnici dei Comuni. Primo argomento ha riguardato le difficoltà in tema di mobilità e trasporti che il fondovalle, soprattutto, vive quotidianamente: intenso traffico e numerosi incolonnamenti nelle ore più critiche della giornata. Confindustria Toscana sud ha chiesto alla Conferenza dei sindaci, come accaduto in altri territori, di redigere un piano urbano della mobilità sostenibile (Pums) di vallata. L'impegno che il presidente della Conferenza, a nome di tutti i sindaci del Valdarno si è preso è quello di accogliere positivamente la richiesta di Confindustria e affidare ad un soggetto esterno un incarico per approfondire e conoscere la situazione complessiva e per la progettazione. Oltre a questo, la Conferenza dei sindaci si è presa l'onere di sollecitare un intervento della Regione Toscana a supporto dei Comuni nella redazione e realizzazione concreta di questo piano. Il secondo tema, portato sul tavolo da Federica Vannelli, portavoce del Comitato delle categorie economiche e produttive del Valdarno aretino composto da Cna, Confartigianato, Confindustria, Confapi, Confcommercio e Confesercenti, è stato quello della sicurezza. Tanta la preoccupazione espressa dalle categorie economiche e produttive e condivisa da tutti i sindaci sui troppi fatti di cronaca che si sono verificati nell'ultimo periodo a danno di cittadini e imprese. L'impegno assunto su questo tema dalla presidente della Conferenza dei sindaci è di richiedere, entro il mese di ottobre, un incontro con Prefettura e Questura in Valdarno, insieme alle categorie economiche, per affrontare le criticità prevalenti sui temi della sicurezza che riguardano cittadini, imprese e lavoratori, legato, prevalentemente all'esiguo numero di forze dell'ordine presenti

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

a tutela della vallata. Ultimo punto all'ordine del giorno è stato portato all'attenzione da Paolo Pernici, presidente Cna Valdarno, ed ha riguardato la crisi straordinaria del settore moda che sta emergendo anche in Valdarno e che interessa grossi marchi e l'indotto. La richiesta avanzata dal Comitato delle Categorie è che i sindaci si facciano promotori di un'azione nei confronti della Regione affinché questa crisi venga affrontata in maniera unitaria e organica in tutta la Toscana. La Conferenza, nelle forme più opportune, proverà a sensibilizzare anche il Governo e il Ministero sul tema. Durante la mattinata è emersa, inoltre, la necessità di istituire, in seno alla Conferenza dei sindaci, un tavolo permanente con le categorie economiche e produttive per affrontare periodicamente le tematiche riguardanti le imprese e il lavoro. Al termine dell'audizione, i sindaci in seduta semplice hanno formalmente istituito tale tavolo che sarà coordinato dal comune di Terranuova Bracciolini nella figura del sindaco Sergio Chienni. Uff. Stampa Comune di San Giovanni Valdarno © Riproduzione riservata Log in to leave a comment Condividi articolo: I più letti Informa Media s.r.l. P.iva: 02378340513 - Numero Rea: Ar-206189 - e-mail: redazione@arezzoweb.it arezzoinforma.it è un supplemento di arezzoweb.it Registro Stampa Tribunale di Arezzo n° 10/2006 del 23/06/2006 Registro Operatori di Comunicazione (ROC) al n° 34800 del 12-08-2020 Direttore responsabile: Stefano Pezzola Pubblicità: advertising@arezzoweb.it Informativa Privacy Informativa Cookies Normativa fact-checking e deontologia Contatti di Redazione Team editoriale © 2023 Informa Media srl - Tutti i diritti sono riservati.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Attivo Tv

Fonti Web

ZTL ROMA, PELLEGRINO (FI): "DINAMICA COERCITIVA, MAGGIOR PARTE DEI PENDOLARI ENTRANO PER LAVORARE"



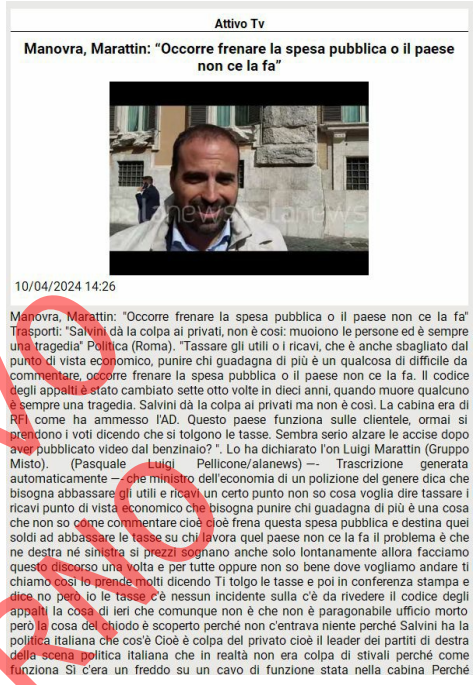
AIUTA L'INFORMAZIONE LIBERA, SOSTIENICI: https://donazioni.radioradio.it/ #Fasciaverde e #ZTL a #Roma: riusciremo a evitare queste sbandate falsamente ecologiste? Via alla proroga per l'attivazione prevista per novembre 2025. "C'è un aspetto specifico: la qualità dell'aria su Roma in questi ultimi dieci anni è migliorata. Bisogna tenerne conto e ad oggi non ci sono studi che certificano la correlazione né scientifica né statistica tra una certificazione dei veicoli e l'elevazione delle centraline", così espone in diretta #CinziaPellegrino, senatrice di #ForzaItalia, intervistata da Francesco #Borgonovo che evidenzia come sia necessario fornire soprattutto un'alternativa ai cittadini che hanno bisogno di utilizzare un auto per lavorare e che, soprattutto, non possono permettersi in questo momento di investire su un nuovo investimento: "A questa gente cosa diciamo? che non può entrare e si arrangia?". La senatrice specifica inoltre come il nuovo riferimento per la ZTL non comprenderà esclusivamente i centri storici ma abbraccerà la maggior parte della superficie della città: "Per chi abita a #RomaSud inizierà dall'inizio del raccordo, questa zona circoscritta non è tanto tale. Se il tema era rendere la città 'a passo d'uomo', Roma non è certamente un piccolo borgo e immaginare un rallentamento sociale di queste dimensioni non è fattibile. A Roma ci sono la maggior parte dei #pendolari che entrano per lavorare. Abbiamo due tipi di problemi: uno effettivo che con la ZTL non possono circolare e il fatto che, non potendo utilizzare le macchine che hanno attualmente saranno costretti a comprare una macchina #Euro6 o #elettrica. Capiamo quanto può essere coercitiva questa dinamica". ISCRIVITI AL NOSTRO CANALE YOUTUBE: https://bit.ly/2MeYWI7 ULTERIORI APPROFONDIMENTI SU: https://www.radioradio.it/.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Attivo Tv

Fonti Web

Manovra, Marattin: "Occorre frenare la spesa pubblica o il paese non ce la fa"


Attivo Tv

Manovra, Marattin: “Occorre frenare la spesa pubblica o il paese non ce la fa”

10/04/2024 14:26

Manovra, Marattin: "Occorre frenare la spesa pubblica o il paese non ce la fa" Trasporti: "Salvini dà la colpa ai privati, non è cosi: muoiono le persone ed è sempre una tragedia" Politica (Roma). "Tassare gli utili o i ricavi, che è anche sbagliato dal punto di vista economico, punire chi guadagna di più è un qualcosa di difficile da commentare, occorre frenare la spesa pubblica o il paese non ce la fa. Il codice degli appalti è stato cambiato sette otto volte in dieci anni, quando muore qualcuno è sempre una tragedia. Salvini dà la colpa ai privati ma non è così. La cabina era di RFI come ha ammesso l'AD. Questo paese funziona sulle clientele, ormai si prendono i voti dicendo che si tolgono le tasse. Sembra serio alzare le accise dopo aver pubblicato video dal benzinaio? ". Lo ha dichiarato l'on Luigi Marattin (Gruppo Misto). (Pasquale Luigi Pellicone/alanews) -- Trascrizione generata automaticamente -- che ministro dell'economia di un polizione del genere dica che bisogna abbassare gli utili e ricavi un certo punto non so cosa voglia dire tassare i ricavi punto di vista economico che bisogna punire chi guadagna di più è una cosa che non so come commentare cioè cioè frena questa spesa pubblica e destina quei soldi ad abbassare le tasse su chi lavora quel paese non ce la fa il problema è che ne destra né sinistra si prezzi sognano anche solo lontanamente allora facciamo questo discorso una volta e per tutte oppure non so bene dove vogliamo andare ti chiamo così lo prende molti dicendo Ti tolgo le tasse e poi in conferenza stampa e dice no però io le tasse c'è nessun incidente sulla c'è da rivedere il codice degli appalti la cosa di ieri che comunque non è che non è paragonabile ufficio morto però la cosa del chiodo è scoperto perché non c'entrava niente perché Salvini ha la politica italiana che cos'è Cioè è colpa del privato cioè il leader dei partiti di destra della scena politica italiana che in realtà non era colpa di stivali perché come funziona Sì c'era un freddo su un cavo di funzione stata nella cabina Perché

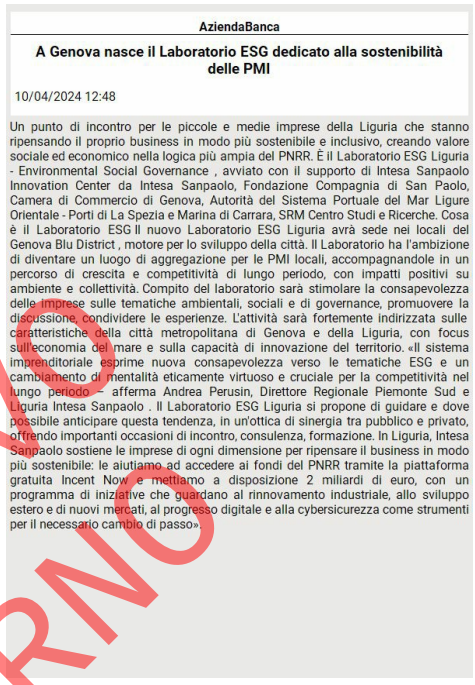
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Manovra, Marattin: "Occorre frenare la spesa pubblica o il paese non ce la fa" Trasporti: "Salvini dà la colpa ai privati, non è cosi: muoiono le persone ed è sempre una tragedia" Politica (Roma). "Tassare gli utili o i ricavi, che è anche sbagliato dal punto di vista economico, punire chi guadagna di più è un qualcosa di difficile da commentare, occorre frenare la spesa pubblica o il paese non ce la fa. Il codice degli appalti è stato cambiato sette otto volte in dieci anni, quando muore qualcuno è sempre una tragedia. Salvini dà la colpa ai privati ma non è così. La cabina era di RFI come ha ammesso l'AD. Questo paese funziona sulle clientele, ormai si prendono i voti dicendo che si tolgono le tasse. Sembra serio alzare le accise dopo aver pubblicato video dal benzinaio? ". Lo ha dichiarato l'on Luigi Marattin (Gruppo Misto). (Pasquale Luigi Pellicone/alanews) -- Trascrizione generata automaticamente -- che ministro dell'economia di un polizione del genere dica che bisogna abbassare gli utili e ricavi un certo punto non so cosa voglia dire tassare i ricavi punto di vista economico che bisogna punire chi guadagna di più è una cosa che non so come commentare cioè cioè frena questa spesa pubblica e destina quei soldi ad abbassare le tasse su chi lavora quel paese non ce la fa il problema è che ne destra né sinistra si prezzi sognano anche solo lontanamente allora facciamo questo discorso una volta e per tutte oppure non so bene dove vogliamo andare ti chiamo così lo prende molti dicendo Ti tolgo le tasse e poi in conferenza stampa e dice no però io le tasse c'è nessun incidente sulla c'è da rivedere il codice degli appalti la cosa di ieri che comunque non è che non è paragonabile ufficio morto però la cosa del chiodo è scoperto perché non c'entrava niente perché Salvini ha la politica italiana che cos'è Cioè è colpa del privato cioè il leader dei partiti di destra della scena politica italiana che in realtà non era colpa di stivali perché come funziona Sì c'era un freddo su un cavo di funzione stata nella cabina Perché quando si traccia il cavo la cabina dovrebbe inserire un sistema di alimentazione alternativa e io anni di manutenzione del privato quindi io non so codice di appalto non conosce da 10 anni è stato inviato Non lo so so che quando muore una persona soprattutto io so però che anche il disastro dei treni dell'altro giorno faranno scendere un po' paura della benzina e farla salire un po' quello del gasolio così si allineano si elimina formalmente per sussidio magari prendono due dire però di nuovo ma lei le sembra la seria un posto in cui tu prendi i voti con il video al benzinaio a ci sia stato ladro poi arrivi alzi le accise Ma poi noi ci lamentiamo che la gente pensa che siamo tutti quanti un branco di mattina -.

AziendaBanca

Fonti Web

A Genova nasce il Laboratorio ESG dedicato alla sostenibilità delle PMI



AziendaBanca

A Genova nasce il Laboratorio ESG dedicato alla sostenibilità delle PMI

10/04/2024 12:48

Un punto di incontro per le piccole e medie imprese della Liguria che stanno ripensando il proprio business in modo più sostenibile e inclusivo, creando valore sociale ed economico nella logica più ampia del PNRR. È il Laboratorio ESG Liguria - Environmental Social Governance , avviato con il supporto di Intesa Sanpaolo Innovation Center da Intesa Sanpaolo, Fondazione Compagnia di San Paolo, Camera di Commercio di Genova, Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale - Porti di La Spezia e Marina di Carrara, SRM Centro Studi e Ricerche. Cosa è il Laboratorio ESG Il nuovo Laboratorio ESG Liguria avrà sede nei locali del Genova Blu District , motore per lo sviluppo della città. Il Laboratorio ha l'ambizione di diventare un luogo di aggregazione per le PMI locali, accompagnandole in un percorso di crescita e competitività di lungo periodo, con impatti positivi su ambiente e collettività. Compito del laboratorio sarà stimolare la consapevolezza delle imprese sulle tematiche ambientali, sociali e di governance, promuovere la discussione, condividere le esperienze. L'attività sarà fortemente indirizzata sulle caratteristiche della città metropolitana di Genova e della Liguria, con focus sull'economia del mare e sulla capacità di innovazione del territorio. «Il sistema imprenditoriale esprime nuova consapevolezza verso le tematiche ESG e un cambiamento di mentalità eticamente virtuoso e cruciale per la competitività nel lungo periodo – afferma Andrea Perusin, Direttore Regionale Piemonte Sud e Liguria Intesa Sanpaolo . Il Laboratorio ESG Liguria si propone di guidare e dove possibile anticipare questa tendenza, in un'ottica di sinergia tra pubblico e privato, offrendo importanti occasioni di incontro, consulenza, formazione. In Liguria, Intesa Sanpaolo sostiene le imprese di ogni dimensione per ripensare il business in modo più sostenibile: le aiutiamo ad accedere ai fondi del PNRR tramite la piattaforma gratuita Incent Now e mettiamo a disposizione 2 miliardi di euro, con un programma di iniziative che guardano al rinnovamento industriale, allo sviluppo estero e di nuovi mercati, al progresso digitale e alla cybersicurezza come strumenti per il necessario cambio di passo».

Un punto di incontro per le piccole e medie imprese della Liguria che stanno ripensando il proprio business in modo più sostenibile e inclusivo, creando valore sociale ed economico nella logica più ampia del PNRR. È il Laboratorio ESG Liguria - Environmental Social Governance , avviato con il supporto di Intesa Sanpaolo Innovation Center da Intesa Sanpaolo, Fondazione Compagnia di San Paolo, Camera di Commercio di Genova, Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale - Porti di La Spezia e Marina di Carrara, SRM Centro Studi e Ricerche. Cosa è il Laboratorio ESG Il nuovo Laboratorio ESG Liguria avrà sede nei locali del Genova Blu District , motore per lo sviluppo della città. Il Laboratorio ha l'ambizione di diventare un luogo di aggregazione per le PMI locali, accompagnandole in un percorso di crescita e competitività di lungo periodo, con impatti positivi su ambiente e collettività. Compito del laboratorio sarà stimolare la consapevolezza delle imprese sulle tematiche ambientali, sociali e di governance, promuovere la discussione, condividere le esperienze. L'attività sarà fortemente indirizzata sulle caratteristiche della città metropolitana di Genova e della Liguria, con focus sull'economia del mare e sulla capacità di innovazione del territorio. «Il sistema imprenditoriale esprime nuova consapevolezza verso le tematiche ESG e un cambiamento di mentalità eticamente virtuoso e cruciale per la competitività nel lungo periodo - afferma Andrea Perusin, Direttore Regionale Piemonte Sud e Liguria Intesa Sanpaolo . Il Laboratorio ESG Liguria si propone di guidare e dove possibile anticipare questa tendenza, in un'ottica di sinergia tra pubblico e privato, offrendo importanti occasioni di incontro, consulenza, formazione. In Liguria, Intesa Sanpaolo sostiene le imprese di ogni dimensione per ripensare il business in modo più sostenibile: le aiutiamo ad accedere ai fondi del PNRR tramite la piattaforma gratuita Incent Now e mettiamo a disposizione 2 miliardi di euro, con un programma di iniziative che guardano al rinnovamento industriale, allo sviluppo estero e di nuovi mercati, al progresso digitale e alla cybersicurezza come strumenti per il necessario cambio di passo».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Blitz Quotidiano

Fonti Web

Giorgetti vorrebbe tassare le imprese che hanno guadagnato tanto: la Robin Hood Tax agita la maggioranza


Blitz Quotidiano

Giorgetti vorrebbe tassare le imprese che hanno guadagnato tanto: la Robin Hood Tax agita la maggioranza

10/04/2024 13:22 Amedeo Vinciguerra

La manovra richiederà "sacrifici da tutti", perché risanare i conti pubblici come ci chiede l'Ue è uno sforzo che dovranno sostenere individui, pubblica amministrazione, aziende grandi e piccole. Il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti non ha in mente sconti per nessuno mentre parla, in un'intervista a Bloomberg, della messa a punto del prossimo bilancio. Ma la sola idea di tassare i profitti delle imprese dei settori che più hanno beneficiato di un contesto di mercato favorevole fa scivolare la Borsa di Milano che chiude a -1,5%, la peggiore in Europa. Più in basso anche dell'1,32 di Parigi che scivola sull'annuncio di "imposta eccezionale" sulle imprese e sui contribuenti più ricchi ipotizzata dal governo di Michel Barnier. Giorgetti e la tassazione sui profitti delle imprese Una nuova tassa dopo quella (smentita dal governo) che riguarderebbe l'equiparazione delle accise del gasolio con quelle della benzina? Il ministro Giorgetti chiarisce subito che stavolta " non ci sarà la replica della discussione sugli extraprofitti delle banche" che ci fu l'anno scorso. Prima di tutto, extraprofitti " è un termine scorretto". Si deve parlare di "tassare i giusti profitti, gli utili", calcolati "in modo corretto". Irrealistica l'idea di un versamento volontario: " Le aziende non fanno beneficienza, i contributi volontari non esistono", spiega Giorgetti ricordando "la stella polare", ovvero l'articolo 53 della Costituzione secondo cui "tutti sono tenuti a concorrere alle spese pubbliche in ragione della loro capacità contributiva". Dal Mef, poi, spiegano che si chiederà uno sforzo alle imprese più grandi che operano in determinati settori in cui l'utile ha beneficiato di condizioni favorevoli esterne. Sulle modalità del loro contributo è in corso un confronto. "Niente nuove tasse", viene comunque messo in chiaro, anche perché qualche fibrillazione arriva da dentro la maggioranza con il portavoce di Forza Italia, Raffaele Nevi, che sostiene con forza: "Forza Italia è sempre stata e rimane contraria ad innalzare la tassazione in Italia". Banche, assicurazioni, difesa energia I settori coinvolti dallo 'sforzo'? Il tam tam parla di banche, assicurazioni, difesa ed energia. Che infatti soffrono in borsa. Sulla difesa il ministro fa un accenno, portando un esempio, durante l'intervista: "Paradossalmente uno potrebbe dire che con tutte queste guerre chi produce armi sta andando particolarmente bene e anche in questo caso c'è una situazione di mercato favorevole". Ma 'tutti' devono contribuire. Le aziende più piccole, ad esempio, sono già interessate al Concordato e " devono accettare l'idea che devono dichiarare di più" rispetto al passato per mettersi in regola, spiega il ministro. Non significa nuove tasse, insiste anche il sottosegretario al Mef Federico Freni. "Non fanno parte del Dna di questo governo, lo abbiamo detto due anni fa e lo ribadiamo, evitiamo boutade", precisa parlando del percorso di risanamento nel quale l'Italia è impegnata con l'Ue. Ad esempio, la crescita per quest'anno - ribadisce Giorgetti

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

- dovrebbe confermarsi all'1% , "o un risultato molto molto prossimo a quel target", come da previsioni. E i dati di finanza pubblica - aggiunge - "per quest'anno andranno meglio" di come abbiamo comunicato ai mercati e alla Commissione", visto che l'obiettivo di deficit del 4,4% "sembrava irrealistico e ora è stato aggiornato al 3,8%, quasi un unicum nel contesto europeo". "Stiamo dimostrando che non soltanto rispettiamo" quanto detto " ma facciamo meglio" , quindi bisogna mantenersi credibili proseguendo con l'atteggiamento "prudente e responsabile", sostiene Giorgetti. E' per questo che per finanziare la manovra bisognerà reperire risorse da "tutto il sistema Paese" , cioè "i privati, le aziende e soprattutto la Pa che sarà chiamata ad essere più performante e produttiva". Le banche, che con i bilanci in crescita daranno comunque più flusso alle entrate statali, si stanno già preparando al nuovo sforzo, ma si intuisce che il confronto non è ancora finito. Per il ceo di Intesa Sanpaolo, Carlo Messina, "ci possono esser alcuni modi in cui contribuire alla situazione del debito pubblico senza avere impatti sui conti delle società" come ad esempio " lavorare sulle attività fiscali differite, fornire dei flussi di cassa al settore pubblico" ma anche mettere risorse a disposizione delle fasce più deboli o "aumentare i salari delle persone che lavorano" all'interno delle società che stanno generando "significativi profitti". L'ad di Eni, Claudio Descalzi, spiega invece di "non aver letto quello che ha detto Giorgetti. Noi siamo quelli che hanno dato il contributo maggiore nella storia degli extraprofitti. Parlate con qualcuno che è già passato attraverso questa esperienza: speriamo di non doverci passare più". Meloni sorpresa dall'uscita di Giorgetti Dopo le parole del ministro il dibattito politico si è subito acceso, con le opposizioni che hanno accusato il governo di preparare la classica manovra "lacrime e sangue". La premier Giorgia Meloni, secondo quanto si è appreso in serata, si sarebbe detta sorpresa dall'uscita del suo ministro " Robin Hood". Qualcuno scrive che la premier si sarebbe anche irritata ed avrebbe chiesto prudenza. Sulla stessa linea sebrerebbe anche la posizione di Matteo Salvini. L'unica certezza è che al momento Palazzo Chigi non conferma le parole di Giorgetti, pur nella consapevolezza che per la manovra di Bilancio la strada non è semplice. E che quindi bisogna considerare varie ipotesi anche se è da escludere una tassazione aggiuntiva generalizzata.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Blunote

Fonti Web

Taranto, concluso il quarto Re-think Circular Economy Forum


Blunote

Taranto, concluso il quarto Re-think Circular Economy Forum

10/04/2024 17:14

Il 2, 3 e 4 ottobre 2024 a Taranto si è tenuto il Re-think Circular Economy Forum. L'evento è stato promosso da Tondo, organizzazione internazionale operante nel settore dell'economia circolare, con il main partner Eni, ed è stato impreziosito il 3 ottobre dal Circular Bootcamp, un momento di confronto a porte aperte tra aziende e startup, organizzato da Joule, la Scuola di Eni per l'impresa. L'iniziativa è stata accompagnata da un hackathon dedicato a studenti, dottorandi e neolaureati dalle università del Sud Italia, e da un Festival dell'economia circolare con workshop, stand, laboratori e installazioni artistiche. L'evento si è tenuto in modalità ibrida, con 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, startup, 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. "Re-think Taranto significa ripensare la Puglia attraverso un pensiero più lungo sulla città di Taranto – ha commentato Rocco De Franchi, Responsabile della Comunicazione Istituzionale per la Regione Puglia. – Siamo alla quarta edizione di un evento che è fonte di riflessione, di coinvolgimento e di contaminazione sana delle imprese operanti sul territorio. Questo vale dalle multinazionali come Eni fino alle imprese più piccole, al mondo universitario e a quello delle istituzioni, che insieme si contaminano per disegnare e programmare insieme un futuro più bello, importante e grande, partendo da quella che forse è la più ferita tra le città pugliesi, ma anche quella con più luce e più futuro". La giornata del 2 ottobre ha avuto inizio con i saluti istituzionali, seguiti da diversi interventi in apertura. Successivamente si è svolta una tavola rotonda dal titolo "Esperienze internazionali e potenzialità locali per una just transition". A seguire è stato affrontato il primo macro-tema, "Transizione energetica e Mobilità sostenibile".La

Il 2, 3 e 4 ottobre 2024 a Taranto si è tenuto il Re-think Circular Economy Forum. L'evento è stato promosso da Tondo, organizzazione internazionale operante nel settore dell'economia circolare, con il main partner Eni, ed è stato impreziosito il 3 ottobre dal Circular Bootcamp, un momento di confronto a porte aperte tra aziende e startup, organizzato da Joule, la Scuola di Eni per l'impresa. L'iniziativa è stata accompagnata da un hackathon dedicato a studenti, dottorandi e neolaureati dalle università del Sud Italia, e da un Festival dell'economia circolare con workshop, stand, laboratori e installazioni artistiche. L'evento si è tenuto in modalità ibrida, con 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, startup, 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. "Re-think Taranto significa ripensare la Puglia attraverso un pensiero più lungo sulla città di Taranto - ha commentato Rocco De Franchi, Responsabile della Comunicazione Istituzionale per la Regione Puglia. - Siamo alla quarta edizione di un evento che è fonte di riflessione, di coinvolgimento e di contaminazione sana delle imprese operanti sul territorio. Questo vale dalle multinazionali come Eni fino alle imprese più piccole, al mondo universitario e a quello delle istituzioni, che insieme si contaminano per disegnare e programmare insieme un futuro più bello, importante e grande, partendo da quella che forse è la più ferita tra le città pugliesi, ma anche quella con più luce e più futuro". La giornata del 2 ottobre ha avuto inizio con i saluti istituzionali, seguiti da diversi interventi in apertura. Successivamente si è svolta una tavola rotonda dal titolo "Esperienze internazionali e potenzialità locali per una just transition". A seguire è stato affrontato il primo macro-tema, "Transizione energetica e Mobilità sostenibile".La giornata si è conclusa con una sezione dedicata a Soluzioni innovative e sostenibili per il mondo della costruzione, a cui è seguito un momento di aperitivo e cena di networking per tutti i partecipanti. Nella mattinata del 3 ottobre Eni, main partner dell'evento, attraverso Joule, la sua Scuola per l'impresa ha organizzato in collaborazione con Confindustria Taranto, Open-es, CTE Calliope, FAROS Accelerator e Tondo il Circular Bootcamp con momenti di networking, condivisione e confronto tra startup e imprese circolari del territorio tarantino, e un focus su potenziali sinergie per generare impatti di sostenibilità.Il main event ha invece avuto inizio alle 14 con una sezione dedicata alla Valorizzazione delle Acque e Blue Economy, seguito da una pausa. In seguito, l'evento è proseguito con una sezione intitolata "Bonifica, ambientalizzazione e riqualificazione dei territori", e successivamente da un'altra intitolata "Strategie

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

di business per la transizione circolare delle aziende". Infine, la giornata si è conclusa con la presentazione dei progetti vincitori dell'hackathon che si è tenuto in parallelo con Re-think all'Università degli Studi di Bari, con l'elezione del vincitore assoluto. La giornata del 4 ottobre si è aperta con una serie di interventi sulla macro-area "Valorizzazione dei materiali e dei residui", seguiti poi da una sezione dedicata a "Le valutazioni ambientali nei progetti di economia circolare". La giornata e l'evento si sono conclusi con un Tavolo programmatico conclusivo che ha coinvolto aziende e istituzioni.In parallelo all'evento, infatti, 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 è svolto il 2-3 ottobre 2024 in modalità ibrida (in presenza a Taranto e online), concentrandosi su tre diverse challenges.Per la challenge organizzata da Toma Italian Brands Group, incentrata sulla macro-area del Textile waste, i progetti sono stati valutati dalla dottoressa Verdiana Toma: il progetto vincitore è risultato essere Fiber Futures, che mira al riutilizzo del cotone degli scarti dell'industria tessile di Toma Italian Brand per la creazione di starter biodegradabili e filamenti in microfibra. Per la challenge di Joule, la Scuola di Eni per l'impresa, intitolata Ecowave, i progetti sono stati valutati da Fabrizio Lanciotti, Senior manager di Eni. Il progetto vincitore è stato Riding the Eco-wave by bike, che intende combinare il riutilizzo di parti di biciclette per la realizzazione di uno sport acquatico all'interno del secondo seno del Mar Piccolo di Taranto. Infine, per la challenge incentrata sul tema dell' Agrifood, portata da Pastificio Bontà, la giuria è stata composta dalla dottoressa Anna Abbracciavento, e il progetto vincitore è stato Bisso Creators, che hanno lavorato sul bisso, sottoprodotto delle cozze, per ottenere un particolare tipo di colla.In seguito, i tre team vincitori hanno presentato nuovamente i loro progetti nel corso del Re-think Circular Economy Forum: in questa occasione è stato selezionato il vincitore assoluto dell'hackathon, cioè il team Riding the Eco-wave by bike. " CISA Spa ha partecipato al Re-think Circular Economy Forum in più giornate - ha commentato Lucia Minutello, Responsabile dei rapporti esterni per Cisa Spa. - " Incontrarsi per riflettere aiuta a ripensare e ridefinire le direttrici del nostro lavoro. Gli argomenti trattati e su cui il nostro gruppo da anni investe soprattutto in sviluppo di soluzioni innovative sono stati tanti, dalla valorizzazione delle acque, alle bonifiche, all'ambientalizzazione e la riqualificazione dei territori. Tra brevetti e innovazioni ha particolarmente importanza il progetto Mulesl, un brevetto Cisa-CNR di un impianto che lavora per la depurazione ed il riciclo delle acque reflue riutilizzabili in tutta sicurezza in agricoltura, per ridurre le criticità nel mondo delle coltivazioni e accompagnare lo sviluppo di un'agricoltura 5.0". L'edizione di quest'anno è stata impreziosita dall'organizzazione di una serie di sessioni parallele, approfondendo diversi temi toccati nel corso dei vari talk. Queste si sono svolte 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; Digitalizzazione a supporto dell'economia circolare; Tavola rotonda: Transizione energetica ed economia circolare; Workshop: Sostenibilità, arte e serigrafia; Progetto IAS per un'agricoltura 5.0 anche

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

a Taranto; Piattaforme e strumenti per l'economia circolare; JUN-ECO: dall'economia circolare all'educazione circolare per i giovanissimi; 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. Nell'area esterna ad ex-Baraccamenti, poi, è stata allestita un' area fieristica, in cui è stato organizzato un festival sull'economia circolare. Lì è stato realizzato uno showcase nell'ambito del quale i partner dell'evento hanno avuto a disposizione degli stand per mostrare e presentare i propri prodotti e servizi. Allo showcase hanno preso parte enti come ENEA, CNR-IRSA, Confindustria Taranto, Università di Bari e Politecnico di Bari, con un focus sulle realtà circolari del territorio tarantino e pugliese. L'organizzazione dell'area fieristica è stata un'occasione in più per mettere in contatto e coinvolgere operatori italiani e stranieri Infine, all'interno dell'evento si è dato 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 è stato 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". Negli scorsi anni abbiamo partecipato al Re-think Circular Economy Forum come auditori - ha commentato Leonardo Castellano, HSE Manager per Itelyum, Castiglia S.r.l. - ascoltando le esperienze delle imprese locali impegnate nel settore ambientale e circular economy. Quest'anno abbiamo deciso di partecipare come partner, perché la riteniamo una vetrina per far conoscere alla collettività intera il nostro know how e le competenze che possiamo mettere a disposizione del territorio, sia dal punto di vista ambientale che socioeconomico". 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.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Borsa Italiana

Fonti Web

CNA Fita denuncia: "I costi sono saliti alle stelle"


Borsa Italiana

CNA Fita denuncia: "I costi sono saliti alle stelle"

10/04/2024 15:01

soli sei mesi i costi di esercizio di un veicolo pesante sono aumentati tra i 2mila e i 4mila euro l'anno. A denunciarlo CNA Fita , analizzando i dati pubblicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti . Aumenti ingenti si sono registrati – si legge in una nota dell'associazione – anche per i passaggi nave e la tariffa Ets Surchage (imposta dall'Unione europea per le emissioni di gas a effetto serra) sostenuti dalle imprese che effettuano trasporti da Sicilia e Sardegna. Solo questo regolamento comunitario, in vigore dal primo gennaio 2024, segna un incremento medio di circa il 17% . Nel 2024 il biglietto, al netto della tariffa Ets Surchage, richiesto dagli armatori per trasportare i veicoli da e per le principali isole del Paese, ha avuto una crescita media di 111 euro, il 18,7% in più rispetto a quattro anni fa. CNA Fita stima che, soltanto a causa della tariffa Ets Surchage, ogni impresa con sede in una delle principali isole italiane, sopporterà 24mila euro di costi aggiuntivi per ogni mezzo pesante utilizzato per i trasporti fuori regione, oltre ai costi generali di esercizio e al biglietto per il passaggio nave. La tariffa Ets Surchage riguarda le compagnie armatoriali che sono obbligate a compensare le emissioni prodotte in ottica di transizione ecologica, ma a pagare questi costi sono i soggetti più vulnerabili della catena economica, ovvero gli autotrasportatori. Per facilitare la transizione ecologica, secondo CNA Fita, occorre evitare che tutto il peso del cambiamento ricada sui più deboli, mentre le grandi compagnie di navigazione con l'applicazione della tariffa Ets Surchage riescono a conseguire fino a 325mila euro di extraprofitti per singolo viaggio, come riportato in un articolo datato marzo 2024 de "Il Sole 24 Ore". Per CNA Fita vanno introdotte norme che consentano alle imprese di autotrasporto di recuperare i costi di esercizio direttamente in fattura e prevedano, nella costruzione dei modelli Isa, gli oltre quattro miliardi di costi in più determinati dalla tariffa Ets Surchage per le imprese di autotrasporto siciliane e sarde oltre quelli generali che appesantiscono gli operatori di questo comparto.

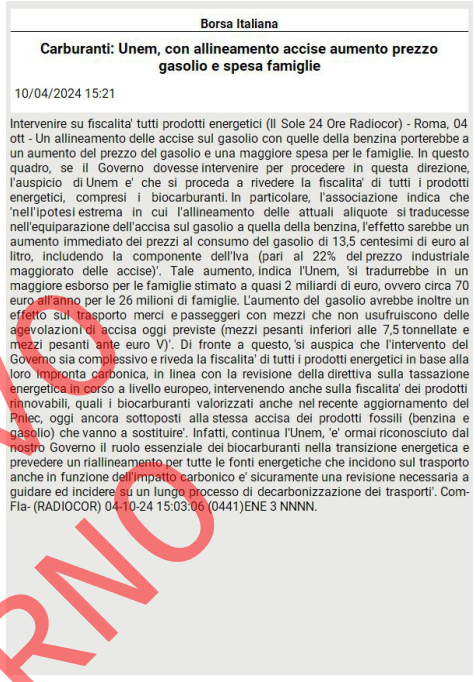
soli sei mesi i costi di esercizio di un veicolo pesante sono aumentati tra i 2mila e i 4mila euro l'anno. A denunciarlo CNA Fita , analizzando i dati pubblicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti . Aumenti ingenti si sono registrati - si legge in una nota dell'associazione - anche per i passaggi nave e la tariffa Ets Surchage (imposta dall'Unione europea per le emissioni di gas a effetto serra) sostenuti dalle imprese che effettuano trasporti da Sicilia e Sardegna. Solo questo regolamento comunitario, in vigore dal primo gennaio 2024, segna un incremento medio di circa il 17% . Nel 2024 il biglietto, al netto della tariffa Ets Surchage, richiesto dagli armatori per trasportare i veicoli da e per le principali isole del Paese, ha avuto una crescita media di 111 euro, il 18,7% in più rispetto a quattro anni fa. CNA Fita stima che, soltanto a causa della tariffa Ets Surchage, ogni impresa con sede in una delle principali isole italiane, sopporterà 24mila euro di costi aggiuntivi per ogni mezzo pesante utilizzato per i trasporti fuori regione, oltre ai costi generali di esercizio e al biglietto per il passaggio nave. La tariffa Ets Surchage riguarda le compagnie armatoriali che sono obbligate a compensare le emissioni prodotte in ottica di transizione ecologica, ma a pagare questi costi sono i soggetti più vulnerabili della catena economica, ovvero gli autotrasportatori. Per facilitare la transizione ecologica, secondo CNA Fita, occorre evitare che tutto il peso del cambiamento ricada sui più deboli, mentre le grandi compagnie di navigazione con l'applicazione della tariffa Ets Surchage riescono a conseguire fino a 325mila euro di extraprofitti per singolo viaggio, come riportato in un articolo datato marzo 2024 de "Il Sole 24 Ore". Per CNA Fita vanno introdotte norme che consentano alle imprese di autotrasporto di recuperare i costi di esercizio direttamente in fattura e prevedano, nella costruzione dei modelli Isa, gli oltre quattro miliardi di costi in più determinati dalla tariffa Ets Surchage per le imprese di autotrasporto siciliane e sarde oltre quelli generali che appesantiscono gli operatori di questo comparto. Allargando lo sguardo a tutto il settore, CNA Fita rileva ulteriori aumenti per gli autotrasportatori come il costo del carburante, che in soli due anni ha generato un aggravio per le imprese di circa 800 euro annui a veicolo . Anche il rinnovo contrattuale in corso è destinato a influenzare i costi del settore. "In un contesto di crescita dei costi e di carico addizionale - conclude la nota di CNA Fita - le imprese dell'autotrasporto si trovano ad affrontare sfide sempre più complesse, rendendo necessaria una revisione delle politiche e delle normative per supportare questo settore cruciale per il Paese. È indispensabile, pertanto, che il Governo confermi anche per il futuro le accise agevolate per le aziende del comparto". (Teleborsa).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Borsa Italiana

Fonti Web

Carburanti: Unem, con allineamento accise aumento prezzo gasolio e spesa famiglie



Borsa Italiana

Carburanti: Unem, con allineamento accise aumento prezzo gasolio e spesa famiglie

10/04/2024 15:21

Intervenire su fiscalita' tutti prodotti energetici (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 04 ott - Un allineamento delle accise sul gasolio con quelle della benzina porterebbe a un aumento del prezzo del gasolio e una maggiore spesa per le famiglie. In questo quadro, se il Governo dovesse intervenire per procedere in questa direzione, l'auspicio di Unem e' che si proceda a rivedere la fiscalita' di tutti i prodotti energetici, compresi i biocarburanti. In particolare, l'associazione indica che 'nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise)'. Tale aumento, indica l'Unem, 'si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie. L'aumento del gasolio avrebbe inoltre un effetto sul trasporto merci e passeggeri con mezzi che non usufruiscono delle agevolazioni di accisa oggi previste (mezzi pesanti inferiori alle 7,5 tonnellate e mezzi pesanti ante euro V)'. Di fronte a questo, 'si auspica che l'intervento del Governo sia complessivo e riveda la fiscalita' di tutti i prodotti energetici in base alla loro impronta carbonica, in linea con la revisione della direttiva sulla tassazione energetica in corso a livello europeo, intervenendo anche sulla fiscalita' dei prodotti rinnovabili, quali i biocarburanti valorizzati anche nel recente aggiornamento del Pniec, oggi ancora sottoposti alla stessa accisa dei prodotti fossili (benzina e gasolio) che vanno a sostituire'. Infatti, continua l'Unem, 'e' ormai riconosciuto dal nostro Governo il ruolo essenziale dei biocarburanti nella transizione energetica e prevedere un riallineamento per tutte le fonti energetiche che incidono sul trasporto anche in funzione dell'impatto carbonico e' sicuramente una revisione necessaria a guidare ed incidere su un lungo processo di decarbonizzazione dei trasporti'. Com-Fla- (RADIOCOR) 04-10-24 15:03:06 (0441)ENE 3 NNNN.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Borsa Italiana

Fonti Web

Carburanti, Unem: con allinemento accise per famiglie maggiore esborso di 2 miliardi l'anno


Borsa Italiana

Carburanti, Unem: con allinemento accise per famiglie maggiore esborso di 2 miliardi l'anno

10/04/2024 18:45

carico fiscale totale (accise + Iva) sulla benzina è di 1,041 euro/litro (di cui 0,313 di Iva) pari al 60% del prezzo al consumo, mentre sul gasolio di 0,909 euro/litro (di cui 0,292 di Iva) pari al 56%. Un livello di tassazione che nel caso del gasolio è il più alto tra i 27 paesi europei". Lo ha ricordato Unem in una nota sottolineando commentando l'ipotesi allo studio del Governo che vorrebbe introdurre un principio di allineamento delle aliquote fiscali che tenga conto delle raccomandazioni della Commissione europea in materia di sussidi ambientali dannosi (SAD)" che, secondo il MEF, "non si tradurrà nel semplice innalzamento delle accise sul gasolio". Stando all'ultimo " Catalogo dei SAD e dei SAF ", pubblicato nel 2022 dal Mase, vengono considerati SAF i vari sussidi introdotti a sostegno di particolari categorie professionali, come gli agricoltori o gli autotrasportatori, nonché la differenza di trattamento fiscale tra benzina e gasolio (circa 3,4 miliardi di euro). "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina , l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise)", ha calcolato l'associazione che rappresenta le principali imprese che operano in Italia nei settori della raffinazione, della logistica, della distribuzione di prodotti petroliferi. "Un aumento – ha aggiunto – che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro , ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie. L'aumento del gasolio avrebbe inoltre un effetto sul trasporto merci e passeggeri con mezzi che non usufruiscono delle agevolazioni di accisa oggi previste (mezzi pesanti inferiori alle 7,5 tonnellate e mezzi pesanti ante euro V)". "In tale quadro – ha quindi concluso Unem – si auspica che l'intervento del Governo sia complessivo e riveda la fiscalità di tutti i

carico fiscale totale (accise + Iva) sulla benzina è di 1,041 euro/litro (di cui 0,313 di Iva) pari al 60% del prezzo al consumo, mentre sul gasolio di 0,909 euro/litro (di cui 0,292 di Iva) pari al 56%. Un livello di tassazione che nel caso del gasolio è il più alto tra i 27 paesi europei". Lo ha ricordato Unem in una nota sottolineando commentando l'ipotesi allo studio del Governo che vorrebbe introdurre un principio di allineamento delle aliquote fiscali che tenga conto delle raccomandazioni della Commissione europea in materia di sussidi ambientali dannosi (SAD)" che, secondo il MEF, "non si tradurrà nel semplice innalzamento delle accise sul gasolio". Stando all'ultimo " Catalogo dei SAD e dei SAF ", pubblicato nel 2022 dal Mase, vengono considerati SAF i vari sussidi introdotti a sostegno di particolari categorie professionali, come gli agricoltori o gli autotrasportatori, nonché la differenza di trattamento fiscale tra benzina e gasolio (circa 3,4 miliardi di euro). "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina , l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise)", ha calcolato l'associazione che rappresenta le principali imprese che operano in Italia nei settori della raffinazione, della logistica, della distribuzione di prodotti petroliferi. "Un aumento - ha aggiunto - che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro , ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie. L'aumento del gasolio avrebbe inoltre un effetto sul trasporto merci e passeggeri con mezzi che non usufruiscono delle agevolazioni di accisa oggi previste (mezzi pesanti inferiori alle 7,5 tonnellate e mezzi pesanti ante euro V)". "In tale quadro - ha quindi concluso Unem - si auspica che l'intervento del Governo sia complessivo e riveda la fiscalità di tutti i prodotti energetici in base alla loro impronta carbonica, in linea con la revisione della direttiva sulla tassazione energetica in corso a livello europeo, intervenendo anche sulla fiscalità dei prodotti rinnovabili, quali i biocarburanti valorizzati anche nel recente aggiornamento del PNIEC, oggi ancora sottoposti alla stessa accisa dei prodotti fossili (benzina e gasolio) che vanno a sostituire". (Foto: bizoon | 123RF) (Teleborsa).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

bresciaoggi.it

Fonti Web

Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

'70 euro all'anno in più per 26 milioni di famiglie' ANSA ROMA, 04 OTT - "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise). Un aumento che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie". Lo scrive in una nota l'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti.. Clicca qui per iscriverti al nostro canale e rimanere aggiornato in tempo reale. Suggerimenti.


bresciaoggi.it

Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

10/04/2024 15:59 Società Editrice Athesis

'70 euro all'anno in più per 26 milioni di famiglie' ANSA ROMA, 04 OTT - "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise). Un aumento che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie". Lo scrive in una nota l'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti.. Clicca qui per iscriverti al nostro canale e rimanere aggiornato in tempo reale. Suggerimenti.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Business People

Fonti Web

Accise carburanti: verso un allineamento di diesel e benzina


Business People

Accise carburanti: verso un allineamento di diesel e benzina

10/04/2024 12:41 Francesco Carrubba

Il governo italiano punterebbe ad aumentare le accise del diesel per pareggiare quelle della benzina. Proteste dall'Assotir: "Stangata da oltre 350 milioni di euro l'anno" | Il governo italiano sta studiando il possibile allineamento delle accise , sostanzialmente aumentando quelle del diesel fino a pareggiare il livello della benzina , anche se le promesse iniziali dei programmi elettorali escludevano eventuali rialzi e addirittura prospettavano la cancellazione delle stesse accise. L'intervento, secondo le associazioni del settore, farebbe aumentare il prezzo del diesel di 11 centesimi al litro . L'ipotesi di incremento, definito "necessario e inevitabile" dal think tank indipendente italiano Ecco dedicato alla transizione energetica e al cambiamento climatico, ha scatenato immediatamente diverse reazioni e polemiche all'interno del mondo dell'autotrasporto, che non si attendeva questa novità inserita inaspettatamente nel Piano strutturale di bilancio (Psb). In particolare a proposito della manovra finanziaria Assotir , l'associazione a tutela delle imprese di autotrasporto, è intervenuta immediatamente per denunciare la gravità della situazione dal suo punto di vista: "Per il settore, lo stop allo sconto sulle accise del gasolio si traduce in una stangata da oltre 350 milioni di euro l'anno" , ha dichiarato il segretario generale, Claudio Donati . "Sarebbe un salasso ingiustificato, del tutto iniquo", ha continuato Donati, "ma oltretutto non possiamo fare a meno di ricordare che alla vigilia elettorale le forze dell'attuale maggioranza avevano addirittura promesso di ridurre il costo delle accise". "conferma che l'autotrasporto viene considerato come un settore da spremere ogni volta che se ne presenta l'esigenza. È una triste coincidenza il fatto che moltissimi addetti del settore, in queste settimane, stiano ricevendo gli ordini di pagamento del contributo all'Art (l'Autorità di Regolazione dei Trasporti) relativo al 2024, nonostante l'autotrasporto sia stato escluso da tale obbligo, con un'apposita norma approvata lo scorso anno". © Riproduzione riservata Tags:.

Il governo italiano punterebbe ad aumentare le accise del diesel per pareggiare quelle della benzina. Proteste dall'Assotir: "Stangata da oltre 350 milioni di euro l'anno" | Il governo italiano sta studiando il possibile allineamento delle accise , sostanzialmente aumentando quelle del diesel fino a pareggiare il livello della benzina , anche se le promesse iniziali dei programmi elettorali escludevano eventuali rialzi e addirittura prospettavano la cancellazione delle stesse accise. L'intervento, secondo le associazioni del settore, farebbe aumentare il prezzo del diesel di 11 centesimi al litro . L'ipotesi di incremento, definito "necessario e inevitabile" dal think tank indipendente italiano Ecco dedicato alla transizione energetica e al cambiamento climatico, ha scatenato immediatamente diverse reazioni e polemiche all'interno del mondo dell'autotrasporto, che non si attendeva questa novità inserita inaspettatamente nel Piano strutturale di bilancio (Psb). In particolare a proposito della manovra finanziaria Assotir , l'associazione a tutela delle imprese di autotrasporto, è intervenuta immediatamente per denunciare la gravità della situazione dal suo punto di vista: "Per il settore, lo stop allo sconto sulle accise del gasolio si traduce in una stangata da oltre 350 milioni di euro l'anno" , ha dichiarato il segretario generale, Claudio Donati . "Sarebbe un salasso ingiustificato, del tutto iniquo", ha continuato Donati, "ma oltretutto non possiamo fare a meno di ricordare che alla vigilia elettorale le forze dell'attuale maggioranza avevano addirittura promesso di ridurre il costo delle accise". La presidente nazionale di Assotir, Anna VitaManigrasso , ha aggiunto che questa ipotesi "conferma che l'autotrasporto viene considerato come un settore da spremere ogni volta che se ne presenta l'esigenza. È una triste coincidenza il fatto che moltissimi addetti del settore, in queste settimane, stiano ricevendo gli ordini di pagamento del contributo all'Art (l'Autorità di Regolazione dei Trasporti) relativo al 2024, nonostante l'autotrasporto sia stato escluso da tale obbligo, con un'apposita norma approvata lo scorso anno". © Riproduzione riservata Tags:.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Cagliari Live Magazine

Fonti Web

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta


Cagliari Live Magazine

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

10/04/2024 12:13 STEFANO TESTINI;MATTEO SPINELLI;

(Adnkronos) – La seconda giornata di lavori della 6ª edizione del Festival Nazionale dell'Economia si è aperta a Palazzo Vecchio con gli interventi di Sara Funaro (Sindaca del Comune di Firenze) e Maurizio Leo (Vice Ministro dell'Economia e delle Finanze), che hanno preso parte al panel "Partecipare al cambiamento dell'economia: Impatto civile, inclusione sociale ed equa fiscalità". Firenze, 4 ottobre 2024. Il Vice Ministro Leo ha dichiarato: «In questo momento, come MEF e come Governo, siamo al lavoro per preparare una delega che possa adeguare diverse situazioni problematiche, con particolare riguardo verso la certezza del diritto, l'evasione fiscale, la semplificazione delle procedure come quelle di dichiarazione e la pressione fiscale. Misure concrete di diverso genere, in grado di aiutare non solamente le imprese, ma anche e soprattutto il cittadino». «Noi – ha aggiunto Leo – abbiamo oggi una pressione fiscale molto pronunciata. Il nostro obiettivo, com'è già stato fatto nel 2024 quando siamo passati dalle quattro alle tre aliquote, è di spingerci ulteriormente per venire incontro al ceto medio che oggi si sta sempre più impoverendo. E' un tema che eventualmente, con il consenso di tutta la maggioranza e trovando le adeguate risorse potremmo trattare nella prossima legge di bilancio». Funaro ha ricordato: «Prima ancora che da Sindaco, ho avuto la possibilità anche da Assessore di dare attenzione a tutte quelle politiche di sostenibilità – ambientale, civile, sociale e non solo – di cui Firenze e altre città hanno bisogno. Attualmente i Sindaci stanno vivendo un momento di grandissima urgenza, con cambiamenti climatici più che drammatici, innalzamenti delle temperature, alluvioni e calamità sempre più frequenti. A Firenze l'attuale amministrazione, come quella precedente, ha rivolto un grande impegno in questa direzione, cercando di rendere la città sempre più sostenibile. Firenze è da tempo esempio e capofila, e mi impegnerò affinché lo rimanga a lungo, su diverse tematiche d'innovazione, dal sistema educativo a quello dei trasporti e, soprattutto, della sostenibilità» Nel panel seguente l'economista Alberto Acosta ha parlato di BuenVivir: «Il "vivere bene" nasce dalle comunità indigene, tradizionalmente emarginate e spinte ai margini della storia. Questi popoli, dopo aver dimostrato di essere capaci di condurre una lotta di resistenza per oltre 500 anni, nelle ultime decadi si sono resi soggetti politici portatori di una propria visione del mondo. Al centro del concetto di "buenvivir" ci sono tre elementi fondamentali: il primo è l'essere umano, tenendo a mente che pur essendo individui ci realizziamo solo nella comunità e nel rapporto con l'altro. Il secondo, è il tenere a mente che siamo parte della natura e non possiamo collocarla a margine. In ultimo, la necessità di un altro tipo di relazione tra gli uomini, ma anche tra umano e non umano, soprattutto tramite la reciprocità e l'empatia». Acosta ha poi aggiunto: «Che significa l'Economia? Di quale economia stiamo parlando? In questo momento potremmo essere felici di

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

un incremento del Pil ma questo non è un indicatore trasparente. Ad esempio non sappiamo quanta distruzione ambientale è stata necessaria per ottenerlo. Se vogliamo costruire un mondo sostenibile in termini ambientali, un mondo giusto in termini sociali e un mondo democratico in termici politici, dobbiamo iniziare a pensare a una nuova economia. Invece vediamo che la democrazia è in ritirata. Dobbiamo iniziare a lavorare ad una nuova economia che deve essere sempre subordinata all'essere umano, non al capitale». Il FNEC è promosso da Federcasse (l'Associazione Nazionale delle Banche di Credito Cooperativo, Casse Rurali, Casse Raiffeisen) e da Confcooperative, organizzato e progettato con NeXt (Nuova Economia Per Tutti), con il contributo di Fondosviluppo, Assimoco, Assicooper, Coopersystem, Federazione Toscana delle BCC, Frecciarossa e la collaborazione della SEC (Scuola di Economia Civile) e di MUS.E. Ufficio Stampa Festival Nazionale dell'Economia Civile Stefano Testini 3356138145 Matteo Spinelli 3347661138 ufficiostampa@festivalnazionaleeconomiacivile.it - immediapresswebinfo@adnkronos.com (Web Info).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Catania Today

Fonti Web

Convegno "Med Move", progetti di sviluppo per una Sicilia connessa all'Europa


Catania Today

Convegno "Med Move", progetti di sviluppo per una Sicilia connessa all'Europa

10/04/2024 17:18

L'incontro si è tenuto a Misterbianco, nella sede di Sicilfiera, ha visto la partecipazione, tra gli altri, del sindaco metropolitano Enrico Trantino; del sottosegretario di Stato per le infrastrutture, Tullio Ferrante Il convegno su "Infrastrutture e Trasporti-Presente e Futuro per una Sicilia europea", che si è tenuto a Misterbianco, nella sede di Sicilfiera, ha visto la partecipazione, tra gli altri, del sindaco metropolitano Enrico Trantino; del sottosegretario di Stato per le infrastrutture, Tullio Ferrante; dell'eurodeputato Marco Falcone; del deputato dell'Ars, Giuseppe Lombardo; dell'assessore regionale Andrea Messina. Il sindaco metropolitano Enrico Trantino, intervistato dai giornalisti in merito alla tema della mobilità, ha dichiarato: "Questo è un argomento molto caro ai cittadini catanesi. Tutti vogliono muoversi agevolmente ma, per fare questo, occorre cambiare paradigma, rinunciare alle vecchie abitudini, non pretendere di arrivare in auto a destinazione, parcheggiando in seconda fila o addirittura sul marciapiede. A breve Catania sarà un grande cantiere per le opere che saranno realizzate. Se continueremo ad andare tutti in auto la città sarà completamente bloccata. La soluzione è utilizzare i mezzi pubblici e, se si può, andare a piedi. Bisogna cioè fare le identiche cose che si fanno quando si è turisti in altre città. Questo cambiamento di mentalità, di paradigma, va unito ai obiettivi preziosi per i prossimi 20 anni: in questo orizzonte a lungo termine si colloca innanzi tutto il nuovo collegamento, in fase di progettazione, tra la città e l'hinterland per decongestionare il traffico; altra opera nodale per tutto il territorio metropolitano è il collegamento tra la le autostrade Ct-Me (dal casello di Giarre o di Acireale) e Ct-Sr, bypassando la tangenziale che è spesso congestionata; infine bisogna risolvere il nodo ferroviario per restituire la città al mare. Tante prospettive interessanti. Cerchiamo fonti di finanziamento per concretizzare tali progetti e migliorare le infrastrutture del nostro

L'incontro si è tenuto a Misterbianco, nella sede di Sicilfiera, ha visto la partecipazione, tra gli altri, del sindaco metropolitano Enrico Trantino; del sottosegretario di Stato per le infrastrutture, Tullio Ferrante Il convegno su "Infrastrutture e Trasporti-Presente e Futuro per una Sicilia europea", che si è tenuto a Misterbianco, nella sede di Sicilfiera, ha visto la partecipazione, tra gli altri, del sindaco metropolitano Enrico Trantino; del sottosegretario di Stato per le infrastrutture, Tullio Ferrante; dell'eurodeputato Marco Falcone; del deputato dell'Ars, Giuseppe Lombardo; dell'assessore regionale Andrea Messina. Il sindaco metropolitano Enrico Trantino, intervistato dai giornalisti in merito alla tema della mobilità, ha dichiarato: "Questo è un argomento molto caro ai cittadini catanesi. Tutti vogliono muoversi agevolmente ma, per fare questo, occorre cambiare paradigma, rinunciare alle vecchie abitudini, non pretendere di arrivare in auto a destinazione, parcheggiando in seconda fila o addirittura sul marciapiede. A breve Catania sarà un grande cantiere per le opere che saranno realizzate. Se continueremo ad andare tutti in auto la città sarà completamente bloccata. La soluzione è utilizzare i mezzi pubblici e, se si può, andare a piedi. Bisogna cioè fare le identiche cose che si fanno quando si è turisti in altre città. Questo cambiamento di mentalità, di paradigma, va unito ai obiettivi preziosi per i prossimi 20 anni: in questo orizzonte a lungo termine si colloca innanzi tutto il nuovo collegamento, in fase di progettazione, tra la città e l'hinterland per decongestionare il traffico; altra opera nodale per tutto il territorio metropolitano è il collegamento tra la le autostrade Ct-Me (dal casello di Giarre o di Acireale) e Ct-Sr, bypassando la tangenziale che è spesso congestionata; infine bisogna risolvere il nodo ferroviario per restituire la città al mare. Tante prospettive interessanti. Cerchiamo fonti di finanziamento per concretizzare tali progetti e migliorare le infrastrutture del nostro territorio". Rosario Alfino, presidente di Expo Mediterraneo del sistema ConfCommercio ha sottolineato che i relatori - moderati dalla giornalista Chiara Borzì - hanno dato impulso fattivo al convegno collaterale alla Fiera Med Move- Salone dei Trasporti e della Logistica Mediterranea, in corso sino al 6 ottobre nella sede di Sicilfiera. "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. Questo Salone è un'importante opportunità per il Mezzogiorno 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, è ricca di contenuti rilevanti per l'industria dei trasporti,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

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". Per muoverti con i mezzi pubblici e in sharing nella città di Catania usa la nostra Partner App gratuita.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Catanzaro Informa

Fonti Web

Sabato mattina al Comalca inaugurazione di Expo Fata


Catanzaro Informa

Sabato mattina al Comalca inaugurazione di Expo Fata

10/04/2024 21:23

Ospite il Vicepresidente Nazionale Vicario di Italmercati Paolo Merci Tutto pronto per l'avvio della due giorni espositiva che riguarderà sistemi, strutture, attrezzature, macchinari, impianti, servizi e prodotti dell'ambito agricolo, turistico ed ambientale. L'evento si terrà, come programmato, nei piazzali esterni del grande Mercato Agroalimentare gestito da Comalca scrl di fronte alla cittadella regionale. Nell'intera giornata di venerdì gli spazi esterni al Mercato sono stato interessati da un intenso viavai di mezzi pesanti che hanno trasportato, negli spazi dell'Expo, decine di mezzi per la coltivazione ed il movimento terra ma anche beni, mezzi e strumenti per la coltivazione e la difesa del territorio. La manifestazione, che registra anche la presenza dei principali Enti pubblici regionali, sarà accompagnata con lo svolgimento di eventi qualificati e di riconosciuto interesse con i quali sarà integrata, sotto il profilo informativo/formativo, un'offerta costituita dagli innumerevoli espositori. Queste le attività in programma: Sabato 5 ottobre: h. 9,30 Inaugurazione h. 10.00 presso Comalca: Costruire il futuro col cambiamento – Le risorse umane e organizzative per il rilancio del turismo sociale in Calabria; h. 10.00 presso sala conferenze Protezione Civile: Transizione digitale e ambiente: introduzione al RENTRI; h. 11.00 presso Comalca: Il vivaismo in Calabria tra innovazione e qualità. Domenica 6 ottobre: h. 9.30 presso Comalca: Ambiente e marketing territoriale: le opportunità per costruire un futuro sostenibile; h. 10.30 presso Comalca: Il sistema agroalimentare fra diritto e aspettative; h. 11.30 presso Comalca: Progetto PNRR Comalca: il mercato agroalimentare del futuro. Fra le altre iniziative del contesto, apprezzata quella denominata "Aperti alla Città" in base alla quale, nella giornata di domenica 6 ottobre, dalle ore 10,00 alle ore 12,30 i grossisti di ortofrutticoli esercenti in Comalca saranno a disposizione dei visitatori che vorranno assistere allo svolgimento delle operazioni tipiche del mercato con possibilità di acquisto diretto dei prodotti esposti; saranno, pertanto, aperti e pronti ad accogliere tutti i cittadini e vari visitatori. Alla inaugurazione, fissata per sabato 6 ottobre alle ore 10.00 con invito diramato dal Presidente della Camera di Commercio di Catanzaro, Crotone e Vibo Valentia, Pietro Falbo, ed alla quale ha assicurato la sua presenza il Prefetto di Catanzaro, Enrico Ricci, interverranno il Sindaco di Catanzaro, Nicola Fiorita il Presidente del Consiglio Regionale, Filippo Mancuso, il Vice Presidente della Giunta Regionale, Filippo Pietropaolo e l'Assessore Regionale al Turismo, Gianluca Gallo. Per il sistema nazionale dei mercati saranno presenti, su invito del Presidente di Comalca Daniele Ciranni, il Vicepresidente Nazionale di Italmercati Paolo Merci ed il Presidente di Verona Mercati, Marco Dallamano.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Chiamami Citta

Fonti Web

Più accise sul gasolio: "Per i riminesi stangata da oltre 230 euro all'anno"


Chiamami Citta

Più accise sul gasolio: "Per i riminesi stangata da oltre 230 euro all'anno"

10/04/2024 10:16

"L'ipotesi di aumentare le accise sul gasolio, emerse tra le righe del piano strutturale di bilancio predisposto in vista della prossima manovra, appare assurda, addirittura paradossale. Specialmente se si considera che il Governo che la propone è lo stesso che, finché era all'opposizione e in campagna elettorale ha reso l'abolizione delle accise sui carburanti uno dei suoi cavalli di battaglia": è la protesta di Federconsumatori Rimini che prosegue: "L'allineamento delle accise diesel/benzina (portando cioè l'attuale accisa sul gasolio da 0,617 a 0,728 euro) avrebbe sugli automobilisti e su tutti i cittadini un effetto disastroso". Secondo le stime di Federconsumatori le ricadute sui cittadini Riminesi già penalizzati da una inflazione più alta della media nazionale, in termini diretti, ogni automobilista sarebbe di un aumento per il rifornimento di gasolio, di circa +112,00 euro annui. Ma le ripercussioni più gravi si avrebbero per gli effetti indiretti di tale operazione, dal momento che in Italia circa l'84% delle merci è trasportato su gomma: l'aumento del costo del diesel produrrebbe un ulteriore aggravio dei beni di largo consumo pari a +121,00 euro annui a famiglia (per tutte le famiglie, anche quelle che non posseggono un'auto). L'aggravio totale, per una famiglia che ha un'auto diesel, ammonta a circa 233,00 euro annui. "Quando non sono le tensioni in Medio Oriente a far lievitare i costi dei carburanti, spingendo al rialzo i prezzi dei beni, ci pensa quindi il Governo. Si tratta di un disegno inaccettabile da ogni punto di vista. Forse il Governo ci ha frainteso quando chiedevamo di intervenire sulle accise: rivendicavamo l'urgenza di un taglio delle accise sui carburanti, immediato e congruo, oppure la definizione di un'accisa mobile realmente efficace; nonché lo scorporo delle accise dall'applicazione dell'IVA sui carburanti, eliminando così l'iniqua imposizione di una tassa su un'altra tassa. Oltre a ciò, ben venga l'intenzione di rimettere ordine nelle agevolazioni presenti in materia energetica, ma attenzione a non farlo, ancora una volta, in maniera peggiorativa!". conclude Federconsumatori.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Citta della Spezia

Fonti Web

Criticità varco Stagnoni, autotrasporto applica "congestion fee" per compartecipazione committenti a extra costi


Citta della Spezia

Criticità varco Stagnoni, autotrasporto applica “congestion fee” per compartecipazione committenti a extra costi

10/04/2024 15:10 Comunicato Stampa

"Fino a quando l'Adsp non adotterà un accordo di programma che disponga un sistema di indennizzo delle attese oltre franchigia dei cicli operativi camionistici, nonché l'adozione di strumenti necessari per garantire l'efficientamento dei flussi", spiegano le associazioni in una nota congiunta. Riceviamo da ANITA – ASSOTIR – CNA FITA – CONFARTIGIANATO TRASPORTO – FAI – TRASPORTOUNITO Si è svolto lunedì 30 settembre un incontro tra le Associazioni dell'Autotrasporto – Anita, Assotir, Cna Fita, Confartigianato Trasporti, Fai, e Trasportounito – e le imprese del trasporto di merce containerizzata che operano nel bacino portuale della Spezia, per prendere in esame la situazione critica che continua a manifestarsi sulle tratte da/per il Porto della Spezia, che transitano dal Varco Stagnoni. Nella riunione è stato ricordato come la maggiorazione attuata, per le medesime criticità, dalle imprese di autotrasporto nel giugno del 2021 fosse stata sospesa a fronte dell'impegno dell'AdSP di arrivare ad un accordo di programma. Tale accordo avrebbe da una parte misurato i livelli di servizio del Terminal e i tempi di attesa, dall'altra messo a punto un sistema di indennizzo nel caso di attese fuori dai parametri fissati. Le Associazioni hanno però amaramente constatato come, malgrado il ribadito impegno dell'Autorità di Sistema della Spezia nell'incontro del 18 luglio scorso, nulla di fatto sia successo. Le aziende hanno messo l'accento sul permanere delle ordinarie gravi criticità da/per il Porto della Spezia, al terminal LSCT, con frequenti rallentamenti, attese e congestioni, sottolineando come queste problematiche, aggravate dalla già precaria situazione infrastrutturale spezzina e ligure, non consentano la regolare programmazione ed effettuazione dei trasporti, causando enormi disservizi i cui oneri gravano in via esclusiva sulle imprese dell'autotrasporto. Una perdita di produttività economica che non può essere sostenuta solo dalle sole imprese, ma deve essere condivisa da tutta la filiera di

"Fino a quando l'Adsp non adotterà un accordo di programma che disponga un sistema di indennizzo delle attese oltre franchigia dei cicli operativi camionistici, nonché l'adozione di strumenti necessari per garantire l'efficientamento dei flussi", spiegano le associazioni in una nota congiunta. Riceviamo da ANITA - ASSOTIR - CNA FITA - CONFARTIGIANATO TRASPORTO - FAI - TRASPORTOUNITO Si è svolto lunedì 30 settembre un incontro tra le Associazioni dell'Autotrasporto - Anita, Assotir, Cna Fita, Confartigianato Trasporti, Fai, e Trasportounito - e le imprese del trasporto di merce containerizzata che operano nel bacino portuale della Spezia, per prendere in esame la situazione critica che continua a manifestarsi sulle tratte da/per il Porto della Spezia, che transitano dal Varco Stagnoni. Nella riunione è stato ricordato come la maggiorazione attuata, per le medesime criticità, dalle imprese di autotrasporto nel giugno del 2021 fosse stata sospesa a fronte dell'impegno dell'AdSP di arrivare ad un accordo di programma. Tale accordo avrebbe da una parte misurato i livelli di servizio del Terminal e i tempi di attesa, dall'altra messo a punto un sistema di indennizzo nel caso di attese fuori dai parametri fissati. Le Associazioni hanno però amaramente constatato come, malgrado il ribadito impegno dell'Autorità di Sistema della Spezia nell'incontro del 18 luglio scorso, nulla di fatto sia successo. Le aziende hanno messo l'accento sul permanere delle ordinarie gravi criticità da/per il Porto della Spezia, al terminal LSCT, con frequenti rallentamenti, attese e congestioni, sottolineando come queste problematiche, aggravate dalla già precaria situazione infrastrutturale spezzina e ligure, non consentano la regolare programmazione ed effettuazione dei trasporti, causando enormi disservizi i cui oneri gravano in via esclusiva sulle imprese dell'autotrasporto. Una perdita di produttività economica che non può essere sostenuta solo dalle sole imprese, ma deve essere condivisa da tutta la filiera di servizio alla merce. Per le ragioni suddette è stata espressa dagli imprenditori l'assoluta necessità di riavviare l'applicazione della Congestion fee per tutti i viaggi per il bacino portuale della Spezia dal varco Stagnoni. Preso atto di quanto espresso negli interventi degli imprenditori presenti, le associazioni di rappresentanza del comparto si sono assunte l'impegno a rappresentare l'iniziativa della "Congestion Fee", già applicato a Genova da diversi mesi. Con questo strumento si chiede alla comunità degli operatori committenti di compartecipare responsabilmente agli extra costi subiti dalle aziende, garantendo continuità e sostenibilità dei trasporti e servizi alla merce. Una posizione che resterà tale fino a quando l'AdSP della Spezia non adotterà un Accordo di programma che disponga un sistema di indennizzo delle attese oltre franchigia dei cicli operativi camionistici, nonché l'adozione di strumenti necessari per garantire l'efficientamento dei flussi camionistici. Quindi le imprese di autotrasporto, nel rispetto della libera

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

contrattazione le parti prevista dalle norme di settore, per ogni trasporto di merce effettuato sulle tratte le cui origini/destinazioni che comprendono il bacino portuale dal varco degli Stagnoni - La Spezia applicheranno, a partire dal 21 ottobre 2024 alle imprese committenti per ogni livello di subvezione, una "congestion fee" per ciascun unico viaggio, sui corrispettivi liberamente pattuiti tra le parti ANITA - ASSOTIR - CNA FITA - CONFARTIGIANATO TRASPORTO - FAI - TRASPORTOUNITO Più informazioni.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Citta della Spezia

Fonti Web

Elettrificazione banchine Garibaldi completa a metà 2025, collaudato a Tallin sistema trasferimento cavi


Citta della Spezia

Elettrificazione banchine Garibaldi completa a metà 2025, collaudato a Tallin sistema trasferimento cavi

10/04/2024 15:41

Ascolta: "Parole per giocare, parole per crescere" promuove la lettura e porta 500 libri nelle scuole paritarie spezzine - Città della Spezia Ascolta questo articolo ora... Voice by Procedono i lavori necessari a dare il via all'elettrificazione delle banchine ed è quasi completata la prima delle quattro cabine di trasformazione, quella che consentirà alle navi da crociera sul Molo Garibaldi di spegnere i motori. Lo ha spiegato oggi alla Naples Shipping Week il commissario straordinario dell'Adsp del Mar ligure orientale, Federica Montaresi , durante il suo intervento nella sessione "Green Ports and Shipping Summit". La grande cabina, capace di fornire 16 megawatt di potenza, è suddivisa in varie porzioni; ognuna di queste accoglierà una attrezzatura diversa. In particolare, una porzione è dedicata ai convertitori di frequenza e altre tre porzioni sono destinate ad altrettanti trasformatori. Una parte della struttura è destinata ai quadri di controllo e di comando ed è presente anche un grande impianto di condizionamento, per contrastare il calore sviluppato dalle numerose apparecchiature. Il costo dell'opera è di 8.520.000 euro di cui 5.500.000 finanziati dal Fondo complementare al Pnrr. Montaresi alla Napled Shipping Week "Una grande parte delle operazioni che consentiranno di fornire elettricità alle banchine sono assolutamente innovative, come il Cable Management System o CMS, cioè una sorta di robot, una macchina semovente completamente automatizzata, con la quale sarà possibile trasferire i cavi elettrici di connessione dalla rete di distribuzione in banchina a bordo nave", spiega una nota dell'Autorità di sistema portuale, i cui tecnici si sono recati la scorsa settimana a Tallinn , capitale dell'Estonia, presso lo stabilimento della Shore Link, assieme ai rappresentanti dell'appaltatore (Mont Ele Srl), procedendo a verificare le prove di funzionamento della macchina e analizzare i sistemi di sicurezza di cui la stessa è dotata, provvedendo ad accertarne la rispondenza ai requisiti di capitolato. Il trasferimento del robot nel porto della Spezia è previsto per novembre. "I lavori per la realizzazione dell'elettrificazione delle banchine stanno procedendo a ritmo sostenuto, nel pieno rispetto del cronoprogramma e dei tempi dettati dal Fondo complementare al Pnrr - le parole di Montaresi -. Il collaudo del sistema per il trasferimento dei cavi elettrici dalla rete di banchina alla nave, avvenuto nei giorni scorsi a Tallin, rappresenta un altro passaggio fondamentale, insieme alla realizzazione della cabina che sta prendendo forma in prossimità della radice di Molo Garibaldi. Stiamo già lavorando parallelamente anche al modello di gestione del sistema di alimentazione che abbiamo già individuato come servizio di interesse economico generale. La nostra politica di accompagnare la realizzazione delle infrastrutture con lo sviluppo di servizi qualificati ci permette di rispondere in modo efficiente alle esigenze operative, con un'attenzione particolare alla sostenibilità del progetto,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

sia dal punto di vista economico sia ambientale. Il completamento dei lavori per l'elettrificazione del Molo Garibaldi nella metà del 2025 ci permetterà di raggiungere un importante traguardo, soprattutto dal punto di vista ambientale, che si inserisce nell'insieme di azioni di miglioramento del rapporto porto-città che stiamo portando avanti insieme al Comune della Spezia e al terminalista SCCT".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Citta della Spezia

Fonti Web

Porto di Marina di Carrara, Salvini: "Sono un autonomista, non decido né al posto degli spezzini né al posto dei livornesi"


Citta della Spezia

Porto di Marina di Carrara, Salvini: “Sono un autonomista, non decido né al posto degli spezzini né al posto dei livornesi”

10/04/2024 20:33

Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by “Ne parlavo con il ligure Edoardo Rixi che è un difensore della portualità e dei marittimi liguri. Entro la fine dell'anno ci sarà il rinnovo di nove autorità portuali. Il viceministro Rixi sta lavorando a una riforma e alla governance dei porti per essere più veloci, più efficaci, più efficienti. Poi io sono un autonomista, quindi non decido al posto né dei livornesi né degli spezzini”. Così il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini ha risposto in merito all' ipotesi di trasferire il porto di Marina di Carrara dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale insieme alla Spezia a quella dell'Alto Tirreno insieme a Livorno e Piombino, formulata nei giorni scorsi dal deputato leghista Andrea Barabotti e accolta con favore dal presidente della Regione Toscana Eugenio Giani. Una proposta nata in seno alla politica e contro la quale nelle ultime ore si sono registrate non poche perplessità da parte degli esponenti della comunità portuale ed economica apuana, che hanno invece sottolineato come la collaborazione con Via del Molo abbia portato risultati positivi e hanno manifestato perplessità sulla possibilità di accasarsi con Livorno e Piombino, temendo ripercussioni negative sotto il profilo economico. “Sicuramente ci sono tante risorse da investire. Il nostro obiettivo è di spenderle tutte, perché in passato non sempre sui porti si è investito il necessario. Aggiungo una riflessione da ministro, visto che sono in contatto con i colleghi europei: vorrei sapere perché qualcuno in passato ha approvato la tassa sul marittimo che sta rischiando di penalizzare i porti italiani e i porti europei. Comunque, conto di invertire la rotta e quindi di rimettere al centro i porti. Stiamo investendo tanto in Liguria e sono contento”, ha concluso il ministro Salvini.

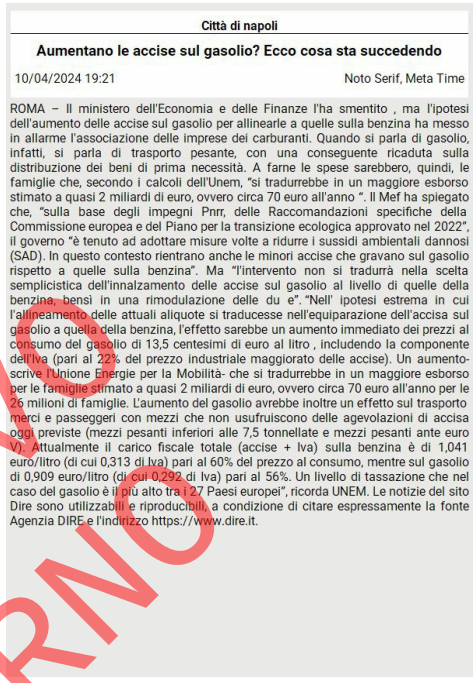
Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by "Ne parlavo con il ligure Edoardo Rixi che è un difensore della portualità e dei marittimi liguri. Entro la fine dell'anno ci sarà il rinnovo di nove autorità portuali. Il viceministro Rixi sta lavorando a una riforma e alla governance dei porti per essere più veloci, più efficaci, più efficienti. Poi io sono un autonomista, quindi non decido al posto né dei livornesi né degli spezzini". Così il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini ha risposto in merito all' ipotesi di trasferire il porto di Marina di Carrara dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale insieme alla Spezia a quella dell'Alto Tirreno insieme a Livorno e Piombino, formulata nei giorni scorsi dal deputato leghista Andrea Barabotti e accolta con favore dal presidente della Regione Toscana Eugenio Giani. Una proposta nata in seno alla politica e contro la quale nelle ultime ore si sono registrate non poche perplessità da parte degli esponenti della comunità portuale ed economica apuana, che hanno invece sottolineato come la collaborazione con Via del Molo abbia portato risultati positivi e hanno manifestato perplessità sulla possibilità di accasarsi con Livorno e Piombino, temendo ripercussioni negative sotto il profilo economico. "Sicuramente ci sono tante risorse da investire. Il nostro obiettivo è di spenderle tutte, perché in passato non sempre sui porti si è investito il necessario. Aggiungo una riflessione da ministro, visto che sono in contatto con i colleghi europei: vorrei sapere perché qualcuno in passato ha approvato la tassa sul marittimo che sta rischiando di penalizzare i porti italiani e i porti europei. Comunque, conto di invertire la rotta e quindi di rimettere al centro i porti. Stiamo investendo tanto in Liguria e sono contento", ha concluso il ministro Salvini.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Città di napoli

Fonti Web

Aumentano le accise sul gasolio? Ecco cosa sta succedendo


Città di napoli

Aumentano le accise sul gasolio? Ecco cosa sta succedendo

10/04/2024 19:21 Noto Serif, Meta Time

ROMA – Il ministero dell'Economia e delle Finanze l'ha smentito , ma l'ipotesi dell'aumento delle accise sul gasolio per allinearle a quelle sulla benzina ha messo in allarme l'associazione delle imprese dei carburanti. Quando si parla di gasolio, infatti, si parla di trasporto pesante, con una conseguente ricaduta sulla distribuzione dei beni di prima necessità. A farne le spese sarebbero, quindi, le famiglie che, secondo i calcoli dell'Unem, "si tradurrebbe in un maggiore esborso stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno ". Il Mef ha spiegato che, "sulla base degli impegni Pnrr, delle Raccomandazioni specifiche della Commissione europea e del Piano per la transizione ecologica approvato nel 2022", il governo "è tenuto ad adottare misure volte a ridurre i sussidi ambientali dannosi (SAD). In questo contesto rientrano anche le minori accise che gravano sul gasolio rispetto a quelle sulla benzina". Ma "l'intervento non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle du e". "Nell' ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro , includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise). Un aumento- scrive l'Unione Energie per la Mobilità- che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie. L'aumento del gasolio avrebbe inoltre un effetto sul trasporto merci e passeggeri con mezzi che non usufruiscono delle agevolazioni di accisa oggi previste (mezzi pesanti inferiori alle 7,5 tonnellate e mezzi pesanti ante euro V). Attualmente il carico fiscale totale (accise + Iva) sulla benzina è di 1,041 euro/litro (di cui 0,313 di Iva) pari al 60% del prezzo al consumo, mentre sul gasolio di 0,909 euro/litro (di cui 0,292 di Iva) pari al 56%. Un livello di tassazione che nel caso del gasolio è il più alto tra i 27 Paesi europei", ricorda UNEM. 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

Hub eolico, Rotelli e Battilocchio al Sindaco: "Pronti al confronto, ma per Civitavecchia non si è fatto avanti nessuno".


CivOnline

Hub eolico, Rotelli e Battilocchio al Sindaco: "Pronti al confronto, ma per Civitavecchia non si è fatto avanti nessuno".

10/04/2024 22:14

I due deputati chiamati in causa da Piendibene: «Diamo piena disponibilità per un tavolo congiunto dove poi coinvolgere anche Regione e Governo, ma il Comune valuti anche altre proposte di investimento» Redazione web CIVITAVECCHIA – Mauro Rotelli e Alessandro Battilocchio, parlamentari del territorio, hanno risposto alla lettera del sindaco Piendibene, che sollecitava massimo impegno per il futuro di Civitavecchia. I due deputati si sono detti disponibili a un incontro per discutere dello sviluppo della città e del comprensorio, sottolineando l'importanza della collaborazione tra politica e amministrazione locale in una fase di trasformazione tecnologica. I due parlamentari ricordano quindi come, attraverso l'emendamento a propria firma al Dl Energia, «Civitavecchia è stata rimessa in partita sulla possibilità di realizzazione di un hub eolico nazionale: un'opportunità - hanno spiegato - che ci era stata stimolata da un dibattito pubblico che da qualche anno sostiene questo interessante percorso legato alla transizione energetica. Tuttavia, nonostante questa grande opportunità, non ci sembrano allo stato attuale esserci stati segnali concreti da parte di investitori interessati a questa progettualità, come si era auspicato e come invece si sta verificando in altri porti del sud Italia». Mauro Rotelli (Fdl) Sud dove insiste la Zes (Zona economica speciale), come hanno ricordato Rotelli e Battilocchio, mentre nel Lazio, negli anni scorsi, «non è riuscita a decollare l'iniziativa per la costituzione della Zls, la zona logistica semplificata, che avrebbe potuto agevolare percorsi di sviluppo. Civitavecchia, infatti, ha giocato un ruolo cruciale nell'approvvigionamento energetico nazionale e, con l'uscita dal carbone, è necessario uno sforzo condiviso. In questo contesto, i due deputati ritengono fondamentale approfondire le proposte d'investimento emerse nel "Tavolo di coordinamento" interministeriale, istituito grazie al loro impegno, valutando con attenzione gli strumenti utili a supportare il rilancio delle attività e tutelare i livelli occupazionali. Per questo motivo, Rotelli e Battilocchio si dichiarano pronti a un confronto congiunto che coinvolga anche la Regione Lazio e il Governo, affinché il territorio di Civitavecchia, con la sua complessità e importanza strategica, possa contare su un piano di sviluppo concreto e condiviso. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ComunicatiStampa.org

Fonti Web

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta


ComunicatiStampa.org

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

10/04/2024 12:23 STEFANO TESTINI;MATTEO SPINELLI;

(Adnkronos) La seconda giornata di lavori della 6ª edizione del Festival Nazionale dell'Economia si è aperta a Palazzo Vecchio con gli interventi di Sara Funaro (Sindaca del Comune di Firenze) e Maurizio Leo (Vice Ministro dell'Economia e delle Finanze), che hanno preso parte al panel "Partecipare al cambiamento dell'economia: Impatto civile, inclusione sociale ed equa fiscalità". Firenze, 4 ottobre 2024. Il Vice Ministro Leo ha dichiarato: «In questo momento, come MEF e come Governo, siamo al lavoro per preparare una delega che possa adeguare diverse situazioni problematiche, con particolare riguardo verso la certezza del diritto, l'evasione fiscale, la semplificazione delle procedure come quelle di dichiarazione e la pressione fiscale. Misure concrete di diverso genere, in grado di aiutare non solamente le imprese, ma anche e soprattutto il cittadino». «Noi – ha aggiunto Leo – abbiamo oggi una pressione fiscale molto pronunciata. Il nostro obiettivo, com'è già stato fatto nel 2024 quando siamo passati dalle quattro alle tre aliquote, è di spingerci ulteriormente per venire incontro al ceto medio che oggi si sta sempre più impoverendo. E' un tema che eventualmente, con il consenso di tutta la maggioranza e trovando le adeguate risorse potremmo trattare nella prossima legge di bilancio». Funaro ha ricordato: «Prima ancora che da Sindaco, ho avuto la possibilità anche da Assessore di dare attenzione a tutte quelle politiche di sostenibilità – ambientale, civile, sociale e non solo – di cui Firenze e altre città hanno bisogno. Attualmente i Sindaci stanno vivendo un momento di grandissima urgenza, con cambiamenti climatici più che drammatici, innalzamenti delle temperature, alluvioni e calamità sempre più frequenti. A Firenze l'attuale amministrazione, come quella precedente, ha rivolto un grande impegno in questa direzione, cercando di rendere la città sempre più sostenibile. Firenze è da tempo esempio e capofila, e mi impegnerò affinché lo rimanga a lungo, su diverse tematiche d'innovazione, dal sistema educativo a quello dei trasporti e, soprattutto, della sostenibilità» Nel panel seguente l'economista Alberto Acosta ha parlato di BuenVivir: «Il "vivere bene" nasce dalle comunità indigene, tradizionalmente emarginate e spinte ai margini della storia. Questi popoli, dopo aver dimostrato di essere capaci di condurre una lotta di resistenza per oltre 500 anni, nelle ultime decadi si sono resi soggetti politici portatori di una propria visione del mondo. Al centro del concetto di "buenvivir" ci sono tre elementi fondamentali: il primo è l'essere umano, tenendo a mente che pur essendo individui ci realizziamo solo nella comunità e nel rapporto con l'altro. Il secondo, è il tenere a mente che siamo parte della natura e non possiamo collocarla a margine. In ultimo, la necessità di un altro tipo di relazione tra gli uomini, ma anche tra umano e non umano, soprattutto tramite la reciprocità e l'empatia». Acosta ha poi aggiunto: «Che significa l'Economia Di quale economia stiamo parlando? In questo momento potremmo essere felici

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

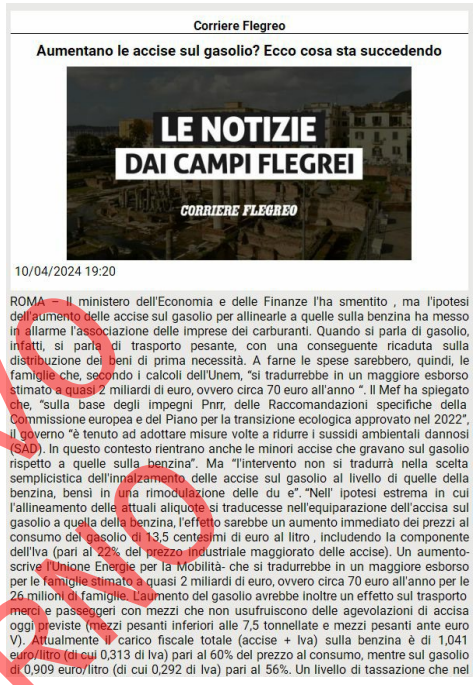
di un incremento del Pil ma questo non è un indicatore trasparente. Ad esempio non sappiamo quanta distruzione ambientale è stata necessaria per ottenerlo. Se vogliamo costruire un mondo sostenibile in termini ambientali, un mondo giusto in termini sociali e un mondo democratico in termici politici, dobbiamo iniziare a pensare a una nuova economia. Invece vediamo che la democrazia è in ritirata. Dobbiamo iniziare a lavorare ad una nuova economia che deve essere sempre subordinata all'essere umano, non al capitale». Il FNEC è promosso da Federcasse (l'Associazione Nazionale delle Banche di Credito Cooperativo, Casse Rurali, Casse Raiffeisen) e da Confcooperative, organizzato e progettato con NeXt (Nuova Economia Per Tutti), con il contributo di Fondosviluppo, Assimoco, Assicooper, Coopersystem, Federazione Toscana delle BCC, Frecciarossa e la collaborazione della SEC (Scuola di Economia Civile) e di MUS.E. Ufficio Stampa Festival Nazionale dell'Economia Civile Stefano Testini 3356138145 Matteo Spinelli 3347661138 ufficiostampa@festivalnazionaleeconomiacivile.it.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Corriere Flegreo

Fonti Web

Aumentano le accise sul gasolio? Ecco cosa sta succedendo


Corriere Flegreo

Aumentano le accise sul gasolio? Ecco cosa sta succedendo

10/04/2024 19:20

ROMA – Il ministero dell'Economia e delle Finanze l'ha smentito , ma l'ipotesi dell'aumento delle accise sul gasolio per allinearle a quelle sulla benzina ha messo in allarme l'associazione delle imprese dei carburanti. Quando si parla di gasolio, infatti, si parla di trasporto pesante, con una conseguente ricaduta sulla distribuzione dei beni di prima necessità. A farne le spese sarebbero, quindi, le famiglie che, secondo i calcoli dell'Unem, "si tradurrebbe in un maggiore esborso stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno ". Il Mef ha spiegato che, "sulla base degli impegni Pnrr, delle Raccomandazioni specifiche della Commissione europea e del Piano per la transizione ecologica approvato nel 2022", il governo "è tenuto ad adottare misure volte a ridurre i sussidi ambientali dannosi (SAD). In questo contesto rientrano anche le minori accise che gravano sul gasolio rispetto a quelle sulla benzina". Ma "l'intervento non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle du e". "Nell' ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro , includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise). Un aumento- scrive l'Unione Energie per la Mobilità- che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie. L'aumento del gasolio avrebbe inoltre un effetto sul trasporto merci e passeggeri con mezzi che non usufruiscono delle agevolazioni di accisa oggi previste (mezzi pesanti inferiori alle 7,5 tonnellate e mezzi pesanti ante euro V). Attualmente il carico fiscale totale (accise + Iva) sulla benzina è di 1,041 euro/litro (di cui 0,313 di Iva) pari al 60% del prezzo al consumo, mentre sul gasolio di 0,909 euro/litro (di cui 0,292 di Iva) pari al 56%. Un livello di tassazione che nel caso del gasolio è il più alto tra i 27 Paesi europei", ricorda UNEM. L'articolo Aumentano le accise sul gasolio? Ecco cosa sta succedendo 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

Corriere Marittimo

Fonti Web

Collezione fotografica di Hussain Aga Khan in mostra a bordo di Explora II


Corriere Marittimo

Collezione fotografica di Hussain Aga Khan in mostra a bordo di Explora II

10/04/2024 09:43

Ginevra – Si chiama "Marine Encounters" ed è l'esclusiva mostra delle fotografie scattate dal principe Hussain Aga Khan, disponibile a bordo di EXPLORA II, la nuova unità e seconda della flotta Explora Journeys. La collezione fotografica, che è ospitata presso la Galleria d'Arte della nave, accompagnerà i crocieristi in un viaggio visivo nel mondo della vita marina, attraverso l'obiettivo e le storie del principe Hussain. In tutto 28 fotografie in edizione limitata, esposte per una durata di sei mesi, donate alla MSC Foundation dal rinomato fotografo e ambientalista, il principe Hussain Aga Khan, riflettendo una collaborazione basata su valori condivisi tra cui la conservazione ambientale, l'educazione e la sensibilizzazione del pubblico. La mostra è stata inaugurata ufficialmente alla presenza della presidente di Explora Journeys, Anna Nash, della direttrice esecutiva della MSC Foundation, Daniela Picco, e del principe Hussain Aga Khan. La collezione donata è disponibile per l'acquisto, e i proventi andranno a sostenere la MSC Foundation, come parte di un impegno congiunto per la conservazione marina. L'iniziativa rappresenta un importante momento di collaborazione tra MSC Foundation, Explora Journeys e gli esperti di educazione oceanica attraverso l'arte del Principe Hussain, che offre agli ospiti l'opportunità di sostenere borse di studio presso l'Università delle Bahamas, seguendo quel percorso inaugurato dai precedenti contributi offerti dalla Fondazione, per lanciare la prima borsa di studio. "Sono molto grato e fortunato di avere la possibilità di mostrare il mio lavoro in questo bellissimo spazio a bordo di Explora II. La mia missione è evidenziare alle persone cosa c'è là fuori – la diversità, la bellezza, la meraviglia, l'intelligenza – per cercare di farle innamorare della fauna, della flora e degli habitat marini", ha dichiarato il principe Hussain Aga Khan, fotografo e fondatore di Focused on Nature. "L'obiettivo è quello di sensibilizzare la popolazione, evidenziando il terribile declino, le minacce e alcune

Ginevra - Si chiama "Marine Encounters" ed è l'esclusiva mostra delle fotografie scattate dal principe Hussain Aga Khan, disponibile a bordo di EXPLORA II, la nuova unità e seconda della flotta Explora Journeys. La collezione fotografica, che è ospitata presso la Galleria d'Arte della nave, accompagnerà i crocieristi in un viaggio visivo nel mondo della vita marina, attraverso l'obiettivo e le storie del principe Hussain. In tutto 28 fotografie in edizione limitata, esposte per una durata di sei mesi, donate alla MSC Foundation dal rinomato fotografo e ambientalista, il principe Hussain Aga Khan, riflettendo una collaborazione basata su valori condivisi tra cui la conservazione ambientale, l'educazione e la sensibilizzazione del pubblico. La mostra è stata inaugurata ufficialmente alla presenza della presidente di Explora Journeys, Anna Nash, della direttrice esecutiva della MSC Foundation, Daniela Picco, e del principe Hussain Aga Khan. La collezione donata è disponibile per l'acquisto, e i proventi andranno a sostenere la MSC Foundation, come parte di un impegno congiunto per la conservazione marina. L'iniziativa rappresenta un importante momento di collaborazione tra MSC Foundation, Explora Journeys e gli esperti di educazione oceanica attraverso l'arte del Principe Hussain, che offre agli ospiti l'opportunità di sostenere borse di studio presso l'Università delle Bahamas, seguendo quel percorso inaugurato dai precedenti contributi offerti dalla Fondazione, per lanciare la prima borsa di studio. "Sono molto grato e fortunato di avere la possibilità di mostrare il mio lavoro in questo bellissimo spazio a bordo di Explora II. La mia missione è evidenziare alle persone cosa c'è là fuori - la diversità, la bellezza, la meraviglia, l'intelligenza - per cercare di farle innamorare della fauna, della flora e degli habitat marini", ha dichiarato il principe Hussain Aga Khan, fotografo e fondatore di Focused on Nature. "L'obiettivo è quello di sensibilizzare la popolazione, evidenziando il terribile declino, le minacce e alcune delle soluzioni e dei cambiamenti che possiamo fare nei nostri comportamenti". L'inaugurazione ha fatto parte delle celebrazioni della Cerimonia di Battesimo di EXPLORA II, la seconda nave ad unirsi al brand di viaggi di lusso della flotta del Gruppo MSC, composta da sei navi. EXPLORA II ha intrapreso il suo viaggio inaugurale il 16 settembre da Civitavecchia, verso la Spagna, la Sicilia e Malta, e ospiterà la mostra presso la Galleria d'Arte per un periodo iniziale di sei mesi. Anna Nash, presidente di Explora Journeys, ha dichiarato: "Da oltre 30 anni, la fotografia del Principe Hussain Aga Khan ha promosso un profondo amore per la natura e ha influenzato il nostro modo di interagire con le risorse naturali. La nostra collaborazione con la MSC Foundation e Focused on Nature incarna una visione unificata per la consapevolezza ambientale e l'educazione. Sfruttando la nostra presenza globale in mare, questa prima

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

collaborazione con Explora Journeys è progettata per preservare la vita marina e promuovere la scienza marina". Una passeggiata attraverso Marine Encounters porta gli ospiti della crociera in un viaggio dai reef corallini agli abissi oceanici, con un focus sull'importanza della protezione dei coralli che si conclude nell'Area della MSC Foundation, uno spazio dedicato alle attività di sensibilizzazione ed educazione della fondazione a bordo e settimo hub presente sulle navi della Divisione crociere di MSC, con rappresentanti della Fondazione che si occupano di promuovere la consapevolezza ambientale tra gli ospiti di tutte le età. Gli ospiti di EXPLORA II possono visitare la mostra ed effettuare donazioni ad iniziative a livello globale. L'acquisto di una delle stampe in edizione limitata del Principe Hussain Aga Khan dall'esposizione Marine Encounters finanzierà direttamente una borsa di studio semestrale per uno studente iscritto a scienze marine presso l'Università delle Bahamas. "Siamo estremamente onorati di collaborare con un artista eccezionale e ambasciatore degli oceani, il Principe Hussain Aga Khan, esponendo le sue straordinarie fotografie su Explora II. Questa mostra offre agli ospiti della crociera un'opportunità unica per vivere la bellezza dei nostri oceani attraverso l'arte, essendo allo stesso tempo ispirati dall'incrollabile dedizione del Principe Hussain alla conservazione marina e dalla sua potente difesa della loro protezione", ha dichiarato Daniela Picco, Direttore Esecutivo della MSC Foundation. "Dando agli ospiti la possibilità di sostenere la nostra causa comune, stiamo anche costruendo connessioni con il nostro partner, l'Università delle Bahamas, per supportare concretamente l'educazione nelle scienze marine per la prossima generazione di campioni degli oceani". Nella foto : Alexa Aponte Vago, Pierfrancesco Vago, Rosalba Giugni, Hussain Aga Khan, Fareen Aga Khan, Capt. Serena Melani, Daniela Picco, Anna Nash.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

corriere.it

Fonti Web

Firenze, il piazzale dell'ospedale di Santa Maria Nuova diventa un parcheggio per turisti e furbetti: «E le ambulanze?»


corriere.it

Firenze, il piazzale dell'ospedale di Santa Maria Nuova diventa un parcheggio per turisti e furbetti: «E le ambulanze?»

10/04/2024 08:06 Giulio Gori

Protestano i residenti della zona vicino all'ospedale fiorentino: giovedì 3 ottobre metà delle auto erano abusive Davanti all'ingresso del pronto soccorso di Santa Maria Nuova, all'ora di pranzo, c'è un'auto parcheggiata senza alcun tagliando : né dell'ospedale, né dei disabili, né della Ztl. Qualcuno, forse a causa di un'emergenza, ha deciso di lasciarla lì, fuori persino dagli stalli segnati sul lastricato. Ma nel piazzale, i mezzi parcheggiati sono trenta . E almeno dodici non hanno i titoli per poter sostare davanti all'antico ospedale. Ma, quelli non in regola, sono probabilmente molti di più, oltre due su tre. Così, un gruppo di residenti, raccolti sotto la sigla di «Cittadini per Firenze», va all'attacco: «È ora di dire basta» . «Sappiamo benissimo che, essendo in una posizione centrale, questo ospedale soffre della mancanza di parcheggi adeguati. Tuttavia questo non giustifica il comportamento irresponsabile e opportunista di chi occupa spazi riservati ai pulmini, alle ambulanze e ai disabili», scrivono i cittadini in una nota, spiegando inoltre che spesso questi mezzi senza permessi rallentano persino le operazioni di soccorso delle ambulanze. «Non possiamo accettare che ambulanze, pulmini e altri mezzi di soccorso siano costretti a girare per minuti preziosi alla ricerca di un posto. Questi ritardi possono fare la differenza tra la vita e la morte, ma sembra che nessuno se ne renda conto - proseguono - E sono parcheggi usati anche dai turisti: ad oggi, vista la totale mancanza di controllo, i parcheggi riservati vengono anche utilizzati dai turisti che soggiornano nei b&b della zona, che si permettono di parcheggiare tranquillamente per scaricare i propri bagagli, approfittando della situazione». Tanto più, sottolineano ancora, la direttrice Sant'Egidio-Bufalini «sembra un'autostrada, con un traffico continuo di auto, furgoni, bus e corrieri, che ostacolano ulteriormente i mezzi di soccorso», con casi in cui un'ambulanza può impiegare 4 minuti a percorrere 30 metri. I «cittadini per Firenze» chiamano in causa le istituzioni, perché «purtroppo, la Direzione sanitaria e il Comune di Firenze si rimpallano le responsabilità senza trovare una soluzione concreta». Nel piazzale di Santa Maria Nuova, sembra una guerra di tutti contro tutti , con le auto senza permessi che occupano i posti dei disabili, che a loro volta parcheggiano l'auto negli stalli riservati all'ospedale. Il paradosso è che su trenta auto, ambulanze a parte, solo una ha un tagliando rilasciato dall'Asl («veicoli autorizzati dalla direzione sanitaria»), mentre a farla da padrona sono i soliti suv - che qui trovano spazi di parcheggio più ampi rispetto a quelli delle normali carreggiate - ma anche i furgoni del carico scarico. Non mancano, poi, i mezzi delle forze dell'ordine (riconoscibili dalle sirene), nell'ulteriore paradosso di un pronto soccorso che lamenta da tempo la presenza di agenti per proteggere i sanitari dalle frequenti aggressioni da parte dei pazienti e dei loro famigliari. A completare il quadro, non poteva mancare

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

all'appello lo scooter parcheggiato sulle strisce pedonali proprio di fronte all'ospedale. Una situazione in questi mesi resa ancora più complicata dai lavori nella vicina piazza Brunelleschi , dove i parcheggi, sia quelli a pagamento, sia quelli per i residenti, sono più che dimezzati per far spazio ai cantieri per il rifacimento della piazza atteso da anni. Così, il comitato dei residenti va all'attacco, con un appello: faremo «nuovamente presente la questione sia alla Direzione Sanitaria che al Comune, con la speranza che questa grave problematica venga finalmente risolta nel più breve tempo possibile. Firenze merita di meglio, e così anche tutti coloro che necessitano di cure urgenti». Vai a tutte le notizie di Firenze.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

corriere.it

Fonti Web

Economia Civile, il monito di Acosta: «Cambiare strada, o il Pil suiciderà il Pianeta»


corriere.it

Economia Civile, il monito di Acosta: «Cambiare strada, o il Pil suiciderà il Pianeta»

10/04/2024 14:18 Jacopo Storni

L'economista Alberto Acosta al Festival dell'Economia Civile di Firenze: «Se continueremo ad agire sempre allo stesso modo potremo avere sempre più crescita economica, ma anche più distruzione ambientale, più diseguaglianza, una maggiore sottomissione dei Paesi del Sud del mondo, meno democrazia». «Ci stiamo spingendo verso un suicidio collettivo con la morte di miliardi di persone in tutto il pianeta». Sono le parole di Alberto Acosta economista, già ministro dell'Energia e delle Miniere e presidente dell'Assemblea costituente dell'Ecuador negli anni 2007 – 2008, intervenuto venerdì mattina alla seconda giornata della sesta edizione del Festival dell'Economia Civile in corso a Firenze. Secondo Acosta, da un lato «possiamo essere felici che ci sia la crescita del Pil, ma non è un indicatore sufficientemente trasparente visto che non ci dice quali sono i livelli di disuguaglianza sociale, non ci dice quanta distruzione è stata causata dalla crescita economica, quindi è fondamentale guardare l'economia da punti di vista diversi». Per cui, ha aggiunto, «se vogliamo costruire un mondo sostenibile in termini ambientali, sociali e democratici dobbiamo iniziare a pensare all'economia in modo diverso per un altro tipo di civiltà». Acosta, «la democrazia è come se fosse in ritirata nel mondo » ed ecco perché «è fondamentale iniziare a lavorare su un'altra economia, un'economia che deve essere sempre sottomessa all'essere umano, soprattutto l'economia del capitale, non può esistere un'economia al di sopra dell'essere umano, l'essere umano deve vivere in armonia con la natura e rispettare i cicli ecologici, noi invece ci stiamo spingendo verso un suicidio collettivo con la

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

L'economista Alberto Acosta al Festival dell'Economia Civile di Firenze: «Se continueremo ad agire sempre allo stesso modo potremo avere sempre più crescita economica, ma anche più distruzione ambientale, più diseguaglianza, una maggiore sottomissione dei Paesi del Sud del mondo, meno democrazia». «Ci stiamo spingendo verso un suicidio collettivo con la morte di miliardi di persone in tutto il pianeta». Sono le parole di Alberto Acosta economista, già ministro dell'Energia e delle Miniere e presidente dell'Assemblea costituente dell'Ecuador negli anni 2007 - 2008, intervenuto venerdì mattina alla seconda giornata della sesta edizione del Festival dell'Economia Civile in corso a Firenze. Secondo Acosta, da un lato «possiamo essere felici che ci sia la crescita del Pil, ma non è un indicatore sufficientemente trasparente visto che non ci dice quali sono i livelli di disuguaglianza sociale, non ci dice quanta distruzione è stata causata dalla crescita economica, quindi è fondamentale guardare l'economia da punti di vista diversi». Per cui, ha aggiunto, «se vogliamo costruire un mondo sostenibile in termini ambientali, sociali e democratici dobbiamo iniziare a pensare all'economia in modo diverso per un altro tipo di civiltà». Acosta però si dice preoccupato: «Io mi preoccupo del fatto che continuiamo a fare lo stesso, ad agire sempre allo stesso modo, ma così ci sarà sempre più crescita economica, più distruzione ambientale, più diseguaglianza economica , una maggiore sottomissione dei Paesi del Sud del mondo, meno democrazia». Secondo Acosta, «la democrazia è come se fosse in ritirata nel mondo » ed ecco perché «è fondamentale iniziare a lavorare su un'altra economia, un'economia che deve essere sempre sottomessa all'essere umano, soprattutto l'economia del capitale, non può esistere un'economia al di sopra dell'essere umano, l'essere umano deve vivere in armonia con la natura e rispettare i cicli ecologici, noi invece ci stiamo spingendo verso un suicidio collettivo con la morte di miliardi di persone in tutto il pianeta». E poi l'esempio della Cina: «La Cina è l'economia più grande al mondo, in tre anni, dal 2013 a l 2015, ha consumato 6,6 miliardi di cemento, 1,5 volte di più degli Usa in tutto il ventesimo secolo, ecco perché non c'è spazio per una gestione cosi irresponsabile dell'economia e del mondo». Infine ha lanciato le sue proposte: «Perché non sostenere una grande campagna per eliminare i paradisi fiscali , dove finisce la maggior parte del denaro frutto della corruzione? Perché non realizzare una tassa sul flusso di capitale speculativo? Perché non realizzare un trattamento differenziato sul debito esterno nei confronti di tutti i Paesi del mondo? Perché non trattare i Paesi altamente indebitati come facemmo con la Germania dopo la seconda guerra mondiale?». La seconda giornata del Festival si è aperta con gli interventi della sindaca di Firenze Sara Funaro e del viceministro dell'Economia e delle finanze Maurizio Leo . «In questo momento, come Mef e come Governo - ha detto Leo - siamo al lavoro per preparare una delega che possa adeguare

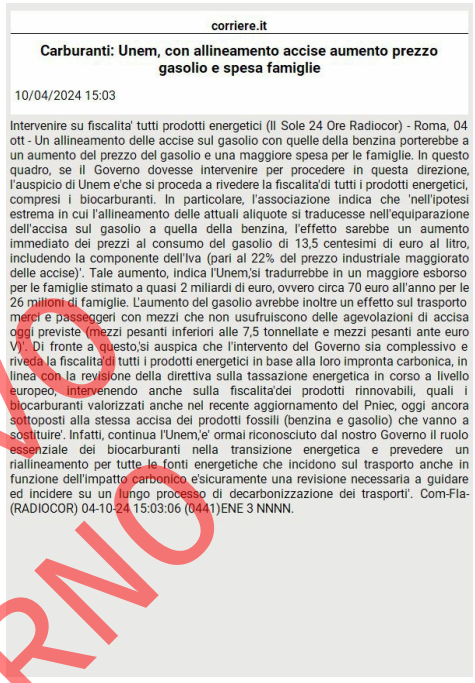
diverse situazioni problematiche, con particolare riguardo verso la certezza del diritto, l'evasione fiscale, la semplificazione delle procedure come quelle di dichiarazione e la pressione fiscale. Misure concrete di diverso genere, in grado di aiutare non solamente le imprese, ma anche e soprattutto il cittadino». «Noi - ha aggiunto - abbiamo oggi una pressione fiscale molto pronunciata. Il nostro obiettivo, com'è già stato fatto nel 2024 quando siamo passati dalle quattro alle tre aliquote, è di spingerci ulteriormente per venire incontro al ceto medio che oggi si sta sempre più impoverendo. E' un tema che eventualmente, con il consenso di tutta la maggioranza e trovando le adeguate risorse potremmo trattare nella prossima legge di bilancio». La sindaca Funaro ha ricordato che «attualmente i sindaci stanno vivendo un momento di grandissima urgenza , con cambiamenti climatici più che drammatici, innalzamenti delle temperature, alluvioni e calamità sempre più frequenti. A Firenze l'attuale amministrazione, come quella precedente, ha rivolto un grande impegno in questa direzione, cercando di rendere la città sempre più sostenibile. Firenze è da tempo esempio e capofila, e mi impegnerò affinché lo rimanga a lungo, su diverse tematiche d'innovazione, dal sistema educativo a quello dei trasporti e, soprattutto, della sostenibilità».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

corriere.it

Fonti Web

Carburanti: Unem, con allineamento accise aumento prezzo gasolio e spesa famiglie



corriere.it

Carburanti: Unem, con allineamento accise aumento prezzo gasolio e spesa famiglie

10/04/2024 15:03

Intervenire su fiscalita' tutti prodotti energetici (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 04 ott - Un allineamento delle accise sul gasolio con quelle della benzina porterebbe a un aumento del prezzo del gasolio e una maggiore spesa per le famiglie. In questo quadro, se il Governo dovesse intervenire per procedere in questa direzione, l'auspicio di Unem e'che si proceda a rivedere la fiscalita'di tutti i prodotti energetici, compresi i biocarburanti. In particolare, l'associazione indica che 'nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise)'. Tale aumento, indica l'Unem,'si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie. L'aumento del gasolio avrebbe inoltre un effetto sul trasporto merci e passeggeri con mezzi che non usufruiscono delle agevolazioni di accisa oggi previste (mezzi pesanti inferiori alle 7,5 tonnellate e mezzi pesanti ante euro V)'. Di fronte a questo,'si auspica che l'intervento del Governo sia complessivo e riveda la fiscalita'di tutti i prodotti energetici in base alla loro impronta carbonica, in linea con la revisione della direttiva sulla tassazione energetica in corso a livello europeo, intervenendo anche sulla fiscalita'dei prodotti rinnovabili, quali i biocarburanti valorizzati anche nel recente aggiornamento del Pniec, oggi ancora sottoposti alla stessa accisa dei prodotti fossili (benzina e gasolio) che vanno a sostituire'. Infatti, continua l'Unem,'e' ormai riconosciuto dal nostro Governo il ruolo essenziale dei biocarburanti nella transizione energetica e prevedere un riallineamento per tutte le fonti energetiche che incidono sul trasporto anche in funzione dell'impatto carbonico e'sicuramente una revisione necessaria a guidare ed incidere su un lungo processo di decarbonizzazione dei trasporti'. Com-Fla- (RADIOCOR) 04-10-24 15:03:06 (0441)ENE 3 NNNN.

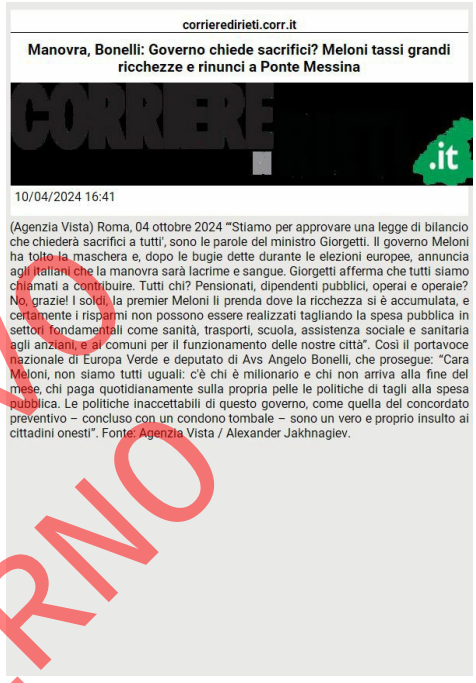
Intervenire su fiscalita' tutti prodotti energetici (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 04 ott - Un allineamento delle accise sul gasolio con quelle della benzina porterebbe a un aumento del prezzo del gasolio e una maggiore spesa per le famiglie. In questo quadro, se il Governo dovesse intervenire per procedere in questa direzione, l'auspicio di Unem e'che si proceda a rivedere la fiscalita'di tutti i prodotti energetici, compresi i biocarburanti. In particolare, l'associazione indica che 'nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise)'. Tale aumento, indica l'Unem,'si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie. L'aumento del gasolio avrebbe inoltre un effetto sul trasporto merci e passeggeri con mezzi che non usufruiscono delle agevolazioni di accisa oggi previste (mezzi pesanti inferiori alle 7,5 tonnellate e mezzi pesanti ante euro V)'. Di fronte a questo,'si auspica che l'intervento del Governo sia complessivo e riveda la fiscalita'di tutti i prodotti energetici in base alla loro impronta carbonica, in linea con la revisione della direttiva sulla tassazione energetica in corso a livello europeo, intervenendo anche sulla fiscalita'dei prodotti rinnovabili, quali i biocarburanti valorizzati anche nel recente aggiornamento del Pniec, oggi ancora sottoposti alla stessa accisa dei prodotti fossili (benzina e gasolio) che vanno a sostituire'. Infatti, continua l'Unem,'e' ormai riconosciuto dal nostro Governo il ruolo essenziale dei biocarburanti nella transizione energetica e prevedere un riallineamento per tutte le fonti energetiche che incidono sul trasporto anche in funzione dell'impatto carbonico e'sicuramente una revisione necessaria a guidare ed incidere su un lungo processo di decarbonizzazione dei trasporti'. Com-Fla- (RADIOCOR) 04-10-24 15:03:06 (0441)ENE 3 NNNN.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

corrieredirieti.corr.it

Fonti Web

Manovra, Bonelli: Governo chiede sacrifici? Meloni tassi grandi ricchezze e rinunci a Ponte Messina


corrieredirieti.corr.it

Manovra, Bonelli: Governo chiede sacrifici? Meloni tassi grandi ricchezze e rinunci a Ponte Messina

10/04/2024 16:41

(Agenzia Vista) Roma, 04 ottobre 2024 "'Stiamo per approvare una legge di bilancio che chiederà sacrifici a tutti', sono le parole del ministro Giorgetti. Il governo Meloni ha tolto la maschera e, dopo le bugie dette durante le elezioni europee, annuncia agli italiani che la manovra sarà lacrime e sangue. Giorgetti afferma che tutti siamo chiamati a contribuire. Tutti chi? Pensionati, dipendenti pubblici, operai e operaie? No, grazie! I soldi, la premier Meloni li prenda dove la ricchezza si è accumulata, e certamente i risparmi non possono essere realizzati tagliando la spesa pubblica in settori fondamentali come sanità, trasporti, scuola, assistenza sociale e sanitaria agli anziani, e ai comuni per il funzionamento delle nostre città". Così il portavoce nazionale di Europa Verde e deputato di Avs Angelo Bonelli, che prosegue: "Cara Meloni, non siamo tutti uguali: c'è chi è milionario e chi non arriva alla fine del mese, chi paga quotidianamente sulla propria pelle le politiche di tagli alla spesa pubblica. Le politiche inaccettabili di questo governo, come quella del concordato preventivo – concluso con un condono tombale – sono un vero e proprio insulto ai cittadini onesti". Fonte: Agenzia Vista / Alexander Jakhnagiev.

(Agenzia Vista) Roma, 04 ottobre 2024 "'Stiamo per approvare una legge di bilancio che chiederà sacrifici a tutti', sono le parole del ministro Giorgetti. Il governo Meloni ha tolto la maschera e, dopo le bugie dette durante le elezioni europee, annuncia agli italiani che la manovra sarà lacrime e sangue. Giorgetti afferma che tutti siamo chiamati a contribuire. Tutti chi? Pensionati, dipendenti pubblici, operai e operaie? No, grazie! I soldi, la premier Meloni li prenda dove la ricchezza si è accumulata, e certamente i risparmi non possono essere realizzati tagliando la spesa pubblica in settori fondamentali come sanità, trasporti, scuola, assistenza sociale e sanitaria agli anziani, e ai comuni per il funzionamento delle nostre città". Così il portavoce nazionale di Europa Verde e deputato di Avs Angelo Bonelli, che prosegue: "Cara Meloni, non siamo tutti uguali: c'è chi è milionario e chi non arriva alla fine del mese, chi paga quotidianamente sulla propria pelle le politiche di tagli alla spesa pubblica. Le politiche inaccettabili di questo governo, come quella del concordato preventivo - concluso con un condono tombale - sono un vero e proprio insulto ai cittadini onesti". Fonte: Agenzia Vista / Alexander Jakhnagiev.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

corriereromagna.it

Fonti Web

"No all'aumento delle accise sul gasolio": l'appello di Confartigianato Trasporti Cesena



Corriere Romagna

corriereromagna.it

"No all'aumento delle accise sul gasolio": l'appello di Confartigianato Trasporti Cesena

10/04/2024 11:48

"No a penalizzazioni per le imprese di autotrasporto in manovra di bilancio con aumenti delle accise sul gasolio". Lo richiede Confartigianato Trasporti dopo le notizie circolate in queste ore di una revisione complessiva delle cosiddette tax expenditures (comprese le accise sul gasolio) che l'esecutivo starebbe operando nella legge di bilancio per il 2025. "E' fondamentale chiarire subito che l'Italia è al primo posto tra i 27 Paesi dell'Unione europea per livello delle accise applicate sul gasolio (0,62 centesimi al litro) – mette in luce il presidente di Confartigianato Trasporti Cesena Luca Facciani -. Considerata la significativa incidenza del costo del gasolio per le imprese di autotrasporto (di cui le pmi costituiscono il 90% del totale iscritti all'Albo Autotrasporto). Confartigianato Trasporti sottolinea la necessità di evitare qualsiasi intervento che possa avere effetti negativi per un comparto strategico per l'economia nazionale, che assicura la mobilità delle merci da e verso il Paese". "Come ha affermato il nostro presidente Amedeo Genedani rimaniamo fiduciosi che, nonostante le ben note esigenze del Mef, il Ministro dei Trasporti e l'intero Governo, consapevoli delle implicazioni legate a un tema così delicato - conclude il presidente Facciani - sapranno rassicurare le migliaia di artigiani e piccole e medie imprese del settore, già impegnati nella difficile sfida della transizione ecologica".

"No a penalizzazioni per le imprese di autotrasporto in manovra di bilancio con aumenti delle accise sul gasolio". Lo richiede Confartigianato Trasporti dopo le notizie circolate in queste ore di una revisione complessiva delle cosiddette tax expenditures (comprese le accise sul gasolio) che l'esecutivo starebbe operando nella legge di bilancio per il 2025. "E' fondamentale chiarire subito che l'Italia è al primo posto tra i 27 Paesi dell'Unione europea per livello delle accise applicate sul gasolio (0,62 centesimi al litro) – mette in luce il presidente di Confartigianato Trasporti Cesena Luca Facciani -. Considerata la significativa incidenza del costo del gasolio per le imprese di autotrasporto (di cui le pmi costituiscono il 90% del totale iscritti all'Albo Autotrasporto). Confartigianato Trasporti sottolinea la necessità di evitare qualsiasi intervento che possa avere effetti negativi per un comparto strategico per l'economia nazionale, che assicura la mobilità delle merci da e verso il Paese". "Come ha affermato il nostro presidente Amedeo Genedani rimaniamo fiduciosi che, nonostante le ben note esigenze del Mef, il Ministro dei Trasporti e l'intero Governo, consapevoli delle implicazioni legate a un tema così delicato - conclude il presidente Facciani - sapranno rassicurare le migliaia di artigiani e piccole e medie imprese del settore, già impegnati nella difficile sfida della transizione ecologica".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Cronache di Gusto

Fonti Web

Sciopero dei lavoratori portuali negli Usa: a rischio 6,4 miliardi di euro di cibo Made in Italy esportato


Cronache di Gusto

Sciopero dei lavoratori portuali negli Usa: a rischio 6,4 miliardi di euro di cibo Made in Italy esportato

10/04/2024 13:36 Enrica Iacono

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 45 mila addetti in 36 porti americani, situati sulla costa orientale e nella zona del Golfo del Messico. Questo 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.

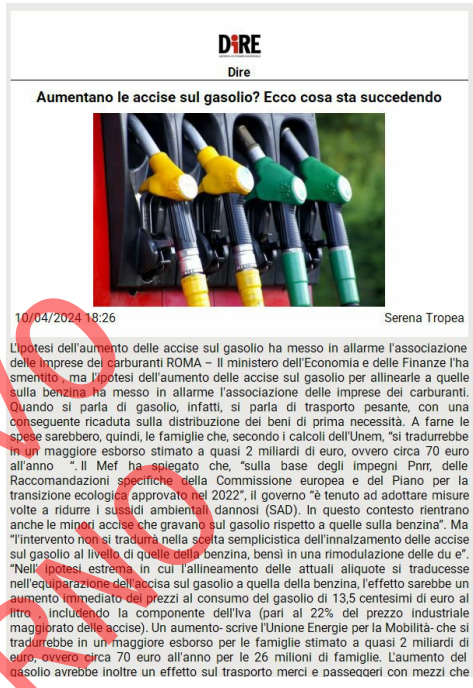
Lo sciopero ad oltranza dei lavoratori portuali Usa colpisce anche le esportazioni marittime di cibo Made in Italy negli Stati Uniti che nel 2023 sono state pari a 6,4 miliardi di euro in valore. A lanciare l'allarme è la Coldiretti, sulla base dei dati Istat sul commercio estero. in riferimento all'agitazione, proclamata dall'International longshoremen's association, che coinvolgerà circa 45 mila addetti in 36 porti americani, situati sulla costa orientale e nella zona del Golfo del Messico. Questo 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.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Dire

Fonti Web

Aumentano le accise sul gasolio? Ecco cosa sta succedendo


DIRE
Dire

Aumentano le accise sul gasolio? Ecco cosa sta succedendo

10/04/2024 18:26 Serena Tropea

L'ipotesi dell'aumento delle accise sul gasolio ha messo in allarme l'associazione delle imprese dei carburanti ROMA – Il ministero dell'Economia e delle Finanze l'ha smentito , ma l'ipotesi dell'aumento delle accise sul gasolio per allinearle a quelle sulla benzina ha messo in allarme l'associazione delle imprese dei carburanti. Quando si parla di gasolio, infatti, si parla di trasporto pesante, con una conseguente ricaduta sulla distribuzione dei beni di prima necessità. A farne le spese sarebbero, quindi, le famiglie che, secondo i calcoli dell'Unem, "si tradurrebbe in un maggiore esborso stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno ". Il Mef ha spiegato che, "sulla base degli impegni Pnrr, delle Raccomandazioni specifiche della Commissione europea e del Piano per la transizione ecologica approvato nel 2022", il governo "è tenuto ad adottare misure volte a ridurre i sussidi ambientali dannosi (SAD). In questo contesto rientrano anche le minori accise che gravano sul gasolio rispetto a quelle sulla benzina". Ma "l'intervento non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle du e". "Nell' ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro , includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise). Un aumento- scrive l'Unione Energie per la Mobilità- che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie. L'aumento del gasolio avrebbe inoltre un effetto sul trasporto merci e passeggeri con mezzi che non usufruiscono delle agevolazioni di accisa oggi previste (mezzi pesanti inferiori alle 7,5 tonnellate e mezzi pesanti ante euro V). Attualmente il carico fiscale totale (accise + Iva) sulla benzina è di 1,041 euro/litro (di cui 0,313 di Iva) pari al 60% del prezzo al consumo, mentre sul gasolio di 0,909 euro/litro (di cui 0,292 di Iva) pari al 56%. Un livello di tassazione che nel caso del gasolio è il più alto tra i 27 Paesi europei", ricorda UNEM.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Diretta Sicilia

Fonti Web

Sicilia, più voli da Comiso grazie ad Aeroitalia


Diretta Sicilia

Sicilia, più voli da Comiso grazie ad Aeroitalia

10/04/2024 09:39 Marta Russo

Aeroitalia lancia nuove rotte dall'aeroporto di Comiso per la stagione invernale 2024-2025, collegando la Sicilia con Firenze, Cuneo, Parma e Perugia L'aeroporto di Comiso si prepara ad accogliere la stagione invernale 2024-2025 con un'offerta di voli ampliata grazie all'arrivo di Aeroitalia . La compagnia aerea ha annunciato l'introduzione di nuove rotte verso Firenze, Cuneo, Parma e Perugia, rafforzando così la posizione strategica dello scalo siciliano. Aeroitalia stazionerà due aeromobili a Comiso, dimostrando un investimento significativo nel territorio. L'annuncio è stato dato durante una conferenza stampa tenutasi nella Sala Belgiorno dell'aeroporto, alla presenza dell'amministratore delegato di Aeroitalia, Gaetano Francesco Intrieri, del sindaco di Comiso, Maria Rita Schembari, e del presidente di SAC, Nico Torrisi. Aeroitalia punta sulla crescita e sull'efficienza a Comiso Gaetano Francesco Intrieri ha spiegato che l'espansione dei collegamenti da Comiso rappresenta un passo cruciale per la crescita di Aeroitalia. La compagnia aerea mira a migliorare l'efficienza dei servizi offerti ai passeggeri, scegliendo Comiso come base operativa per due dei suoi aerei. Questa decisione sottolinea l'importanza strategica dell'aeroporto per lo sviluppo del traffico aereo in Sicilia, con positive ricadute sia sull'economia locale che sul settore turistico. Continuità territoriale e investimenti infrastrutturali: le chiavi per il futuro del trasporto in Sicilia Nico Torrisi, presidente di SAC, ha evidenziato l'importanza di una continuità territoriale più efficace per collegare la Sicilia con il resto d'Italia e d'Europa. Un sistema di trasporto intermodale, ha aggiunto, è essenziale per garantire un futuro solido al trasporto regionale. Torrisi ha inoltre ricordato gli investimenti governativi destinati al miglioramento delle infrastrutture locali, con uno stanziamento di 20 milioni di euro per il settore cargo e 30 milioni per lo sviluppo infrastrutturale, a dimostrazione dell'impegno per potenziare il trasporto nella regione. Questi investimenti, uniti all'impegno di compagnie aeree come

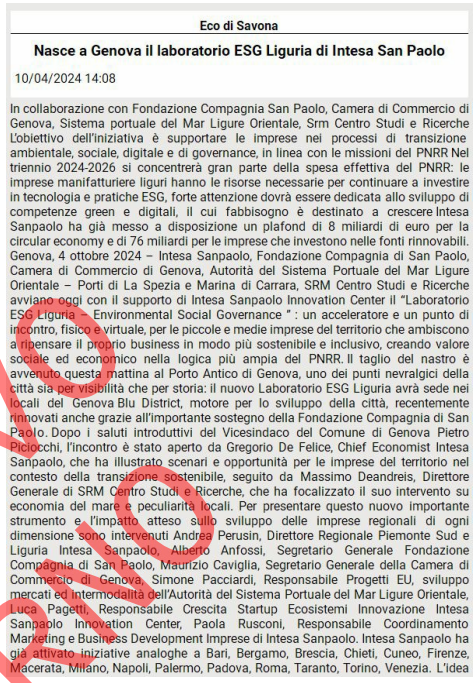
Aeroitalia lancia nuove rotte dall'aeroporto di Comiso per la stagione invernale 2024-2025, collegando la Sicilia con Firenze, Cuneo, Parma e Perugia L'aeroporto di Comiso si prepara ad accogliere la stagione invernale 2024-2025 con un'offerta di voli ampliata grazie all'arrivo di Aeroitalia . La compagnia aerea ha annunciato l'introduzione di nuove rotte verso Firenze, Cuneo, Parma e Perugia, rafforzando così la posizione strategica dello scalo siciliano. Aeroitalia stazionerà due aeromobili a Comiso, dimostrando un investimento significativo nel territorio. L'annuncio è stato dato durante una conferenza stampa tenutasi nella Sala Belgiorno dell'aeroporto, alla presenza dell'amministratore delegato di Aeroitalia, Gaetano Francesco Intrieri, del sindaco di Comiso, Maria Rita Schembari, e del presidente di SAC, Nico Torrisi. Aeroitalia punta sulla crescita e sull'efficienza a Comiso Gaetano Francesco Intrieri ha spiegato che l'espansione dei collegamenti da Comiso rappresenta un passo cruciale per la crescita di Aeroitalia. La compagnia aerea mira a migliorare l'efficienza dei servizi offerti ai passeggeri, scegliendo Comiso come base operativa per due dei suoi aerei. Questa decisione sottolinea l'importanza strategica dell'aeroporto per lo sviluppo del traffico aereo in Sicilia, con positive ricadute sia sull'economia locale che sul settore turistico. Continuità territoriale e investimenti infrastrutturali: le chiavi per il futuro del trasporto in Sicilia Nico Torrisi, presidente di SAC, ha evidenziato l'importanza di una continuità territoriale più efficace per collegare la Sicilia con il resto d'Italia e d'Europa. Un sistema di trasporto intermodale, ha aggiunto, è essenziale per garantire un futuro solido al trasporto regionale. Torrisi ha inoltre ricordato gli investimenti governativi destinati al miglioramento delle infrastrutture locali, con uno stanziamento di 20 milioni di euro per il settore cargo e 30 milioni per lo sviluppo infrastrutturale, a dimostrazione dell'impegno per potenziare il trasporto nella regione. Questi investimenti, uniti all'impegno di compagnie aeree come Aeroitalia, contribuiranno a rendere l' aeroporto di Comiso un hub sempre più importante per il traffico aereo nel sud Italia. La presenza stabile di due aeromobili a Comiso permetterà inoltre di ampliare ulteriormente l'offerta di voli, offrendo maggiori opportunità di viaggio ai residenti e facilitando l'arrivo di turisti. Continua a leggere le notizie di DirettaSicilia, segui la nostra pagina Facebook e iscriviti al nostro canale.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Eco di Savona

Fonti Web

Nasce a Genova il laboratorio ESG Liguria di Intesa San Paolo


Eco di Savona

Nasce a Genova il laboratorio ESG Liguria di Intesa San Paolo

10/04/2024 14:08

In collaborazione con Fondazione Compagnia San Paolo, Camera di Commercio di Genova, Sistema portuale del Mar Ligure Orientale, Srm Centro Studi e Ricerche L'obiettivo dell'iniziativa è supportare le imprese nei processi di transizione ambientale, sociale, digitale e di governance, in linea con le missioni del PNRR Nel triennio 2024-2026 si concentrerà gran parte della spesa effettiva del PNRR: le imprese manifatturiere liguri hanno le risorse necessarie per continuare a investire in tecnologia e pratiche ESG, forte attenzione dovrà essere dedicata allo sviluppo di competenze green e digitali, il cui fabbisogno è destinato a crescere Intesa Sanpaolo ha già messo a disposizione un plafond di 8 miliardi di euro per la circular economy e di 76 miliardi per le imprese che investono nelle fonti rinnovabili. Genova, 4 ottobre 2024 – Intesa Sanpaolo, Fondazione Compagnia di San Paolo, Camera di Commercio di Genova, Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale – Porti di La Spezia e Marina di Carrara, SRM Centro Studi e Ricerche avviano oggi con il supporto di Intesa Sanpaolo Innovation Center il "Laboratorio ESG Liguria – Environmental Social Governance " : un acceleratore e un punto di incontro, fisico e virtuale, per le piccole e medie imprese del territorio che ambiscono a ripensare il proprio business in modo più sostenibile e inclusivo, creando valore sociale ed economico nella logica più ampia del PNRR. Il taglio del nastro è avvenuto questa mattina al Porto Antico di Genova, uno dei punti nevralgici della città sia per visibilità che per storia: il nuovo Laboratorio ESG Liguria avrà sede nei locali del Genova Blu District, motore per lo sviluppo della città, recentemente rinnovati anche grazie all'importante sostegno della Fondazione Compagnia di San Paolo. Dopo i saluti introduttivi del Vicesindaco del Comune di Genova Pietro Piciocchi, l'incontro è stato aperto da Gregorio De Felice, Chief Economist Intesa Sanpaolo, che ha illustrato scenari e opportunità per le imprese del territorio nel contesto della transizione sostenibile, seguito da Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM Centro Studi e Ricerche, che ha focalizzato il suo intervento su economia del mare e peculiarità locali. Per presentare questo nuovo importante strumento e l'impatto atteso sullo sviluppo delle imprese regionali di ogni dimensione sono intervenuti Andrea Perusin, Direttore Regionale Piemonte Sud e Liguria Intesa Sanpaolo, Alberto Anfossi, Segretario Generale Fondazione Compagnia di San Paolo, Maurizio Caviglia, Segretario Generale della Camera di Commercio di Genova, Simone Pacciardi, Responsabile Progetti EU, sviluppo mercati ed intermodalità dell'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Luca Pagetti, Responsabile Crescita Startup Ecosistemi Innovazione Intesa Sanpaolo Innovation Center, Paola Rusconi, Responsabile Coordinamento Marketing e Business Development Imprese di Intesa Sanpaolo. Intesa Sanpaolo ha già attivato iniziative analoghe a Bari, Bergamo, Brescia, Chieti, Cuneo, Firenze, Macerata, Milano, Napoli, Palermo, Padova, Roma, Taranto, Torino, Venezia. L'idea

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Eco di Savona

Fonti Web

a Bari, Bergamo, Brescia, Chieti, Cuneo, Firenze, Macerata, Milano, Napoli, Palermo, Padova, Roma, Taranto, Torino, Venezia. L'idea è nata in collaborazione con Intesa Sanpaolo Innovation Center, società del Gruppo dedicata all'innovazione di frontiera, che esplora scenari e tendenze future, sviluppa progetti multidisciplinari di ricerca applicata, supporta startup e accelera la trasformazione delle imprese secondo i criteri dell' open innovation e dell'economia circolare. Compito del laboratorio sarà stimolare la consapevolezza delle imprese sulle tematiche ambientali, sociali e di governance, promuovere la discussione, condividere le esperienze. L'attività sarà fortemente indirizzata sulle caratteristiche della città metropolitana di Genova e della Liguria, con focus sull' economia del mare e sulla capacità di innovazione del territorio, ampiamente rappresentata da diversi istituti locali (IIT Genova, Università degli Studi di Genova), associazioni (es. Genova Smart City), società del Comune (es. Genova Blue District, Job Centre). Consulenza, informazione, assessment, identificazione delle azioni saranno offerti insieme a partner di eccellenza : Circularity, la prima piattaforma di simbiosi industriale dedicata all'economia circolare in Italia, che può supportare le imprese a integrare nel proprio business i principi di sostenibilità e di economia circolare; Nativa, la prima B Corp e Società Benefit in Europa, che integra la sostenibilità nel DNA delle imprese per migliorarne i risultati di business e creare una prosperità durevole e condivisa; CE LAB, nata dalla partnership tra Intesa Sanpaolo Innovation Center e Cariplo Factory, per contribuire all'evoluzione del sistema economico italiano e diffondere nuovi modelli di creazione del valore nell'interesse collettivo, accelerando la transizione verso modelli di economia circolare; Lexacta, realtà che svolge attività di consulenza in ambito di Governance. Nel mese di novembre : approfondimento in ambito Blue Economy, con analisi del recente report di Intesa Sanpaolo Innovation Center "Ocean - Nutrition, Sustainability, Technology", realizzato in collaborazione con One Ocean Foundation e Fondazione LINKS. Il report affronta con una visione olistica il ruolo chiave dell'oceano, rappresentando in maniera esaustiva l'estrema complessità dei suoi ecosistemi e l'indissolubile legame tra la sua salute e la sopravvivenza del pianeta e della razza umana. L'attenzione è poi portata sulla relazione oceano-alimentazione, sviluppando un'approfondita disamina di tre settori industriali: agricoltura, pesca e acquacoltura. Nel mese di dicembre : presentazione del progetto " Venture Building Filiera Nautica ", promosso da CDP Venture Capital Sgr e supportato da importanti partner come PSA, Fincantieri, Intesa Sanpaolo con Intesa Sanpaolo Innovation Center e NEVA SGR, Friulia e Fondazione Compagnia di San Paolo. Si propone di rivoluzionare la filiera nautica italiana attraverso un processo di digitalizzazione e innovazione. Con l'obiettivo di lanciare dieci startup nei prossimi tre anni, mira a sviluppare soluzioni all'avanguardia che migliorino l'efficienza, la sostenibilità e la competitività delle PMI che operano in questo settore strategico, coinvolgendo attori chiave dell'ecosistema territoriale. Un approccio multidisciplinare che garantisce una profonda conoscenza delle sfide specifiche del settore e delle opportunità che la trasformazione digitale può offrire. Andrea Perusin, Direttore Regionale Piemonte Sud e Liguria Intesa Sanpaolo : «Il sistema imprenditoriale esprime nuova consapevolezza verso le

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

tematiche ESG e un cambiamento di mentalità eticamente virtuoso e cruciale per la competitività nel lungo periodo. Il Laboratorio ESG Liguria si propone di guidare e dove possibile anticipare questa tendenza, in un'ottica di sinergia tra pubblico e privato, offrendo importanti occasioni di incontro, consulenza, formazione. In Liguria, Intesa Sanpaolo sostiene le imprese di ogni dimensione per ripensare il business in modo più sostenibile: le aiutiamo ad accedere ai fondi del PNRR tramite la piattaforma gratuita Incent Now e mettiamo a disposizione 2 miliardi di euro, con un programma di iniziative che guardano al rinnovamento industriale, allo sviluppo estero e di nuovi mercati, al progresso digitale e alla cybersicurezza come strumenti per il necessario cambio di passo». Alberto Anfossi, Segretario Generale della Fondazione Compagnia di San Paolo : «Attraverso iniziative come queste, la Fondazione rafforza il suo ruolo di agente di sviluppo sostenibile in Liguria e contribuisce così alla diffusione di una cultura della sostenibilità nella società. A Genova, in particolare, questo impegno si concretizza in un ecosistema che coinvolge attori e istituzioni locali, promuovendo azioni di sensibilizzazione in linea con gli Obiettivi 2030 dell'ONU e l'approccio olistico che guida la nostra attività istituzionale per il bene comune». Maurizio Caviglia, Segretario Generale della Camera di Commercio di Genova: «La Camera ha accolto con grande favore l'idea di entrare nel partenariato del Laboratorio ESG Liguria in quanto punto di snodo naturale, accanto alle associazioni di categoria, verso le PMI che intendono migliorare il proprio profilo di sostenibilità. Mettiamo volentieri a disposizione del laboratorio la nostra esperienza nel campo degli assessment aziendali, maturata all'interno del PID - Punto Impresa Digitale, con anni di accurate valutazioni sulla maturità digitale, green e cyber delle PMI genovesi». Federica Montaresi, Commissario Straordinario Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale - Porti di La Spezia e Marina di Carrara : «L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale crede fermamente nello sviluppo sostenibile basato sull'ideazione e lo sviluppo di progetti innovativi. Nell'ambito dei porti della Spezia e di Marina di Carrara sono molteplici le iniziative intraprese di recente, in particolar modo nell'ambito dei fondi PNRR, per favorire una transizione energetica e digitale sostenibile. L'adesione al Laboratorio ESG Liguria si colloca perfettamente nella strada segnata dall'Ente e rappresenta un momento importante per istituire un tavolo di lavoro permanente con le imprese del territorio che vogliono investire in crescita sostenibile». Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM Centro Studi e Ricerche : «Il settore marittimo riveste per la Liguria un valore strategico grazie alla presenza di oltre 1.500 imprese della filiera e poco più di 5,7 miliardi di euro di valore aggiunto. Inoltre, i porti di Genova-Savona Vado e di La Spezia hanno una valenza geo-strategica per la proiezione internazionale dell'Italia, sia verso il Mediterraneo che verso il centro Europa; ruolo che verrà ulteriormente rafforzato con il completamento degli investimenti previsti sulle aree portuali e per il Terzo Valico. A ciò si unisce la presenza consolidata dei più grandi operatori logistici internazionali. Aiutare le imprese in questo processo è fondamentale e rappresenta il senso del nascente Laboratorio ESG Liguria a cui SRM, come centro studi del Gruppo

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Eco di Savona

Fonti Web

Intesa Sanpaolo specializzato su questi temi, è felice di dare un contributo». Il Gruppo ha inoltre messo a disposizione 76 miliardi di euro di nuovo credito a sostegno della transizione energetica delle imprese, nell'ambito degli oltre 410 miliardi di euro stanziati a supporto delle missioni del PNRR fino al 2026. Attraverso la linea di finanziamento innovativa S-Loan CER, la Banca premia con uno sconto di tasso le imprese che investono nelle rinnovabili e si impegnano a mettere a disposizione della collettività l'energia non consumata. I clienti possono accedere ad advisory e consulenza, con il supporto di partner tecnici, per mettere a punto l'investimento migliore e per costituire nuove CER (Comunità Energetiche Rinnovabili). Intesa Sanpaolo dedica particolare attenzione alla gestione dell'acqua: in accordo con Acea, ha messo a disposizione 20 miliardi di euro per investimenti che mirino a favorirne un uso efficiente e il riuso delle acque depurate all'interno delle comunità idriche, con impatti positivi per ambiente, territori e aziende stesse.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Edicola del Sud

Fonti Web

Mare, verde e cultura. Progetti da 245 milioni per Taranto: «Così cambia la città»


Edicola del Sud

Mare, verde e cultura. Progetti da 245 milioni per Taranto: «Così cambia la città»

10/05/2024 04:10 Vittorio Ricapito, Meta Time

L'amministrazione guidata da Rinaldo Melucci ha individuato quattro maxi progetti da quasi 250 milioni di euro per "liberare" l'economia cittadina dalla grande industria siderurgica. Si punta su mare, verde, cultura e ricerca ambientale per diversificare l'economia locale. « Taranto già da qualche anno non è più solo la città dell'ex Ilva, proprio grazie al piano locale per la transizione giusta europea, denominato Ecosistema Taranto . Dall'economia del mare alle energie rinnovabili, incluso l'idrogeno verde, alle bonifiche ambientali, dalla smart city alle imprese culturali, presto Taranto sarà hub di riferimento per il sud Europa e il Mediterraneo», ha detto il sindaco Melucci all'approvazione in Giunta dei quattro macro-interventi da finanziare con oltre 245 milioni di euro dei circa 800 disponibili. Il mare La prima iniziativa è denominata "Sea Hub" e prevede l'utilizzo di 55 milioni di euro sia per rilanciare in chiave sostenibile il sistema produttivo legato al mare, dalla mitilicoltura, al trasporto marittimo e alla nautica, sia per recuperare il rapporto della città con i suoi due mari che lo sviluppo industriale ha incrinato negli ultimi decenni. Il verde È invece di 90 milioni di euro la quota necessaria per realizzare la "Green Belt", operazione che punta ad incrementare e valorizzare il patrimonio naturalistico attraverso il recupero di aree verdi esistenti, la riforestazione o nuova forestazione e la creazione di parchi urbani o loro riqualificazione per circa 230 ettari con nove diversi interventi. La cultura La rigenerazione dell'area tarantina si esplica anche e soprattutto nel contesto culturale ed il progetto "MediNEB-Biennale del Mediterraneo", da 40 milioni, ne è la dimostrazione. Ideato dall'amministrazione comunale e sviluppato col ministero della Cultura e la Regione Puglia, prevede la fondazione a Taranto di un centro Mediterraneo per la ricerca e l'innovazione in ambito culturale e creativo e per lo sviluppo del New European Bauhaus. Il MediNEB, una struttura permanente per la promozione della ricerca e dell'innovazione e della produzione nei settori delle arti, della architettura e del design, culminerà, ogni due anni, nell'evento internazionale Biennale del Mediterraneo. La ricerca Con 60 milioni si punta a fondare l'istituto ionico di ricerca e innovazione (Iriis) in coerenza con gli obiettivi generali del Green Deal europeo. Il progetto prevede anche la realizzazione di infrastrutture di ricerca e formazione nel centro storico. In "Cronaca" In "News".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Enna Ora

Fonti Web

Mef "Nessun aumento per le accise sui carburanti"

ROMA (ITALPRESS) - "Del tutto fuorviante la notizia secondo la quale il Governo intende aumentare le accise sui carburanti. Sulla base degli impegni PNRR, delle Raccomandazioni specifiche della Commissione europea e del Piano per la transizione ecologica approvato nel marzo 2022, il Governo è tenuto ad adottare misure volte a ridurre i sussidi ambientali dannosi (Sad)". Così una nota del Mef. "In questo contesto, rientrano anche le minori accise che gravano sul gasolio rispetto a quelle sulla benzina, e pertanto è allo studio un meccanismo di allineamento tra i livelli delle rispettive accise - spiega il ministero dell'Economia e Finanze -. In ogni caso, in coerenza con l'impostazione di questo Governo, l'intervento non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due. Il Piano strutturale di bilancio di medio termine ha previsto che questo allineamento sarà definito nell'ambito delle misure attuative della delega fiscale".



Enna Ora

Mef "Nessun aumento per le accise sui carburanti"

10/04/2024 09:36 Notizie Dall Italia, Informativa Sui Cookie

ROMA (ITALPRESS) – "Del tutto fuorviante la notizia secondo la quale il Governo intende aumentare le accise sui carburanti. Sulla base degli impegni PNRR, delle Raccomandazioni specifiche della Commissione europea e del Piano per la transizione ecologica approvato nel marzo 2022, il Governo è tenuto ad adottare misure volte a ridurre i sussidi ambientali dannosi (Sad)". Così una nota del Mef. "In questo contesto, rientrano anche le minori accise che gravano sul gasolio rispetto a quelle sulla benzina, e pertanto è allo studio un meccanismo di allineamento tra i livelli delle rispettive accise – spiega il ministero dell'Economia e Finanze -. In ogni caso, in coerenza con l'impostazione di questo Governo, l'intervento non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due. Il Piano strutturale di bilancio di medio termine ha previsto che questo allineamento sarà definito nell'ambito delle misure attuative della delega fiscale".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Enna Press

Fonti Web

Federconsumatori: i ricatti di Ryanair sono inaccettabili e offensivi


Enna Press

Federconsumatori: i ricatti di Ryanair sono inaccettabili e offensivi

10/04/2024 13:31

Federconsumatori: i ricatti di Ryanair sono inaccettabili e offensivi Il CEO di Ryanair Eddie Wilson che ricatta la Regione Sicilia, territorio nel quale la sua azienda fa grandissimi guadagni facendo pagare carissimi i voli ad ogni festa comandata, è un fatto intollerabile per tutti i consumatori siciliani, a prescindere dal loro colore politico. Federconsumatori Sicilia, inoltre, ribadisce che la sua posizione sulla questione caro-voli non coincide affatto con quella dell'azienda irlandese. Ryanair chiede la cancellazione di una tassa per restare pienamente operativa in Sicilia e minaccia di spostare i propri aerei in altre Regioni italiane, in cui tale tassa è stata cancellata, o addirittura all'estero. Wilson afferma che non è un ricatto, ma nessuno è così stupido da non capire che lo è a tutti gli effetti. "Ogni anno Ryanair mette in atto la stessa strategia – commenta il presidente di Federconsumatori Sicilia, Alfio La Rosa – facendo richieste economiche con la minaccia di spostare gli aerei altrove. Inoltre, l'azienda ha ormai capito perfettamente che è possibile mettere le Regioni italiane una contro l'altra, seguendo l'antico motto latino divide et impera, per massimizzare i suoi profitti. Tutto ciò è intollerabile e offensivo per noi siciliani". Federconsumatori ribadisce, per l'ennesima volta, che il piano regionale di rimborsi per i voli troppo costosi è un fallimento. Ma ciò non vuol dire che Ryanair abbia ragione e che possa ricattare impunemente i siciliani. Nel giro di pochi giorni lo stesso volo Ryanair passa da 14,99 euro a 150 euro o più: l'azienda dovrebbe spiegare a tutti se a 14,99 euro quel posto in aereo non è redditizio, perché se non lo è allora Ryanair vola in perdita per gran parte dell'anno. Molto più probabilmente, invece, è il volo a 150, 200, 250 euro ad essere pura speculazione sul prezzo, e l'azienda sfrutta l'insularità della nostra Regione e la mancanza di mezzi di trasporto realmente alternativi all'aereo per collegare la Sicilia a gran parte dell'Italia continentale. Eddie Wilson ha ragione solo su una cosa: Schifani deve volare a Roma, ma non per chiedere che si taglino le tasse a Ryanair. Schifani deve andare a Roma per parlare con Salvini, con Urso, con il presidente dell'Enac Pierluigi Di Palma e con i rappresentanti delle società di gestione di tutti e quattro gli aeroporti siciliani, al fine di organizzare un piano voli di lungo periodo, che preveda un sistematico aumento dei voli disponibili durante le festività e gli altri giorni da bollino rosso. Visite: Lascia un commento.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ESG News

Fonti Web

Intesa Sanpaolo avvia a Genova il Laboratorio ESG Liguria


ESG News

Intesa Sanpaolo avvia a Genova il Laboratorio ESG Liguria

10/04/2024 16:05 Chiara Pugni

Al via stamattina il Laboratorio ESG Liguria – Environmental Social Governance di Intesa Sanpaolo , un acceleratore e un punto di incontro, fisico e virtuale, per le piccole e medie imprese del territorio che ambiscono a ripensare il proprio business in modo più sostenibile e inclusivo, creando valore sociale ed economico in linea con le missioni del PNRR. L'iniziativa nasce in collaborazione con Fondazione Compagnia di San Paolo, Camera di Commercio di Genova Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale – Porti di La Spezia e Marina di Carrara SRM Centro Studi e Ricerche e con il supporto di Intesa Sanpaolo Innovation Center Il taglio del nastro è avvenuto al Porto Antico di Genova, uno dei punti nevralgici del capoluogo ligure sia per visibilità che per storia: il nuovo Laboratorio ESG Liguria avrà sede nei locali del Genova Blu District , motore per lo sviluppo della città, recentemente rinnovati anche grazie all'importante sostegno della Fondazione Compagnia di San Paolo. Dopo i saluti introduttivi del Vicesindaco del Comune di Genova Pietro Piciocchi , l'incontro è stato aperto da Gregorio De Felice , Chief Economist Intesa Sanpaolo, che ha illustrato scenari e opportunità per le imprese del territorio nel contesto della transizione sostenibile, seguito da Massimo Deandreis , Direttore Generale di SRM Centro Studi e Ricerche, che ha focalizzato il suo intervento su economia del mare e peculiarità locali. Per presentare questo nuovo importante strumento e l'impatto atteso sullo sviluppo delle imprese regionali di ogni dimensione sono intervenuti Andrea Perusin , Direttore Regionale Piemonte Sud e Liguria Intesa Sanpaolo, Alberto Anfossi , Segretario Generale Fondazione Compagnia di San Paolo, Maurizio Caviglia , Segretario Generale della Camera di Commercio di Genova, Simone Pacciardi , Responsabile Progetti EU, sviluppo mercati ed intermodalità dell'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Luca Pagetti , Responsabile Crescita Startup Ecosistemi Innovazione Intesa Sanpaolo Innovation Center, e Paola Rusconi , Responsabile Coordinamento

Al via stamattina il Laboratorio ESG Liguria - Environmental Social Governance di Intesa Sanpaolo , un acceleratore e un punto di incontro, fisico e virtuale, per le piccole e medie imprese del territorio che ambiscono a ripensare il proprio business in modo più sostenibile e inclusivo, creando valore sociale ed economico in linea con le missioni del PNRR. L'iniziativa nasce in collaborazione con Fondazione Compagnia di San Paolo, Camera di Commercio di Genova Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale - Porti di La Spezia e Marina di Carrara SRM Centro Studi e Ricerche e con il supporto di Intesa Sanpaolo Innovation Center Il taglio del nastro è avvenuto al Porto Antico di Genova, uno dei punti nevralgici del capoluogo ligure sia per visibilità che per storia: il nuovo Laboratorio ESG Liguria avrà sede nei locali del Genova Blu District , motore per lo sviluppo della città, recentemente rinnovati anche grazie all'importante sostegno della Fondazione Compagnia di San Paolo. Dopo i saluti introduttivi del Vicesindaco del Comune di Genova Pietro Piciocchi , l'incontro è stato aperto da Gregorio De Felice , Chief Economist Intesa Sanpaolo, che ha illustrato scenari e opportunità per le imprese del territorio nel contesto della transizione sostenibile, seguito da Massimo Deandreis , Direttore Generale di SRM Centro Studi e Ricerche, che ha focalizzato il suo intervento su economia del mare e peculiarità locali. Per presentare questo nuovo importante strumento e l'impatto atteso sullo sviluppo delle imprese regionali di ogni dimensione sono intervenuti Andrea Perusin , Direttore Regionale Piemonte Sud e Liguria Intesa Sanpaolo, Alberto Anfossi , Segretario Generale Fondazione Compagnia di San Paolo, Maurizio Caviglia , Segretario Generale della Camera di Commercio di Genova, Simone Pacciardi , Responsabile Progetti EU, sviluppo mercati ed intermodalità dell'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Luca Pagetti , Responsabile Crescita Startup Ecosistemi Innovazione Intesa Sanpaolo Innovation Center, e Paola Rusconi , Responsabile Coordinamento Marketing e Business Development Imprese di Intesa Sanpaolo. "Crediamo fortemente nelle azioni e nelle partnership tra pubblico e privato rivolte al supporto del tessuto imprenditoriale esistente e all'accompagnamento dei giovani a sviluppare le proprie idee imprenditoriali negli ambiti della sostenibilità ambientale e dell'innovazione" ha detto Pietro Piciocchi , Vicesindaco del Comune di Genova,"Il Genova Blue District, la futura Fabbrica delle idee al Waterfront, un collegamento sempre più stretto tra mondo delle imprese e della ricerca, anche a livello internazionale con collaborazioni anche con altri poli universitari europei e non solo, sono tanti tasselli di un mosaico complesso che valorizzi i giovani e le nostre imprese. L'obiettivo comune è generare un effetto moltiplicatore, che dura nel tempo, dei progetti finanziati con il PNRR sulla nostra città, un obiettivo che possiamo centrare grazie a iniziative congiunte come

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

il Laboratorio ESG Liguria, che dimostra grande fiducia nelle potenzialità del nostro territorio a livello regionale". Indice [nascondi] Cosa sono i Laboratori ESG I Laboratori ESG sono un importante punto di riferimento territoriale per le PMI che ambiscono a migliorare il proprio profilo di sostenibilità, e rientrano nel più ampio piano di supporto del gruppo Intesa Sanpaolo agli investimenti legati al PNRR . Puntano al massimo coinvolgimento del capitale umano delle imprese, promuovendo la trasformazione sostenibile e digitale e la collaborazione con startup innovative, associazioni di categoria, università, scuole di specializzazione, centri di ricerca e ITS del territorio. L'idea è nata in collaborazione con Intesa Sanpaolo Innovation Center , società del gruppo dedicata all'innovazione di frontiera, che esplora scenari e tendenze future, sviluppa progetti multidisciplinari di ricerca applicata, supporta startup e accelera la trasformazione delle imprese secondo i criteri dell'open innovation e dell'economia circolare. Intesa Sanpaolo ha già attivato iniziative analoghe a Bari, Bergamo, Brescia, Chieti, Cuneo, Firenze, Macerata, Milano, Napoli, Palermo, Padova, Roma, Taranto, Torino, Venezia. Di cosa si occuperà il Laboratorio ESG a Genova Il Laboratorio ESG Liguria ha l'ambizione di diventare un luogo di aggregazione per le PMI locali, accompagnandole in un percorso di crescita e competitività di lungo periodo, con impatti positivi su ambiente e collettività. Compito del laboratorio sarà stimolare la consapevolezza delle imprese sulle tematiche ambientali, sociali e di governance, promuovere la discussione, condividere le esperienze. L'attività sarà fortemente indirizzata sulle caratteristiche della città metropolitana di Genova e della Liguria, con focus sull'economia del mare e sulla capacità di innovazione del territorio, ampiamente rappresentata da diversi istituti locali (IIT Genova, Università degli Studi di Genova), associazioni (come per esempio Genova Smart City), società del Comune (per esempio Genova Blue District, Job Centre). Consulenza, informazione, assessment, identificazione delle azioni saranno offerti insieme ad alcuni partenr come Circularity , la prima piattaforma di simbiosi industriale dedicata all'economia circolare in Italia, Nativa , la prima B Corp e Società Benefit in Europa, CE LAB , nata dalla partnership tra Intesa Sanpaolo Innovation Center e Cariplo Factory, per contribuire all'evoluzione del sistema economico italiano e diffondere nuovi modelli di creazione del valore nell'interesse collettivo, Lexacta , realtà che svolge attività di consulenza in ambito di Governance. Gli incontri del Laboratorio ESG I primi incontri del Laboratorio ESG Liguria sono in fase di definizione, organizzati in modalità webinar in collaborazione con i partner fondatori, dove verrà approfondito l'ambito Blue Economy con analisi del recente report di Intesa Sanpaolo Innovation Center Ocean - Nutrition, Sustainability, Technology , realizzato in collaborazione con One Ocean Foundation e Fondazione LINKS , affrontando con una visione olistica il ruolo chiave dell'oceano e rappresentando in maniera esaustiva l'estrema complessità dei suoi ecosistemi e l'indissolubile legame tra la sua salute e la sopravvivenza del pianeta e della razza umana. Nel mese di dicembre ci sarà la presentazione del progetto Venture Building Filiera Nautica , promosso da CDP Venture Capital Sgr e supportato da importanti partner come PSA, Fincantieri, Intesa Sanpaolo con Intesa Sanpaolo Innovation Center e NEVA SGR, Friulia e Fondazione Compagnia di

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

San Paolo, che si propone di rivoluzionare la filiera nautica italiana attraverso un processo di digitalizzazione e innovazione. Con l'obiettivo di lanciare dieci startup nei prossimi tre anni, mira a sviluppare soluzioni all'avanguardia che migliorino l'efficienza, la sostenibilità e la competitività delle PMI che operano in questo settore strategico, coinvolgendo attori chiave dell'ecosistema territoriale. "Il sistema imprenditoriale esprime nuova consapevolezza verso le tematiche ESG e un cambiamento di mentalità eticamente virtuoso e cruciale per la competitività nel lungo periodo. Il Laboratorio ESG Liguria si propone di guidare e dove possibile anticipare questa tendenza, in un'ottica di sinergia tra pubblico e privato, offrendo importanti occasioni di incontro, consulenza, formazione" ha affermato Andrea Perusin , Direttore Regionale Piemonte Sud e Liguria Intesa Sanpaolo. "In Liguria, Intesa Sanpaolo sostiene le imprese di ogni dimensione per ripensare il business in modo più sostenibile: le aiutiamo ad accedere ai fondi del PNRR tramite la piattaforma gratuita Incent Now e mettiamo a disposizione 2 miliardi di euro, con un programma di iniziative che guardano al rinnovamento industriale, allo sviluppo estero e di nuovi mercati, al progresso digitale e alla cybersicurezza come strumenti per il necessario cambio di passo".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Esperia Tv

Fonti Web

Crotone: conclusi i prelievi dei campioni di sedime portuale finalizzati al dragaggio dei fondali


Esperia Tv

Crotone: conclusi i prelievi dei campioni di sedime portuale finalizzati al dragaggio dei fondali

10/04/2024 16:59 Meta Time

Si sono conclusi i lavori di prelievo dei campioni di sedimento dei fondali del porto di Crotone, propedeutici alla caratterizzazione dei sedimi e così all'attività di dragaggio dei fondali portuali. Iniziati lo scorso 24 settembre, in otto giorni di attività, è stata battuta l'intera costa di fronte lo scalo cittadino, lungo la quale sono stati prelevati 363 campioni di sedimento, al fine di effettuare 64 sondaggi ed avere così una approfondita campionatura per eseguire, in modo esaustivo, le analisi di caratterizzazione. Si tratta di un'operazione di straordinaria importanza per l'intera cittadina crotonese che ha visto, sinergicamente, operare insieme, anche a bordo della nave, l'Autorità di Sistema portuale con la ditta incaricata, l'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente della Calabria (ARPACAL), che effettuerà su una percentuale dei campioni prelevati le proprie analisi, i cui risultati saranno successivamente confrontati con quelli dell'Ente, l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), che ha contribuito a definire l'intero progetto, con l'obiettivo di determinare, in base a quanto stabilito dalla normativa vigente in materia, la più dettagliata analisi, anche, in modo celere. A sostenere le operazioni, naturalmente, la Capitaneria di Porto di Crotone, che ha assicurato la sicurezza dello specchio acqueo nel corso delle operazioni di prelievo, e il generale Emilio Errigo, commissario straordinario del Sito contaminato di interesse nazionale (SIN) di Crotone, Cassano e Cerchiara. Finita questa fase, si punta ora al passo successivo, che vedrà l'Ente impegnato a progettare la migliore soluzione tecnica per la gestione dei sedimenti, al fine di avviare le attività di dragaggio e segnare, così, un altro traguardo nella concreta politica di risanamento e rigenerazione ambientale dello scalo portuale di Crotone. << Le attività di redazioni del piano e l'esecuzione del campionamento hanno visto un impegno lungo un anno. - ha dichiaro Lorena Tedesco, responsabile della sede di Crotone dell'Autorità di Sistema portuale - È stata una procedura complessa che ha visto lavorare in sinergia tutti i soggetti coinvolti. Il porto è stato campionato per poter progettare un dragaggio che porterà i fondali a 11 metri. Le attività di campionamento ed esecuzione delle analisi saranno di tipo analitiche chimico fisiche, microbiologiche, eco-tossicologiche e permetteranno di conoscere lo stato dei sedimi del bacino portuale. A risultati validati da ARPACAL, quale Ente preposto alle attività di controllo, partirà lo step successivo, per la progettazione della gestione dei sedimi dei futuri dragaggi>>.

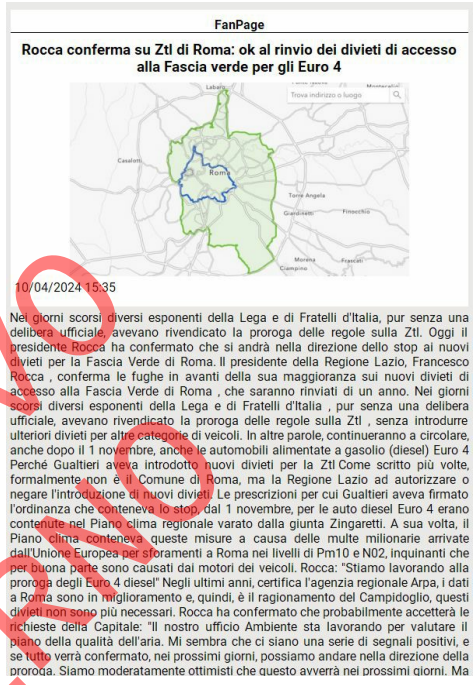
Si sono conclusi i lavori di prelievo dei campioni di sedimento dei fondali del porto di Crotone, propedeutici alla caratterizzazione dei sedimi e così all'attività di dragaggio dei fondali portuali. Iniziati lo scorso 24 settembre, in otto giorni di attività, è stata battuta l'intera costa di fronte lo scalo cittadino, lungo la quale sono stati prelevati 363 campioni di sedimento, al fine di effettuare 64 sondaggi ed avere così una approfondita campionatura per eseguire, in modo esaustivo, le analisi di caratterizzazione. Si tratta di un'operazione di straordinaria importanza per l'intera cittadina crotonese che ha visto, sinergicamente, operare insieme, anche a bordo della nave, l'Autorità di Sistema portuale con la ditta incaricata, l'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente della Calabria (ARPACAL), che effettuerà su una percentuale dei campioni prelevati le proprie analisi, i cui risultati saranno successivamente confrontati con quelli dell'Ente, l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), che ha contribuito a definire l'intero progetto, con l'obiettivo di determinare, in base a quanto stabilito dalla normativa vigente in materia, la più dettagliata analisi, anche, in modo celere. A sostenere le operazioni, naturalmente, la Capitaneria di Porto di Crotone, che ha assicurato la sicurezza dello specchio acqueo nel corso delle operazioni di prelievo, e il generale Emilio Errigo, commissario straordinario del Sito contaminato di interesse nazionale (SIN) di Crotone, Cassano e Cerchiara. Finita questa fase, si punta ora al passo successivo, che vedrà l'Ente impegnato a progettare la migliore soluzione tecnica per la gestione dei sedimenti, al fine di avviare le attività di dragaggio e segnare, così, un altro traguardo nella concreta politica di risanamento e rigenerazione ambientale dello scalo portuale di Crotone. << Le attività di redazioni del piano e l'esecuzione del campionamento hanno visto un impegno lungo un anno. - ha dichiaro Lorena Tedesco, responsabile della sede di Crotone dell'Autorità di Sistema portuale - È stata una procedura complessa che ha visto lavorare in sinergia tutti i soggetti coinvolti. Il porto è stato campionato per poter progettare un dragaggio che porterà i fondali a 11 metri. Le attività di campionamento ed esecuzione delle analisi saranno di tipo analitiche chimico fisiche, microbiologiche, eco-tossicologiche e permetteranno di conoscere lo stato dei sedimi del bacino portuale. A risultati validati da ARPACAL, quale Ente preposto alle attività di controllo, partirà lo step successivo, per la progettazione della gestione dei sedimi dei futuri dragaggi>>.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

FanPage

Fonti Web

Rocca conferma su Ztl di Roma: ok al rinvio dei divieti di accesso alla Fascia verde per gli Euro 4


FanPage

Rocca conferma su Ztl di Roma: ok al rinvio dei divieti di accesso alla Fascia verde per gli Euro 4

10/04/2024 15:35

Nei giorni scorsi diversi esponenti della Lega e di Fratelli d'Italia, pur senza una delibera ufficiale, avevano rivendicato la proroga delle regole sulla Ztl. Oggi il presidente Rocca ha confermato che si andrà nella direzione dello stop ai nuovi divieti per la Fascia Verde di Roma. Il presidente della Regione Lazio, Francesco Rocca , conferma le fughe in avanti della sua maggioranza sui nuovi divieti di accesso alla Fascia Verde di Roma , che saranno rinviati di un anno. Nei giorni scorsi diversi esponenti della Lega e di Fratelli d'Italia , pur senza una delibera ufficiale, avevano rivendicato la proroga delle regole sulla Ztl , senza introdurre ulteriori divieti per altre categorie di veicoli. In altre parole, continueranno a circolare, anche dopo il 1 novembre, anche le automobili alimentate a gasolio (diesel) Euro 4 Perché Gualtieri aveva introdotto nuovi divieti per la Ztl Come scritto più volte, formalmente non è il Comune di Roma, ma la Regione Lazio ad autorizzare o negare l'introduzione di nuovi divieti. Le prescrizioni per cui Gualtieri aveva firmato l'ordinanza che conteneva lo stop, dal 1 novembre, per le auto diesel Euro 4 erano contenute nel Piano clima regionale varato dalla giunta Zingaretti. A sua volta, il Piano clima conteneva queste misure a causa delle multe milionarie arrivate dall'Unione Europea per sforamenti a Roma nei livelli di Pm10 e N02, inquinanti che per buona parte sono causati dai motori dei veicoli. Rocca: "Stiamo lavorando alla proroga degli Euro 4 diesel" Negli ultimi anni, certifica l'agenzia regionale Arpa, i dati a Roma sono in miglioramento e, quindi, è il ragionamento del Campidoglio, questi divieti non sono più necessari. Rocca ha confermato che probabilmente accetterà le richieste della Capitale: "Il nostro ufficio Ambiente sta lavorando per valutare il piano della qualità dell'aria. Mi sembra che ci siano una serie di segnali positivi, e se tutto verrà confermato, nei prossimi giorni, possiamo andare nella direzione della proroga. Siamo moderatamente ottimisti che questo avverrà nei prossimi giorni. Ma

Nei giorni scorsi diversi esponenti della Lega e di Fratelli d'Italia, pur senza una delibera ufficiale, avevano rivendicato la proroga delle regole sulla Ztl. Oggi il presidente Rocca ha confermato che si andrà nella direzione dello stop ai nuovi divieti per la Fascia Verde di Roma. Il presidente della Regione Lazio, Francesco Rocca , conferma le fughe in avanti della sua maggioranza sui nuovi divieti di accesso alla Fascia Verde di Roma , che saranno rinviati di un anno. Nei giorni scorsi diversi esponenti della Lega e di Fratelli d'Italia , pur senza una delibera ufficiale, avevano rivendicato la proroga delle regole sulla Ztl , senza introdurre ulteriori divieti per altre categorie di veicoli. In altre parole, continueranno a circolare, anche dopo il 1 novembre, anche le automobili alimentate a gasolio (diesel) Euro 4 Perché Gualtieri aveva introdotto nuovi divieti per la Ztl Come scritto più volte, formalmente non è il Comune di Roma, ma la Regione Lazio ad autorizzare o negare l'introduzione di nuovi divieti. Le prescrizioni per cui Gualtieri aveva firmato l'ordinanza che conteneva lo stop, dal 1 novembre, per le auto diesel Euro 4 erano contenute nel Piano clima regionale varato dalla giunta Zingaretti. A sua volta, il Piano clima conteneva queste misure a causa delle multe milionarie arrivate dall'Unione Europea per sforamenti a Roma nei livelli di Pm10 e N02, inquinanti che per buona parte sono causati dai motori dei veicoli. Rocca: "Stiamo lavorando alla proroga degli Euro 4 diesel" Negli ultimi anni, certifica l'agenzia regionale Arpa, i dati a Roma sono in miglioramento e, quindi, è il ragionamento del Campidoglio, questi divieti non sono più necessari. Rocca ha confermato che probabilmente accetterà le richieste della Capitale: "Il nostro ufficio Ambiente sta lavorando per valutare il piano della qualità dell'aria. Mi sembra che ci siano una serie di segnali positivi, e se tutto verrà confermato, nei prossimi giorni, possiamo andare nella direzione della proroga. Siamo moderatamente ottimisti che questo avverrà nei prossimi giorni. Ma è un lavoro tecnico". Secondo Rocca, "l'errore a monte fu il piano aria siglato da Zingaretti: lì noi rischiamo la procedura di infrazione. Quindi adesso dobbiamo lavorare sui numeri e i dati per fare in modo che i nostri cittadini e le fasce più deboli non paghino un prezzo più alto. Tutto questo per arrivare alla proroga dei veicoli diesel Euro 4".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Ferrovie

Fonti Web

MSC Air Cargo celebra il suo nuovo aereo basato in Italia con un evento speciale


F.it
Ferrovie
MSC Air Cargo celebra il suo nuovo aereo basato in Italia con un evento speciale

10/04/2024 12:32 Comunicato Stampa Msc
MSC Air Cargo ha segnato un altro importante traguardo con la celebrazione del suo nuovo aereo nel corso di un evento esclusivo a cui hanno partecipato il CEO di MSC Group, Soren Toft, il CEO di MSC Air Cargo, Jannie Davel, e partner e clienti internazionali di spicco. Questa occasione ha permesso di presentare l'introduzione del primo Boeing 777-200 Freighter registrato in Italia dopo oltre 30 anni, a testimonianza dell'impegno di MSC Air Cargo per la crescita e l'innovazione nel settore del trasporto aereo merci. L'evento non ha solo celebrato l'espansione di MSC Air Cargo, ma ha anche sottolineato la dedizione dell'azienda verso i suoi partner e clienti. "Questa celebrazione è un riflesso dei nostri progressi e della forza delle nostre partnership," ha dichiarato Jannie Davel, CEO di MSC Air Cargo. "Siamo grati per la fiducia e il supporto dei nostri clienti e siamo ansiosi di raggiungere insieme traguardi ancora più ambiziosi." Oltre alle tradizionali celebrazioni, i partecipanti sono stati intrattenuti da performance affascinanti di artisti italiani, tra cui una speciale esibizione dei ginnasti della Federazione Ginnastica Artistica Italiana, celebrando il ricco patrimonio culturale e artistico italiano. Questo evento storico ha riaffermato l'impegno di MSC Air Cargo per l'eccellenza, la partnership e la fornitura di soluzioni logistiche all'avanguardia, grazie all'impegno della compagnia per rafforzare la propria rete globale. Il nuovo aereo simboleggia non solo un'importante novità sul fronte tecnico, ma è un passo in avanti verso il futuro del trasporto aereo merci, costruito sulla collaborazione e sull'impegno. Oltre alle tradizionali celebrazioni, i partecipanti sono stati intrattenuti da performance affascinanti di artisti italiani, tra cui una speciale esibizione dei ginnasti della Federazione Ginnastica Artistica Italiana, celebrando il ricco patrimonio culturale e artistico italiano. Questo evento storico ha riaffermato l'impegno di MSC Air Cargo per l'eccellenza, la partnership e la fornitura di soluzioni logistiche all'avanguardia, grazie all'impegno della compagnia per rafforzare la propria rete globale. Il nuovo aereo simboleggia non solo un'importante novità sul fronte tecnico, ma è un passo in avanti verso il futuro del trasporto aereo merci, costruito sulla collaborazione e sull'impegno.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Finanza com

Fonti Web

Carburanti: con le accise lo Stato incassa 25 miliardi di euro. Scontro su ipotesi allineamento gasolio-benzina

Il gettito derivante dalle accise sui carburanti è estremamente rilevante per le casse dello Stato. Solo nel 2023, quantifica Unimpresa, le entrate derivanti dalle accise sui prodotti petroliferi sono state stimate in circa 25 miliardi di euro . Di questi, una parte significativa è destinata a finanziare la spesa pubblica ordinaria, mentre una quota è utilizzata per specifiche finalità, come la gestione delle emergenze ambientali o la manutenzione della rete stradale. Se vuoi aggiornamenti su accise, carburanti inserisci la tua email nel box qui sotto:.


Finanza com

Carburanti: con le accise lo Stato incassa 25 miliardi di euro. Scontro su ipotesi allineamento gasolio-benzina

10/04/2024 13:07 Alessandra Caparello

Il gettito derivante dalle accise sui carburanti è estremamente rilevante per le casse dello Stato. Solo nel 2023, quantifica Unimpresa, le entrate derivanti dalle accise sui prodotti petroliferi sono state stimate in circa 25 miliardi di euro . Di questi, una parte significativa è destinata a finanziare la spesa pubblica ordinaria, mentre una quota è utilizzata per specifiche finalità, come la gestione delle emergenze ambientali o la manutenzione della rete stradale. Se vuoi aggiornamenti su accise, carburanti inserisci la tua email nel box qui sotto:.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Finanza-24h

Fonti Web

Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

Se le aliquote delle accise sul gasolio e sulla benzina fossero equiparate, ci sarebbe un aumento immediato del prezzo del gasolio di 13,5 centesimi al litro, causando un maggiore esborso per le famiglie di circa 70 euro l'anno. Lo afferma l'associazione Unem.


Finanza-24h

Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

10/04/2024 15:51

Se le aliquote delle accise sul gasolio e sulla benzina fossero equiparate, ci sarebbe un aumento immediato del prezzo del gasolio di 13,5 centesimi al litro, causando un maggiore esborso per le famiglie di circa 70 euro l'anno. Lo afferma l'associazione Unem.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Firenze Today

Fonti Web

Accordo tra sinistra, Avs-Ecolò e Pd: verso una Ztl 'rafforzata', "possibile estensione oraria e giornaliera"


Firenze Today

Accordo tra sinistra, Avs-Ecolò e Pd: verso una Ztl 'rafforzata', "possibile estensione oraria e giornaliera"

10/04/2024 12:04

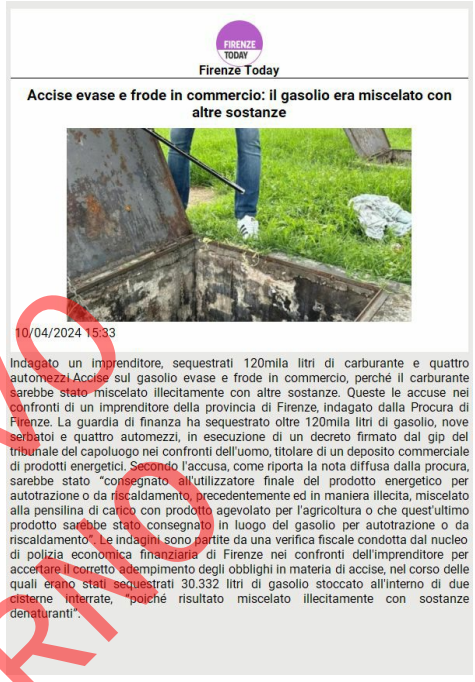
Passa la mozione, emendata dai dem, proposta da Sinistra progetto comune: È passata ieri in commissione ambiente, con la convergenza tra Pd, Avs-Ecolò e Sinistra progetto comune, la mozione che chiede "intraprendere un percorso finalizzato alla revisione e al rafforzamento della Ztl, rivedendo le 'finestre' di accesso a chi non ha autorizzazione, prevedendo anche periodi di sperimentazione e monitoraggio che comprendano la possibile estensione oraria e giornaliera, in un percorso condiviso con la cittadinanza, con le associazioni di categoria e con il consiglio del Quartiere 1". Dunque, la possibilità concreta di un 'rafforzamento' della Ztl, con orari più stringenti. Non quello che chiedeva il capogruppo della Sinistra Dmitrij Palagi, il proponente della mozione approvata che, come da programma elettorale, prima degli emendamenti della maggioranza chiedeva una Ztl 24 ore su 24. "Noi chiedevamo una Ztl h24. Nella scorsa consiliatura non abbiamo mai trovato apertura, neanche sulla proposta di sperimentare nuovi orari più estesi, quindi abbiamo accettato di emendare il testo", sottolinea Palagi. Hanno votato 'no' solo le varie componenti della destra. Nel testo approvato si chiede anche di "aprire un confronto con il consiglio di Quartiere 1 e le parti interessate per un approfondimento e una revisione del disciplinare che, a partire dai dati di monitoraggio e di analisi sugli effettivi ingressi e presenza in Ztl attuali, abbia l'obiettivo di ridurre il traffico veicolare ed eliminare il fenomeno del parcheggio non consentito; tutelare il diritto alla sosta per le persone residenti in Ztl; consentire a tutte le persone che vivono la città e il centro storico una maggiore fruibilità nel rispetto di quanto stabilito dal disciplinare; migliorare la gestione della logistica e del carico/scarico in un'ottica di sostenibilità e riducendo l'impatto per la cittadinanza" e anche di "garantire il diritto alla mobilità con il rafforzamento del trasporto pubblico locale in area Unesco". Soddisfazione anche dal Pd per una mozione che punta ad "apportare quelle migliorie necessarie per ridurre il traffico veicolare, tutelare la sosta per i residenti, migliorare le dinamiche del carico-scarico merci riducendone l'impatto e garantire nel complesso una migliore fruibilità del centro storico per tutti", dice il capogruppo Luca Milani, figura senz'altro più vicino alla sinistra rispetto al Pd nardelliano della scorsa consiliatura. "Un risultato importante" grazie ad un "percorso di condivisione" con la sinistra, sottolinea anche il presidente della commissione ambiente Giovanni Graziani, di Avs-Ecolò. Ora la palla passa al consiglio comunale. Per muoverti con i mezzi pubblici e in sharing nella città di Firenze usa la nostra Partner App gratuita.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Firenze Today

Fonti Web

Accise evase e frode in commercio: il gasolio era miscelato con altre sostanze


Firenze Today

Accise evase e frode in commercio: il gasolio era miscelato con altre sostanze

10/04/2024 15:33

Indagato un imprenditore, sequestrati 120mila litri di carburante e quattro automezzi Accise sul gasolio evase e frode in commercio, perché il carburante sarebbe stato miscelato illecitamente con altre sostanze. Queste le accuse nei confronti di un imprenditore della provincia di Firenze, indagato dalla Procura di Firenze. La guardia di finanza ha sequestrato oltre 120mila litri di gasolio, nove serbatoi e quattro automezzi, in esecuzione di un decreto firmato dal gip del tribunale del capoluogo nei confronti dell'uomo, titolare di un deposito commerciale di prodotti energetici. Secondo l'accusa, come riporta la nota diffusa dalla procura, sarebbe stato "consegnato all'utilizzatore finale del prodotto energetico per autotrazione o da riscaldamento, precedentemente ed in maniera illecita, miscelato alla pensilina di carico con prodotto agevolato per l'agricoltura o che quest'ultimo prodotto sarebbe stato consegnato in luogo del gasolio per autotrazione o da riscaldamento". Le indagini sono partite da una verifica fiscale condotta dal nucleo di polizia economica finanziaria di Firenze nei confronti dell'imprenditore per accertare il corretto adempimento degli obblighi in materia di accise, nel corso delle quali erano stati sequestrati 30.332 litri di gasolio stoccato all'interno di due cisterne interrate, "poiché risultato miscelato illecitamente con sostanze denaturanti".

Indagato un imprenditore, sequestrati 120mila litri di carburante e quattro automezzi Accise sul gasolio evase e frode in commercio, perché il carburante sarebbe stato miscelato illecitamente con altre sostanze. Queste le accuse nei confronti di un imprenditore della provincia di Firenze, indagato dalla Procura di Firenze. La guardia di finanza ha sequestrato oltre 120mila litri di gasolio, nove serbatoi e quattro automezzi, in esecuzione di un decreto firmato dal gip del tribunale del capoluogo nei confronti dell'uomo, titolare di un deposito commerciale di prodotti energetici. Secondo l'accusa, come riporta la nota diffusa dalla procura, sarebbe stato "consegnato all'utilizzatore finale del prodotto energetico per autotrazione o da riscaldamento, precedentemente ed in maniera illecita, miscelato alla pensilina di carico con prodotto agevolato per l'agricoltura o che quest'ultimo prodotto sarebbe stato consegnato in luogo del gasolio per autotrazione o da riscaldamento". Le indagini sono partite da una verifica fiscale condotta dal nucleo di polizia economica finanziaria di Firenze nei confronti dell'imprenditore per accertare il corretto adempimento degli obblighi in materia di accise, nel corso delle quali erano stati sequestrati 30.332 litri di gasolio stoccato all'interno di due cisterne interrate, "poiché risultato miscelato illecitamente con sostanze denaturanti".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Firenze Today

Fonti Web

Scontro aperto sulla Ztl, Fratelli d'Italia: "No estensione, sì a nuovi parcheggi"


Firenze Today

Scontro aperto sulla Ztl, Fratelli d'Italia: "No estensione, sì a nuovi parcheggi"

10/04/2024 22:35

Dopo la mozione di sinistra e Pd che chiede di rafforzarla la destra attacca: "No a 'muri orari', servono parcheggi" La destra non ci sta e annuncia barricate. "Cosa significa rafforzare la Ztl? Allungarla il sabato fino alle 20? Estenderla anche alla domenica? La tutela della sosta dei residenti non si realizza innalzando i muri orari ma costruendo nuovi parcheggi, gratuiti o a prezzi sostenibili. Tutti bravi a sinistra a dire di voler riportare i fiorentini ad abitare in centro, salvo rendere loro la vita ancora più complicata. E lo stesso ragionamento vale per le tante attività di ristorazione". Così Fratelli d'Italia, compatta, con il coordinatore fiorentino Jacopo Cellai e a seguire tutti i consigliere comunali, sulla mozione sinistra-Pd, approvata per ora in commissione e che si appresta ad arrivare al voto del consiglio comunale, che chiede di "rafforzare" la Ztl, prevedendo anche la possibilità di estenderne gli orari. È una questione non recente, con la sinistra di Palagi, lo ha scritto anche nell'ultimo programma elettorale, che vorrebbe metterla addirittura h24, senza soluzione di continuità, e con la destra su posizioni invece da sempre 'aperturiste'. Nel mezzo si sono infilati Pd e Avs-Ecolò, arrivati ad una mediazione con Sinistra progetto comune sfociata nella mozione di cui sopra "Il Pd invece degli orari della Ztl potrebbe pensare a dare alla Firenze parcheggi, di cui detiene la maggioranza delle quote, un indirizzo politico netto in favore dei residenti. Per la realizzazione di nuovi parcheggi e per la gestione di quelli già presenti. Gli abbonamenti mensili e annuali a disposizione per i residenti Ztl nei parcheggi di Firenze Parcheggi situati a ridosso della stessa (Calza - Oltrarno, Beccaria e Sant'Ambrogio) sono esauriti da tempo e noi - proseguono da Fratelli d'Itaila - ci chiediamo: quanti sono i posti auto messi a loro disposizione? Alla stazione di Santa Maria Novella non risultano abbonamenti per i residenti. Meglio chiedere 3,80 euro a vettura. I progetti per l'Oltrarno sono rimasti tutti al palo, da piazza del Carmine al bando per il parcheggio pertinenziale di piazza Tasso. E il progetto di piazza Brunelleschi è finito da tempo nel cassetto. Estendere l'orario della Ztl costa poco impegno ma è altrettanto inutile e dannoso. E allontana di più i fiorentini dal centro della propria città". L'amministrazione, dal canto proprio, ha rilanciato nelle scorse settimane confermando i progetti di parcheggi sotterranei in piazza del Cestello e a Porta Romana, che potrebbero facilitare sia i residenti che le persone che in centro vogliono arrivare, considerando la scomodità e inadeguatezza del trasporto pubblico fiorentino e considerando anche buona parte dell'inquinamento da smog deriva dalle persone che non trovando parcheggio continuo a girare cercandolo, ingolfando le strade. Pronta arriva anche la controreplica di Pd e Avs - Ecolò. "Il parere favorevole alla mozione sulla Ztl

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

nasce con il presupposto di avviare un percorso di confronto con tutte le parti interessate, attività commerciali, Quartiere, associazioni. Quindi esattamente il contrario che fare un'operazione in autonomia e contro la cittadinanza. Forse Fratelli d'Italia non sa che le possibilità di andare in centro per la cittadinanza sono già molte, grazie ai parcheggi da loro citati ma non solo. Ci sono anche quelli Stazione Smn, San Lorenzo, Fortezza, Parterre, tra l'altro il più delle volte sottoutilizzati. Tutte possibilità di avvicinarsi al centro e raggiungere agevolmente le varie zone del centro città, oltre ovviamente ai mezzi pubblici, la mobilità ciclabile, incluso il bike sharing e la tramvia. L'abitudine di voler arrivare a parcheggiare l'auto davanti al ristorante o al luogo di interesse è ormai fuori dal tempo e irrispettosa dei residenti. Inoltre tutte le esperienze di altre città con pedonalizzazioni o limitazioni all'ingresso e alla sosta delle auto, partite spesso sotto toni polemici, hanno poi ribaltato la percezione dimostrando benefici anche per gli esercenti e dei loro clienti", scrivono in una nota congiunta il presidente della commissione urbanistica, il dem Renzo Pampaloni, e quello della commissione ambiente, Giovanni Graziani, in quota Ecolò. In consiglio comunale si annuncia battaglia. Per muoverti con i mezzi pubblici e in sharing nella città di Firenze usa la nostra Partner App gratuita.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

First Online

Fonti Web

Intesa Sanpaolo, nasce a Genova il Laboratorio Esg Liguria: un hub per la sostenibilità delle Pmi


First Online

Intesa Sanpaolo, nasce a Genova il Laboratorio Esg Liguria: un hub per la sostenibilità delle Pmi

10/04/2024 17:07

Intesa Sanpaolo inaugura il Laboratorio Esg a Genova, un'iniziativa per accelerare la transizione sostenibile delle piccole e medie imprese, promuovendo modelli di business inclusivi e in linea con gli obiettivi del Pnrr. Cos'è e qual è la sua missione Laboratorio Esg Liguria , un'iniziativa promossa da Intesa Sanpaolo , in collaborazione con la Fondazione Compagnia di San Paolo , la Camera di Commercio di Genova, l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale e Srm Centro Studi e Ricerche . Questa iniziativa, con il supporto dell'Intesa Sanpaolo Innovation Center, mira ad accelerare la transizione sostenibile delle piccole e medie imprese (Pmi) locali, accompagnandole verso modelli di business più inclusivi e sostenibili, in linea con gli obiettivi del Pnrr. Inaugurazione al Porto Antico: un nuovo punto di riferimento L'inaugurazione del laboratorio si è tenuta presso il Porto Antico di Genova, uno dei luoghi simbolo della città. La sede fisica del Laboratorio si trova all'interno del Genova Blue District , uno spazio recentemente rinnovato grazie al contributo della Fondazione Compagnia di San Paolo, e pensato per stimolare lo sviluppo sostenibile dell'area metropolitana. L'evento è stato aperto dai saluti istituzionali del vicesindaco di Genova, Pietro Piciocchi, e ha visto gli interventi di vari rappresentanti delle istituzioni coinvolte. Gregorio De Felice, chief economist di Intesa Sanpaolo, ha introdotto gli scenari economici che le imprese locali potranno affrontare durante la transizione sostenibile. Massimo Deandreis, direttore generale di Srm, ha invece posto l'accento sull'importanza dell'economia del mare per il territorio ligure. Cos'è il Laboratorio Esg Il Laboratorio Esg di Genova rappresenta una struttura innovativa nata per supportare le Pmi nel migliorare il proprio profilo di sostenibilità ambientale, sociale e di governance. Questo nuovo hub funge da acceleratore per la trasformazione digitale e sostenibile delle imprese , grazie anche alla collaborazione con startup innovative, associazioni di categoria, università, e centri di ricerca. In particolare, il Laboratorio offrirà consulenza e supporto concreto per integrare i principi della sostenibilità nei modelli di business. Circularity, Nativa, CE Lab e Lexacta saranno partner chiave nell'erogazione di servizi di consulenza, informazione e assessment per le imprese del territorio. La missione del Laboratorio L'obiettivo principale del Laboratorio Esg Liguria è promuovere una crescita sostenibile e competitiva delle Pmi liguri , focalizzandosi sulle peculiarità territoriali come l'economia del mare. Genova, infatti, rappresenta un centro di eccellenza in questo settore, grazie alla presenza di istituti di ricerca di rilievo come l'Iit (Istituto italiano di tecnologia) e l'Università di Genova, oltre che all'impegno di enti come Genova Smart City e Genova Blue District. Il Laboratorio si pone come catalizzatore di idee e progetti innovativi , incoraggiando le imprese locali a diventare attori protagonisti della transizione ecologica,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

con un focus specifico sull'economia circolare e la sostenibilità ambientale. I primi appuntamenti: focus su blue economy e nautica Il calendario degli eventi del Laboratorio Esg Liguria prevede una serie di appuntamenti chiave . A novembre si terrà un webinar dedicato alla Blue Economy , in cui verrà analizzato il recente report di Intesa Sanpaolo Innovation Center dal titolo "Ocean - Nutrition, Sustainability, Technology", che esplora il legame tra la salute degli oceani e la sostenibilità globale. A dicembre, invece, verrà presentato il progetto "Venture Building Filiera Nautica" , un'iniziativa che punta a trasformare la filiera nautica italiana grazie all'innovazione digitale. Questo progetto, promosso da Cdp Venture Capital Sgr, prevede la creazione di dieci startup nei prossimi tre anni, coinvolgendo partner strategici come Intesa Sanpaolo, Fincantieri e Fondazione Compagnia di San Paolo. L'impegno Esg di Intesa Sanpaolo Intesa Sanpaolo ha mostrato un forte impegno nel supportare le Pmi nella loro transizione verso modelli di business sostenibili. Il Piano d'impresa 2022-2025 prevede infatti un plafond di 8 miliardi di euro per investimenti in economia circolare, e la banca ha già erogato oltre 7 miliardi di euro di S-Loans , strumenti finanziari legati al raggiungimento di obiettivi Esg. Inoltre, il gruppo ha stanziato 76 miliardi di euro per la transizione energetica delle imprese , con una linea di credito innovativa chiamata S-Loan Cer (Comunità energetiche rinnovabili), che premia le imprese che investono nelle energie rinnovabili. Tra i partner strategici per la consulenza ci sono Acea, impegnata nell'uso efficiente delle risorse idriche, e altri attori del settore energetico. "Il sistema imprenditoriale esprime nuova consapevolezza verso le tematiche Esg e un cambiamento di mentalità eticamente virtuoso e cruciale per la competitività nel lungo periodo. Il Laboratorio Esg Liguria si propone di guidare e dove possibile anticipare questa tendenza, in un'ottica di sinergia tra pubblico e privato, offrendo importanti occasioni di incontro, consulenza, formazione. In Liguria, Intesa Sanpaolo sostiene le imprese di ogni dimensione per ripensare il business in modo più sostenibile: le aiutiamo ad accedere ai fondi del Pnrr tramite la piattaforma gratuita Incent Now e mettiamo a disposizione 2 miliardi di euro, con un programma di iniziative che guardano al rinnovamento industriale, allo sviluppo estero e di nuovi mercati, al progresso digitale e alla cybersicurezza come strumenti per il necessario cambio di passo" ha commentato Andrea Perusin , direttore regionale Piemonte Sud e Liguria Intesa Sanpaolo "Attraverso iniziative come queste, la Fondazione rafforza il suo ruolo di agente di sviluppo sostenibile in Liguria e contribuisce così alla diffusione di una cultura della sostenibilità nella società. A Genova, in particolare, questo impegno si concretizza in un ecosistema che coinvolge attori e istituzioni locali, promuovendo azioni di sensibilizzazione in linea con gli Obiettivi 2030 dell'Onu e l'approccio olistico che guida la nostra attività istituzionale per il bene comune" ha spiegato Alberto Anfossi , Segretario Generale della Fondazione Compagnia di San Paolo "L'obiettivo comune è generare un effetto moltiplicatore , che dura nel tempo, dei progetti finanziati con il Pnrr sulla nostra città, un obiettivo che possiamo centrare grazie a iniziative congiunte come il Laboratorio Esg Liguria, che dimostra grande fiducia nelle potenzialità del nostro territorio a livello regionale" ha dichiarato Pietro Piciocchi , Vicesindaco

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

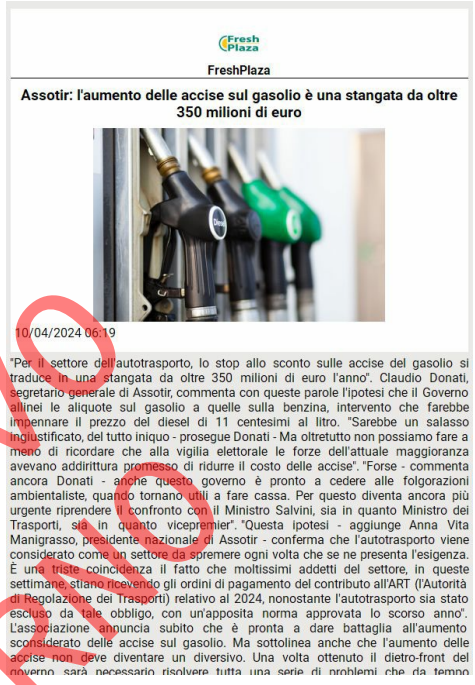
del Comune di Genova. FIRSTonline è un giornale web indipendente di economia, finanza e borsa edito da A.L. Iniziative Editoriali S.r.l. con sede legale a Roma, fondata e controllata da Ernesto Auci e Franco Locatelli e partecipata da due soci di minoranza (Alessandro Pavesi e Laura Rovizzi). Il portale e le sue applicazioni sono nel quotidiano realizzate da due agili redazioni, una a Milano e una a Roma , e da un innovativo ed efficace team di manager dell'innovazione e del web.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

FreshPlaza

Fonti Web

Assotir: l'aumento delle accise sul gasolio è una stangata da oltre 350 milioni di euro


FreshPlaza

Assotir: l'aumento delle accise sul gasolio è una stangata da oltre 350 milioni di euro

10/04/2024 06:19

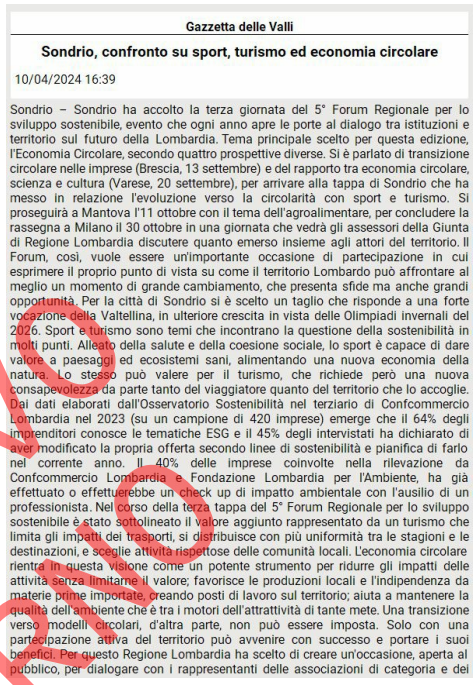
"Per il settore dell'autotrasporto, lo stop allo sconto sulle accise del gasolio si traduce in una stangata da oltre 350 milioni di euro l'anno". Claudio Donati, segretario generale di Assotir, commenta con queste parole l'ipotesi che il Governo allinei le aliquote sul gasolio a quelle sulla benzina, intervento che farebbe impennare il prezzo del diesel di 11 centesimi al litro. "Sarebbe un salasso ingiustificato, del tutto iniquo - prosegue Donati - Ma oltretutto non possiamo fare a meno di ricordare che alla vigilia elettorale le forze dell'attuale maggioranza avevano addirittura promesso di ridurre il costo delle accise". "Forse - commenta ancora Donati - anche questo governo è pronto a cedere alle folgorazioni ambientaliste, quando tornano utili a fare cassa. Per questo diventa ancora più urgente riprendere il confronto con il Ministro Salvini, sia in quanto Ministro dei Trasporti, sia in quanto vicepremier". "Questa ipotesi - aggiunge Anna Vita Manigrasso, presidente nazionale di Assotir - conferma che l'autotrasporto viene considerato come un settore da spremere ogni volta che se ne presenta l'esigenza. È una triste coincidenza il fatto che moltissimi addetti del settore, in queste settimane, stiano ricevendo gli ordini di pagamento del contributo all'ART (l'Autorità di Regolazione dei Trasporti) relativo al 2024, nonostante l'autotrasporto sia stato escluso da tale obbligo, con un'apposita norma approvata lo scorso anno". L'associazione annuncia subito che è pronta a dare battaglia all'aumento sconsiderato delle accise sul gasolio. Ma sottolinea anche che l'aumento delle accise non deve diventare un diversivo. Una volta ottenuto il dietro-front del governo, sarà necessario risolvere tutta una serie di problemi che da tempo affliggono il settore dell'autotrasporto. "Dobbiamo evitare trappole diversive - prosegue Manigrasso - L'emergenza di turno (la pandemia, la recessione economica, o il caro-gasolio che sia), non deve impedire di affrontare la questione delle regole nuove necessarie per dare un futuro al settore. La priorità in particolare è la subvezione, ovvero quel fenomeno di intermediazione parassitaria che oggi fa prosperare tante società di 'Trasportatori senza camion'" conclude la presidente di Assotir.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Gazzetta delle Valli

Fonti Web

Sondrio, confronto su sport, turismo ed economia circolare



Gazzetta delle Valli

Sondrio, confronto su sport, turismo ed economia circolare

10/04/2024 16:39

Sondrio – Sondrio ha accolto la terza giornata del 5° Forum Regionale per lo sviluppo sostenibile, evento che ogni anno apre le porte al dialogo tra istituzioni e territorio sul futuro della Lombardia. Tema principale scelto per questa edizione, l'Economia Circolare, secondo quattro prospettive diverse. Si è parlato di transizione circolare nelle imprese (Brescia, 13 settembre) e del rapporto tra economia circolare, scienza e cultura (Varese, 20 settembre), per arrivare alla tappa di Sondrio che ha messo in relazione l'evoluzione verso la circolarità con sport e turismo. Si proseguirà a Mantova l'11 ottobre con il tema dell'agroalimentare, per concludere la rassegna a Milano il 30 ottobre in una giornata che vedrà gli assessori della Giunta di Regione Lombardia discutere quanto emerso insieme agli attori del territorio. Il Forum, così, vuole essere un'importante occasione di partecipazione in cui esprimere il proprio punto di vista su come il territorio Lombardo può affrontare al meglio un momento di grande cambiamento, che presenta sfide ma anche grandi opportunità. Per la città di Sondrio si è scelto un taglio che risponde a una forte vocazione della Valtellina, in ulteriore crescita in vista delle Olimpiadi invernali del 2026. Sport e turismo sono temi che incontrano la questione della sostenibilità in molti punti. Alleato della salute e della coesione sociale, lo sport è capace di dare valore a paesaggi ed ecosistemi sani, alimentando una nuova economia della natura. Lo stesso può valere per il turismo, che richiede però una nuova consapevolezza da parte tanto del viaggiatore quanto del territorio che lo accoglie. Dai dati elaborati dall'Osservatorio Sostenibilità nel terziario di Confcommercio Lombardia nel 2023 (su un campione di 420 imprese) emerge che il 64% degli imprenditori conosce le tematiche ESG e il 45% degli intervistati ha dichiarato di aver modificato la propria offerta secondo linee di sostenibilità e pianifica di farlo nel corrente anno. Il 40% delle imprese coinvolte nella rilevazione da Confcommercio Lombardia e Fondazione Lombardia per l'Ambiente, ha già effettuato o effettuerebbe un check up di impatto ambientale con l'ausilio di un professionista. Nel corso della terza tappa del 5° Forum Regionale per lo sviluppo sostenibile è stato sottolineato il valore aggiunto rappresentato da un turismo che limita gli impatti dei trasporti, si distribuisce con più uniformità tra le stagioni e le destinazioni, e sceglie attività rispettose delle comunità locali. L'economia circolare rientra in questa visione come un potente strumento per ridurre gli impatti delle attività senza limitarne il valore; favorisce le produzioni locali e l'indipendenza da materie prime importate, creando posti di lavoro sul territorio; aiuta a mantenere la qualità dell'ambiente che è tra i motori dell'attrattività di tante mete. Una transizione verso modelli circolari, d'altra parte, non può essere imposta. Solo con una partecipazione attiva del territorio può avvenire con successo e portare

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Gazzetta delle Valli

Fonti Web

i suoi benefici. Per questo Regione Lombardia ha scelto di creare un'occasione, aperta al pubblico, per dialogare con i rappresentanti delle associazioni di categoria e dei cittadini. L'obiettivo è raggiungere una visione condivisa e trasformarla in politiche - non solo regole, ma anche investimenti e iniziative - costruite insieme al territorio. La giornata di Sondrio, moderata da Francesca Gambarini del Corriere della Sera, è stata organizzata da Regione Lombardia insieme a Confcommercio Lombardia, Confindustria Lombardia e Cisl Lombardia. Presenti gli assessori di Regione Lombardia Giorgio Maione (Ambiente e Clima) e Massimo Sertori (Enti locali, Montagna, Risorse energetiche, Utilizzo risorsa idrica), il sottosegretario all'Autonomia e Rapporti con il Consiglio regionale Mauro Piazza, i presidenti della Provincia di Sondrio Davide Menegola e della Provincia di Lecco Alessandra Hofmann. Tra gli ospiti anche Fondazione Cariplo e Fondazione Milano-Cortina, Confcooperative Lombardia, il Consorzio Turistico della Media Valtellina e ANACI, Associazione Nazionale Amministratori Condominiali e Immobiliari. Nel panel del pomeriggio, sono intervenuti i rappresentanti di Confcommercio: Andrea Del Martino, che ha parlato delle buone pratiche di sostenibilità nel trasporto e nella logistica, e Angelo Gnerre, Vicepresidente di Confcommercio Sport & Wellness Lombardia. «La Valtellina, nella sua storia, ha ampiamente dimostrato di fare non solo progetti sostenibili ma anche innovativi. Basti pensare: all'elettrificazione, primi del '900, della linea ferroviaria, all'utilizzo degli anni '40 dei filocarri per il trasporto di materiale da Tirano ai cantieri delle dighe di San Giacomo e Cancano II - ha ricordato Andrea Del Martino -. Oggi, per accelerare la transizione verso un futuro più virtuoso istituzioni ed imprese devono integrare nelle loro strategie tre dimensioni necessarie ed inscindibili tra loro: sostenibilità ambientale, sociale ed economica. La Valtellina ha visto nascere casi virtuosi ideati per trasportare merci con il minor impatto possibile: BioLng, elettrico e HVO» Angelo Gnerre si è soffermato sulle azioni messe in campo da Confcommercio e Regione Lombardia nel post Covid a favore degli impianti sportivi con bandi specifici dedicati all'efficientamento energetico di piscine e palaghiacci.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Gazzetta Dell'Emilia

Fonti Web

Franchini, Ruote Libere: "Aumento accise gasolio: ipotesi inaccettabile. Così il Governo soffoca le imprese di autotrasporto"


Gazzetta Dell'Emilia

Franchini, Ruote Libere: “Aumento accise gasolio: ipotesi inaccettabile. Così il Governo soffoca le imprese di autotrasporto”

10/04/2024 06:35

Scritto da Redazione 2 ottobre 2024 - "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".

Scritto da Redazione 2 ottobre 2024 - "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".

AD USO ESCLUSIVO INTERNET

Gazzetta di Napoli

Fonti Web

Naples Shipping Week, il viceministro Rixi: intermodalità strategica


Gazzetta di Napoli

Naples Shipping Week, il viceministro Rixi: intermodalità strategica

10/04/2024 18:10 Redazione Gazzetta

Intervenendo a Port&ShippingTech, main conference della Naples Shipping Week, il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi ha dichiarato: "l'intermodalità è strategica per il nostro Paese e deve essere omogenea sul territorio nazionale. Il Governo si sta adoperando per sostenere quelle realtà oggi in ritardo al fine di potenziare il sistema logistico, con flussi di merce costanti senza rallentamenti. Ciò significa aumentare la capacità degli scali per garantire un secondo pilastro logistico continentale nel Mediterraneo. Altro obiettivo è quello di avere una regia nazionale, per individuare obiettivi comuni per il sistema logistico italiano, con una condivisione di database e di linguaggi informatici e con uno scambio costante con l'estero. Credo che sia necessario rendere più autonome le autorità portuali – prosegue il viceministro – anche perché oggi le strutture rigide non permettono innovazione in tempi brevi. Altra idea vincente – conclude Rixi – per un paese marittimo è la possibilità di avere partecipazioni estere con concessioni in porti extra-europei. Un modo utile per stabilizzare le linee logistiche, in ogni condizione geopolitica, con servizi tecnologici adeguati ai nostri armatori e al nostro sistema legato alla Blue economy per renderli sempre più competitivi a livello mondiale".

Intervenendo a Port&ShippingTech, main conference della Naples Shipping Week, il viceministro Rixi: "l'intermodalità è strategica per il nostro Paese e deve essere omogenea sul territorio nazionale. Il Governo si sta adoperando per sostenere quelle realtà oggi in ritardo al fine di potenziare il sistema logistico, con flussi di merce costanti senza rallentamenti. Ciò significa aumentare la capacità degli scali per garantire un secondo pilastro logistico continentale nel Mediterraneo. Altro obiettivo è quello di avere una regia nazionale, per individuare obiettivi comuni per il sistema logistico italiano, con una condivisione di database e di linguaggi informatici e con uno scambio costante con l'estero. Credo che sia necessario rendere più autonome le autorità portuali – prosegue il viceministro – anche perché oggi le strutture rigide non permettono innovazione in tempi brevi. Altra idea vincente – conclude Rixi – per un paese marittimo è la possibilità di avere partecipazioni estere con concessioni in porti extra-europei. Un modo utile per stabilizzare le linee logistiche, in ogni condizione geopolitica, con servizi tecnologici adeguati ai nostri armatori e al nostro sistema legato alla Blue economy per renderli sempre più competitivi a livello mondiale".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

gazzettadimantova.it

Fonti Web

Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

ANSA '70 euro all'anno in più per 26 milioni di famiglie' ROMA, 04 OTT - "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise). Un aumento che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie". Lo scrive in una nota l'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti.. Clicca qui per iscriverti al nostro canale e rimanere aggiornato in tempo reale. Suggerimenti.


gazzettadimantova.it

Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

10/04/2024 15:52

ANSA '70 euro all'anno in più per 26 milioni di famiglie' ROMA, 04 OTT - "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise). Un aumento che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie". Lo scrive in una nota l'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti.. Clicca qui per iscriverti al nostro canale e rimanere aggiornato in tempo reale. Suggerimenti.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

gazzettadimodena.it

Fonti Web

«Aumento accise sul gasolio? Questa manovra è assurda»


gazzettadimodena.it

«Aumento accise sul gasolio? Questa manovra è assurda»

10/04/2024 19:53

Federconsumatori al Governo: «Paga anche chi non ha l'auto «L'ipotesi di aumentare le accise sul gasolio, emerse tra le righe del piano strutturale di bilancio predisposto in vista della prossima manovra, appare assurda, addirittura paradossale»: Federconsumatori non usa certo giri di parole. L'associazione, quindi, aggiunge: «Specialmente se si considera che il Governo che la propone è lo stesso che, finché era all'opposizione e in campagna elettorale ha reso l'abolizione delle accise sui carburanti uno dei suoi cavalli di battaglia». L'allineamento delle accise diesel/benzina (portando cioè l'attuale accisa sul gasolio da 0,617 a 0,728 euro) «avrebbe sugli automobilisti e su tutti i cittadini un effetto disastroso». Si resta a parlare di numeri: «Secondo le stime ogni automobilista subirebbe un aumento per il rifornimento di gasolio, di circa +112 euro annui. Ma le ripercussioni più gravi si avrebbero per gli effetti indiretti di tale operazione, dal momento che in Italia circa l'84% delle merci è trasportato su gomma: l'aumento del costo del diesel produrrebbe un ulteriore aggravio dei beni di largo consumo pari a +121 euro annui a famiglia (anche quelle che non posseggono un'auto). L'aggravio totale, per una famiglia che ha un'auto diesel, ammonta a circa 233,00 euro annui». Quindi le richieste: «Rivendicavamo l'urgenza di un taglio delle accise sui carburanti, immediato e congruo, oppure la definizione di un'accisa mobile realmente efficace; nonché lo scorporo delle accise dall'applicazione dell'IVA sui carburanti, eliminando così l'iniqua imposizione di una tassa su un'altra tassa. Oltre a ciò, ben venga l'intenzione di rimettere ordine nelle agevolazioni presenti in materia energetica, ma attenzione a non farlo, ancora una volta, in maniera peggiorativa! ».I © RIPRODUZIONE RISERVATA. ...

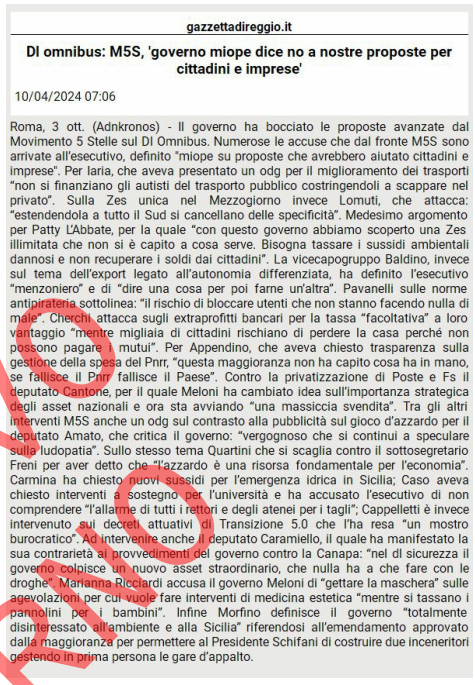
Federconsumatori al Governo: «Paga anche chi non ha l'auto «L'ipotesi di aumentare le accise sul gasolio, emerse tra le righe del piano strutturale di bilancio predisposto in vista della prossima manovra, appare assurda, addirittura paradossale»: Federconsumatori non usa certo giri di parole. L'associazione, quindi, aggiunge: «Specialmente se si considera che il Governo che la propone è lo stesso che, finché era all'opposizione e in campagna elettorale ha reso l'abolizione delle accise sui carburanti uno dei suoi cavalli di battaglia». L'allineamento delle accise diesel/benzina (portando cioè l'attuale accisa sul gasolio da 0,617 a 0,728 euro) «avrebbe sugli automobilisti e su tutti i cittadini un effetto disastroso». Si resta a parlare di numeri: «Secondo le stime ogni automobilista subirebbe un aumento per il rifornimento di gasolio, di circa +112 euro annui. Ma le ripercussioni più gravi si avrebbero per gli effetti indiretti di tale operazione, dal momento che in Italia circa l'84% delle merci è trasportato su gomma: l'aumento del costo del diesel produrrebbe un ulteriore aggravio dei beni di largo consumo pari a +121 euro annui a famiglia (anche quelle che non posseggono un'auto). L'aggravio totale, per una famiglia che ha un'auto diesel, ammonta a circa 233,00 euro annui». Quindi le richieste: «Rivendicavamo l'urgenza di un taglio delle accise sui carburanti, immediato e congruo, oppure la definizione di un'accisa mobile realmente efficace; nonché lo scorporo delle accise dall'applicazione dell'IVA sui carburanti, eliminando così l'iniqua imposizione di una tassa su un'altra tassa. Oltre a ciò, ben venga l'intenzione di rimettere ordine nelle agevolazioni presenti in materia energetica, ma attenzione a non farlo, ancora una volta, in maniera peggiorativa! ».I © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

gazzettadireggio.it

Fonti Web

Dl omnibus: M5S, 'governo miope dice no a nostre proposte per cittadini e imprese'


gazzettadireggio.it

Dl omnibus: M5S, 'governo miope dice no a nostre proposte per cittadini e imprese'

10/04/2024 07:06

Roma, 3 ott. (Adnkronos) - Il governo ha bocciato le proposte avanzate dal Movimento 5 Stelle sul Dl Omnibus. Numerose le accuse che dal fronte M5S sono arrivate all'esecutivo, definito "miope su proposte che avrebbero aiutato cittadini e imprese". Per Iaria, che aveva presentato un odg per il miglioramento dei trasporti "non si finanziano gli autisti del trasporto pubblico costringendoli a scappare nel privato". Sulla Zes unica nel Mezzogiorno invece Lomuti, che attacca: "estendendola a tutto il Sud si cancellano delle specificità". Medesimo argomento per Patty L'Abbate, per la quale "con questo governo abbiamo scoperto una Zes illimitata che non si è capito a cosa serve. Bisogna tassare i sussidi ambientali dannosi e non recuperare i soldi dai cittadini". La vicecapogruppo Baldino, invece sul tema dell'export legato all'autonomia differenziata, ha definito l'esecutivo "menzoniero" e di "dire una cosa per poi farne un'altra". Pavanelli sulle norme antipirateria sottolinea: "il rischio di bloccare utenti che non stanno facendo nulla di male". Cherchi attacca sugli extraprofitti bancari per la tassa "facoltativa" a loro vantaggio "mentre migliaia di cittadini rischiano di perdere la casa perché non possono pagare i mutui". Per Appendino, che aveva chiesto trasparenza sulla gestione della spesa del Pnrr, "questa maggioranza non ha capito cosa ha in mano, se fallisce il Pnrr fallisce il Paese". Contro la privatizzazione di Poste e Fs il deputato Cantone, per il quale Meloni ha cambiato idea sull'importanza strategica degli asset nazionali e ora sta avviando "una massiccia svendita". Tra gli altri interventi M5S anche un odg sul contrasto alla pubblicità sul gioco d'azzardo per il deputato Amato, che critica il governo: "vergognoso che si continui a speculare sulla ludopatia". Sullo stesso tema Quartini che si scaglia contro il sottosegretario Freni per aver detto che "l'azzardo è una risorsa fondamentale per l'economia". Carmina ha chiesto nuovi sussidi per l'emergenza idrica in Sicilia; Caso aveva chiesto interventi a sostegno per l'università e ha accusato l'esecutivo di non comprendere "l'allarme di tutti i rettori e degli atenei per i tagli"; Cappelletti è invece intervenuto sui decreti attuativi di Transizione 5.0 che l'ha resa "un mostro burocratico". Ad intervenire anche il deputato Caramiello, il quale ha manifestato la sua contrarietà ai provvedimenti del governo contro la Canapa: "nel dl sicurezza il governo colpisce un nuovo asset straordinario, che nulla ha a che fare con le droghe". Marianna Ricciardi accusa il governo Meloni di "gettare la maschera" sulle agevolazioni per cui vuole fare interventi di medicina estetica "mentre si tassano i pannolini per i bambini". Infine Morfino definisce il governo "totalmente disinteressato all'ambiente e alla Sicilia" riferendosi all'emendamento approvato dalla maggioranza per permettere al Presidente Schifani di costruire due inceneritori gestendo in prima persona le gare d'appalto.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Genova Today

Fonti Web

Bucci e i progetti calati dall'alto a Nervi, "pensate cosa potrebbe diventare la Liguria"



Genova Today

Bucci e i progetti calati dall'alto a Nervi, "pensate cosa potrebbe diventare la Liguria"

10/04/2024 15:46 MARCO ORLANDO;

"Fa piacere che Bucci venga in giro per Nervi in campagna elettorale, se lo facesse tramite un'assemblea pubblica sarebbe ancora meglio visto che la chiediamo da mesi e non si è mai reso disponibile". Così Lorenzo Garzarelli, consigliere rossoverde in Municipio Levante. "Eppure le opere a sorpresa - prosegue -, che si scoprono sui giornali, di cui rendere conto ai cittadini non mancano, da Capolungo a Campostano, o l'ultima uscita della raccolta con i sacchetti per la posidonia , mancano ancora i costi però. Magari potrebbe anche dirci come mai non sono ancora partiti i lavori del cavalcavia di Nervi (inizio previsto primavera 2024), o se la Ztl era stata pensata fin da subito per far confluire il traffico nell'ennesimo supermercato di Campostano "Magari i commercianti e residenti - continua il consigliere - non sono così entusiasti di questo sistema di trasporto pubblico e di questa viabilità e dell'ennesimo supermercato. Potrebbe anche dirci dell'ennesima variazione al Puc per costruire sull'Aurelia, quale sarebbe l'interesse pubblico a sostegno di questa variazione per esempio?". "Pensate che tutto questo accade a Nervi, zona da cui proviene l'attuale candidato presidente e sicuramente meno degradato di tanti altri, pensiamo al resto di Genova e della Liguria cosa sono e cosa potrebbero diventare", conclude. Regionali 2024, chi voterai? Il 27 e 28 ottobre la Liguria è chiamata scegliere il nuovo presidente della Regione Andrea Orlando Marco Bucci Altro candidato Non so ancora Non voterò Vota.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Genova24

Fonti Web

Le Pmi liguri investono ma non trovano personale: al Porto Antico un laboratorio per farle crescere


Genova24

Le Pmi liguri investono ma non trovano personale: al Porto Antico un laboratorio per farle crescere

10/04/2024 12:36

Genova . L'economia italiana non è più fanalino di coda dell'area euro e le Pmi della Liguria hanno visto aumentare i loro investimenti del 47,5% . Le imprese manifatturiere della nostra regione dispongono delle risorse necessarie per continuare a investire in tecnologia e nella transizione green , grazie anche a una struttura patrimoniale che si è rafforzata nel tempo e a una buona capacità di autofinanziamento. Ma queste sfide richiedono capitale umano qualificato che le imprese faticano a trovare : i dati del sistema Excelsior di Unioncamere Anpal mostrano che il 51,2% delle posizioni ricercate sono di difficile reperimento, più della media nazionale. Parte da questi dati l'attività del Laboratorio ESG Liguria di Intesa Sanpaolo, inaugurato oggi nei locali del Genova Blu District al Porto Antico. Si tratta di un acceleratore e punto di incontro, fisico e virtuale, dove le piccole e medie imprese del territorio potranno trovare un aiuto per ripensare il proprio business in modo più sostenibile e inclusivo, sfruttando al massimo la spinta degli investimenti legati al Pnrr. Che cos'è il Laboratorio ESG Nel Laboratorio ESG – aperto in collaborazione con Fondazione Compagnia di San Paolo, Camera di Commercio di Genova, Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale e SRM Centro Studi e Ricerche – si potranno trovare attività di consulenza, informazione, assessment e identificazione delle azioni offerte da partner di eccellenza. L'attività sarà fortemente indirizzata sulle caratteristiche della città metropolitana di Genova e della Liguria, con focus sull' economia del mare e sulla capacità di innovazione del territorio , ampiamente rappresentata da diversi istituti locali (IIT Genova, Università degli Studi di Genova), associazioni (come Genova Smart City), società del Comune (tra cui Genova Blue District, Job Centre). Intesa Sanpaolo ha già attivato iniziative analoghe a Bari, Bergamo, Brescia, Chieti, Cuneo, Firenze, Macerata, Milano, Napoli, Palermo, Padova, Roma, Taranto, Torino, Venezia.

Genova . L'economia italiana non è più fanalino di coda dell'area euro e le Pmi della Liguria hanno visto aumentare i loro investimenti del 47,5% . Le imprese manifatturiere della nostra regione dispongono delle risorse necessarie per continuare a investire in tecnologia e nella transizione green , grazie anche a una struttura patrimoniale che si è rafforzata nel tempo e a una buona capacità di autofinanziamento. Ma queste sfide richiedono capitale umano qualificato che le imprese faticano a trovare : i dati del sistema Excelsior di Unioncamere Anpal mostrano che il 51,2% delle posizioni ricercate sono di difficile reperimento, più della media nazionale. Parte da questi dati l'attività del Laboratorio ESG Liguria di Intesa Sanpaolo, inaugurato oggi nei locali del Genova Blu District al Porto Antico. Si tratta di un acceleratore e punto di incontro, fisico e virtuale, dove le piccole e medie imprese del territorio potranno trovare un aiuto per ripensare il proprio business in modo più sostenibile e inclusivo, sfruttando al massimo la spinta degli investimenti legati al Pnrr. Che cos'è il Laboratorio ESG Nel Laboratorio ESG - aperto in collaborazione con Fondazione Compagnia di San Paolo, Camera di Commercio di Genova, Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale e SRM Centro Studi e Ricerche - si potranno trovare attività di consulenza, informazione, assessment e identificazione delle azioni offerte da partner di eccellenza. L'attività sarà fortemente indirizzata sulle caratteristiche della città metropolitana di Genova e della Liguria, con focus sull' economia del mare e sulla capacità di innovazione del territorio , ampiamente rappresentata da diversi istituti locali (IIT Genova, Università degli Studi di Genova), associazioni (come Genova Smart City), società del Comune (tra cui Genova Blue District, Job Centre). Intesa Sanpaolo ha già attivato iniziative analoghe a Bari, Bergamo, Brescia, Chieti, Cuneo, Firenze, Macerata, Milano, Napoli, Palermo, Padova, Roma, Taranto, Torino, Venezia. Uno studio di SRM evidenzia che i porti liguri coprono insieme circa il 20% della movimentazione italiana complessiva per oltre 80 milioni di merci movimentate. Al 2023 si contano 1548 imprese dello Shipping (Cantieristica e trasporti) in Liguria pari al 12% del totale nazionale. L'intera blue economy della Liguria genera un valore aggiunto di 5,7 miliardi di euro e crea fra diretto e indotto un valore aggiunto complessivo di 10 miliardi di euro distribuito su tutto il territorio nazionale Movimenta inoltre il 30% del traffico commerciale tra Italia e Cina. Sono in fase di definizione gli appuntamenti in programma nei prossimi due mesi, organizzati in modalità webinar in collaborazione con i partner fondatori. Nel mese di novembre si parlerà di Blue Economy con analisi del recente report di Intesa Sanpaolo Innovation Center Ocean - Nutrition, Sustainability, Technology , a dicembre presentazione del progetto Venture Building Filiera Nautica , promosso da Cdp Venture Capital Sgr e supportato da altri partner. "Crediamo

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

fortemente nelle azioni e nelle partnership tra pubblico e privato rivolte al supporto del tessuto imprenditoriale esistente e all'accompagnamento dei giovani a sviluppare le proprie idee imprenditoriali negli ambiti della sostenibilità ambientale e dell'innovazione - commenta il vicesindaco Pietro Piciocchi -. Il Genova Blue District, la futura Fabbrica delle idee al Waterfront, un collegamento sempre più stretto tra mondo delle imprese e della ricerca, anche a livello internazionale con collaborazioni anche con altri poli universitari europei e non solo, sono tanti tasselli di un mosaico complesso che valorizzi i giovani e le nostre imprese. L'obiettivo comune è generare un effetto moltiplicatore, che dura nel tempo, dei progetti finanziati con il PNRR sulla nostra città, un obiettivo che possiamo centrare grazie a iniziative congiunte come il Laboratorio ESG Liguria, che dimostra grande fiducia nelle potenzialità del nostro territorio a livello regionale". "Il sistema imprenditoriale esprime nuova consapevolezza verso le tematiche ESG e un cambiamento di mentalità eticamente virtuoso e cruciale per la competitività nel lungo periodo - aggiunge Andrea Perusin, direttore regionale Piemonte Sud e Liguria Intesa Sanpaolo -. Il Laboratorio ESG Liguria si propone di guidare e dove possibile anticipare questa tendenza, in un'ottica di sinergia tra pubblico e privato, offrendo importanti occasioni di incontro, consulenza, formazione. In Liguria, Intesa Sanpaolo sostiene le imprese di ogni dimensione per ripensare il business in modo più sostenibile: le aiutiamo ad accedere ai fondi del PNRR tramite la piattaforma gratuita Incent Now e mettiamo a disposizione 2 miliardi di euro, con un programma di iniziative che guardano al rinnovamento industriale, allo sviluppo estero e di nuovi mercati, al progresso digitale e alla cybersicurezza come strumenti per il necessario cambio di passo". "Attraverso iniziative come queste, la Fondazione rafforza il suo ruolo di agente di sviluppo sostenibile in Liguria e contribuisce così alla diffusione di una cultura della sostenibilità nella società. A Genova, in particolare, questo impegno si concretizza in un ecosistema che coinvolge attori e istituzioni locali, promuovendo azioni di sensibilizzazione in linea con gli Obiettivi 2030 dell'ONU e l'approccio olistico che guida la nostra attività istituzionale per il bene comune", spiega Alberto Anfossi, segretario generale della Fondazione Compagnia di San Paolo. I dati dell'economia L'economia italiana negli ultimi anni ha mostrato un'evoluzione migliore rispetto all'area dell'euro. Una spinta importante è venuta dagli ottimi risultati ottenuti sui mercati internazionali, dove si sono distinte le Pmi, che realizzano più della metà del nostro export. Alla buona dinamica dell'economia italiana ha contribuito anche la forte ripresa degli investimenti tra il 2016 e il 2023, con un aumento pari al 35,7% a prezzi costanti in Italia. Abbiamo fatto decisamente meglio rispetto ai nostri principali competitor: la Francia ha messo a segno un progresso del 19,2%, la Spagna ha mostrato una crescita del 14,3%, mentre la Germania si è fermata al +4,5%. Si tratta di un cambio di passo significativo rispetto al recente passato : tra il 2008 e il 2016 i nostri investimenti si erano ridotti del 22,4% (-6,9% per la Liguria), mentre quelli tedeschi erano saliti del 9,9%. Industria 4.0 (dal 2017) e Superbonus (dal 2021) spiegano questa performance, sintesi del balzo delle costruzioni (+47,1% nel periodo 2016-2023), ma anche della dinamica degli investimenti italiani in macchinari, mezzi

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

di trasporto e ICT (+29,3%) e in beni immateriali (R&S e software; +20,2%). Dopo il rallentamento osservato a cavallo tra il 2023 e il 2024, visibile anche dall'evoluzione recente del commercio estero, nel 2025 gli analisti di Intesa Sanpaolo si aspettano una ripresa dell'economia italiana che potrà contare sul contributo dei consumi e degli investimenti. In questa direzione spingono il rientro dell'inflazione, la riduzione dei tassi di interesse, gli incentivi Transizione 5.0 e la realizzazione degli investimenti del Pnrr. Gran parte della spesa effettiva del Pnrr si concentrerà nel triennio 2024-2026, con potenziali ricadute molto positive sul rilancio delle infrastrutture e sulla transizione digitale e green e, in ultima analisi, sul tasso di crescita potenziale del Pil. Anche i mercati esteri potranno tornare a sostenere la crescita, grazie all'attesa ripresa degli scambi internazionali. Per cogliere queste opportunità sarà fondamentale per le imprese accelerare nel percorso di rafforzamento competitivo anche attraverso una maggiore diffusione delle tecnologie digitali e delle pratiche Esg, per ora poco diffuse: le imprese che nel biennio 2021-2022 hanno effettuano attività di innovazione nel Nord-Ovest sono solo il 40% e quelle che hanno introdotto software nella gestione aziendale sono il 38%; queste percentuali si riducono ulteriormente quando si osservano l'impegno per il benessere lavorativo dei dipendenti (11%) e l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili in azienda (6%).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Genova24

Fonti Web

Regionali, Orgoglio Liguria presenta i candidati. Bucci: "Siamo i veri progressisti, gli altri non vogliono fare nulla"



Genova24

Regionali, Orgoglio Liguria presenta i candidati. Bucci: "Siamo i veri progressisti, gli altri non vogliono fare nulla"

10/04/2024 13:01

"Vi ringrazio perché metterci la faccia non è una cosa da tutti, vuol dire prendersi una responsabilità, caricarsi uno zaino sulle spalle e poi arrivare all'obiettivo" Genova. La lista civica "Orgoglio Liguria" che sostiene Marco Bucci nella corsa alla presidenza della Regione ha presentato i suoi candidati questa mattina nel point di via Martin Piaggio 1. Ventinove uomini e donne pronti a mettersi, come recita il motto della campagna elettorale, "Al lavoro per la Liguria". "Siamo noi i veri progressisti, gli altri non vogliono fare nulla – ha dichiarato il candidato presidente Marco Bucci -. Vi ringrazio perché metterci la faccia non è una cosa da tutti, vuol dire prendersi una responsabilità, caricarsi uno zaino sulle spalle e poi arrivare all'obiettivo. Io farò il presidente certamente, anche se qualcuno fa gli scongiuri, e vorrei fare il secondo mandato. Ma il presidente non si può fare da solo, è impossibile. Lo farò assieme a tutti voi, assieme a tutto il supporto che c'è in Liguria da parte di decine e decine di persone che vedono il loro futuro ancorato a un modo di lavorare, a un modo di pensare, a tutta una serie di progetti che noi vogliamo siano portati a termine". Ecco i ventinove candidati suddivisi per provincia. SPEZIA Marco Ceglie, Antonio Cimino, Marco Frascatore, Mercedes Miran Rodriguez, Nadia Zaborra; GENOVA Stefano Anzalone, Manuela Arata, Federico Barbieri, Giovanni Boitano, Claudio Burlando, Ilaria Carassale, Stefania Cosso, Katia D'Avanzo, Elisabetta Garetti, Federico Giacobbe, Federico Massari, Salvatore Muscatello, Andrea Spadoni, Francesca Taliani, Luigi Valdenassi, Tiziana Zito; SAVONA Stefania Cosso, Gianluca Gandalini, Donatella Oldano, Giuseppe Rappa, Paolo Rossi; IMPERIA Angela Marano, Laura Mascarello, Giossi Massa, Walter Sorriento. ECCO LE BIOGRAFIE DEI CANDIDATI DIVISE PER PROVINCE SPEZIA Marco Ceglie : 60 anni, nato alla Spezia. Laureato in Giurisprudenza, sposato con Annamaria da cui ha avuto due figli e ha 4 nipoti. Dal 2001 al 2006 è stato Segretario Generale dell'Autorità Portuale della Spezia. Ora è funzionario dell'Autorità di Sistema Portuale. In passato è stato arbitro di calcio, oggi nel tempo libero gli piace andare a pesca. Antonio Cimino : 64 anni, nato in provincia di Cagliari ma da oltre cinquant'anni vive alla Spezia. Ex sottoufficiale della Marina Militare, ora in pensione. Attualmente è assessore ai Lavori Pubblici del Comune di La Spezia. Nel tempo libero gli piace andare in barca. Marco Frascatore : Nato alla Spezia il 20 novembre 1973. Laureato in Scienze Politiche all'Università di Firenze, quadro direttivo presso istituto bancario. Già consigliere comunale nell'Amministrazione Peracchini, dal 2022 è assessore a Commercio, Bilancio, Sport e Impianti Sportivi. Mirian Mercedes Rodriguez : 50 anni, nata in Repubblica Dominicana, è in Italia da 31 anni. È consigliera comunale alla Spezia, la prima straniera a ricoprire questo ruolo. Nel tempo libero fa volontariato presso alcune associazioni e insegna ai giovani dominicani

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Genova24

Fonti Web

del territorio la cultura del loro Paese. Nadia Zaborra : nata a Baden in Svizzera nel 1970 da genitori italiani emigrati per lavoro. Ha conseguito il diploma di tecnico delle attività alberghiere e per anni ha lavorato in ambito alberghiero e farmaceutico. Dal 1990 è volontaria per le associazioni Jonas e Isidoro con iniziative concrete per diritto allo studio, turismo giovanile e disagio sociale. Dal 2018 fa volontariato nell'Umbertino, il vecchio quartiere operaio della Spezia. GENOVA Stefano Anzalone : Nato il 3 maggio 1963, è un ex Sovrintendente Capo della Polizia di Stato e Segretario Provinciale del Sap. Ha ricoperto vari ruoli nel Consiglio Comunale di Genova e Città Metropolitana. Nel tempo libero gli piace fare sport. È Cavaliere della Repubblica dal 2017. Manuela Arata : 68 anni, madre di due figli, è stata Presidente del Festival della Scienza e Direttore Generale dell'Istituto Nazionale per la Fisica della Materia. Esperta di innovazione e docente, ha ricevuto numerosi premi e onorificenze, tra cui Cavaliere al Merito della Repubblica Francese. Federico Barbieri : 29 anni, nato a Genova. È project manager: si occupa di industria 4.0 e cybersicurezza. Consigliere comunale dal 2022, eletto nella lista Genova Domani. è presidente della Commissione VI Sviluppo Economico. Ama camminare nel verde, coltivare piante bonsai e fare sport. Giovanni Boitano : Nato nel 1950, ingegnere meccanico, ha lavorato in un'azienda elettromeccanica. Ex sindaco di Favale e assessore regionale, è membro del direttivo ANCI Liguria. Ama viaggiare. Claudio Burlando : Nato nel 1966, è direttore creativo di un'agenzia di design.In Confindustria ha ricoperto il ruolo di presidente della sezione Turismo, Cultura e Comunicazione e promuove la collaborazione tra cittadini e imprese per lo sviluppo del territorio. Ilaria Carassale : 48 anni, nata a Lugano ma vive da sempre in Liguria. Avvocato civilista, si occupa in particolar modo di responsabilità sanitaria e gestione del rischio clinico. Ha una bambina di 13 anni. Nel tempo libero è attiva in associazioni a sostegno delle donne e le piace giocare a tennis. Stefania Cosso : assessore al Municipio I Centro Est di Genova. Laureata in Scienze Politiche con un Master in Innovazione nella Pubblica Amministrazione, lavoro da 12 anni per una multinazionale che si occupa di selezione, gestione e sviluppo del personale. Katia D'Avanzo : Nata ad Avellino nel 1977, laureata in Sociologia del Diritto all'Università di Genova, ha fondato nel 2003 lo Studio Legale D'Avanzo, specializzato in diritto previdenziale e del lavoro. Dal 2007 è agente di calciatori FIGC-FIFA e ha acquisito specializzazioni in Stadium Management e diritto sportivo. Collabora con diverse riviste multimediali e partecipa a convegni internazionali su impiantistica sportiva e finanziamenti europei. Elisabetta Garetti : primo violino dell'orchestra del Carlo Felice di Genova. Si diploma in violino al Conservatorio di Piacenza. Avvia presto la carriera concertistica vincendo concorsi nazionali e internazionali. Diventa "Spalla dei Primi Violini" dell'Orchestra Sinfonica "HAYDN" di Bolzano e Trento, e poi dell'Orchestra della "FONDAZIONE A. TOSCANINI" di Parma, con cui si esibisce come solista e direttore in prestigiose tournée internazionali. Federico Giacobbe : Capogruppo del Gruppo Misto al Municipio 4 media Val Bisagno, è stato consigliere e vicepresidente della terza commissione al Municipio 3. Candidato alle europee con Azione, lavora da 14 anni in A.M.T. ed è consulente per le smart city, con un master in progettazione della smart city

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

conseguito a Unige. Federico Massari : imprenditore nato a Lavagna nel 1970, con una lunga esperienza nel commercio e nella consulenza aziendale. Dopo aver avviato e gestito diverse attività nel settore della distribuzione organizzata e dei supermercati, ha dedicato la sua carriera a sviluppare soluzioni innovative per le imprese locali. Salvatore Muscatello : commercialista con studio in Arenzano. È stato assessore comunale ad Arenzano e Consigliere con delega al Bilancio, Sviluppo economico e Patrimonio della Città Metropolitana di Genova al primo mandato del Sindaco Marco Bucci. Andrea Spadoni : consigliere comunale in Valle Scrivia e consigliere di Comunità Montana. Si è trasferito nel Tigullio già da diversi anni e dopo aver ricoperto incarichi nell'ambito del trasporto merci di Trenitalia oggi lavora nel settore del trasporto passeggeri. Titolare di un'attività imprenditoriale nel settore alberghiero. Francesca Taliani : scultrice e scenografa. Insegna Anatomia Artistica da 25 anni all'Accademia di Belle Arti di Carrara. Da oltre 30 anni si occupa di eventi culturali e di ricerca e ricostruzione di abiti storici. È specializzata nelle pratiche di riconoscimento Unesco. Luigi Valdenassi : Medico specializzato in Ossigeno Ozonoterapia, è presidente della SIOOT. Ha avviato ricerche sull'Intelligenza Artificiale applicata alla salute e ha fondato la rivista Turtle's AI. Si è candidato per le Elezioni Regionali per contribuire allo sviluppo della Liguria. Tiziana Zito : impegnata nel mondo della comunicazione, dal 1986 al 2011 è stata imprenditrice con un'agenzia di eventi e editoria. Poi PR, cronista, progettista editoriale e docente di cucina ligure. SAVONA Gianluca Gandalini : si è laureato in Giurisprudenza all'università di Genova e esercita la professione di avvocato nello studio del quale è titolare dal 2006. Nel 2008 si è laureato anche in Scienze Politiche. Ad oggi è componente del Consiglio di Amministrazione di una società a partecipazione pubblica ed è iscritto nell'Elenco degli Esperti Negoziatori della Crisi d'Impresa presso la Camera di Commercio di Genova. Donatella Oldano : 63 anni di Torino ma vive da 43 anni in liguria. Sposata, ha due figli e cinque nipoti, tutti maschi. Nel 1992 ha creato insieme al marito il primo "Hotel del bambino" che accettava solo famiglie con bambini e lo hanno gestito insieme fino al 2018. Dal 2019 è diventato un residence. Nel tempo libero le piace fare sport. Giuseppe Rappa : Sessant'anni appena compiuti. Da poco in quiescenza dopo 40 anni passati nella Polizia di Stato, è sposato con un'insegnante da cui ha avuto due figlie. Negli ultimi due anni ha diretto la Sezione della Polizia Stradale della Provincia di Savona. Paolo Rossi : 40 anni, per vent'anni amministratore della città di Andora, 10 anni da Consigliere Comunale e poi Vicesindaco con deleghe a Lavori Pubblici, Urbanistica, Rifiuti, Manifestazioni e Sport. Consigliere Federale Regionale FIGC. Nel tempo libero gioca a calcio ed è appassionato di musica classica e opera. Lavora nella piccola impresa di famiglia nell'edilizia. È stato l'organizzatore dell'arrivo di tappa del giro d'Italia 2024 Acqui Terme-Andora. IMPERIA Angela Marano : 50 anni, vive a Sanremo. Madre di un bambino di 5 anni. Imprenditrice di marketing turistico e organizzazione di eventi. Ha deciso di candidarmi come consigliere regionale per promuovere il suo territorio, con particolare attenzione alle famiglie e ai bambini. Le sue grandi passioni sono il canto e la pasticceria. Laura Mascarello : 34 anni, nata a Imperia, ha un dottorato

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

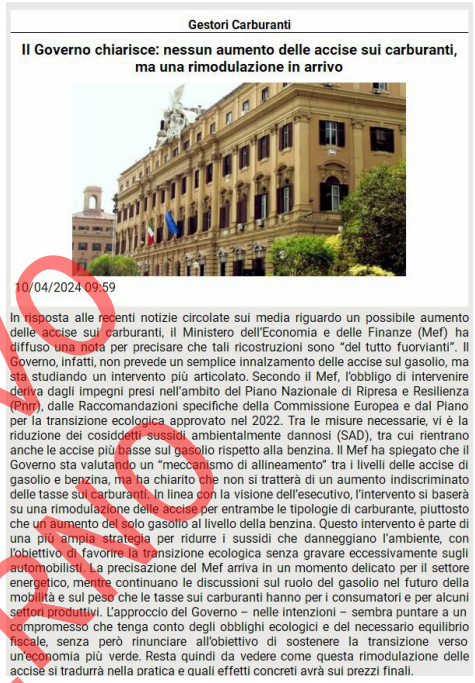
di ricerca in Ingegneria Aerospaziale, lavora come consulente per un'azienda ferroviaria. Nella sua attività politica si vuole occupare principalmente di infrastrutture, viabilità, turismo destagionalizzato e sanità pubblica. Nel tempo le piace fare escursioni. Giossi Massa : 51 anni, nato a Imperia. Imprenditore nel ramo odontoiatrico. Laureato in scienze politiche internazionali con 110. Il suo impegno politico è rivolto principalmente a turismo, infrastrutture, sanità. Nel tempo libero gioca e allena in una squadra di calcio, il Real Santo Stefano al Mare. Walter Sorriento : nato a Torino il 12 agosto 1977, cresciuto a Bordighera. Lavora nella Polizia Locale del Comune di Ventimiglia. Sposato da più di 24 anni con Manuela da cui ha avuto due figlie: Letizia di 21 anni e Sarah di 17. Nel 2018 è stato eletto consigliere comunale e in seguito, con il secondo mandato, è stato nominato assessore comunale con deleghe a Sport, Manutenzioni, Affari legali e Sanità.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Gestori Carburanti

Fonti Web

Il Governo chiarisce: nessun aumento delle accise sui carburanti, ma una rimodulazione in arrivo


Gestori Carburanti

Il Governo chiarisce: nessun aumento delle accise sui carburanti, ma una rimodulazione in arrivo

10/04/2024 09:59

In risposta alle recenti notizie circolate sui media riguardo un possibile aumento delle accise sui carburanti, il Ministero dell'Economia e delle Finanze (Mef) ha diffuso una nota per precisare che tali ricostruzioni sono "del tutto fuorvianti". Il Governo, infatti, non prevede un semplice innalzamento delle accise sul gasolio, ma sta studiando un intervento più articolato. Secondo il Mef, l'obbligo di intervenire deriva dagli impegni presi nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr), dalle Raccomandazioni specifiche della Commissione Europea e dal Piano per la transizione ecologica approvato nel 2022. Tra le misure necessarie, vi è la riduzione dei cosiddetti sussidi ambientalmente dannosi (SAD), tra cui rientrano anche le accise più basse sul gasolio rispetto alla benzina. Il Mef ha spiegato che il Governo sta valutando un "meccanismo di allineamento" tra i livelli delle accise di gasolio e benzina, ma ha chiarito che non si tratterà di un aumento indiscriminato delle tasse sui carburanti. In linea con la visione dell'esecutivo, l'intervento si baserà su una rimodulazione delle accise per entrambe le tipologie di carburante, piuttosto che un aumento del solo gasolio al livello della benzina. Questo intervento è parte di una più ampia strategia per ridurre i sussidi che danneggiano l'ambiente, con l'obiettivo di favorire la transizione ecologica senza gravare eccessivamente sugli automobilisti. La precisazione del Mef arriva in un momento delicato per il settore energetico, mentre continuano le discussioni sul ruolo del gasolio nel futuro della mobilità e sul peso che le tasse sui carburanti hanno per i consumatori e per alcuni settori produttivi. L'approccio del Governo – nelle intenzioni – sembra puntare a un compromesso che tenga conto degli obblighi ecologici e del necessario equilibrio fiscale, senza però rinunciare all'obiettivo di sostenere la transizione verso un'economia più verde. Resta quindi da vedere come questa rimodulazione delle accise si tradurrà nella pratica e quali effetti concreti avrà sui prezzi finali.

In risposta alle recenti notizie circolate sui media riguardo un possibile aumento delle accise sui carburanti, il Ministero dell'Economia e delle Finanze (Mef) ha diffuso una nota per precisare che tali ricostruzioni sono "del tutto fuorvianti". Il Governo, infatti, non prevede un semplice innalzamento delle accise sul gasolio, ma sta studiando un intervento più articolato. Secondo il Mef, l'obbligo di intervenire deriva dagli impegni presi nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr), dalle Raccomandazioni specifiche della Commissione Europea e dal Piano per la transizione ecologica approvato nel 2022. Tra le misure necessarie, vi è la riduzione dei cosiddetti sussidi ambientalmente dannosi (SAD), tra cui rientrano anche le accise più basse sul gasolio rispetto alla benzina. Il Mef ha spiegato che il Governo sta valutando un "meccanismo di allineamento" tra i livelli delle accise di gasolio e benzina, ma ha chiarito che non si tratterà di un aumento indiscriminato delle tasse sui carburanti. In linea con la visione dell'esecutivo, l'intervento si baserà su una rimodulazione delle accise per entrambe le tipologie di carburante, piuttosto che un aumento del solo gasolio al livello della benzina. Questo intervento è parte di una più ampia strategia per ridurre i sussidi che danneggiano l'ambiente, con l'obiettivo di favorire la transizione ecologica senza gravare eccessivamente sugli automobilisti. La precisazione del Mef arriva in un momento delicato per il settore energetico, mentre continuano le discussioni sul ruolo del gasolio nel futuro della mobilità e sul peso che le tasse sui carburanti hanno per i consumatori e per alcuni settori produttivi. L'approccio del Governo – nelle intenzioni – sembra puntare a un compromesso che tenga conto degli obblighi ecologici e del necessario equilibrio fiscale, senza però rinunciare all'obiettivo di sostenere la transizione verso un'economia più verde. Resta quindi da vedere come questa rimodulazione delle accise si tradurrà nella pratica e quali effetti concreti avrà sui prezzi finali.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Giornale del Mediterraneo

Fonti Web

Federconsumatori: i ricatti di Ryanair sono inaccettabili e offensivi


Giornale del Mediterraneo

Federconsumatori: i ricatti di Ryanair sono inaccettabili e offensivi

10/04/2024 12:02

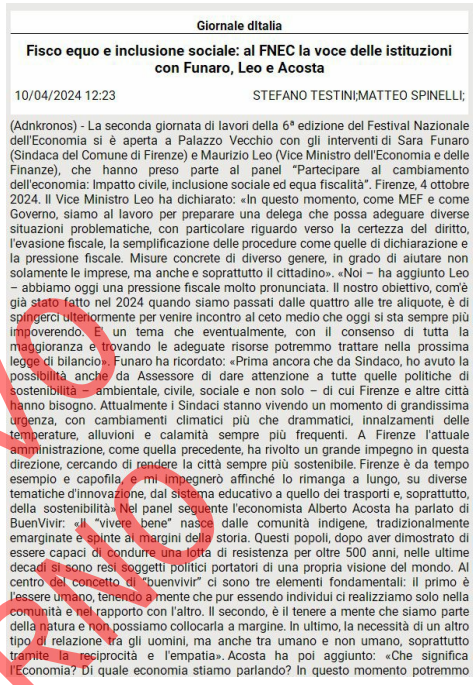
Palermo – Il CEO di Ryanair Eddie Wilson che ricatta la Regione Sicilia, territorio nel quale la sua azienda fa grandissimi guadagni facendo pagare carissimi i voli ad ogni festa comandata, è un fatto intollerabile per tutti i consumatori siciliani, a prescindere dal loro colore politico. Federconsumatori Sicilia, inoltre, ribadisce che la sua posizione sulla questione caro-voli non coincide affatto con quella dell'azienda irlandese. Ryanair chiede la cancellazione di una tassa per restare pienamente operativa in Sicilia e minaccia di spostare i propri aerei in altre Regioni italiane, in cui tale tassa è stata cancellata, o addirittura all'estero. Wilson afferma che non è un ricatto, ma nessuno è così stupido da non capire che lo è a tutti gli effetti. "Ogni anno Ryanair mette in atto la stessa strategia – commenta il presidente di Federconsumatori Sicilia, Alfio La Rosa – facendo richieste economiche con la minaccia di spostare gli aerei altrove. Inoltre, l'azienda ha ormai capito perfettamente che è possibile mettere le Regioni italiane una contro l'altra, seguendo l'antico motto latino divide et impera, per massimizzare i suoi profitti. Tutto ciò è intollerabile e offensivo per noi siciliani". Federconsumatori ribadisce, per l'ennesima volta, che il piano regionale di rimborsi per i voli troppo costosi è un fallimento. Ma ciò non vuol dire che Ryanair abbia ragione e che possa ricattare impunemente i siciliani. Nel giro di pochi giorni lo stesso volo Ryanair passa da 14,99 euro a 150 euro o più: l'azienda dovrebbe spiegare a tutti se a 14,99 euro quel posto in aereo non è redditizio, perché se non lo è allora Ryanair vola in perdita per gran parte dell'anno. Molto più probabilmente, invece, è il volo a 150, 200, 250 euro ad essere pura speculazione sul prezzo, e l'azienda sfrutta l'insularità della nostra Regione e la mancanza di mezzi di trasporto realmente alternativi all'aereo per collegare la Sicilia a gran parte dell'Italia continentale. Eddie Wilson ha ragione solo su una cosa: Schifani deve volare a Roma, ma non per chiedere che si taglino le tasse a Ryanair. Schifani deve andare a Roma per parlare con Salvini, con Urso, con il presidente dell'Enac Pierluigi Di Palma e con i rappresentanti delle società di gestione di tutti e quattro gli aeroporti siciliani, al fine di organizzare un piano voli di lungo periodo, che preveda un sistematico aumento dei voli disponibili durante le festività e gli altri giorni da bollino rosso.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Giornale dItalia

Fonti Web

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta



Giornale dItalia

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

10/04/2024 12:23 STEFANO TESTINI;MATTEO SPINELLI;

(Adnkronos) - La seconda giornata di lavori della 6ª edizione del Festival Nazionale dell'Economia si è aperta a Palazzo Vecchio con gli interventi di Sara Funaro (Sindaca del Comune di Firenze) e Maurizio Leo (Vice Ministro dell'Economia e delle Finanze), che hanno preso parte al panel "Partecipare al cambiamento dell'economia: Impatto civile, inclusione sociale ed equa fiscalità". Firenze, 4 ottobre 2024. Il Vice Ministro Leo ha dichiarato: «In questo momento, come MEF e come Governo, siamo al lavoro per preparare una delega che possa adeguare diverse situazioni problematiche, con particolare riguardo verso la certezza del diritto, l'evasione fiscale, la semplificazione delle procedure come quelle di dichiarazione e la pressione fiscale. Misure concrete di diverso genere, in grado di aiutare non solamente le imprese, ma anche e soprattutto il cittadino». «Noi – ha aggiunto Leo – abbiamo oggi una pressione fiscale molto pronunciata. Il nostro obiettivo, com'è già stato fatto nel 2024 quando siamo passati dalle quattro alle tre aliquote, è di spingerci ulteriormente per venire incontro al ceto medio che oggi si sta sempre più impoverendo. E' un tema che eventualmente, con il consenso di tutta la maggioranza e trovando le adeguate risorse potremmo trattare nella prossima legge di bilancio». Funaro ha ricordato: «Prima ancora che da Sindaco, ho avuto la possibilità anche da Assessore di dare attenzione a tutte quelle politiche di sostenibilità - ambientale, civile, sociale e non solo - di cui Firenze e altre città hanno bisogno. Attualmente i Sindaci stanno vivendo un momento di grandissima urgenza, con cambiamenti climatici più che drammatici, innalzamenti delle temperature, alluvioni e calamità sempre più frequenti. A Firenze l'attuale amministrazione, come quella precedente, ha rivolto un grande impegno in questa direzione, cercando di rendere la città sempre più sostenibile. Firenze è da tempo esempio e capofila, e mi impegnerò affinché lo rimanga a lungo, su diverse tematiche d'innovazione, dal sistema educativo a quello dei trasporti e, soprattutto, della sostenibilità» Nel panel seguente l'economista Alberto Acosta ha parlato di BuenVivir: «Il "vivere bene" nasce dalle comunità indigene, tradizionalmente emarginate e spinte ai margini della storia. Questi popoli, dopo aver dimostrato di essere capaci di condurre una lotta di resistenza per oltre 500 anni, nelle ultime decadi si sono resi soggetti politici portatori di una propria visione del mondo. Al centro del concetto di "buenvivir" ci sono tre elementi fondamentali: il primo è l'essere umano, tenendo a mente che pur essendo individui ci realizziamo solo nella comunità e nel rapporto con l'altro. Il secondo, è il tenere a mente che siamo parte della natura e non possiamo collocarla a margine. In ultimo, la necessità di un altro tipo di relazione tra gli uomini, ma anche tra umano e non umano, soprattutto tramite la reciprocità e l'empatia». Acosta ha poi aggiunto: «Che significa l'Economia? Di quale economia stiamo parlando? In questo momento potremmo essere felici

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

di un incremento del Pil ma questo non è un indicatore trasparente. Ad esempio non sappiamo quanta distruzione ambientale è stata necessaria per ottenerlo. Se vogliamo costruire un mondo sostenibile in termini ambientali, un mondo giusto in termini sociali e un mondo democratico in termici politici, dobbiamo iniziare a pensare a una nuova economia. Invece vediamo che la democrazia è in ritirata. Dobbiamo iniziare a lavorare ad una nuova economia che deve essere sempre subordinata all'essere umano, non al capitale». Il FNEC è promosso da Federcasse (l'Associazione Nazionale delle Banche di Credito Cooperativo, Casse Rurali, Casse Raiffeisen) e da Confcooperative, organizzato e progettato con NeXt (Nuova Economia Per Tutti), con il contributo di Fondosviluppo, Assimoco, Assicooper, Coopersystem, Federazione Toscana delle BCC, Frecciarossa e la collaborazione della SEC (Scuola di Economia Civile) e di MUS.E. Ufficio Stampa Festival Nazionale dell'Economia Civile Stefano Testini 3356138145 Matteo Spinelli 3347661138 ufficiostampa@festivalnazionaleeconomiacivile.it.

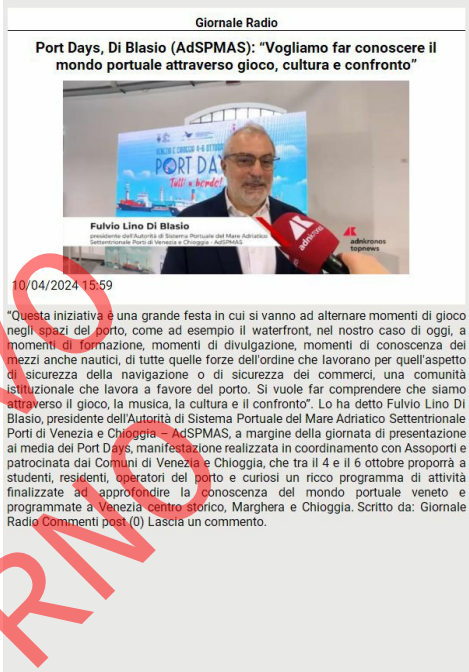
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Giornale Radio

Fonti Web

Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto"

"Questa iniziativa è una grande festa in cui si vanno ad alternare momenti di gioco negli spazi del porto, come ad esempio il waterfront, nel nostro caso di oggi, a momenti di formazione, momenti di divulgazione, momenti di conoscenza dei mezzi anche nautici, di tutte quelle forze dell'ordine che lavorano per quell'aspetto di sicurezza della navigazione o di sicurezza dei commerci, una comunità istituzionale che lavora a favore del porto. Si vuole far comprendere che siamo attraverso il gioco, la musica, la cultura e il confronto". Lo ha detto Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Porti di Venezia e Chioggia - AdSPMAS, a margine della giornata di presentazione ai media dei Port Days, manifestazione realizzata in coordinamento con Assoporti e patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia, che tra il 4 e il 6 ottobre proporrà a studenti, residenti, operatori del porto e curiosi un ricco programma di attività finalizzate ad approfondire la conoscenza del mondo portuale veneto e programmate a Venezia centro storico, Marghera e Chioggia. Scritto da: Giornale Radio Commenti post (0) Lascia un commento.



AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Giornale Radio

Fonti Web

Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto

E' iniziata l'edizione 2024 dei Port Days, in programma da venerdì 4 a domenica 6 ottobre, in cui grandi e piccini, studenti di tutte le età, famiglie, giovani sportivi, appassionati di porto, cittadini curiosi saranno investiti da un'ondata di iniziative, promosse dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale e rivolte alle città che ospitano i porti del Veneto. La rassegna lagunare di eventi, ideata e organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia e inserita nell'ambito dei Port Days nazionali - istituiti da Assoporti nel 2018 come momento dell'anno in cui tutti i porti italiani si aprono al pubblico, si svilupperà in tre giornate, coinvolgendo, ciascuna, uno dei tre diversi contesti - Venezia centro storico, Marghera e Chioggia - che compongono il peculiare sistema portuale del Veneto. Scritto da: Giornale Radio Commenti post (0) Lascia un commento.


Giornale Radio

Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto

10/04/2024 16:59

E' iniziata l'edizione 2024 dei Port Days, in programma da venerdì 4 a domenica 6 ottobre, in cui grandi e piccini, studenti di tutte le età, famiglie, giovani sportivi, appassionati di porto, cittadini curiosi saranno investiti da un'ondata di iniziative, promosse dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale e rivolte alle città che ospitano i porti del Veneto. La rassegna lagunare di eventi, ideata e organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia e inserita nell'ambito dei Port Days nazionali – istituiti da Assoporti nel 2018 come momento dell'anno in cui tutti i porti italiani si aprono al pubblico, si svilupperà in tre giornate, coinvolgendo, ciascuna, uno dei tre diversi contesti – Venezia centro storico, Marghera e Chioggia – che compongono il peculiare sistema portuale del Veneto. Scritto da: Giornale Radio Commenti post (0) Lascia un commento.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

giornaledicalabria.it

Fonti Web

Porto di Crotone, in corso il prelievo dei campioni di sedimento dei fondali


giornaledicalabria.it

Porto di Crotone, in corso il prelievo dei campioni di sedimento dei fondali

10/04/2024 17:10

"Continua a passo spedito l'azione dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio nel mettere in atto il proprio programma infrastrutturale, che cambierà il volto del porto di Crotone, al fine di valorizzare e ampliare le funzionalità e i servizi offerti dallo scalo". Lo si legge in una nota. "Inseriti in un'ampia e articolata attività progettuale dell'Ente, guidato dal presidente Andrea Agostinelli, mirata alla riqualificazione ambientale dell'infrastruttura portuale, sono stati appena conclusi – prosegue il comunicato – i lavori di prelievo dei campioni di sedimento dei fondali del porto di Crotone, propedeutici alla caratterizzazione dei sedimi e così all'attività di dragaggio dei fondali portuali. Iniziati lo scorso 24 settembre, in otto giorni di attività, – continua la nota – è stata battuta l'intera costa di fronte lo scalo cittadino, lungo la quale sono stati prelevati 363 campioni di sedimento, al fine di effettuare 64 sondaggi ed avere così una approfondita campionatura per eseguire, in modo esaustivo, le analisi di caratterizzazione. Si tratta di un'operazione di straordinaria importanza per l'intera cittadina crotonese che ha visto, sinergicamente, operare insieme, anche a bordo della nave, l'Autorità di Sistema portuale con la ditta incaricata, l'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente della Calabria (Arpacal), che effettuerà su una percentuale dei campioni prelevati le proprie analisi, i cui risultati saranno successivamente confrontati con quelli dell'Ente, l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (Ispra), che ha contribuito a definire l'intero progetto, con l'obiettivo di determinare, in base a quanto stabilito dalla normativa vigente in materia, la più dettagliata analisi, anche in modo celere". A sostenere le operazioni, naturalmente, si sottolinea, "la Capitaneria di Porto di Crotone, che ha assicurato la sicurezza dello specchio acqueo nel corso delle operazioni di prelievo, e il generale Emilio Errigo, commissario straordinario del Sito contaminato di interesse nazionale (SIN) di Crotone, Cassano e Cerchiara. Finita questa fase, si punta ora al passo successivo, che vedrà l'Ente impegnato a progettare la migliore soluzione tecnica per la gestione dei sedimenti, al fine di avviare le attività di dragaggio e segnare, così, un altro traguardo nella concreta politica di risanamento e rigenerazione ambientale dello scalo portuale di Crotone". "Le attività di redazioni del piano e l'esecuzione del campionamento hanno visto un impegno lungo un anno. - ha dichiaro Lorena Tedesco, responsabile della sede di Crotone dell'Autorità di Sistema portuale - È stata una procedura complessa che ha visto lavorare in sinergia tutti i soggetti coinvolti. Il porto è stato campionato per poter progettare un dragaggio che porterà i fondali a 11 metri. Le attività di campionamento ed esecuzione delle analisi saranno di tipo analitiche chimico fisiche,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

microbiologiche, eco-tossicologiche e permetteranno di conoscere lo stato dei sedimi del bacino portuale. A risultati validati da Arpacal, quale Ente preposto alle attività di controllo, partirà lo step successivo, per la progettazione della gestione dei sedimi dei futuri dragaggi".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

giornaledicalabria.it

Fonti Web

Agricoltura, Turismo e Ambiente: questo sabato mattina al Comalca l'inaugurazione di "Expo Fata", tra gli ospiti il Vicepresidente Nazionale Vicario di Italmercati, Paolo Merci


giornaledicalabria.it

Agricoltura, Turismo e Ambiente: questo sabato mattina al Comalca l'inaugurazione di "Expo Fata", tra gli ospiti il Vicepresidente Nazionale Vicario di Italmercati, Paolo Merci

10/04/2024 21:11 Giuseppe Soluri

Nella foto sopra l'avv. Francesco Granato presidente della Fondazione Mancuso Tutto pronto per l'avvio della due giorni espositiva che riguarderà sistemi, strutture, attrezzature, macchinari, impianti, servizi e prodotti dell'ambito agricolo, turistico ed ambientale. L'evento si terrà, come programmato, nei piazzali esterni del grande Mercato Agroalimentare gestito da Comalca scrl di fronte alla Cittadella regionale. Nell'intera giornata di venerdì gli spazi esterni al Mercato sono stato interessati da un intenso viavai di mezzi pesanti che hanno trasportato, negli spazi dell'Expo, decine di mezzi per la coltivazione ed il movimento terra ma anche beni, mezzi e strumenti per la coltivazione e la difesa del territorio. La manifestazione, che registra anche la presenza dei principali Enti pubblici regionali, sarà accompagnata con lo svolgimento di eventi qualificati e di riconosciuto interesse con i quali sarà integrata, sotto il profilo informativo/formativo, un'offerta costituita dagli innumerevoli espositori. Queste le attività in programma: Sabato 5 ottobre 9,30 Inaugurazione 10.00 presso Comalca: Costruire il futuro col cambiamento - Le risorse umane e organizzative per il rilancio del turismo sociale in Calabria; 10.00 presso sala conferenze Protezione Civile: Transizione digitale e ambiente: introduzione al RENTRI; 11.00 presso Comalca: Il vivaismo in Calabria tra innovazione e qualità. Domenica 6 ottobre 9.30 presso Comalca: Ambiente e marketing territoriale: le opportunità per costruire un futuro sostenibile; 10.30 presso Comalca: Il sistema agroalimentare fra diritto e aspettative; 11.30 presso Comalca: Progetto PNRR Comalca: il mercato agroalimentare del futuro. Fra le altre iniziative del contesto, apprezzata quella denominata "Aperti alla Città" in base alla quale, nella giornata di domenica 6 ottobre, dalle ore 10,00 alle ore 12,30 i grossisti di ortofrutticoli esercenti in Comalca saranno a disposizione dei visitatori che vorranno assistere allo svolgimento delle operazioni tipiche del mercato con possibilità di acquisto diretto dei prodotti esposti; saranno, pertanto, aperti e pronti ad accogliere tutti i cittadini e vari visitatori. Alla inaugurazione, fissata per sabato 6 ottobre alle ore 10.00 con invito diramato dal Presidente della Camera di Commercio di Catanzaro, Crotone e Vibo Valentia, Pietro Falbo , ed alla quale ha assicurato la sua presenza il Prefetto di Catanzaro, Enrico Ricci , interverranno il Sindaco di Catanzaro, Nicola Fiorita il Presidente del Consiglio Regionale, Filippo Mancuso , il Vice Presidente della Giunta Regionale, Filippo Pietropaolo e l'Assessore Regionale al Turismo, Gianluca Gallo . Per il sistema nazionale dei mercati saranno presenti, su invito del Presidente di Comalca Daniele Ciranni , il Vicepresidente Nazionale di Italmercati Paolo Merci ed il Presidente di Verona Mercati, Marco Dallamano.

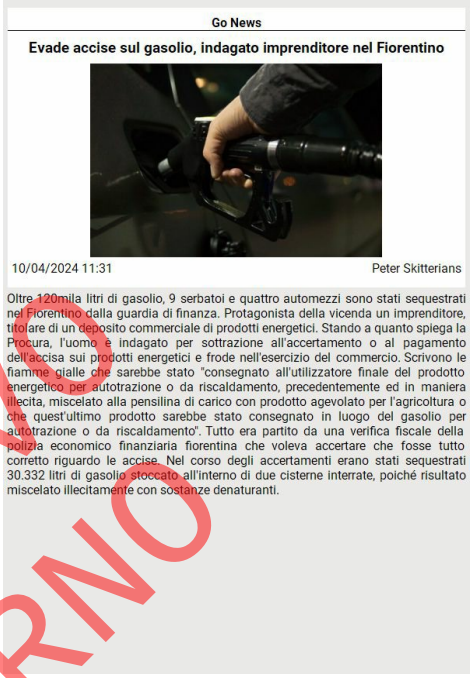
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Go News

Fonti Web

Evade accise sul gasolio, indagato imprenditore nel Fiorentino

Oltre 120mila litri di gasolio, 9 serbatoi e quattro automezzi sono stati sequestrati nel Fiorentino dalla guardia di finanza. Protagonista della vicenda un imprenditore, titolare di un deposito commerciale di prodotti energetici. Stando a quanto spiega la Procura, l'uomo è indagato per sottrazione all'accertamento o al pagamento dell'accisa sui prodotti energetici e frode nell'esercizio del commercio. Scrivono le fiamme gialle che sarebbe stato "consegnato all'utilizzatore finale del prodotto energetico per autotrazione o da riscaldamento, precedentemente ed in maniera illecita, miscelato alla pensilina di carico con prodotto agevolato per l'agricoltura o che quest'ultimo prodotto sarebbe stato consegnato in luogo del gasolio per autotrazione o da riscaldamento". Tutto era partito da una verifica fiscale della polizia economico finanziaria fiorentina che voleva accertare che fosse tutto corretto riguardo le accise. Nel corso degli accertamenti erano stati sequestrati 30.332 litri di gasolio stoccato all'interno di due cisterne interrate, poiché risultato miscelato illecitamente con sostanze denaturanti.


Go News

Evade accise sul gasolio, indagato imprenditore nel Fiorentino

10/04/2024 11:31 Peter Skitterians

Oltre 120mila litri di gasolio, 9 serbatoi e quattro automezzi sono stati sequestrati nel Fiorentino dalla guardia di finanza. Protagonista della vicenda un imprenditore, titolare di un deposito commerciale di prodotti energetici. Stando a quanto spiega la Procura, l'uomo è indagato per sottrazione all'accertamento o al pagamento dell'accisa sui prodotti energetici e frode nell'esercizio del commercio. Scrivono le fiamme gialle che sarebbe stato "consegnato all'utilizzatore finale del prodotto energetico per autotrazione o da riscaldamento, precedentemente ed in maniera illecita, miscelato alla pensilina di carico con prodotto agevolato per l'agricoltura o che quest'ultimo prodotto sarebbe stato consegnato in luogo del gasolio per autotrazione o da riscaldamento". Tutto era partito da una verifica fiscale della polizia economico finanziaria fiorentina che voleva accertare che fosse tutto corretto riguardo le accise. Nel corso degli accertamenti erano stati sequestrati 30.332 litri di gasolio stoccato all'interno di due cisterne interrate, poiché risultato miscelato illecitamente con sostanze denaturanti.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

GrandangoloCatania

Fonti Web

Mef "Nessun aumento per le accise sui carburanti"

ROMA (ITALPRESS) - "Del tutto fuorviante la notizia secondo la quale il Governo intende aumentare le accise sui carburanti. Sulla base degli impegni PNRR, delle Raccomandazioni specifiche della Commissione europea e del Piano per la transizione ecologica approvato nel marzo 2022, il Governo è tenuto ad adottare misure volte a ridurre i sussidi ambientali dannosi (Sad)". Così una nota del Mef. "In questo contesto, rientrano anche le minori accise che gravano sul gasolio rispetto a quelle sulla benzina, e pertanto è allo studio un meccanismo di allineamento tra i livelli delle rispettive accise - spiega il ministero dell'Economia e Finanze -. In ogni caso, in coerenza con l'impostazione di questo Governo, l'intervento non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due. Il Piano strutturale di bilancio di medio termine ha previsto che questo allineamento sarà definito nell'ambito delle misure attuative della delega fiscale". - Foto Agenzia Fotogramma - (ITALPRESS). di Redazione Pubblicato il Ott 3, 2024 ultime dalla home.


GrandangoloCatania

Mef "Nessun aumento per le accise sui carburanti"

10/04/2024 07:23 Redazione Pubblicato

ROMA (ITALPRESS) – "Del tutto fuorviante la notizia secondo la quale il Governo intende aumentare le accise sui carburanti. Sulla base degli impegni PNRR, delle Raccomandazioni specifiche della Commissione europea e del Piano per la transizione ecologica approvato nel marzo 2022, il Governo è tenuto ad adottare misure volte a ridurre i sussidi ambientali dannosi (Sad)". Così una nota del Mef. "In questo contesto, rientrano anche le minori accise che gravano sul gasolio rispetto a quelle sulla benzina, e pertanto è allo studio un meccanismo di allineamento tra i livelli delle rispettive accise – spiega il ministero dell'Economia e Finanze -. In ogni caso, in coerenza con l'impostazione di questo Governo, l'intervento non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due. Il Piano strutturale di bilancio di medio termine ha previsto che questo allineamento sarà definito nell'ambito delle misure attuative della delega fiscale". – Foto Agenzia Fotogramma – (ITALPRESS). di Redazione Pubblicato il Ott 3, 2024 ultime dalla home.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

HD Blog

Fonti Web

Carburanti, nessun aumento delle accise: saranno rimodulate tra benzina e diesel


HD
BLOG.it
HD Blog

Carburanti, nessun aumento delle accise: saranno rimodulate tra benzina e diesel

10/04/2024 09:41 Filippo Vendrame

Il ministero nega un aumento delle accise. Si arriverà però ad una rimodulazione di quelle della benzina e... Le indiscrezioni sulla possibilità che il Governo aumentasse le accise sul diesel hanno fatto molto discutere in questi giorni. Non sono ovviamente mancate le proteste da parte della associazioni dei consumatori, in particolare Assoutenti parlava di una stangata da oltre 3 miliardi di euro sulle spalle dei cittadini. Preoccupato anche il mondo dei trasporti sui possibili rincari del gasolio. Ma perché se ne sta parlando molto? L'obiettivo del Governo inserito nel Piano strutturale di Bilancio è quello di ottenere un maggiore gettito tagliando quelli che vengono chiamati i "sussidi ambientalmente dannosi" come previsto pure dalle raccomandazioni europee. Come riuscirci sarà tutto da vedere dato che bisognerà trovare le adeguate coperture economiche per non arrivare a dover inasprire la tassazione che grava sul settore dei traporti. L'obiettivo, comunque, è quello di andare a risparmiare circa 2 miliardi di euro entro il 2025 tagliando questi incentivi dannosi per l'ambiente. Sul tema accise , viste le voci circolate in questi giorni, è intervenuto il Ministero dell'economia e delle finanze che ha sottolineato che le accise non saranno aumentate . Invece, è allo studio un meccanismo di allineamento tra i livelli delle accise che gravano su benzina e diesel. L'intervento non sarà quindi un semplice aumento delle accise sul diesel portandole al livello di quelle delle benzina, quanto piuttosto una rimodulazione delle due. Nessuno aumento sulle accise dei carburanti. È del tutto fuorviante la notizia secondo la quale il Governo intende aumentare le accise sui carburanti. Sulla base degli impegni Pnrr, delle raccomandazioni specifiche della Commissione europea e del

Il ministero nega un aumento delle accise. Si arriverà però ad una rimodulazione di quelle della benzina e... Le indiscrezioni sulla possibilità che il Governo aumentasse le accise sul diesel hanno fatto molto discutere in questi giorni. Non sono ovviamente mancate le proteste da parte della associazioni dei consumatori, in particolare Assoutenti parlava di una stangata da oltre 3 miliardi di euro sulle spalle dei cittadini. Preoccupato anche il mondo dei trasporti sui possibili rincari del gasolio. Ma perché se ne sta parlando molto? L'obiettivo del Governo inserito nel Piano strutturale di Bilancio è quello di ottenere un maggiore gettito tagliando quelli che vengono chiamati i "sussidi ambientalmente dannosi" come previsto pure dalle raccomandazioni europee. Come riuscirci sarà tutto da vedere dato che bisognerà trovare le adeguate coperture economiche per non arrivare a dover inasprire la tassazione che grava sul settore dei traporti. L'obiettivo, comunque, è quello di andare a risparmiare circa 2 miliardi di euro entro il 2025 tagliando questi incentivi dannosi per l'ambiente. Sul tema accise , viste le voci circolate in questi giorni, è intervenuto il Ministero dell'economia e delle finanze che ha sottolineato che le accise non saranno aumentate . Invece, è allo studio un meccanismo di allineamento tra i livelli delle accise che gravano su benzina e diesel. L'intervento non sarà quindi un semplice aumento delle accise sul diesel portandole al livello di quelle delle benzina, quanto piuttosto una rimodulazione delle due. Nessuno aumento sulle accise dei carburanti. È del tutto fuorviante la notizia secondo la quale il Governo intende aumentare le accise sui carburanti. Sulla base degli impegni Pnrr, delle raccomandazioni specifiche della Commissione europea e del Piano per la transizione ecologica approvato nel 2022, il Governo è tenuto ad adottare misure volte a ridurre i sussidi ambientali dannosi (Sad). In questo contesto rientrano anche le minori accise che gravano sul gasolio rispetto a quelle sulla benzina, e pertanto è allo studio un meccanismo di allineamento tra i livelli delle rispettive accise. In coerenza con l'impostazione di questo governo, l'intervento non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due. Il Piano strutturale di bilancio di medio termine ha previsto che questo allineamento sarà definito nell'ambito delle misure attuative della delega fiscale. E quindi? Bisognerà attendere le misure attuative della delega fiscale per capire la decisione presa dal Governo su questo tema. Come aveva raccontato Assoutenti di recente, l'accisa sulla benzina è pari a 0,728 euro al litro, quella sul gasolio a 0,617 euro al litro. Su ogni litro di gasolio

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

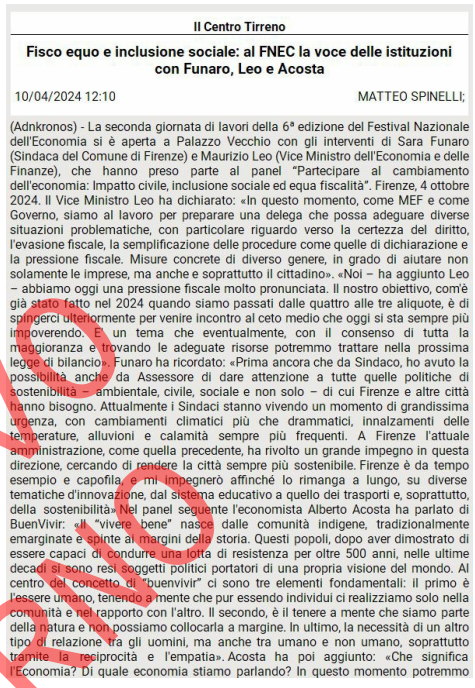
acquistato dagli automobilisti italiani il 56,1%, pari a 0,91 euro al litro ai prezzi attuali, se ne va in tasse a titolo di Iva e accise. Situazione anche peggiore per la benzina, dove la tassazione pesa per il 59,8%, pari a 1,04 euro per ogni litro di verde. Il top Android per eccellenza? Samsung Galaxy S24 Ultra , compralo al miglior prezzo da Phoneshock.it a 939 euro.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Centro Tirreno

Fonti Web

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta


Il Centro Tirreno

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

10/04/2024 12:10 MATTEO SPINELLI;

(Adnkronos) - La seconda giornata di lavori della 6ª edizione del Festival Nazionale dell'Economia si è aperta a Palazzo Vecchio con gli interventi di Sara Funaro (Sindaca del Comune di Firenze) e Maurizio Leo (Vice Ministro dell'Economia e delle Finanze), che hanno preso parte al panel "Partecipare al cambiamento dell'economia: Impatto civile, inclusione sociale ed equa fiscalità". Firenze, 4 ottobre 2024. Il Vice Ministro Leo ha dichiarato: «In questo momento, come MEF e come Governo, siamo al lavoro per preparare una delega che possa adeguare diverse situazioni problematiche, con particolare riguardo verso la certezza del diritto, l'evasione fiscale, la semplificazione delle procedure come quelle di dichiarazione e la pressione fiscale. Misure concrete di diverso genere, in grado di aiutare non solamente le imprese, ma anche e soprattutto il cittadino». «Noi – ha aggiunto Leo – abbiamo oggi una pressione fiscale molto pronunciata. Il nostro obiettivo, com'è già stato fatto nel 2024 quando siamo passati dalle quattro alle tre aliquote, è di spingerci ulteriormente per venire incontro al ceto medio che oggi si sta sempre più impoverendo. E' un tema che eventualmente, con il consenso di tutta la maggioranza e trovando le adeguate risorse potremmo trattare nella prossima legge di bilancio». Funaro ha ricordato: «Prima ancora che da Sindaco, ho avuto la possibilità anche da Assessore di dare attenzione a tutte quelle politiche di sostenibilità – ambientale, civile, sociale e non solo – di cui Firenze e altre città hanno bisogno. Attualmente i Sindaci stanno vivendo un momento di grandissima urgenza, con cambiamenti climatici più che drammatici, innalzamenti delle temperature, alluvioni e calamità sempre più frequenti. A Firenze l'attuale amministrazione, come quella precedente, ha rivolto un grande impegno in questa direzione, cercando di rendere la città sempre più sostenibile. Firenze è da tempo esempio e capofila, e mi impegnerò affinché lo rimanga a lungo, su diverse tematiche d'innovazione, dal sistema educativo a quello dei trasporti e, soprattutto, della sostenibilità» Nel panel seguente l'economista Alberto Acosta ha parlato di BuenVivir: «Il "vivere bene" nasce dalle comunità indigene, tradizionalmente emarginate e spinte ai margini della storia. Questi popoli, dopo aver dimostrato di essere capaci di condurre una lotta di resistenza per oltre 500 anni, nelle ultime decadi si sono resi soggetti politici portatori di una propria visione del mondo. Al centro del concetto di "buenvivir" ci sono tre elementi fondamentali: il primo è l'essere umano, tenendo a mente che pur essendo individui ci realizziamo solo nella comunità e nel rapporto con l'altro. Il secondo, è il tenere a mente che siamo parte della natura e non possiamo collocarla a margine. In ultimo, la necessità di un altro tipo di relazione tra gli uomini, ma anche tra umano e non umano, soprattutto tramite la reciprocità e l'empatia». Acosta ha poi aggiunto: «Che significa l'Economia? Di quale economia stiamo parlando? In questo momento potremmo essere felici

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

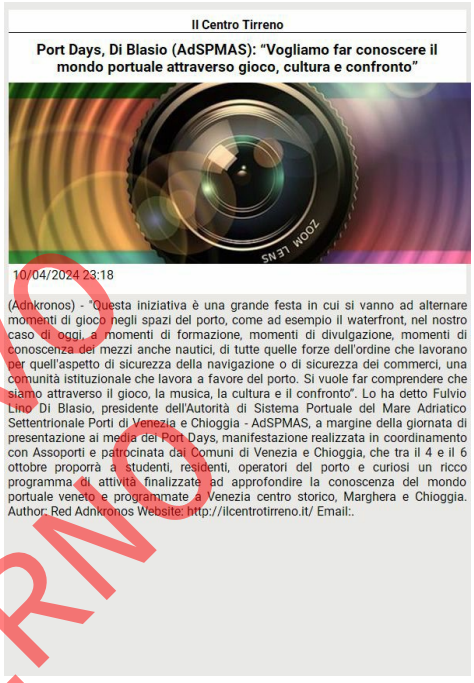
di un incremento del Pil ma questo non è un indicatore trasparente. Ad esempio non sappiamo quanta distruzione ambientale è stata necessaria per ottenerlo. Se vogliamo costruire un mondo sostenibile in termini ambientali, un mondo giusto in termini sociali e un mondo democratico in termici politici, dobbiamo iniziare a pensare a una nuova economia. Invece vediamo che la democrazia è in ritirata. Dobbiamo iniziare a lavorare ad una nuova economia che deve essere sempre subordinata all'essere umano, non al capitale». Il FNEC è promosso da Federcasse (l'Associazione Nazionale delle Banche di Credito Cooperativo, Casse Rurali, Casse Raiffeisen) e da Confcooperative, organizzato e progettato con NeXt (Nuova Economia Per Tutti), con il contributo di Fondosviluppo, Assimoco, Assicooper, Coopersystem, Federazione Toscana delle BCC, Frecciarossa e la collaborazione della SEC (Scuola di Economia Civile) e di MUS.E. Ufficio Stampa Festival Nazionale dell'Economia Civile Stefano Testini 3356138145 Matteo Spinelli 3347661138 Author: Red Adnkronos Website: http://ilcentrotirreno.it/ Email:.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Centro Tirreno

Fonti Web

Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto"


Il Centro Tirreno

Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto"

10/04/2024 23:18

(Adnkronos) - "Questa iniziativa è una grande festa in cui si vanno ad alternare momenti di gioco negli spazi del porto, come ad esempio il waterfront, nel nostro caso di oggi, a momenti di formazione, momenti di divulgazione, momenti di conoscenza dei mezzi anche nautici, di tutte quelle forze dell'ordine che lavorano per quell'aspetto di sicurezza della navigazione o di sicurezza dei commerci, una comunità istituzionale che lavora a favore del porto. Si vuole far comprendere che siamo attraverso il gioco, la musica, la cultura e il confronto". Lo ha detto Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Porti di Venezia e Chioggia - AdSPMAS, a margine della giornata di presentazione ai media dei Port Days, manifestazione realizzata in coordinamento con Assoporti e patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia, che tra il 4 e il 6 ottobre proporrà a studenti, residenti, operatori del porto e curiosi un ricco programma di attività finalizzate ad approfondire la conoscenza del mondo portuale veneto e programmate a Venezia centro storico, Marghera e Chioggia. Author: Red Adnkronos Website: http://ilcentrotirreno.it/ Email:.

(Adnkronos) - "Questa iniziativa è una grande festa in cui si vanno ad alternare momenti di gioco negli spazi del porto, come ad esempio il waterfront, nel nostro caso di oggi, a momenti di formazione, momenti di divulgazione, momenti di conoscenza dei mezzi anche nautici, di tutte quelle forze dell'ordine che lavorano per quell'aspetto di sicurezza della navigazione o di sicurezza dei commerci, una comunità istituzionale che lavora a favore del porto. Si vuole far comprendere che siamo attraverso il gioco, la musica, la cultura e il confronto". Lo ha detto Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Porti di Venezia e Chioggia - AdSPMAS, a margine della giornata di presentazione ai media dei Port Days, manifestazione realizzata in coordinamento con Assoporti e patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia, che tra il 4 e il 6 ottobre proporrà a studenti, residenti, operatori del porto e curiosi un ricco programma di attività finalizzate ad approfondire la conoscenza del mondo portuale veneto e programmate a Venezia centro storico, Marghera e Chioggia. Author: Red Adnkronos Website: http://ilcentrotirreno.it/ Email:.

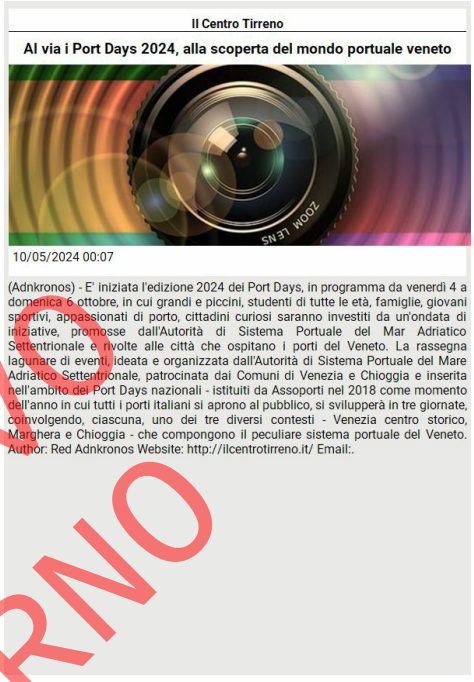
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Centro Tirreno

Fonti Web

Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto

(Adnkronos) - E' iniziata l'edizione 2024 dei Port Days, in programma da venerdì 4 a domenica 6 ottobre, in cui grandi e piccini, studenti di tutte le età, famiglie, giovani sportivi, appassionati di porto, cittadini curiosi saranno investiti da un'ondata di iniziative, promosse dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale e rivolte alle città che ospitano i porti del Veneto. La rassegna lagunare di eventi, ideata e organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia e inserita nell'ambito dei Port Days nazionali - istituiti da Assoporti nel 2018 come momento dell'anno in cui tutti i porti italiani si aprono al pubblico, si svilupperà in tre giornate, coinvolgendo, ciascuna, uno dei tre diversi contesti - Venezia centro storico, Marghera e Chioggia - che compongono il peculiare sistema portuale del Veneto. Author: Red Adnkronos Website: http://ilcentrotirreno.it/ Email:.


Il Centro Tirreno

Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto

10/05/2024 00:07

(Adnkronos) - E' iniziata l'edizione 2024 dei Port Days, in programma da venerdì 4 a domenica 6 ottobre, in cui grandi e piccini, studenti di tutte le età, famiglie, giovani sportivi, appassionati di porto, cittadini curiosi saranno investiti da un'ondata di iniziative, promosse dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale e rivolte alle città che ospitano i porti del Veneto. La rassegna lagunare di eventi, ideata e organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia e inserita nell'ambito dei Port Days nazionali - istituiti da Assoporti nel 2018 come momento dell'anno in cui tutti i porti italiani si aprono al pubblico, si svilupperà in tre giornate, coinvolgendo, ciascuna, uno dei tre diversi contesti - Venezia centro storico, Marghera e Chioggia - che compongono il peculiare sistema portuale del Veneto. Author: Red Adnkronos Website: http://ilcentrotirreno.it/ Email:.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Dubbio

Fonti Web

Legge di Bilancio 2024, Giorgetti annuncia sacrifici per tutti


ildubbio.news

Legge di Bilancio 2024, Giorgetti annuncia sacrifici per tutti

10/04/2024 10:12

Il ministro ha ribadito che l'articolo 53 della Costituzione rappresenta la guida per il governo, sottolineando che ogni cittadino e impresa contribuirà «in base alla propria capacità» Redazione PHOTO Il ministro Giorgetti Giancarlo Giorgetti, ministro dell'Economia , ha annunciato che la Legge di Bilancio 2024 richiederà sacrifici a tutti i cittadini e le imprese. « Stiamo per approvare una legge di bilancio che chiederà sacrifici a tutti » ha dichiarato durante un'intervista a Bloomberg. Il ministro ha ribadito che l'articolo 53 della Costituzione rappresenta la guida per il governo, sottolineando che ogni cittadino e impresa contribuirà « in base alla propria capacità ». Questa dichiarazione ha subito scatenato reazioni sul mercato. A Piazza Affari , l'indice Ftse Mib ha registrato una perdita dell'1,50%, chiudendo a 33.170,03 punti, una chiara risposta negativa degli investitori alle nuove misure fiscali in discussione. Contributi per le imprese Secondo il ministro, il governo lavorerà soprattutto per tagliare la spesa , ma sarà necessario un contributo economico anche da parte delle imprese. Giorgetti ha specificato che, pur ritenendo scorretto tassare gli extraprofitti, è giusto «tassare i profitti correttamente calcolati» . La preoccupazione si estende oltre le banche, con un riferimento alle industrie che stanno beneficiando delle tensioni geopolitiche: « Con tutte queste guerre, chi produce armi va particolarmente bene e produce utili superiori ». Le misure fiscali, quindi, coinvolgeranno vari settori in crescita, in base a un principio di equità. Reazioni politiche La reazione politica non si è fatta attendere. Forza Italia , attraverso il deputato Raffaele Nevi , ha espresso una netta opposizione a qualsiasi ipotesi di nuove tasse. « Forza Italia è sempre stata contraria ad innalzare la tassazione in Italia », ha sottolineato Nevi, ricordando l'impegno del partito per ridurre le tasse e rilanciare gli investimenti. Fonti del Ministero dell'Economia hanno poi precisato che non sono allo studio nuove tasse per gli individui , ma si prevede di chiedere un contributo alle imprese più grandi, in settori che hanno tratto vantaggio da condizioni esterne favorevoli. Le piccole imprese , invece, rientreranno nel Concordato biennale preventivo , una misura già in atto. La questione delle accise Un altro tema caldo riguarda le accise su diesel e benzina. Nel Piano Strutturale di Bilancio (PSB), è stata avanzata la proposta di un allineamento delle aliquote tra i due carburanti. L'obiettivo dichiarato è duplice: migliorare l'efficienza del sistema fiscale e supportare la transizione ecologica. Tuttavia, questa ipotesi ha sollevato critiche da parte delle associazioni dei consumatori, con Faib Confesercenti che ha definito la misura « una vera e propria stangata per famiglie e imprese ». Dal ministero arriva però una precisazione: «Non è vero che il governo intende aumentare le accise sui carburanti» , ma è in fase di studio una rimodulazione delle due aliquote, nel rispetto degli impegni

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Dubbio

Fonti Web

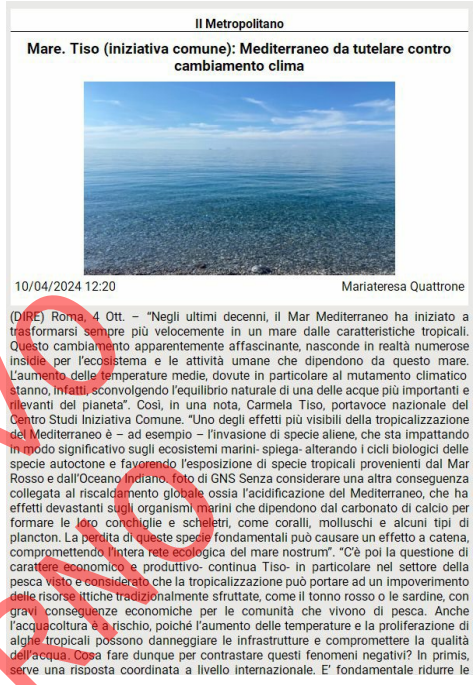
presi con il Pnrr e la Commissione Europea . Questo allineamento, come previsto dal Piano per la transizione ecologica , potrebbe non comportare un semplice aumento delle accise sul gasolio, ma una revisione più complessa.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Metropolitano

Fonti Web

Mare. Tiso (iniziativa comune): Mediterraneo da tutelare contro cambiamento clima


Il Metropolitano

Mare. Tiso (iniziativa comune): Mediterraneo da tutelare contro cambiamento clima

10/04/2024 12:20 Mariateresa Quattrone

(DIRE) Roma, 4 Ott. – "Negli ultimi decenni, il Mar Mediterraneo ha iniziato a trasformarsi sempre più velocemente in un mare dalle caratteristiche tropicali. Questo cambiamento apparentemente affascinante, nasconde in realtà numerose insidie per l'ecosistema e le attività umane che dipendono da questo mare. L'aumento delle temperature medie, dovute in particolare al mutamento climatico stanno, infatti, sconvolgendo l'equilibrio naturale di una delle acque più importanti e rilevanti del pianeta". Così, in una nota, Carmela Tiso, portavoce nazionale del Centro Studi Iniziativa Comune. "Uno degli effetti più visibili della tropicalizzazione del Mediterraneo è – ad esempio – l'invasione di specie aliene, che sta impattando in modo significativo sugli ecosistemi marini- spiega- alterando i cicli biologici delle specie autoctone e favorendo l'esposizione di specie tropicali provenienti dal Mar Rosso e dall'Oceano Indiano. foto di GNS Senza considerare una altra conseguenza collegata al riscaldamento globale ossia l'acidificazione del Mediterraneo, che ha effetti devastanti sugli organismi marini che dipendono dal carbonato di calcio per formare le loro conchiglie e scheletri, come coralli, molluschi e alcuni tipi di plancton. La perdita di queste specie fondamentali può causare un effetto a catena, compromettendo l'intera rete ecologica del mare nostrum". "C'è poi la questione di carattere economico e produttivo- continua Tiso- in particolare nel settore della pesca visto e considerato che la tropicalizzazione può portare ad un impoverimento delle risorse ittiche tradizionalmente sfruttate, come il tonno rosso e le sardine, con gravi conseguenze economiche per le comunità che vivono di pesca. Anche l'acquacoltura è a rischio, poiché l'aumento delle temperature e la proliferazione di alghe tropicali possono danneggiare le infrastrutture e compromettere la qualità dell'acqua. Cosa fare dunque per contrastare questi fenomeni negativi? In primis, serve una risposta coordinata a livello internazionale. E' fondamentale ridurre le emissioni di gas serra per limitare l'aumento delle temperature e attuare politiche efficaci di gestione delle specie invasive. In tal senso, la creazione di aree marine protette e l'adozione di tecniche di pesca sostenibili possono aiutare a preservare la biodiversità e mitigare gli effetti della tropicalizzazione. Al contempo, la ricerca scientifica può svolgere un ruolo cruciale nel monitorare i cambiamenti in atto e nel proporre soluzioni innovative". "Insomma, sono necessari interventi concreti e fattivi per tutelare il Mediterraneo contro questa trasformazione ambientale, che rappresenta una minaccia per l'equilibrio ecologico, economico e sociale delle comunità che da millenni vivono in simbiosi con questo mare" conclude. (Com/Red/ Dire) 10:19 04-10-24.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Nautilus

Fonti Web

PORTO DI CROTONE: CONCLUSI I PRELIEVI DEI CAMPIONI DI SEDIME PORTUALE FINALIZZATI AL DRAGAGGIO DEI FONDALI


Il Nautilus

PORTO DI CROTONE: CONCLUSI I PRELIEVI DEI CAMPIONI DI SEDIME PORTUALE FINALIZZATI AL DRAGAGGIO DEI FONDALI

10/04/2024 14:58

Continua a passo spedito l'azione dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio nel mettere in atto il proprio programma infrastrutturale, che cambierà il volto del porto di Crotone, al fine di valorizzare e ampliare le funzionalità e i servizi offerti dallo scalo. Inseriti in un'ampia e articolata attività progettuale dell'Ente, guidato dal presidente Andrea Agostinelli, mirata alla riqualificazione ambientale dell'infrastruttura portuale, sono stati appena conclusi i lavori di prelievo dei campioni di sedimento dei fondali del porto di Crotone, propedeutici alla caratterizzazione dei sedimi e così all'attività di dragaggio dei fondali portuali. Iniziati lo scorso 24 settembre, in otto giorni di attività, è stata battuta l'intera costa di fronte lo scalo cittadino, lungo la quale sono stati prelevati 363 campioni di sedimento, al fine di effettuare 64 sondaggi ed avere così una approfondita campionatura per eseguire, in modo esaustivo, le analisi di caratterizzazione. Si tratta di un'operazione di straordinaria importanza per l'intera cittadina crotonese che ha visto, sinergicamente, operare insieme, anche a bordo della nave, l'Autorità di Sistema portuale con la ditta incaricata, l'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente della Calabria (ARPACAL), che effettuerà su una percentuale dei campioni prelevati le proprie analisi, i cui risultati saranno successivamente confrontati con quelli dell'Ente, l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), che ha contribuito a definire l'intero progetto, con l'obiettivo di determinare, in base a quanto stabilito dalla normativa vigente in materia, la più dettagliata analisi, anche, in modo celere. A sostenere le operazioni, naturalmente, la Capitaneria di Porto di Crotone, che ha assicurato la sicurezza dello specchio acqueo nel corso delle operazioni di prelievo, e il generale Emilio Errigo, commissario straordinario del Sito contaminato di interesse nazionale (SIN) di Crotone, Cassano e Cerchiara. Finita questa fase, si punta ora al passo successivo, che vedrà l'Ente impegnato a progettare la migliore soluzione tecnica per la gestione dei sedimenti, al fine di avviare le attività di dragaggio e segnare, così, un altro traguardo nella concreta politica di risanamento e rigenerazione ambientale dello scalo portuale di Crotone. "Le attività di redazioni del piano e l'esecuzione del campionamento hanno visto un impegno lungo un anno. - ha dichiaro Lorena Tedesco, responsabile della sede di Crotone dell'Autorità di Sistema portuale - È stata una procedura complessa che ha visto lavorare in sinergia tutti i soggetti coinvolti. Il porto è stato campionato per poter progettare un dragaggio che porterà i fondali a 11 metri. Le attività di campionamento ed esecuzione delle analisi saranno di tipo analitiche chimico fisiche, microbiologiche, eco-tossicologiche e permetteranno di conoscere

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

lo stato dei sedimi del bacino portuale. A risultati validati da ARPACAL, quale Ente preposto alle attività di controllo, partirà lo step successivo, per la progettazione della gestione dei sedimi dei futuri dragaggi".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Ildenaro.it

Fonti Web

Parte il progetto Iris, cavi superconduttori senza dispersioni


Ildenaro.it

Parte il progetto Iris, cavi superconduttori senza dispersioni

10/04/2024 10:36 da ildenaro.it -

Ridurre di cinque volte la dispersione di energia dei cavi elettrici ad alta tensione e sviluppo nuove tecnologie basate sui superconduttori: sono alcuni degli obiettivi del progetto Iris, finanziato con i fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – NextGenerationEU nato dalla collaborazione fra ricerca e industria, con l'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare e Asg Superconductors di Genova, presentato al Big Science Business Forum in corso a Trieste. «Per raggiungere il green deal occorrono nuove fonti energetiche pulite, ma è necessario anche innovare l'infrastruttura di rete per azzerare le dispersioni e ridurre l'impatto ambientale», sottolinea Marco Nassi, Ceo di Asg Superconductors. In quest'ottica il progetto Iris IRIS (Infrastruttura di ricerca innovativa sulla superconduttività applicata) punta a realizzare cavi utilizzando un innovativo materiale superconduttivo ad alta temperatura, il diboruro di magnesio (MgB2). «La tecnologia superconduttiva basata su MgB2 è stata già collaudata al Cern nell'ambito di HiLumi-Lhc, il progetto di aggiornamento del grande acceleratore di particelle Lhc», ha detto Lucio Rossi, della Statale di Milano e dell'Infn e anche responsabile del progetto Iris. «Con Iris – ha aggiunto – facciamo un ulteriore passo in avanti, sviluppandola per il trasporto sostenibile di grandi potenze elettriche». Utilizzare per il trasporto dell'elettricità cavi basato sulla tecnologia che il progetto Iris sta sviluppando potrebbe ridurre di un fattore cinque le perdite dovute a dissipazione e dispersione rispetto alle linee tradizionali. Ad esempio, ipotizzando di utilizzare una linea superconduttiva da mille km che trasporti 3 GW di potenza (pari a circa il 5% della produzione termoelettrica in Italia), si risparmierebbe l'equivalente di 150mila tonnellate di CO2 all'anno. Un progetto per un valore di oltre 12 milioni che punta a realizzare un prototipo entro il 2025 e vede coinvolto anche l'Istituto superconduttori, materiali innovativi e dispositivi Spin del Consiglio Nazionale delle Ricerche e le Università di Genova, Federico II di Napoli , di Salerno e del Salento.

Ridurre di cinque volte la dispersione di energia dei cavi elettrici ad alta tensione e sviluppo nuove tecnologie basate sui superconduttori: sono alcuni degli obiettivi del progetto Iris, finanziato con i fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – NextGenerationEU nato dalla collaborazione fra ricerca e industria, con l'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare e Asg Superconductors di Genova, presentato al Big Science Business Forum in corso a Trieste. «Per raggiungere il green deal occorrono nuove fonti energetiche pulite, ma è necessario anche innovare l'infrastruttura di rete per azzerare le dispersioni e ridurre l'impatto ambientale», sottolinea Marco Nassi, Ceo di Asg Superconductors. In quest'ottica il progetto Iris IRIS (Infrastruttura di ricerca innovativa sulla superconduttività applicata) punta a realizzare cavi utilizzando un innovativo materiale superconduttivo ad alta temperatura, il diboruro di magnesio (MgB2). «La tecnologia superconduttiva basata su MgB2 è stata già collaudata al Cern nell'ambito di HiLumi-Lhc, il progetto di aggiornamento del grande acceleratore di particelle Lhc», ha detto Lucio Rossi, della Statale di Milano e dell'Infn e anche responsabile del progetto Iris. «Con Iris – ha aggiunto – facciamo un ulteriore passo in avanti, sviluppandola per il trasporto sostenibile di grandi potenze elettriche». Utilizzare per il trasporto dell'elettricità cavi basato sulla tecnologia che il progetto Iris sta sviluppando potrebbe ridurre di un fattore cinque le perdite dovute a dissipazione e dispersione rispetto alle linee tradizionali. Ad esempio, ipotizzando di utilizzare una linea superconduttiva da mille km che trasporti 3 GW di potenza (pari a circa il 5% della produzione termoelettrica in Italia), si risparmierebbe l'equivalente di 150mila tonnellate di CO2 all'anno. Un progetto per un valore di oltre 12 milioni che punta a realizzare un prototipo entro il 2025 e vede coinvolto anche l'Istituto superconduttori, materiali innovativi e dispositivi Spin del Consiglio Nazionale delle Ricerche e le Università di Genova, Federico II di Napoli , di Salerno e del Salento.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Ildenaro.it

Fonti Web

Crisi e ripresa: il riassetto dell'economia mondiale e lo sviluppo del Mediterraneo

da ildenaro.it -


Ildenaro.it

Crisi e ripresa: il riassetto dell'economia mondiale e lo sviluppo del Mediterraneo

10/04/2024 11:44 da ildenaro.it -

Il presente contributo è una sintesi/tratto da un saggio pubblicato in francese e spagnolo dal titolo Une stratégie euro-méditerranéenne dans le nouvel ordre économique mondial Una estrategia euromediterránea en el nuevo orden económico mundial , pubblicato da "Le Grand Continent". di Amedeo Lepore Premessa Dopo la repentina chiusura dei collegamenti tra Ovest ed Est, a causa degli effetti dell'invasione russa in Ucraina, ma non solo, il legame tra l'Europa (in particolare, i Paesi meridionali del Vecchio Continente) e il Sud del mondo (in particolare, i Paesi della sponda meridionale del Mediterraneo) rappresenta la prospettiva essenziale per la creazione di una vasta area di intervento economico e per la diffusione degli investimenti produttivi, delle infrastrutture logistiche, delle connessioni digitali e degli scambi commerciali. Con la proiezione euromediterranea non si tratta soltanto di mettere in pratica l'obiettivo di un bilanciamento dei fenomeni di decoupling in atto tra Cina e Stati Uniti e di riassetto degli equilibri geoeconomici globali, ma della costruzione di un nuovo modello di sviluppo che riporti nell'ambito della competizione mondiale un'Europa consapevole e protagonista dei processi di trasformazione necessari sia dal punto di vista politico che da quello più strettamente economico. Non è affatto un compito facile, date le condizioni attuali del Vecchio Continente, sebbene abbia mostrato molti segni di vitalità con le risposte fornite all'emergenza del Covid-19 e i piani di ripresa successivi, a cominciare dal Next Generation EU. L'Europa, infatti, deve tornare a svolgere un ruolo di riferimento nei processi di crescita dell'economia mondiale, traducendo il suo risveglio post-pandemico, dopo il sopore e le terapie sbagliate con cui ha reagito alla crisi finanziaria globale, in un mutamento strutturale e duraturo. Questo obiettivo può essere conseguito consolidando l'apertura di una nuova fase di governance multilivello, riformando intese, norme e procedure di ostacolo alla competitività europea, adottando politiche economiche e sociali coraggiose e innovative. È da tale angolazione che in questo contributo si affrontano alcune questioni centrali per il prossimo futuro, come: gli strumenti adatti per dispiegare un'azione efficace verso le aree del Sud del mondo e, in particolare, quelle del continente africano; la promozione di nuovi assetti internazionali e il ruolo dell'Europa; la posizione dei Paesi arabi in una prospettiva euromediterranea; le principali economie globali e l'evoluzione dell'opportunità africana; i problemi demografici e la condizione dell'Europa meridionale. Il Global Gateway e l'obiettivo dello sviluppo euromediterraneo Il tema dell'incontro tra l'Europa e il Mediterraneo va affrontato in una prospettiva di valorizzazione del ruolo geoeconomico dell'Italia e delle regioni meridionali a livello internazionale. Un argomento di particolare interesse, finora poco dibattuto, è stato quello di un'iniziativa, come il Global Gateway, avviata a dicembre 2021 allo scopo di ridurre il divario degli investimenti

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

globali che accompagna le transizioni gemelle e di incrementare la connettività dell'Unione Europea, assicurandole una maggiore autonomia strategica nelle relazioni politiche ed economiche con il resto del mondo. Si tratta di un piano mirato a realizzare un potenziamento delle infrastrutture di qualità a favore dei Paesi in via di sviluppo e del vicinato europeo, in direzione di un rafforzamento della competitività e di una messa in sicurezza delle catene di approvvigionamento, con una dotazione di 300 miliardi di euro (150 solo per il continente africano) fino al 2027, ripartita tra prestiti, sovvenzioni e garanzie. Una quota dell'intera somma disponibile, pari a 18 miliardi, è costituita da sovvenzioni dirette (grants) derivanti da programmi comunitari, mentre 145 miliardi provengono dalla Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo e da altri istituti finanziari. I circa 135 miliardi restanti corrispondono a interventi che la Commissione punta a generare dal settore privato, suscitando un effetto moltiplicatore con le garanzie e le risorse assegnate dal Fondo europeo per lo sviluppo sostenibile, in collaborazione con la Banca Europea per gli Investimenti. Secondo l'Istituto per gli Studi di Politica Internazionale, il Global Gateway non si limita a impostare un meccanismo per gli investimenti infrastrutturali, ma intende proporre un modello per i Paesi destinatari dei fondi, imperniato sulla fattibilità tecnico-finanziaria e sulla sostenibilità ambientale e sociale dei progetti. In ogni caso, gli interventi attuati con questa misura - attraverso un più efficace coordinamento tra istituzioni comunitarie, Stati membri, organizzazioni finanziarie e imprese private - serviranno a promuovere uno sviluppo sostenibile, a consolidare i legami tra l'Europa e le aree più deboli, a ridurre il deficit globale di infrastrutture (pari a circa 15.000 miliardi di dollari). Questa iniziativa, inoltre, è orientata verso cinque comparti fondamentali (digitale, clima ed energia, trasporti, istruzione e ricerca, salute), lanciando un'ambiziosa sfida alla nuova via della seta. Infatti, i territori coinvolti da questa operazione potranno emanciparsi da una stretta dipendenza dagli investimenti provenienti dalla Cina, che spesso hanno accentuato la subordinazione economica e alimentato l'indebitamento dei Paesi terzi. Mentre, per l'Unione Europea, il vantaggio dovrebbe essere rappresentato dall'attenuazione dei rischi geopolitici della Belt and Road Initiative , dall'afflusso di materie prime critiche e da migliori rapporti commerciali con un'ampia parte del pianeta. Alla fine dello scorso anno sono stati approvati 138 progetti prioritari del Global Gateway per il 2024, destinati ad Africa, Asia, America Latina e Caraibi. Questi progetti ne integrano altri 87, già avviati nel 2023. Diverse critiche, in qualche caso aspre, sono state indirizzate a questa strategia fin dalle sue origini. Un articolo dell'Economist l'ha definita "un mix di impegni esistenti, garanzie sui prestiti e ipotesi eroiche sulla capacità di attrarre investimenti privati, piuttosto che nuove spese effettive". Altri rilievi hanno riguardato l'attrattività del Global Gateway rispetto alla strategia cinese, i tassi di interesse applicati ai prestiti e l'ammontare limitato di investimenti per l'area mediterranea. Nonostante queste notazioni, non sempre centrate, la nuova fase della policy europea si è collegata anche alla Partnership for Global Infrastructure and Investment , inaugurata dal G7 nel 2022, allargando i propri orizzonti verso un intervento di carattere strutturale.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Ildenaro.it

Fonti Web

Inoltre, l'inserimento del Piano Mattei italiano all'interno di questa strategia comunitaria e il confronto trilaterale in atto tra Italia, Germania e Francia per le tecnologie green , i materiali rari e le materie prime seconde possono diventare essenziali per una politica industriale innovativa. La proposta emersa nel G7 sull'industria per la creazione di un hub per lo sviluppo sostenibile, basato sull'intelligenza artificiale, da costruire in sinergia con i Paesi africani va in questo senso. Su tali contenuti è maturo il passaggio dalla fase delle valutazioni di contesto e della ideazione generale a quella del dispiegamento delle concrete azioni di sistema, di cui l'Europa meridionale può essere protagonista, non solo per il suo vuoto produttivo, ma anche per la sua collocazione geografica e l'ampliamento della sua funzione logistica. La prospettiva aperta dal Global Gateway coglie la necessità di una ripresa delle relazioni economiche tra l'Occidente e un insieme di spazi cruciali della mappa globale, in direzione dell'Oriente e del Sud della terra. La concentrazione degli sforzi europei per l'Africa non è affatto casuale e va intensificata, visto che nel prossimo futuro gli avanzamenti più significativi per la demografia, la produzione e gli scambi avverranno in quel continente. Un pianeta in vorticoso cambiamento e, contemporaneamente, gravido di rischi può evolvere in svariati modi. L'Europa può contribuire alla nascita di un nuovo paradigma, evitando la transizione esiziale da un'età di crisi a una di conflitti, se sarà in grado di interpretare fino in fondo il suo ruolo di dialogo, cooperazione e promozione economica nell'ambito di un disegno lungimirante per sé e per altre parti del mondo, ponendo al centro della sua strategia il crocevia mediterraneo. La costruzione di un nuovo ordine economico internazionale e il ruolo dell'Europa L'attenzione dell'opinione pubblica internazionale si sta rivolgendo sempre più assiduamente, in ragione dell'evoluzione degli eventi e della loro centralità, alle tensioni politiche, alle guerre e al riassetto geoeconomico di un mondo sempre più difficile da comprendere. L'economia è uno snodo imprescindibile per l'interpretazione di un'epoca inedita della storia umana. Ma è anche il campo operativo per il dispiegamento di cospicui investimenti, a proposito - ad esempio - dell'opportunità euromediterranea da cogliere in questo tempo. L'Economist ha titolato un rapporto molto articolato "L'ordine internazionale liberale si sta lentamente sgretolando", aggiungendo che il suo collasso potrebbe essere improvviso e irreversibile. Leggendo quest'analisi è possibile farsi un'idea dell'intricata serie di temi che sottendono la costruzione di un nuovo ordine economico globale. A uno sguardo d'insieme, l'economia mostra indicatori rassicuranti - con un Pil cresciuto del 3% nel 2023 - nonostante i conflitti bellici e commerciali in atto e il rallentamento del ritmo della globalizzazione. Tuttavia, un esame più approfondito fa emergere la debolezza del quadro generale, come conseguenza di un'erosione progressiva, soprattutto a partire dagli anni Settanta del secolo scorso, della regolamentazione sorta a Bretton Woods per riannodare le relazioni economiche internazionali del dopoguerra. Secondo l'autorevole settimanale anglosassone, la disintegrazione del vecchio ordine è percepita diffusamente. Infatti, le istituzioni finanziarie (e non solo) alla base del sistema hanno perduto credibilità; le sanzioni sono impiegate quattro volte di più rispetto agli anni Novanta; il sostegno statale alle produzioni verdi di Stati Uniti e Cina ha innescato una "guerra dei sussidi" tra

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

diversi Paesi; i flussi globali di capitale hanno iniziato a frammentarsi, ramificando le catene di creazione del valore. Del resto, una volta cominciato il declino, il cedimento di un equilibrio consolidato può accadere senza preavviso. La prima globalizzazione di fine Ottocento, che sembrava durasse ancora a lungo, è terminata repentinamente con l'avvento della prima guerra mondiale. L'ascesa del neoliberismo di fine Novecento, che veniva giudicata inarrestabile, si è interrotta bruscamente con l'avvio della crisi economica del 2007-2014; la pandemia e la guerra, poi, hanno decretato la fine delle forme estreme di mercatismo. Oggi si può immaginare una rottura di analoga portata, a causa di un ritorno della "visione del mondo a somma zero" di Donald Trump, ma anche per effetto di una seconda ondata di importazioni cinesi a basso costo e di un'estensione dei conflitti ad America e Cina per Taiwan o a Russia e una porzione più ampia d'Europa. Eppure, la globalizzazione, insieme ad aspetti controversi, ha dato impulso a trasformazioni profonde e a un'efficace interdipendenza mondiale, che dovrebbero scoraggiare nuove ostilità e chiusure economiche. Lo scenario che si prospetta sarebbe necessario non si discostasse da un tragitto grazie al quale centinaia di milioni di abitanti della Cina sono sfuggiti alla trappola della povertà mentre il continente asiatico si immergeva nell'economia globale, il tasso di mortalità infantile in tutto il mondo è sceso a meno della metà di quello dei primi anni Novanta, la quota di popolazione annientata dalle guerre ha raggiunto il minimo postbellico al principio di questo millennio. Il processo di globalizzazione, unito a una condizione di lunga pace, ha permesso ad alcuni Paesi arretrati di assumere il ruolo di potenze economiche nascenti, avvantaggiandosi dell'ordine economico e dei traffici mondiali per colmare il divario con i Paesi più avanzati. L'inversione di queste tendenze e il rischio di un "grande scollamento", a causa dell'allargamento dei focolai di crisi e della mancanza di un sistema regolatorio internazionale, rende più ardue le sfide di questo secolo. Le nuove forme di competizione vanno dall'indirizzo da fornire ai progressi nell'intelligenza artificiale e nell'innovazione tecnologica, alla promozione organica della bioeconomia circolare, alle sinergie da realizzare nella nuova economia dello spazio, al contenimento della corsa agli armamenti, fino all'orientamento dei flussi migratori e della crescita demografica. In questo contesto, per il Governatore della Banca d'Italia Fabio Panetta, l'economia europea è "particolarmente esposta alle conseguenze di una frammentazione del commercio mondiale", date le sue connessioni produttive e finanziarie globali, la sua dipendenza dall'importazione di risorse naturali e dalla domanda estera. Nonostante l'Europa per oltre un quarto di secolo abbia tenuto il passo con gli Stati Uniti in termini di incremento del Pil pro capite , la quota della UE nell'economia globale sta riducendosi più velocemente di quella americana. Mentre gli USA rappresentano un quarto circa dell'economia mondiale, l'eurozona ne equivale a circa un sesto. A parere di Daniel Gros, per rafforzare la collocazione geopolitica europea, bisogna "rivitalizzare l'economia". A sua volta, Barry Eichengreen ritiene che occorrano idee innovative per il potenziamento dell'Europa. Tra i rimedi indicati da Panetta, vi sono la partecipazione europea alla riconfigurazione delle filiere produttive globali, che costituisce un'occasione per rilanciare l'economia meridionale attraverso "politiche

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

di attrazione dei capitali", e, in generale, una forte espansione degli investimenti pubblici e privati. Per questa ragione, l'Italia e il Sud del Paese devono essere pienamente parte di una prospettiva di ripresa del progetto europeo. Il Mezzogiorno può sviluppare un nuovo protagonismo se sarà in grado di acquisire sul campo la fiducia degli investitori globali, di aumentare il suo potenziale di crescita e di perseguire concretamente il suo inserimento nello spazio economico tra l'Europa e il Mediterraneo. I nuovi assetti euromediterranei, i Paesi arabi e la competitività meridionale Una prospettiva euromediterranea comporta l'apertura a livello nazionale e comunitario di una fase di consistente espansione degli scambi e di solida cooperazione, non solo con l'altra sponda del "mare interno", ma con i vasti territori del continente africano e del Medio Oriente, in una visione di largo respiro. Questa svolta può nascere dalla consapevolezza del ruolo di connessione geostrategica del Sud e dell'Italia in un modello inedito, dall'analisi della realtà di un "nuovo mondo" emergente e in crescita magmatica, dalla capacità di aggiornamento delle politiche industriali in un orizzonte transnazionale e metanazionale. La scelta di inserire il Piano Mattei all'interno del disegno comunitario del Global Gateway può rendere più credibile l'idea di un intervento coordinato verso l'Africa, seguendo una logica di condivisione tra i Paesi europei e quelli in tumultuosa evoluzione nell'area meridionale del Mediterraneo. Inoltre, è in virtù di un'ampia sinergia internazionale che si possono compiere azioni efficaci per lo sviluppo, soprattutto nel campo dell'energia, dell'ambiente, delle infrastrutture, dei collegamenti, dell'innovazione digitale e della formazione. In tale quadro, poi, si può fare dell'economia e dei traffici commerciali uno strumento utile per debellare i numerosi conflitti in corso in questa zona cruciale del mondo e ristabilire una pace basata sulle interdipendenze, come sosteneva Norman Angell a inizio Novecento ne "La Grande Illusione". Un recente rapporto dell'Economist Intelligence Unit (EIU) contribuisce a chiarire lo stato degli investimenti in Africa da parte dei Paesi arabi, mettendo in evidenza come non siano solo i nuovi contendenti (Cina, Russia e Turchia) a disputarsi lo spazio economico immenso di questo continente con quelli tradizionali, ma compaiano su una scena sempre più complessa un insieme variegato di nazioni e istituzioni internazionali, parte del processo di riassetto degli equilibri geoeconomici globali. Il Consiglio di Cooperazione del Golfo (CCG) è l'organizzazione formata nel 1981 dagli Stati che si affacciano sul Golfo Persico (Arabia Saudita, Bahrein, Emirati Arabi Uniti, Kuwait, Oman e Qatar), per promuovere una più stretta collaborazione e integrazione su scala regionale in materia economica, sociale e culturale, fino alla creazione di un mercato e un'unità monetaria comuni. Il CCG rappresenta il canale essenziale per le relazioni dell'Unione Europea con questi Paesi e, peraltro, dispone di ingenti finanziamenti dei suoi membri per il continente africano, nel momento in cui i prestiti cinesi e gli aiuti occidentali sono meno sicuri e sembrano avere raggiunto il loro tetto massimo. L'attrattiva di tali risorse è dovuta anche alla velocità con cui i fondi possono essere forniti e agli scarsi vincoli fissati per il loro impiego, soprattutto rispetto alle istituzioni finanziarie dell'Occidente. Si tratta di un soft power particolarmente rilevante, perché deriva da investimenti di carattere strategico

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

e da un potenziale miglioramento delle condizioni di sicurezza, specie nelle aree del Corno d'Africa e del Mar Rosso. In questo modo, gli Stati arabi potrebbero assumere il ruolo di principali attori internazionali dell'iniziativa economica nei Paesi africani, espandendo la loro presenza in tutto il continente. Le aziende e gli investitori del CCG tendono a concentrarsi sulle industrie africane legate alle risorse energetiche (petrolio, gas e rinnovabili), alle miniere e all'agricoltura, ma anche sulle infrastrutture di trasporto, sui servizi logistici e sui comparti digitali. Secondo le stime riportate dall'EIU, il Consiglio di Cooperazione del Golfo ha investito oltre 100 miliardi di dollari in Africa negli ultimi dieci anni, ossia circa il 30% del totale degli investimenti diretti esteri (IDE). Mentre nel 2023 gli investimenti diretti indicati dai Paesi arabi per la realizzazione di nuove attività (greenfield) nei territori africani hanno raggiunto 53 miliardi di dollari, superando gli impegni delle imprese cinesi (35,5 miliardi), europee (38 miliardi) e statunitensi (10 miliardi). Gli scambi tra CCG e Paesi africani sono cresciuti a un tasso dell'8% nel decennio fino al 2022, toccando 154 miliardi di dollari quell'anno. Questo risultato ha permesso di scavalcare il totale del commercio bilaterale con l'Africa degli Stati Uniti (74 miliardi di dollari) e dell'India (99 miliardi), nonché di recuperare il divario nei confronti dei medesimi traffici della Cina (289 miliardi) e dell'Europa occidentale (244 miliardi). Tale incremento di attività riguarda anche la partecipazione alla gestione dei porti e delle principali rotte logistiche da parte degli Stati del CCG in molti territori (Algeria, Egitto, Sudan, Eritrea, Somalia, Tanzania, Mozambico, Sud Africa, Angola, Repubblica Democratica del Congo, Congo-Brazzaville, Ruanda, Nigeria, Guinea e Senegal). La competizione dei Paesi arabi con i protagonisti dell'economia mondiale si sta svolgendo in tutti i settori e gli ambiti di convenienza del continente africano, sulla base di una combinazione pragmatica di "non intervento in stile cinese, costruzione di reti in stile russo e investimenti aziendali in stile occidentale". Questa originale analisi dell'Economist Intelligence Unit permette non solo di rivolgere l'attenzione a un nuovo gruppo di concorrenti che emerge sul proscenio globale, ma di considerare la necessità impellente dell'Europa di stare in gioco nella sfida attuale e l'opportunità per l'Italia e il Mezzogiorno di svolgere un ruolo significativo. Il mutamento degli assetti della geografia, della politica e dell'economia attraversa ormai un continente immediatamente prospiciente i confini del nostro mare, gravido di tensioni e contrasti aspri, e, al tempo stesso, al centro del prossimo sviluppo del mondo intero. Come ai tempi celebrati da Fernand Braudel, uno spazio mediterraneo allargato può trovarsi proiettato verso un nuovo destino ed essere chiave di volta dell'avvenire dei Paesi che lo circondano. Il ruolo aggiornato del G7 e la prospettiva globale dell'Africa L'appuntamento del Gruppo dei Sette in Italia non poteva intraprendere un percorso del tutto innovativo, impraticabile per l'inattualità del suo modello e per le condizioni di debolezza di alcuni dei suoi esponenti, ma un primo segnale positivo è emerso. L'apertura al Sud globale e le conclusioni del G7 hanno mostrato non solo il proposito di ampliare una compagine pensata per un mondo diverso a nuovi protagonisti della scena internazionale, ma anche la necessità di sperimentare

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

strategie inedite, in grado di cogliere gli snodi di una molteplicità di crisi interconnesse e di un contesto sempre più complesso, a cominciare dall'Africa e dal Mediterraneo. Le svolte della storia è difficile si preannuncino con largo anticipo, però, il lavorio indispensabile per renderne possibile un'altra ed evitare un brusco arretramento verso il passato richiede la consapevolezza del momento critico che sta attraversando il pianeta. L'inizio di un confronto multilaterale, con la partecipazione di numerose rappresentanze esterne al G7 (Algeria, Argentina, Brasile, Emirati Arabi Uniti, Giordania, India, Kenya, Mauritania, Tunisia, Turchia e Santa Sede) e di alcune delle principali organizzazioni internazionali (Banca Africana di Sviluppo, Banca Mondiale, Fondo Monetario Internazionale, OCSE e ONU) ha confortato l'idea di un dialogo oltre le barriere tradizionali, facendo del rapporto con i partners del Sud il terreno su cui costruire relazioni globali maggiormente cooperative e soluzioni credibili all'attuale disordine mondiale. Il documento finale indica l'obiettivo di "una governance globale più efficace, inclusiva ed equa" di fronte a un mutamento epocale. È, tuttavia, l'impegno per l'Africa che può sostanziare una nuova direzione di marcia, con il sostegno all'operatività dell'Area di libero scambio continentale africana (AfCFTA), la collaborazione per il miglioramento della sicurezza alimentare, delle infrastrutture, del commercio e della produttività agricola e, in particolare, un significativo programma di interventi attraverso il Partenariato per le Infrastrutture e gli Investimenti Globali (PGII) dei Sette e il Global Gateway dell'Unione Europea. Il comunicato del G7 fornisce anche il dettaglio delle specifiche iniziative a favore dei Paesi africani, collegando il tema delle sfide globali a quello del progresso del Sud della terra. Secondo un rapporto del McKinsey Global Institute dal titolo "Reinventare la crescita economica in Africa: trasformare la diversità in opportunità", entro il 2050 il 25% degli abitanti della terra (2,5 miliardi) proverrà dall'Africa, che offrirà una molteplicità di occasioni per uno sviluppo robusto e inclusivo, mettendo a disposizione una ricca dotazione di risorse naturali e un abbondante potenziale umano - il 40% dei giovani sarà africano - per incrementare la prosperità non solo in quell'area, ma in tutto il mondo. Questo continente non è monolitico, rappresentando un'economia da tremila miliardi di dollari, con una popolazione di oltre 1,4 miliardi di persone, distribuita in 54 Paesi. In questa sterminata estensione, infatti, vi sono aree che crescono più della media complessiva da vent'anni, altre che hanno accelerato la loro performance nello scorso decennio, altre ancora che hanno rallentato recentemente il loro andamento e un ulteriore gruppo che fatica ad avanzare. Pressoché la metà dell'Africa si trova in Paesi collocati al di sopra della media, che costituiscono, però, solo un quarto del PIL totale. Il numero delle imprese che realizzano guadagni pari o superiori a 1 miliardo di dollari è di quasi 350 in tutto il continente. Nonostante un quadro globale molto incerto e mutevole, le economie africane hanno rivelato una forte resilienza, ottenendo un aumento del PIL del 3,2% nel 2023, in calo rispetto al 4,1% del 2022, ma registrando una risalita a livello mondiale, che le porterà a una crescita media del 4% tra il 2024 e il 2025. Tuttavia, gran parte dei Paesi africani ha continuato a fare i conti con elevate pressioni inflazionistiche, accumulo di debito, disuguaglianze e povertà

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

diffuse, condizioni sanitarie critiche, cambiamenti climatici ed eventi meteorologici estremi. Considerando un arco di tempo trentennale, si osserva che mentre negli anni Novanta il PIL è progredito del 2,7% e la popolazione del 12,7%, all'inizio del nuovo millennio il PIL è salito al 5,1%, dando abbrivo al periodo di "ripresa dell'Africa", con un vorticoso incremento della produttività e un'impennata delle prime trenta economie africane. Negli ultimi anni si è verificata un'inversione di tendenza, con un indebolimento della produttività in ogni settore, patendo una crescita sostenuta prevalentemente dai prezzi delle materie prime e dagli investimenti diretti esteri. Da questo punto di vista, è necessario introdurre consistenti novità, mediante la disseminazione dei processi di digitalizzazione e innovazione tecnologica, la formazione di competenze qualificate in linea con le esigenze di modernizzazione e ampliamento della struttura produttiva interna e la pressante domanda di talenti da parte del resto del mondo, l'innalzamento dell'efficienza dei servizi finanziari e degli investimenti in tutto il continente. L'Africa, inoltre, è un'enorme miniera di risorse strategiche, possedendo il 93% delle riserve di platino globali, quasi la metà di quelle di cobalto, manganese, rame e litio, essenziali per la transizione ambientale e climatica. Su questo versante, è nell'interesse dell'Europa un atteggiamento di grande apertura, che non punti allo sfruttamento del territorio africano, ma a un contributo al suo sviluppo, non lasciando a iniziative predatorie e convenienze geopolitiche cinesi, russe o arabe questo vasto spazio di crescita. Basti pensare al fenomeno dell'urbanizzazione e all'espansione del mercato di consumo, per comprendere le straordinarie opportunità esistenti per una ripartizione di compiti e una complementarità tra l'economia dell'Africa e quella dell'Europa. Tornando, quindi agli obiettivi strategici italiani e comunitari, appare sempre più di fondamentale importanza l'idea di un New Deal nei rapporti tra questi due continenti, che non sono protagonisti del disaccoppiamento globale ma che, pur partendo da posizioni differenti, possono svolgere un ruolo chiave nello scacchiere economico mondiale. Essi, infatti, sono legati da un destino convergente, non solo per ragioni geografiche e di prossimità, condensate nelle prospettive dello scenario mediterraneo, ma per il grande impulso economico che può nascere dalla condivisione di un percorso di sviluppo e, chissà, anche per un'alleanza da costruire nell'ottica di un multipolarismo attivo e di pace nelle relazioni internazionali. Europa meridionale, longevità e crisi demografica In un articolo dell'Economist dal titolo "Invecchiare insieme", si valutano i motivi per i quali gli abitanti dei territori meridionali dell'Europa saranno presto tra i più longevi al mondo. La varietà della dieta e l'abitudine al movimento, ma anche la qualità della progettazione urbana e dei comportamenti sociali sono le caratteristiche più significative di un nuovo modello di vita sperimentato in questa parte del continente. Uno studio dell'Institute for Health Metrics and Evaluation dell'Università di Washington ha tratteggiato il panorama del carico di malattie in 204 Paesi tra il 2022 e il 2050, effettuando proiezioni sulla durata della vita in questo arco di tempo. La sorpresa è data dalla presenza nei venti principali "Paesi per vecchi" - Countries for Old Men , parafrasando il romanzo di Cormac McCarthy - non solo di aree più ricche (Svizzera, Singapore, Giappone e Corea del Sud), ma anche di un gruppo

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

di territori meno opulenti di altri, composto da Spagna, Italia, Francia e Portogallo, con l'aggiunta di piccoli Stati quali San Marino, Malta e Andorra. Da indagini di questo tipo emerge che, chiaramente, salute e longevità sono connesse al PIL pro capite . Ma le cause specifiche di maggiore benessere dell'Europa del Sud vanno ricercate in altre direzioni, superando il legame esclusivo tra ricchezza e salute. C'è chi sostiene che queste popolazioni oggi non si attengono alla "dieta mediterranea" e che, quindi, questa forma di alimentazione non può essere indicativa di loro migliori condizioni fisiche. Tuttavia, altri come Dan Buettner del National Geographic, uno degli ideatori delle "zone blu" - aree geografiche del mondo in cui la speranza di vita è considerevolmente più elevata rispetto alla media globale -, affermano che le abitudini in grado di forgiare persone di età sempre più avanzata risalgono a mezzo secolo fa, quando le popolazioni meridionali si nutrivano di pietanze contadine o seguivano una dieta basata su "cibi da carestia". Blue zones italiane sono il Cilento in Campania e la provincia di Nuoro in Sardegna, dove si concentrano un'ampia schiera di centenari che conducono uno stile di vita peculiare dell'area mediterranea. Da queste zone si è partito per delineare un paradigma socio-economico inedito, in qualche modo anticipatore della bioeconomia circolare. Merito della felice intuizione del sindaco di Pollica Angelo Vassallo, che, riprendendo l'insegnamento di Ancel Keys, riuscì a promuovere l'inserimento della dieta mediterranea tra i beni tutelati all'interno del Patrimonio Culturale Immateriale dell'Umanità. Con l'alimentazione, il movimento è un altro fattore di allungamento della vita, che risulta particolarmente rilevante in Spagna e, in genere, nei Paesi euromediterranei, in virtù dell'elevato numero di passeggiate e percorsi pedonali compiuti in questi territori. Varie ricerche, inoltre, mostrano l'importanza fondamentale dei rapporti sociali, oltre che dei legami di amicizia e familiari, per il benessere fisico e psicologico. Anche questo è un aspetto peculiare dell'esistenza nei Paesi dell'Europa meridionale. La conformazione dei nuclei urbani del Sud, poi, con piazze e luoghi di ritrovo adatti per riunirsi, assistere a spettacoli, discutere, bere e mangiare insieme, rappresenta un ulteriore vantaggio in termini di godibilità e distensione della vita. A queste indicazioni, tuttavia, vanno aggiunte riflessioni di natura più strettamente demografica, che possono far cambiare l'angolazione da cui si guarda a questi fenomeni. Nei prossimi decenni si verificherà una consistente inversione di tendenza nella crescita della popolazione mondiale. L'Europa, che a inizio Novecento registrava il 24,7% della popolazione mondiale, scenderà al 7,2% nel 2050 e al 5,7% entro la fine del secolo. L'Africa, al contrario, passerà dall'8,1% della popolazione mondiale al 37,9%. Peraltro, secondo Niall Ferguson: "Considerando che quando Cristoforo Colombo sbarcò nel Nuovo Mondo esistevano appena 500 milioni di esseri umani, la proliferazione della specie homo sapiens nell'era moderna è stata un'impresa sorprendente". La popolazione mondiale ha superato attualmente gli 8 miliardi di persone e a fine secolo potrebbe raggiungere una punta di ben oltre 10 miliardi. Eppure, questo picco sarà molto probabilmente l'ultimo, fugando il timore di un disastro malthusiano venturo, ovvero di un eccesso di popolazione del tutto insostenibile per la terra. Infatti, dagli anni Settanta del secolo scorso, si è avviato un declino progressivo del tasso di fertilità totale,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

che sta diminuendo di Paese in Paese al di sotto della soglia (2,1 nascite per donna) di mantenimento dei livelli demografici esistenti. Non è solo la "vecchia" Europa a patire questo fenomeno, ma anche gli Stati Uniti, la Cina, molte altre aree asiatiche e mediorientali: il nostro pianeta, esclusa l'Africa, in particolare quella sub-sahariana, è già in contrazione. In Europa, i Paesi con maggiore popolazione , eccetto il Regno Unito, perderanno una quota consistente di residenti . Tra questi, l'Italia subirà un maggiore calo di abitanti. Del resto, più della metà dell'aumento previsto per la popolazione globale fino alla metà di questo secolo sarà concentrato in otto Paesi (Congo, Egitto, Etiopia, Filippine, India, Nigeria, Pakistan e Tanzania). Il tasso di fertilità totale si abbasserà da 2,3 nel 2021 a 1,8 nel 2100 e dal 2064 si prevede una discesa inesorabile. Ferguson, sostenendo che il crollo demografico mondiale non è più fantascienza, conviene con l'idea degli esperti secondo cui la popolazione umana non si ridurrà gradualmente, ma quasi con la stessa rapidità della sua crescita passata. Il problema del futuro, quindi, sarà come contrastare le ripercussioni di una decrescita demografica sullo sviluppo economico e sulla vitalità sociale. D'altro canto, se la longevità va considerata un'opportunità, serve anche un sistema di welfare solido e aggiornato. Per la prima volta nella storia, nel 2018, gli over 65 hanno superato globalmente i bambini sotto i 5 anni. Inoltre, nel 2019, l'aspettativa mondiale di vita alla nascita ha toccato i 73 anni. In questo quadro, occorre offrire servizi sociali migliori per le famiglie e l'immigrazione qualificata, pena un andamento negativo irreversibile della natalità, per le persone anziane, in termini di qualità della vita, cura, assistenza e impiego delle tecnologie digitali, e per i giovani, in termini di promozione dell'ingresso nel mondo del lavoro e di accesso all'abitazione. Queste scelte da compiere, soprattutto per l'Italia, possono inserirsi nella prospettiva di fondo del rapporto con i Paesi meno sviluppati e con l'immensa frontiera dell'Africa attraverso un Piano Mattei sempre più organico e integrato nella nuova politica europea del Global Gateway. Conclusioni Dal 2021 in poi è cresciuto l'interesse dell'Europa a sostenere piani di investimento verso l'Africa, i Paesi del Sud-Est del Pacifico e l'America Latina, manifestando non solo l'esigenza di intensificare i rapporti con queste aree del mondo e di aumentare la propria autonomia strategica, ma affrontando alcuni temi di fondo per il suo stesso futuro, che riguardano l'approvvigionamento delle materie prime, l'espansione delle rotte commerciali e la costruzione di un nuovo paradigma economico e produttivo. Inoltre, la notevole incertezza che caratterizza il sistema geopolitico mondiale e l'ampliamento degli scenari di guerra ha reso indispensabile una strategia e un intervento specifico dell'Unione Europea nello scacchiere internazionale, corredati da una rinnovata capacità di tessere relazioni e proporre soluzioni politiche. In questo contesto, il Mediterraneo è diventato nuovamente, dopo molto tempo, un baricentro fondamentale per i traffici, le comunicazioni, il trasporto e la logistica, oltre che per lo sviluppo dell'industria e delle infrastrutture nei territori che lo lambiscono e in altre zone circostanti. Al tempo stesso, questo vasto spazio costituisce il teatro di flussi migratori ininterrotti e di una competizione tra un insieme composito di Paesi, che rischia di essere sempre più sbilanciato

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

verso Oriente. Anche per questa ragione, il ruolo dell'Europa non può essere quello di un semplice comprimario o rappresentare la somma delle iniziative dei suoi singoli Paesi. Occorre definire un orizzonte unitario e un'agenda di lunga durata dell'azione continentale in direzione di una parte essenziale del pianeta. Nel discorso programmatico del 18 luglio scorso, intitolato non a caso "Europe's choice", Ursula von der Leyen, ha posto in evidenza la necessità di "un'Unione che sia più veloce e più semplice, più mirata e più unita, più solidale con le persone e le imprese" e "che agisca dove apporta valore aggiunto". Tra le priorità delle linee guida dell'impegno di lavoro per i prossimi cinque anni, la Presidente della Commissione Europea ha indicato una strategia europea in materia di migrazione e asilo, rafforzando le relazioni con i Paesi di origine e transito, e ha prospettato un abbinamento tra le competenze dei cittadini del Sud globale e le lacune del mercato del lavoro in Europa, rendendo possibile l'attrazione di talenti con norme armonizzate sul riconoscimento delle loro qualifiche. Inoltre, ha comunicato la sua intenzione di nominare un commissario per il Mediterraneo, che si dovrà concentrare su investimenti e partenariati, stabilità economica, creazione di posti di lavoro, energia, sicurezza, migrazione e altre materie di interesse comune, "rispettando i nostri valori e principi". In questo quadro, la von der Leyen ha proposto "un approccio più mirato verso il nostro vicinato più ampio" allo scopo di realizzare un nuovo "Patto per il Mediterraneo", non avulso da un ruolo attivo dell'Europa in Medio Oriente, per fornire "un chiaro segnale politico di partenariato in un mondo più contestato e instabile". Partendo da questi presupposti, i prossimi anni potrebbero essere decisivi, non solo per una proiezione dell'Unione Europea verso il Sud del mondo, ma anche per un indirizzo organico nella sua politica estera e nella sua partecipazione al riassetto geopolitico globale, colmando un vuoto sulla scena internazionale. Una presenza incisiva dell'Europa in questo campo contribuirebbe a rendere più stabile la situazione del pianeta e a mitigare fortemente la rincorsa ai conflitti, ponendosi al centro del confronto in tempi molto difficili. I tre assi centrali di questa strategia europea saranno la sicurezza economica, il commercio e gli investimenti nei partenariati attraverso il Global Gateway. Quest'ultimo, in particolare, servirà a guidare gli investimenti nei corridoi di trasporto, nei porti, nella produzione di energia rinnovabile e di idrogeno verde, nelle catene del valore delle materie prime. Infine, l'obiettivo di una riorganizzazione del multilateralismo tende a ripristinare un ordine globale basato su valori e regole, ma anche a dare impulso a un ruolo europeo di guida nella riforma del sistema delle relazioni internazionali. In conclusione, la nuova stagione dell'Unione Europea è destinata ad affrontare questioni determinanti per il futuro del mondo, operando una profonda svolta nel suo modo di agire, nelle sue strategie e nei suoi programmi, nel suo protagonismo, rivolgendo lo sguardo verso Sud: Mediterraneo, Africa e Medio Oriente. I Paesi meridionali dell'Europa e l'Italia con il suo Mezzogiorno potranno svolgere una funzione di grande importanza e qualificarsi come cerniera vitale di questo nuovo sconfinato spazio "euromediterraneo" solo se riusciranno a integrarsi pienamente in questa prospettiva unitaria e a svolgere una condotta sinergica con le istituzioni comunitarie. Professore Ordinario di Storia

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

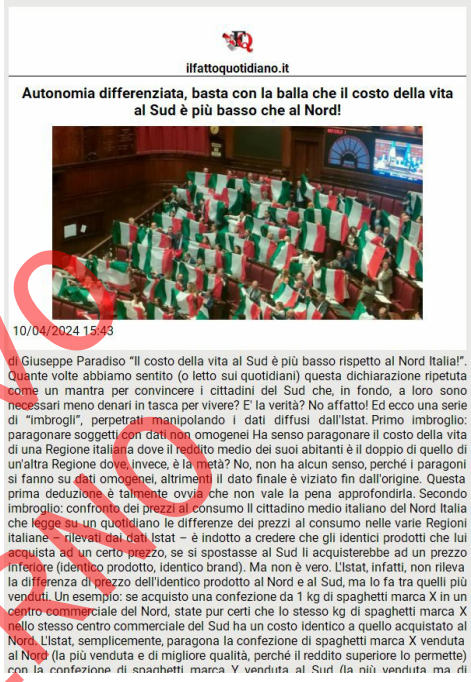
Economica, Università della Campania Luigi Vanvitelli, Luiss Guido Carli.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilfattoquotidiano.it

Fonti Web

Autonomia differenziata, basta con la balla che il costo della vita al Sud è più basso che al Nord!


ilfattoquotidiano.it

Autonomia differenziata, basta con la balla che il costo della vita al Sud è più basso che al Nord!

10/04/2024 15:43

di Giuseppe Paradiso "Il costo della vita al Sud è più basso rispetto al Nord Italia!". Quante volte abbiamo sentito (o letto sui quotidiani) questa dichiarazione ripetuta come un mantra per convincere i cittadini del Sud che, in fondo, a loro sono necessari meno denari in tasca per vivere? E' la verità? No affatto! Ed ecco una serie di "imbrogli", perpetrati manipolando i dati diffusi dall'Istat. Primo imbroglio: paragonare soggetti con dati non omogenei Ha senso paragonare il costo della vita di una Regione italiana dove il reddito medio dei suoi abitanti è il doppio di quello di un'altra Regione dove, invece, è la metà? No, non ha alcun senso, perché i paragoni si fanno su dati omogenei, altrimenti il dato finale è viziato fin dall'origine. Questa prima deduzione è talmente ovvia che non vale la pena approfondirla. Secondo imbroglio: confronto dei prezzi al consumo Il cittadino medio italiano del Nord Italia che legge su un quotidiano le differenze dei prezzi al consumo nelle varie Regioni italiane – rilevati dai dati Istat – è indotto a credere che gli identici prodotti che lui acquista ad un certo prezzo, se si spostasse al Sud li acquisterebbe ad un prezzo inferiore (identico prodotto, identico brand). Ma non è vero. L'Istat, infatti, non rileva la differenza di prezzo dell'identico prodotto al Nord e al Sud, ma lo fa tra quelli più venduti. Un esempio: se acquisto una confezione da 1 kg di spaghetti marca X in un centro commerciale del Nord, state pur certi che lo stesso kg di spaghetti marca X nello stesso centro commerciale del Sud ha un costo identico a quello acquistato al Nord. L'Istat, semplicemente, paragona la confezione di spaghetti marca X venduta al Nord (la più venduta e di migliore qualità, perché il reddito superiore lo permette) con la confezione di spaghetti marca Y venduta al Sud (la più venduta ma di qualità inferiore e più economica) venduta al Sud. Questo confronto, lo capirebbe anche uno scolaro delle elementari, è totalmente fuorviante e improponibile ; lo stessa metodologia viene applicata per la totalità dei beni in commercio. Perché allora si continua a perpetuare la bugia secondo la quale al Sud i prodotti al consumo costano meno? Perché i "giornaloni" sono così reticenti a smascherare la bugia? Leggi Anche dal blog di Sostenitore Autonomia differenziata, la Commissione lavora col favore delle tenebre. I politici del Sud dormono? Terzo imbroglio: i servizi erogati dallo Stato italiano Ultimo - ma non per importanza - l'aspetto relativo ai servizi erogati dallo Stato italiano o, per suo tramite, dagli enti locali. Se a Reggio Emilia lo Stato eroga risorse per la costruzione di 90 asili nido e a Reggio Calabria (con popolazione di poco superiore a Reggio Emilia) lo stesso Stato eroga a malapena le risorse per costruirne 3, è ovvio che le famiglie calabresi devono sborsare di tasca propria la retta per pagare un asilo nido privato. Perché questo dato (insieme a moltissimi altri) "scompare" dalle rilevazioni ufficiali dell'Istat quando viene stilata la classifica

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

del "costo della vita" tra le varie regioni italiane? A cascata, ciò incide anche sulla facoltà per una mamma calabrese di poter trovare lavoro, perché non può permettersi di pagare le rette dell'asilo nido privato. La mancata erogazione dei servizi statali erogati al Sud è un segreto di pulcinella per gli addetti ai lavori, ma resta sconosciuta alla stragrande maggioranza dei cittadini italiani (in realtà si chiama questione meridionale e un tempo, molti decenni fa, era una questione di dominio pubblico). E ancora, se un cittadino del Sud per andare a lavorare è costretto a prendere la propria auto (o ad acquistare costosi abbonamenti su mezzi di trasporto privati) invece dei comodi e relativamente economici mezzi di trasporto pubblico presenti al Nord, perché anche questo dato non viene considerato nel computo del costo della vita? Ci sarebbero poi tantissimi altri dati da considerare e, visto che a parità di reddito le tasse si pagano in maniera uniforme in tutto il territorio nazionale, facendo il gran totale viene fuori che al Sud il costo della vita è tutt'altro che basso. Il blog Sostenitore ospita i post scritti dai lettori che hanno deciso di contribuire alla crescita de ilfattoquotidiano.it , sottoscrivendo l'offerta Sostenitore e diventando così parte attiva della nostra community. Tra i post inviati, Peter Gomez e la redazione selezioneranno e pubblicheranno quelli più interessanti. Questo blog nasce da un'idea dei lettori, continuate a renderlo il vostro spazio. Diventare Sostenitore significa anche metterci la faccia, la firma o l'impegno : aderisci alle nostre campagne, pensate perché tu abbia un ruolo attivo! Se vuoi partecipare, al prezzo di "un cappuccino alla settimana" potrai anche seguire in diretta streaming la riunione di redazione del giovedì - mandandoci in tempo reale suggerimenti, notizie e idee - e accedere al Forum riservato dove discutere e interagire con la redazione. Scopri tutti i vantaggi!

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

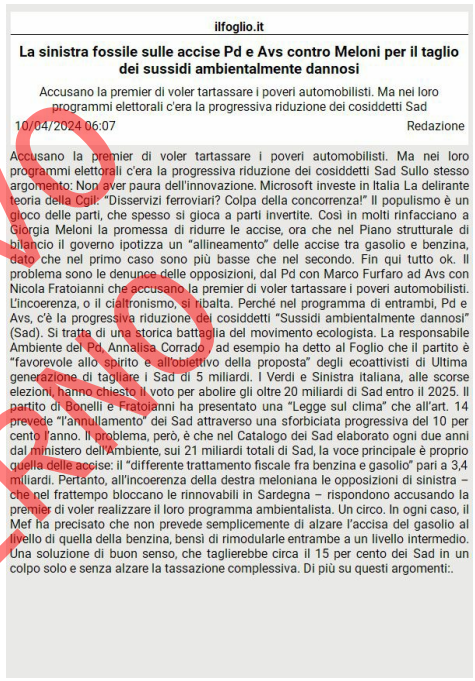
ilfoglio.it

Fonti Web

La sinistra fossile sulle accise Pd e Avs contro Meloni per il taglio dei sussidi ambientalmente dannosi

Accusano la premier di voler tartassare i poveri automobilisti. Ma nei loro programmi elettorali c'era la progressiva riduzione dei cosiddetti Sad

Redazione


ilfoglio.it

La sinistra fossile sulle accise Pd e Avs contro Meloni per il taglio dei sussidi ambientalmente dannosi

Accusano la premier di voler tartassare i poveri automobilisti. Ma nei loro programmi elettorali c'era la progressiva riduzione dei cosiddetti Sad

10/04/2024 06:07 Redazione

Accusano la premier di voler tartassare i poveri automobilisti. Ma nei loro programmi elettorali c'era la progressiva riduzione dei cosiddetti Sad Sullo stesso argomento: Non aver paura dell'innovazione. Microsoft investe in Italia La delirante teoria della Cgil: "Disservizi ferroviari? Colpa della concorrenza!" Il populismo è un gioco delle parti, che spesso si gioca a parti invertite. Così in molti rinfacciano a Giorgia Meloni la promessa di ridurre le accise, ora che nel Piano strutturale di bilancio il governo ipotizza un "allineamento" delle accise tra gasolio e benzina, dato che nel primo caso sono più basse che nel secondo. Fin qui tutto ok. Il problema sono le denunce delle opposizioni, dal Pd con Marco Furfaro ad Avs con Nicola Fratoianni che accusano la premier di voler tartassare i poveri automobilisti. L'incoerenza, o il cialtronismo, si ribalta. Perché nel programma di entrambi, Pd e Avs, c'è la progressiva riduzione dei cosiddetti "Sussidi ambientalmente dannosi" (Sad). Si tratta di una storica battaglia del movimento ecologista. La responsabile Ambiente del Pd, Annalisa Corrado , ad esempio ha detto al Foglio che il partito è "favorevole allo spirito e all'obiettivo della proposta" degli ecoattivisti di Ultima generazione di tagliare i Sad di 5 miliardi. I Verdi e Sinistra italiana, alle scorse elezioni, hanno chiesto il voto per abolire gli oltre 20 miliardi di Sad entro il 2025. Il partito di Bonelli e Fratoianni ha presentato una "Legge sul clima" che all'art. 14 prevede "l'annullamento" dei Sad attraverso una sforbiciata progressiva del 10 per cento l'anno. Il problema, però, è che nel Catalogo dei Sad elaborato ogni due anni dal ministero dell'Ambiente, sui 21 miliardi totali di Sad, la voce principale è proprio quella delle accise: il "differente trattamento fiscale fra benzina e gasolio" pari a 3,4 miliardi. Pertanto, all'incoerenza della destra meloniana le opposizioni di sinistra - che nel frattempo bloccano le rinnovabili in Sardegna - rispondono accusando la premier di voler realizzare il loro programma ambientalista. Un circo. In ogni caso, il Mef ha precisato che non prevede semplicemente di alzare l'accisa del gasolio al livello di quella della benzina, bensì di rimodularle entrambe a un livello intermedio. Una soluzione di buon senso, che taglierebbe circa il 15 per cento dei Sad in un colpo solo e senza alzare la tassazione complessiva. Di più su questi argomenti:.

AD ESCLUSIVO USO LIMITATO

ilfoglio.it

Fonti Web

Dopo le parole di Giorgetti, il governo frena: "Nessuna nuova tassa è in lavorazione"


ilfoglio.it

Dopo le parole di Giorgetti, il governo frena: "Nessuna nuova tassa è in lavorazione"

10/04/2024 10:46 Redazione

Prima lo staff del ministro, poi il sottosegretario al Mef Federico Freni, infine il leader della Lega Matteo Salvini: tutti smentiscono il ministro dell'Economia: "Non ci saranno nuove tassazioni". E Meloni sarebbe sorpresa e irritata Approveremo una manovra che richiederà sacrifici da tutti ". Lo ha detto ieri il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti , parlando della prossima legge di bilancio. Le sue dichiarazioni durante il convegno "Future of finance Italy" di Bloomberg hanno provocato, in prima battuta, un crollo repentino delle borse . Il ministro ha rivendicato che quest'anno "i conti andranno meglio" e ha parlato degli extraprofitti: "Non è corretto parlare di extraprofitti, ma di tassare i profitti a chi li ha fatti: è uno sforzo che l'intero sistema paese deve fare, ovvero individui, ma anche società piccole, medie e grandi". E poi, collateralmente, ha parlato del settore della Difesa: "Non ci sarà più la narrativa come in passato sugli extraprofitti bancari dal momento che in quel momento le banche facevano più profitti. Paradossalmente, oggi l'industria di chi produce armi, con tutte queste guerre va particolarmente bene, è una situazione di mercato favorevole che produce utili superior i". Tutto meglio del previsto Qualche ora più tardi è lo stesso ministero dell'Economia a puntualizzare sulle dichiarazioni di Giorgetti : "Non è allo studio nessuna nuova tassazione per gli individui mentre le aziende più piccole sono già interessate al concordato biennale. Altre interpretazioni delle parole del ministro sono da considerarsi forzature ", hanno scritto. Aggiungendo: "Per le entrate si chiederà uno sforzo alle imprese più grandi che operano in determinati settori in cui l'utile ha beneficiato di condizioni favorevoli affinché contribuiscano con modalità sulle quali è in corso un confronto". Nella serata di ieri sono circolate che descrivevano la presidente del Consiglio Giorgia Meloni sorpresa e irritata nei confronti di Giorgetti. Voci mai confermate da Palazzo Chigi, ma che sono sulle pagine dei quotidiani di questa mattina. Per primo a parlare è stato Federico Freni della Lega e sottosegretario al Mef: "Non c'è allo studio nessun aumento delle tasse per nessuno. Le nuove tasse non fanno parte del Dna di questo governo, evitiamo boutade", ha detto. Secondo lui il messaggio di Giorgetti era scontato: "Tutti devono pagare le tasse, non ci sono nuove tasse allo studio, è escluso", ha assicurato. In serata poi è arrivato il commento del ministro dei Trasporti Matteo Salvini , nonché segretario della Lega (e dunque anche di Giorgetti): " Non c'è nessun aumento di tasse o di accise, non è questo il governo che aumenterà le tasse ", ha detto. Mentre sulle banche: "Penso personalmente che un loro contributo spontaneo all'Italia farebbe tanto bene". Di più su questi argomenti:.

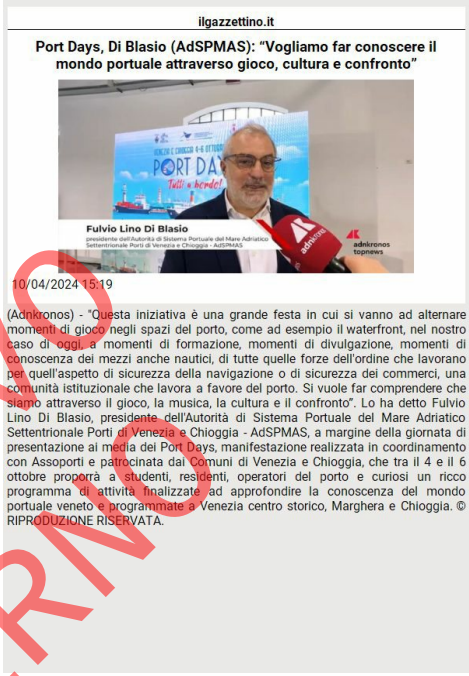
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilgazzettino.it

Fonti Web

Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto"

(Adnkronos) - "Questa iniziativa è una grande festa in cui si vanno ad alternare momenti di gioco negli spazi del porto, come ad esempio il waterfront, nel nostro caso di oggi, a momenti di formazione, momenti di divulgazione, momenti di conoscenza dei mezzi anche nautici, di tutte quelle forze dell'ordine che lavorano per quell'aspetto di sicurezza della navigazione o di sicurezza dei commerci, una comunità istituzionale che lavora a favore del porto. Si vuole far comprendere che siamo attraverso il gioco, la musica, la cultura e il confronto". Lo ha detto Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Porti di Venezia e Chioggia - AdSPMAS, a margine della giornata di presentazione ai media dei Port Days, manifestazione realizzata in coordinamento con Assoporti e patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia, che tra il 4 e il 6 ottobre proporrà a studenti, residenti, operatori del porto e curiosi un ricco programma di attività finalizzate ad approfondire la conoscenza del mondo portuale veneto e programmate a Venezia centro storico, Marghera e Chioggia. © RIPRODUZIONE RISERVATA.


ilgazzettino.it

Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto"

10/04/2024 15:19

(Adnkronos) - "Questa iniziativa è una grande festa in cui si vanno ad alternare momenti di gioco negli spazi del porto, come ad esempio il waterfront, nel nostro caso di oggi, a momenti di formazione, momenti di divulgazione, momenti di conoscenza dei mezzi anche nautici, di tutte quelle forze dell'ordine che lavorano per quell'aspetto di sicurezza della navigazione o di sicurezza dei commerci, una comunità istituzionale che lavora a favore del porto. Si vuole far comprendere che siamo attraverso il gioco, la musica, la cultura e il confronto". Lo ha detto Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Porti di Venezia e Chioggia - AdSPMAS, a margine della giornata di presentazione ai media dei Port Days, manifestazione realizzata in coordinamento con Assoporti e patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia, che tra il 4 e il 6 ottobre proporrà a studenti, residenti, operatori del porto e curiosi un ricco programma di attività finalizzate ad approfondire la conoscenza del mondo portuale veneto e programmate a Venezia centro storico, Marghera e Chioggia. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

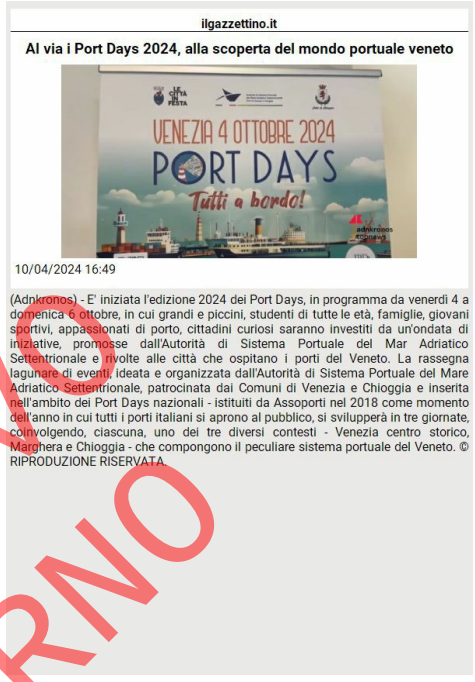
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilgazzettino.it

Fonti Web

Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto

(Adnkronos) - E' iniziata l'edizione 2024 dei Port Days, in programma da venerdì 4 a domenica 6 ottobre, in cui grandi e piccini, studenti di tutte le età, famiglie, giovani sportivi, appassionati di porto, cittadini curiosi saranno investiti da un'ondata di iniziative, promosse dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale e rivolte alle città che ospitano i porti del Veneto. La rassegna lagunare di eventi, ideata e organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia e inserita nell'ambito dei Port Days nazionali - istituiti da Assoporti nel 2018 come momento dell'anno in cui tutti i porti italiani si aprono al pubblico, si svilupperà in tre giornate, coinvolgendo, ciascuna, uno dei tre diversi contesti - Venezia centro storico, Marghera e Chioggia - che compongono il peculiare sistema portuale del Veneto. © RIPRODUZIONE RISERVATA.


ilgazzettino.it

Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto

10/04/2024 16:49

(Adnkronos) - E' iniziata l'edizione 2024 dei Port Days, in programma da venerdi 4 a domenica 6 ottobre, in cui grandi e piccini, studenti di tutte le età, famiglie, giovani sportivi, appassionati di porto, cittadini curiosi saranno investiti da un'ondata di iniziative, promosse dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale e rivolte alle città che ospitano i porti del Veneto. La rassegna lagunare di eventi, ideata e organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia e inserita nell'ambito dei Port Days nazionali - istituiti da Assoporti nel 2018 come momento dell'anno in cui tutti i porti italiani si aprono al pubblico, si svilupperà in tre giornate, coinvolgendo, ciascuna, uno dei tre diversi contesti - Venezia centro storico, Marghera e Chioggia - che compongono il peculiare sistema portuale del Veneto. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

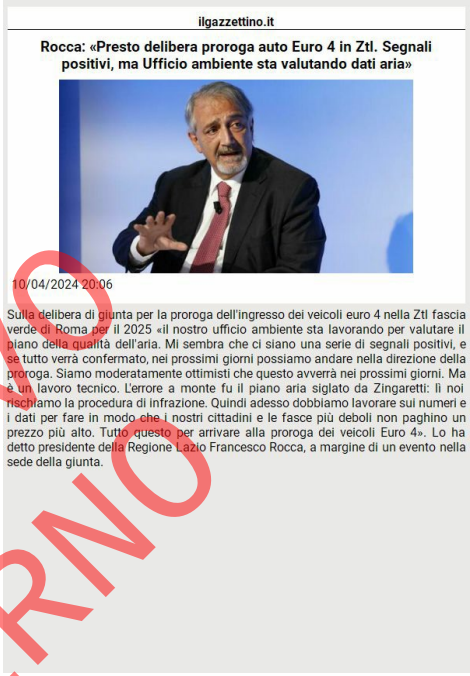
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilgazzettino.it

Fonti Web

Rocca: «Presto delibera proroga auto Euro 4 in Ztl. Segnali positivi, ma Ufficio ambiente sta valutando dati aria»

Sulla delibera di giunta per la proroga dell'ingresso dei veicoli euro 4 nella Ztl fascia verde di Roma per il 2025 «il nostro ufficio ambiente sta lavorando per valutare il piano della qualità dell'aria. Mi sembra che ci siano una serie di segnali positivi, e se tutto verrà confermato, nei prossimi giorni possiamo andare nella direzione della proroga. Siamo moderatamente ottimisti che questo avverrà nei prossimi giorni. Ma è un lavoro tecnico. L'errore a monte fu il piano aria siglato da Zingaretti: lì noi rischiamo la procedura di infrazione. Quindi adesso dobbiamo lavorare sui numeri e i dati per fare in modo che i nostri cittadini e le fasce più deboli non paghino un prezzo più alto. Tutto questo per arrivare alla proroga dei veicoli Euro 4». Lo ha detto presidente della Regione Lazio Francesco Rocca, a margine di un evento nella sede della giunta.


ilgazzettino.it

Rocca: «Presto delibera proroga auto Euro 4 in Ztl. Segnali positivi, ma Ufficio ambiente sta valutando dati aria»

10/04/2024 20:06

Sulla delibera di giunta per la proroga dell'ingresso dei veicoli euro 4 nella Ztl fascia verde di Roma per il 2025 «il nostro ufficio ambiente sta lavorando per valutare il piano della qualità dell'aria. Mi sembra che ci siano una serie di segnali positivi, e se tutto verrà confermato, nei prossimi giorni possiamo andare nella direzione della proroga. Siamo moderatamente ottimisti che questo avverrà nei prossimi giorni. Ma è un lavoro tecnico. L'errore a monte fu il piano aria siglato da Zingaretti: lì noi rischiamo la procedura di infrazione. Quindi adesso dobbiamo lavorare sui numeri e i dati per fare in modo che i nostri cittadini e le fasce più deboli non paghino un prezzo più alto. Tutto questo per arrivare alla proroga dei veicoli Euro 4». Lo ha detto presidente della Regione Lazio Francesco Rocca, a margine di un evento nella sede della giunta.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilgiornale.it

Fonti Web

"Una tantum dalle aziende per far quadrare i conti"


ilgiornale.it

"Una tantum dalle aziende per far quadrare i conti"

10/04/2024 06:19 Gian Maria

Giorgetti: "Serve uno sforzo comune". Allo studio un contributo da banche, assicurazioni e imprese della difesa con utili super «Abbiamo annunciato che rientreremo sotto il 3% di deficit/Pil nel 2026, vedo che altre nazioni come la Francia rientreranno nel 2029 e quindi è evidente che ci apprestiamo ad approvare una legge di Bilancio in cui saranno chiesti sacrifici a tutti». A volte più di quello che si dice è importante come e quando lo si dice. E questa dichiarazione del ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti, nel corso di un'intervista concessa per un evento di Bloomberg è stata resa nota ieri pomeriggio a mercati aperti. Per quanto già note nel complesso queste parole, inserite in un riferimento all'articolo 53 della Costituzione (ossia la proporzionalità del sistema fiscale ai redditi) e arricchite da concetti come «andare a tassare i profitti di chi li ha fatti» e «siamo tutti chiamati a concorrere», hanno scatenato un sussulto in Borsa. Che, in un contesto già non esaltante, ha virato in negativo insieme alle altre piazze europee chiudendo in flessione dell'1,5 per cento. Il discorso di Giorgetti, pur non contenendo elementi di eclatante novità, ha determinato queste reazioni poiché divulgato in una fase critica per il mercato, ossia quando le Borse si intonano all'apertura di Wall Street, ieri in calo, accentuandolo in mancanza di elementi positivi. Che cosa ha detto, quindi, il ministro dell'Economia di tanto sconvolgente? Seguiamo il suo ragionamento. «Tutti quanti devono fare determinati passi, chi come le categorie interessate al ravvedimento e al concordato preventivo, devono accettare l'idea che devono dichiarare di più rispetto a quello che hanno dichiarato in passato per mettersi in regola con il fisco», ha sottolineato riferendosi al provvedimento migliorato con il dl Omnibus. Il concordato mette al riparo dagli accertamenti e consente di sanare gli omessi versamenti con uno sconto, ma si basa su un proposta che prevede il versamento di più Irpef e Irap rispetto a quanto fatto in passato dalle partite Iva che aderiranno entro il 31 ottobre. Veniamo, quindi, alla parte più controversa. «Non ci sarà la replica della discussione sugli extraprofitti bancari», ha specificato il titolare del Tesoro aggiungendo che «paradossalmente uno potrebbe dire oggi che è ingiusto con tutte queste guerre che chi produce armi» non dia un contributo in virtù «degli utili superiori» conseguiti. Insomma, ci sarà una «chiamata di contribuzione per tutti» nello spirito dell'articolo 53 della Costituzione che fissa il prelievo commisurandolo al reddito, magari a partire dal settore Difesa. Come hanno spiegato successivamente fonti di Via XX Settembre, «si chiederà uno sforzo alle imprese più grandi che operano in determinati settori in cui l'utile ha beneficiato in qualche modo di condizioni favorevoli esterne affinché contribuiscano con modalità sulle quali è in corso un confronto». Il Mef ha chiarito che «non è allo studio nessuna nuova tassazione per gli individui mentre le aziende più piccole sono già interessate al concordato biennale preventivo». Il ministero

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

aveva poi specificato che il Piano strutturale di bilancio prevede una «rimodulazione» delle accise su gasolio e benzina con un loro allineamento in fase di attuazione della delega fiscale. Prudenza, per ora, da parte dei manager delle aziende potenzialmente coinvolte. «Se ci chiederanno, daremo i nostri numeri. Se lo Stato chiama, noi risponderemo», ha specificato Roberto Cingolani, ad del colosso della difesa Leonardo. Per il ceo di Intesa Sanpaolo, Carlo Messina, «in questo momento chi è nelle condizioni di fare utili significativi può pensare o di alzare i salari o trovare soluzioni con il governo per migliorare le condizioni del debito pubblico del Paese, non necessariamente con la tassazione». Chiaro riferimento alla disponibilità delle banche di anticipare per cassa alcune imposte. Ma in sostanza, chi dovrà pagare alla fine? Probabilmente i settori interessati all'una tantum saranno le banche, le assicurazioni, le aziende della difesa e quelle che hanno largamente beneficiato per la congiuntura (si veda il caso dei tassi alti) più che per meriti propri. Naturalmente il problema sarà individuare di comune accordo il meccanismo e la misura.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilgiornale.it

Fonti Web

"Nuove accise sul diesel". Ma Fratoianni smentisce se stesso e viene sconfessato dagli utenti



ilgiornale.it

"Nuove accise sul diesel". Ma Fratoianni smentisce se stesso e viene sconfessato dagli utenti

10/04/2024 09:48 Francesca Galici

Fratoianni va all'attacco del governo sulle accise ma si dimentica che nel programma di Avs da sempre è presente proprio l'aumento delle accise tramite l'abolizione dei sussidi Nuove accise sul Diesel e promesse tradite, questa è la destra di Meloni. La destra delle élites ". Così Nicola Fratoianni è andato sui social e fare l'ennesimo attacco al governo guidato da Fratelli d'Italia. Già così l'esternazione del segretario di Sinistra italiana potrebbe essere facilmente smentita con le dichiarazioni del Tesoro, che ha già chiarito che le accise non saranno aumentate e che ha definito la notizia "fuorviante". Ma soprattutto, nella smania di voler a tutti i costi entrare a gamba tesa sul governo, Fratoianni ha rinnegato uno dei capisaldi del manifesto politico di Avs, smentendo più se stesso che Meloni. E a farglielo notare non sono stati gli esponenti della maggioranza ma gli stessi utenti, tramite una nota che si rifà proprio al programma del gruppo parlamentare. Dal Mef, per sepegnere le polemiche sulle quali si sono buttati dalle opposizioni, è stato spiegato che, " sulla base degli impegni Pnrr, delle Raccomandazioni specifiche della Commissione europea e del Piano per la transizione ecologica approvato nel 2022 ", il governo " è tenuto ad adottare misure volte a ridurre i sussidi ambientali dannosi (i cosiddetti Sad, ndr). In questo contesto rientrano anche le minori accise che gravano sul gasolio rispetto a quelle sulla benzina Per risolvere questo gap, spiega ancora il ministero, " l'intervento non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due Niente nuove accise, quindi, ma una rimodulazione. Fratoianni smentito sulla sua affermazione ma soprattutto, perché proprio lui ha avuto da lamentarsi quando, anche nel caso in cui fossero state introdotte nuove accise, questo è parte del programma del gruppo che presiede? Nel manifesto di Avs , alla voce "riforma ambientale del fisco", si legge: " Come da impegno G7, vanno aboliti i sussidi fossili, dal valore di oltre 20 miliardi l'anno, entro il 2025. Ciò attraverso un piano di ridistribuzione dei sussidi fossili (i Sad, ndr) per la transizione come incentivo e supporto ai settori industriali e alle fasce sociali più esposte Il governo Meloni non sta introducendo nuove accise ma si sta adattando alle raccomandazioni della Commissione europea, che sono contenute anche nel suo programma. Quindi ora Fratoianni rinnega uno dei maggiori cavalli di battaglia di Avs, che ha sempre puntato all'eliminaziona dei Sad? Oppure non ha letto il programma, o non sa che i Sad sono le accise? Nessuno gli ha fatto notare che invece che attaccare il governo Meloni stava entrando in gamba tesa

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

contro il suo partito? Per fortuna ci hanno pensato i cittadini.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilgiornaledivicenza.it

Fonti Web

Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

ANSA '70 euro all'anno in più per 26 milioni di famiglie' ROMA, 04 OTT - "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise). Un aumento che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie". Lo scrive in una nota l'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti.. Clicca qui per iscriverti al nostro canale e rimanere aggiornato in tempo reale. Suggerimenti.


ilgiornaledivicenza.it

Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

10/04/2024 15:54 Società Editrice Athesis

ANSA '70 euro all'anno in più per 26 milioni di famiglie' ROMA, 04 OTT - "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise). Un aumento che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie". Lo scrive in una nota l'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti.. Clicca qui per iscriverti al nostro canale e rimanere aggiornato in tempo reale. Suggerimenti.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilmattino.it

Fonti Web

Emanuele Grimaldi alla Naples Shipping Week: «Protezionismo pessimo, i dazi danneggiano tutti»


ilmattino.it

Emanuele Grimaldi alla Naples Shipping Week: «Protezionismo pessimo, i dazi danneggiano tutti»

10/04/2024 07:21

«Ora più che mai è imperativo unirsi come industria» di Antonino Pane Decarbonizzazione globale, sicurezza, fermo no al protezionismo. Emanuele Grimaldi , il presidente dell'associazione mondiale degli armatori ha scelto Naples Shipping Week , e in particolare un dibattito con il direttore di Assarmatori, Alberto Rossi , per puntualizzare alcune questioni che in questi giorni stanno animando il mondo della blue economy. Grimaldi ha detto chiaro e tondo che la decarbonizzazione non può essere uno scalino che ognuno supera per i fatti suoi. «Deve essere - ha detto - uno sforzo fatto a livello globale. È una questione che non si può affrontare regionalmente, e l'Europa, pur lodevole nel cercare di interessarsi a questo tema, lo dovrebbe fare all'interno dell'Imo (Organizzazione marittima internazionale), dove pesa molto perché rappresenta tanti Paesi. Ci vuole una e soluzione globale perché trattare solo il 2% del settore marittimo (Italia), o solo il 12% (Europa), non è risolvere il problema ma rende meno competitivi i nostri porti e i nostri armatori sia rispetto al trasporto terrestre che rispetto al trasporto marittimo». Grimaldi, dunque, punta con decisione a una a una soluzione globale. Accettata da tutti e, soprattutto, tale da non creare sperequazioni o con vantaggi per questo o quel Paese. «Ora più che mai, - ha sottolineato Grimaldi - è imperativo unirsi come industria». E ancora. «L'industria dello shipping - ha aggiunto il presidente dell'Ics e del Gruppo armatoriale napoletano - sta indubbiamente affrontando un'epoca molto sfidante. Abbiamo attraversato grandi difficoltà negli ultimi anni, la pandemia, gli shock nelle catene di approvvigionamento e ora gli atti di terrirismo e fenomeni meteorologici estremi che stanno colpendo sia il Canale di Panama che il Canale di Suez». Emanuele Grimaldi ha ricordato i sacrifici dei marittimi costretti a continuare a lavorare senza la necessaria tranquillità. La resilienza «Eppure - ha aggiunto - nonostante il fatto che circa il 50% dei viaggi, che solitamente passerebbero attraverso il Mar Rosso, sono stati deviati intorno al Capo di Buona Speranza, l'industria marittima è riuscita a mantenere i flussi commerciali globali». Andare avanti divisi è pericoloso. Grimaldi su questo ha insistito molto. «Le tasse introdotte in Europa (Ets e Cbam) hanno creato sistemi che influenzano il libero commercio. Inoltre, in un momento in cui chiediamo al mondo di passare a veicoli elettrici, Europa e Stati Uniti stanno proponendo di imporre enormi dazi sui veicoli elettrici prodotti in Cina, rendendo le pratiche commerciali restrittive, e dannose anche per l'ambiente». Il presidente dell'International Chamber of Shipping ha ricordato anche che l'Ics ha commissionato alla Harvard Kennedy School of Government di analizzare «la questione del protezionismo e secondo questa ricerca la riduzione delle politiche commerciali restrittive potrebbe far crescere l'economia globale di oltre tre punti percentuali». Inoltre Grimaldi ha anche fatto notare come il rapporto Barometer appena pubblicato dall'Ics mette in evidenza

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

dati che fanno riflettere. «Questa ondata di crescente protezionismo - ha aggiunto - crea maggiori complessità per la nostra industria: l'ultima cosa di cui abbiamo bisogno è una guerra commerciale». I temi affrontati da Grimaldi sono stati al centro anche dell'intervento di Alberto Rossi . «Bisogna stare attenti non solo a rintuzzare i tentativi della regolazione europea che sembra rimangiarsi la catalogazione dei carburanti alternativi spingendo per gli interessi dei Paesi del nord Europa per i carburanti sintetici l'ammoniaca e il metanolo, che sono carburanti che quasi mai sarà possibile stoccare e distribuiti nei porti italiani. Immaginiamo a Napoli cosa significherebbe fare un deposito di ammoniaca nel porto». Rossi ha ribadito: «Noi dobbiamo puntare sul gas e sul biocarburante che è nel catalogo ma dobbiamo vigilare affinché i fondi europei che svilupperanno queste tecnologie sia motoristiche che di distribuzione siano spesi anche per questi carburanti perché c'è il fondato rischio e abbiamo già visto dei segnali, che invece ci siano miliardi spesi per l'idrogeno e per il metanolo, ma molto meno per il gas e ancora meno per la catena dei biocarburanti, biogas compreso». E ancora. «Le tasse e le sanzioni devo dare vita a una economia circolare con la regolamentazione europea: prelevo e spendo. In realtà il prelievo lo fanno per certo ma la spesa è incerta. Invece anche la spesa deve essere certa e dobbiamo essere in grado di poter dire abbiamo prelevato 100 e spendiamo 100 per aiutare il settore. Ci saranno quelli che penseranno di fare le navi a gas e quelli che penseranno di farle in altri modi. Ci sono degli impianti portuali. Ci sono tanti modi di spendere i denari. Ci sono fondi che aiutano la produzione di carburanti. Ma noi vogliamo essere sicuri che il produttore di carburanti trasferisca al mercato quello che è l'aiuto». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilmattino.it

Fonti Web

Guasto ferroviario a Roma cancellati oltre 100 treni. Salvini: «Colpa di un chiodo e di una ditta privata»


ilmattino.it

Guasto ferroviario a Roma cancellati oltre 100 treni. Salvini: «Colpa di un chiodo e di una ditta privata»

10/04/2024 09:31

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, 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 di lavoro a migliaia di persone». Non è possibile che un errore dei privati, possa fermare mezza Italia.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilmattino.it

Fonti Web

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. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

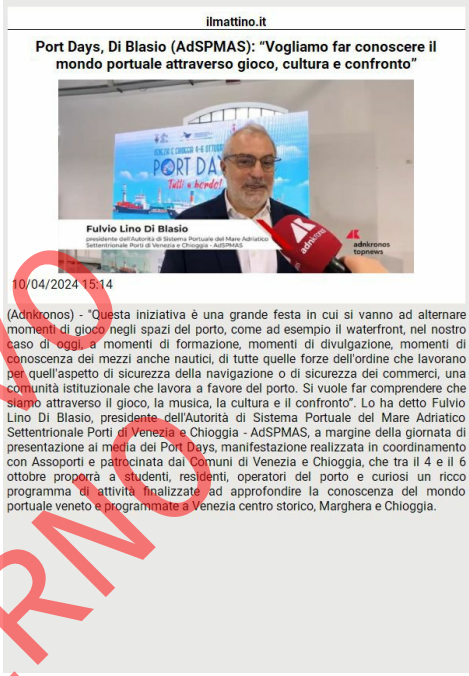
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilmattino.it

Fonti Web

Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto"

(Adnkronos) - "Questa iniziativa è una grande festa in cui si vanno ad alternare momenti di gioco negli spazi del porto, come ad esempio il waterfront, nel nostro caso di oggi, a momenti di formazione, momenti di divulgazione, momenti di conoscenza dei mezzi anche nautici, di tutte quelle forze dell'ordine che lavorano per quell'aspetto di sicurezza della navigazione o di sicurezza dei commerci, una comunità istituzionale che lavora a favore del porto. Si vuole far comprendere che siamo attraverso il gioco, la musica, la cultura e il confronto". Lo ha detto Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Porti di Venezia e Chioggia - AdSPMAS, a margine della giornata di presentazione ai media dei Port Days, manifestazione realizzata in coordinamento con Assoporti e patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia, che tra il 4 e il 6 ottobre proporrà a studenti, residenti, operatori del porto e curiosi un ricco programma di attività finalizzate ad approfondire la conoscenza del mondo portuale veneto e programmate a Venezia centro storico, Marghera e Chioggia.


ilmattino.it

Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto"

10/04/2024 15:14

(Adnkronos) - "Questa iniziativa è una grande festa in cui si vanno ad alternare momenti di gioco negli spazi del porto, come ad esempio il waterfront, nel nostro caso di oggi, a momenti di formazione, momenti di divulgazione, momenti di conoscenza dei mezzi anche nautici, di tutte quelle forze dell'ordine che lavorano per quell'aspetto di sicurezza della navigazione o di sicurezza dei commerci, una comunità istituzionale che lavora a favore del porto. Si vuole far comprendere che siamo attraverso il gioco, la musica, la cultura e il confronto". Lo ha detto Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Porti di Venezia e Chioggia - AdSPMAS, a margine della giornata di presentazione ai media dei Port Days, manifestazione realizzata in coordinamento con Assoporti e patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia, che tra il 4 e il 6 ottobre proporrà a studenti, residenti, operatori del porto e curiosi un ricco programma di attività finalizzate ad approfondire la conoscenza del mondo portuale veneto e programmate a Venezia centro storico, Marghera e Chioggia.

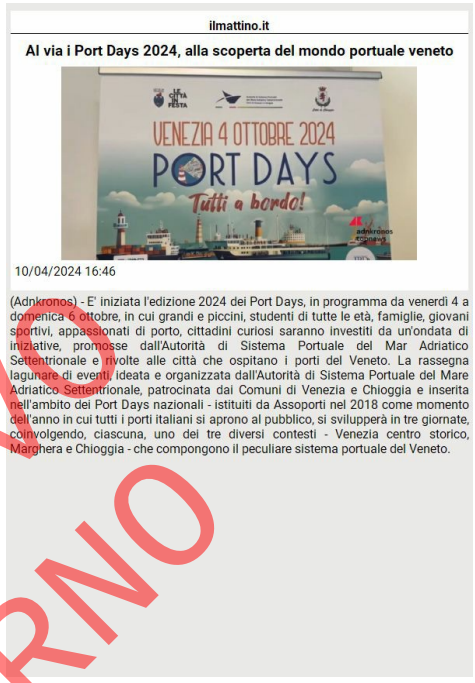
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilmattino.it

Fonti Web

Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto

(Adnkronos) - E' iniziata l'edizione 2024 dei Port Days, in programma da venerdì 4 a domenica 6 ottobre, in cui grandi e piccini, studenti di tutte le età, famiglie, giovani sportivi, appassionati di porto, cittadini curiosi saranno investiti da un'ondata di iniziative, promosse dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale e rivolte alle città che ospitano i porti del Veneto. La rassegna lagunare di eventi, ideata e organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia e inserita nell'ambito dei Port Days nazionali - istituiti da Assoporti nel 2018 come momento dell'anno in cui tutti i porti italiani si aprono al pubblico, si svilupperà in tre giornate, coinvolgendo, ciascuna, uno dei tre diversi contesti - Venezia centro storico, Marghera e Chioggia - che compongono il peculiare sistema portuale del Veneto.


ilmattino.it

Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto

10/04/2024 16:46

(Adnkronos) - E' iniziata l'edizione 2024 dei Port Days, in programma da venerdì 4 a domenica 6 ottobre, in cui grandi e piccini, studenti di tutte le età, famiglie, giovani sportivi, appassionati di porto, cittadini curiosi saranno investiti da un'ondata di iniziative, promosse dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale e rivolte alle città che ospitano i porti del Veneto. La rassegna lagunare di eventi, ideata e organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia e inserita nell'ambito dei Port Days nazionali - istituiti da Assoporti nel 2018 come momento dell'anno in cui tutti i porti italiani si aprono al pubblico, si svilupperà in tre giornate, coinvolgendo, ciascuna, uno dei tre diversi contesti - Venezia centro storico, Marghera e Chioggia - che compongono il peculiare sistema portuale del Veneto.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilmattino.it

Fonti Web

Edoardo Rixi alla Naples Shipping Week: «L'intermodalità è strategica per il nostro Paese»


ilmattino.it

Edoardo Rixi alla Naples Shipping Week: «L'intermodalità è strategica per il nostro Paese»

10/04/2024 19:15

«Credo che sia necessario rendere più autonome le autorità portuali» Intervenendo a Port&ShippingTech , main conference della Naples Shipping Week , il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi ha dichiarato: «l'intermodalità è strategica per il nostro Paese e deve essere omogenea sul territorio nazionale. Il Governo si sta adoperando per sostenere quelle realtà oggi in ritardo al fine di potenziare il sistema logistico, con flussi di merce costanti senza rallentamenti. Ciò significa aumentare la capacità degli scali per garantire un secondo pilastro logistico continentale nel Mediterraneo ». Rixi ha poi continuato:«Altro obiettivo è quello di avere una regia nazionale , per individuare obiettivi comuni per il sistema logistico italiano, con una condivisione di database e di linguaggi informatici e con uno scambio costante con l'estero. Credo che sia necessario rendere più autonome le autorità portuali - prosegue il viceministro - anche perché oggi le strutture rigide non permettono innovazione in tempi brevi.». Conclude Rixi :« Altra idea vincente per un paese marittimo è la possibilità di avere partecipazioni estere con concessioni in porti extra-europei . Un modo utile per stabilizzare le linee logistiche, in ogni condizione geopolitica, con servizi tecnologici adeguati ai nostri armatori e al nostro sistema legato alla Blue economy per renderli sempre più competitivi a livello mondiale». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Credo che sia necessario rendere più autonome le autorità portuali» Intervenendo a Port&ShippingTech , main conference della Naples Shipping Week , il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi ha dichiarato: «l'intermodalità è strategica per il nostro Paese e deve essere omogenea sul territorio nazionale. Il Governo si sta adoperando per sostenere quelle realtà oggi in ritardo al fine di potenziare il sistema logistico, con flussi di merce costanti senza rallentamenti. Ciò significa aumentare la capacità degli scali per garantire un secondo pilastro logistico continentale nel Mediterraneo ». Rixi ha poi continuato:«Altro obiettivo è quello di avere una regia nazionale , per individuare obiettivi comuni per il sistema logistico italiano, con una condivisione di database e di linguaggi informatici e con uno scambio costante con l'estero. Credo che sia necessario rendere più autonome le autorità portuali - prosegue il viceministro - anche perché oggi le strutture rigide non permettono innovazione in tempi brevi.». Conclude Rixi :« Altra idea vincente per un paese marittimo è la possibilità di avere partecipazioni estere con concessioni in porti extra-europei . Un modo utile per stabilizzare le linee logistiche, in ogni condizione geopolitica, con servizi tecnologici adeguati ai nostri armatori e al nostro sistema legato alla Blue economy per renderli sempre più competitivi a livello mondiale». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

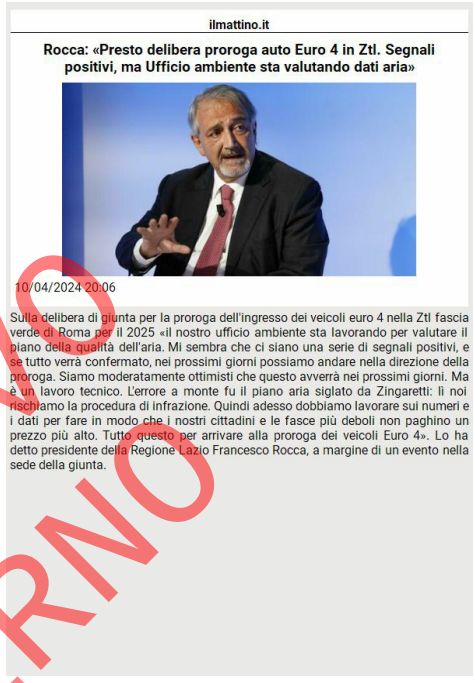
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilmattino.it

Fonti Web

Rocca: «Presto delibera proroga auto Euro 4 in Ztl. Segnali positivi, ma Ufficio ambiente sta valutando dati aria»

Sulla delibera di giunta per la proroga dell'ingresso dei veicoli euro 4 nella Ztl fascia verde di Roma per il 2025 «il nostro ufficio ambiente sta lavorando per valutare il piano della qualità dell'aria. Mi sembra che ci siano una serie di segnali positivi, e se tutto verrà confermato, nei prossimi giorni possiamo andare nella direzione della proroga. Siamo moderatamente ottimisti che questo avverrà nei prossimi giorni. Ma è un lavoro tecnico. L'errore a monte fu il piano aria siglato da Zingaretti: lì noi rischiamo la procedura di infrazione. Quindi adesso dobbiamo lavorare sui numeri e i dati per fare in modo che i nostri cittadini e le fasce più deboli non paghino un prezzo più alto. Tutto questo per arrivare alla proroga dei veicoli Euro 4». Lo ha detto presidente della Regione Lazio Francesco Rocca, a margine di un evento nella sede della giunta.


ilmattino.it

Rocca: «Presto delibera proroga auto Euro 4 in Ztl. Segnali positivi, ma Ufficio ambiente sta valutando dati aria»

10/04/2024 20:06

Sulla delibera di giunta per la proroga dell'ingresso dei veicoli euro 4 nella Ztl fascia verde di Roma per il 2025 «il nostro ufficio ambiente sta lavorando per valutare il piano della qualità dell'aria. Mi sembra che ci siano una serie di segnali positivi, e se tutto verrà confermato, nei prossimi giorni possiamo andare nella direzione della proroga. Siamo moderatamente ottimisti che questo avverrà nei prossimi giorni. Ma è un lavoro tecnico. L'errore a monte fu il piano aria siglato da Zingaretti: lì noi rischiamo la procedura di infrazione. Quindi adesso dobbiamo lavorare sui numeri e i dati per fare in modo che i nostri cittadini e le fasce più deboli non paghino un prezzo più alto. Tutto questo per arrivare alla proroga dei veicoli Euro 4». Lo ha detto presidente della Regione Lazio Francesco Rocca, a margine di un evento nella sede della giunta.

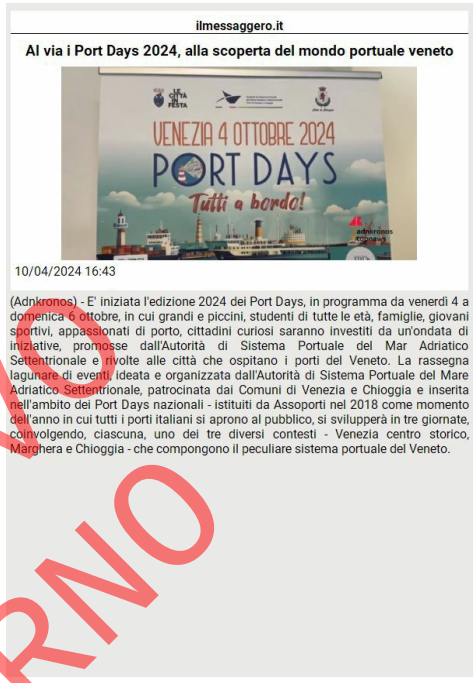
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilmessaggero.it

Fonti Web

Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto

(Adnkronos) - E' iniziata l'edizione 2024 dei Port Days, in programma da venerdì 4 a domenica 6 ottobre, in cui grandi e piccini, studenti di tutte le età, famiglie, giovani sportivi, appassionati di porto, cittadini curiosi saranno investiti da un'ondata di iniziative, promosse dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale e rivolte alle città che ospitano i porti del Veneto. La rassegna lagunare di eventi, ideata e organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia e inserita nell'ambito dei Port Days nazionali - istituiti da Assoporti nel 2018 come momento dell'anno in cui tutti i porti italiani si aprono al pubblico, si svilupperà in tre giornate, coinvolgendo, ciascuna, uno dei tre diversi contesti - Venezia centro storico, Marghera e Chioggia - che compongono il peculiare sistema portuale del Veneto.


ilmessaggero.it

Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto

10/04/2024 16:43

(Adnkronos) - E' iniziata l'edizione 2024 dei Port Days, in programma da venerdi 4 a domenica 6 ottobre, in cui grandi e piccini, studenti di tutte le età, famiglie, giovani sportivi, appassionati di porto, cittadini curiosi saranno investiti da un'ondata di iniziative, promosse dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale e rivolte alle città che ospitano i porti del Veneto. La rassegna lagunare di eventi, ideata e organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia e inserita nell'ambito dei Port Days nazionali - istituiti da Assoporti nel 2018 come momento dell'anno in cui tutti i porti italiani si aprono al pubblico, si svilupperà in tre giornate, coinvolgendo, ciascuna, uno dei tre diversi contesti - Venezia centro storico, Marghera e Chioggia - che compongono il peculiare sistema portuale del Veneto.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilmessaggero.it

Fonti Web

Benzina, rimodulazione delle accise: gasolio più caro e sconti sul carburante. Come cambiano i prezzi


ilmessaggero.it

Benzina, rimodulazione delle accise: gasolio più caro e sconti sul carburante. Come cambiano i prezzi

10/04/2024 23:20

Il governo studia una compensazione per non far salire la pressione fiscale ed evitare pressioni sull'inflazione Al distributore il prezzo del pieno di gasolio - almeno fiscalmente - è destinato a salire, quello della benzina invece potrebbe scendere. Nel tentativo di recuperare fondi per la prossima manovra - mancano ancora all'appello tra i 10 e i 12 miliardi - nelle ultime ore si sta rafforzando l'ipotesi di alzare l'accisa sul diesel fino a sei centesimi e - per limitare il salasso sugli automobilisti come gli effetti inflattivi sull'economia italiana - di abbassare di altrettanti sei l'imposta erariale sulla verde. IL CONTO L'Unem, l'associazione che raccoglie i petrolieri italiani, ha calcolato che l'aumento delle accise sul diesel costerebbe a 26 milioni di famiglie fino a 70 euro all'anno. Questa stima dà per scontato che il governo voglia parificare le aliquote su questo carburante e sulla benzina e sulle quali c'è una differenza di circa 13 centesimi. Cioè voglia mettere applicare nella maniera più estensiva quanto scritto in poche righe nell'ultimo Piano strutturale di bilancio, che sarà inviato a breve a Bruxelles: «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». Tradotto: l'erario incassa più tasse e la qualità dell'aria migliora. Ma il governo sembra voler seguire un altro concetto di "allineamento": non equiparare verso l'alto le accise dei diversi carburanti, ma alzarne una e abbassare l'altra. A quel punto sarebbe complicato accusare l'esecutivo di alzare la pressione fiscale, dopo che in passato la stessa presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, aveva stigmatizzato il peso delle imposte erariali sui carburanti.

Il governo studia una compensazione per non far salire la pressione fiscale ed evitare pressioni sull'inflazione Al distributore il prezzo del pieno di gasolio - almeno fiscalmente - è destinato a salire, quello della benzina invece potrebbe scendere. Nel tentativo di recuperare fondi per la prossima manovra - mancano ancora all'appello tra i 10 e i 12 miliardi - nelle ultime ore si sta rafforzando l'ipotesi di alzare l'accisa sul diesel fino a sei centesimi e - per limitare il salasso sugli automobilisti come gli effetti inflattivi sull'economia italiana - di abbassare di altrettanti sei l'imposta erariale sulla verde. IL CONTO L'Unem, l'associazione che raccoglie i petrolieri italiani, ha calcolato che l'aumento delle accise sul diesel costerebbe a 26 milioni di famiglie fino a 70 euro all'anno. Questa stima dà per scontato che il governo voglia parificare le aliquote su questo carburante e sulla benzina e sulle quali c'è una differenza di circa 13 centesimi. Cioè voglia mettere applicare nella maniera più estensiva quanto scritto in poche righe nell'ultimo Piano strutturale di bilancio, che sarà inviato a breve a Bruxelles: «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». Tradotto: l'erario incassa più tasse e la qualità dell'aria migliora. Ma il governo sembra voler seguire un altro concetto di "allineamento": non equiparare verso l'alto le accise dei diversi carburanti, ma alzarne una e abbassare l'altra. A quel punto sarebbe complicato accusare l'esecutivo di alzare la pressione fiscale, dopo che in passato la stessa presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, aveva stigmatizzato il peso delle imposte erariali sui carburanti. Non a caso il forzista Alessandro Cattaneo ieri faceva notare: «Non è questo il momento di aumentare le tasse, noi siamo liberali». In realtà è l'Europa a chiedere all'Italia e a tutti gli Stati membri di incrementare la tassazione sul gasolio. O meglio, a spingerli a tagliare le agevolazioni sulle forme di energie inquinanti, in primis quelle fossili: più precisamente bisogna ridurle di 2 miliardi entro il 2025 e di altri 3,5 miliardi entro il 2030. Non a caso questa filosofia ha trovato spazio sia nella delega fiscale sia negli obiettivi del Pnrr. Il Belpaese mette circa 16 miliardi sui cosiddette Sad (Sussidi ambientali dannosi), in un mare magnum che comprende l'accisa più bassa per il diesel (valore 3,1 miliardi di euro), le agevolazioni per fare il pieno alle barche dei pescatori come i trattori degli agricoltori fino allo sconto per il gasolio usato a Campione d'Italia per il

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

riscaldamento. In passato le categorie interessate hanno sempre difeso strenuamente queste risorse. Intervenire su questo capitolo non soltanto impopolare. L'aumento delle accise sul diesel rischia di aver un effetto inflattivo che in questo momento tutte le economie non possono permettersi. Senza dimenticare i rincari legati alle tariffe della logistica, di chi trasporta le merci, destinate a scaricarsi sul consumatore finale. Non a caso ieri dal mondo degli autostraportatori la Cna Fita ha avvertito la politica: «In soli sei mesi i costi di esercizio di un veicolo pesante sono aumentati tra i 2mila e i 4mila euro l'anno. Vanno casomai introdotte norme che consentano alle imprese di recuperare i costi di esercizio direttamente in fattura».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilrestodelcarlino.it

Fonti Web

Ttg e Inout, 2700 espositori e 1000 buyer


ilrestodelcarlino.it

Ttg e Inout, 2700 espositori e 1000 buyer

10/04/2024 07:16

A Rimini, tornano Tttg Travel Experience e InOut-The Contract Community con oltre 2.700 espositori, 1.000 buyer da 75 paesi, 55 start-up e 250 speaker. Evento di riferimento per il turismo mondiale, con focus su dati recenti e trend futuri. Ospiti internazionali, talk e premi in programma dal 9 all'11 ottobre. A Rimini Tttg Travel Experience e InOut-The Contract Community, si attendono 2.700 espositori, più di 1.000 buyer da 75 paesi, 55 start-up con le migliori innovazioni di settore e più di 250 speaker che interverranno negli oltre 200 talk sui palchi delle nove arene dedicate a confronti e dibattiti. Dal 9 all'11 ottobre tornano infatti in fiera le manifestazioni italiane di riferimento per la promozione del turismo mondiale e l'accoglienza turistica, organizzate da Italian Exhibition Group. Il programma conta ospiti di fama internazionale con appuntamenti che si focalizzeranno sullo stato attuale del turismo, partendo dai dati più recenti: la stagione estiva 2024 infatti restituisce un bilancio positivo per l'Italia, con oltre 215 milioni di presenze, secondo i dati Fipe-Confcommercio, e una crescita dell'1,6% rispetto all'estate 2023. Diversi i talk: si parte mercoledì 9 alle 12 con la opening ceremony (Main Arena, hall Sud) per proseguire alle 14.30 con turismo territoriale e portali: la verità dietro i numeri in programma alla Village Arena (padiglione A2). Mentre, analizzando gli scenari dei prossimi anni, sempre mercoledì 9 alle 16.30 è previsto Travel&Hospitality Vision +25 by Ttg (Main Arena), con la rilevazione dei segnali che orienteranno le scelte del mercato turistico nei prossimi tre anni. Giovedì 10 tocca invece a In dato Veritas: i cinque trend di consumo del mercato turistico (Main Arena, 11-13) in un'analisi realizzata dall'Osservatorio Travel del Politecnico di Milano. Infine, Turismo obiettivo 2035: momento della verità e nuove sfide con Carlo Sangalli, presidente di Confcommercio-Imprese per l'Italia (Main Arena, mercoledì 10 alle 15.30). Spazio anche a premi e riconoscimenti, come il concorso Nona edizione Oscar degli stabilimenti balneari 'Best Beach' (Beach Arena, Padiglione B7-D7, dalle 16.20 alle 17,30) promosso dal portale online di riferimento Best Beach, o il Ttg Star 2024 personaggio dell'anno selezionati dalla redazione e dal direttore di Ttg Italia e InOut Review, Remo Vangelista. Infine, da segnalare anche importanti dibattiti come Tourism Dream Gap: la verità sulla leadership femminile nelle imprese del turismo (giovedì 10 ottobre, 14.20-15.20 alla Main Arena) o La verità sui Millenials e Gen Z: come trovare un'intesa tra chi offre e cerca lavoro (venerdì 11 ottobre dalle 12.10 alle 13.10 alla Village Arena, padiglione A2). In contemporanea con Tttg Travel Experience, in fiera ci sarà anche InOut-The Contract Community, il format ideato sempre da Italian Exhibition Group e dedicato alla community dell'indoor e dell'outdoor per l'accoglienza turistica.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilrestodelcarlino.it

Fonti Web

Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

'70 euro all'anno in più per 26 milioni di famiglie' "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise). Un aumento che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie". Lo scrive in una nota l'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti. Iscriviti alla Newsletter Il modo più facile di rimanere sempre aggiornati.


ilrestodelcarlino.it

Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

10/04/2024 16:07

'70 euro all'anno in più per 26 milioni di famiglie' "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise). Un aumento che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie". Lo scrive in una nota l'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti. Iscriviti alla Newsletter Il modo più facile di rimanere sempre aggiornati.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilsecoloxix.it

Fonti Web

Scontro sulle accise. Il Tesoro prova a spegnere le polemiche: nessun rialzo, una rimodulazione


ilsecoloxix.it

Scontro sulle accise. Il Tesoro prova a spegnere le polemiche: nessun rialzo, una rimodulazione

10/04/2024 07:46

Schlein: "Una nuova tassa Meloni, ma Giorgia non voleva cancellarle?" ROMA. La "bomba" delle accise rischia di fare parecchi danni a Giorgia Meloni, quell'ipotesi di «allineare» le imposte che pesano su benzina e diesel è per la premier come la kryptonite per Superman. L'idea non è un chiacchiericcio di corridoio, è scritta nero su bianco nel Piano strutturale di bilancio (Psb), il documento che il governo deve presentare alla Commissione europea per illustrare le previsioni di spesa, investimenti e riforme per i prossimi quattro anni. La parola «allineare» ha scatenato consumatori, imprese, trasportatori, perché l'accisa sul diesel è al momento più bassa di quella sulla benzina e tutti hanno interpretato quel verbo nel senso che verranno aumentate le imposte sul gasolio. Troppo facile per le opposizioni rinfacciare alla premier il video del 2019 in cui l'allora leader di Fdi urlava che le accise andavano abbassate. La polemica monta dal primo mattino, la segretaria Pd Elly Schlein ha gioco facile a parlare di «tassa Meloni» , citando appunto il video di 5 anni fa. «Ci ricordiamo tutti Giorgia Meloni davanti ai benzinai a promettere di cancellare le accise. Ebbene, invece, la verità è un'altra: lo dice questo documento del governo in cui mostra che vogliono aumentare le accise sul diesel. Un'altra "tassa Meloni" per tre miliardi sulle imprese». Francesco Boccia, capogruppo Pd al Senato, rincara: «Si tratta di 3 miliardi che verranno pagati dai possessori di auto a gasolio e dal settore dell'autotrasporto. Un altro bel regalo del governo Meloni a famiglie e imprese italiane». Attaccano anche Giuseppe Conte, Avs, +Europa, Iv, Azione. Ma si fa sentire anche Forza Italia, Antonio Tajani dice «vedremo le norme che verranno approvate in Consiglio dei ministri» e Raffaele Nevi aggiunge: «Forza Italia è sempre stata e rimane contraria ad innalzare la tassazione in Italia. Siamo stati chiamati al governo per diminuire tasse, burocrazia e rilanciare investimenti e questo siamo intenzionati a fare». Un colpo basso per l'immagine della premier che, raccontano parlamentari Fdi a lei vicini, sarebbe intervenuta chiedendo di correggere il racconto di una misura che a suo giudizio sarebbe stata comunicata male e avrebbe permesso una «strumentalizzazione» da parte della stampa e delle opposizioni. E a metà pomeriggio il Mef diffonde una nota per precisare: è «del tutto fuorviante», viene fatto filtrare, dire che «il governo intende aumentare le accise sui carburanti». È l'Europa, viene sottolineato, che chiede di ridurre i «sussidi ambientalmente dannosi» e tra questi «rientrano anche le minori accise che gravano sul gasolio rispetto a quelle sulla benzina, e pertanto è allo studio un meccanismo di allineamento tra i livelli delle rispettive accise». Insomma, «l'intervento non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due». In altre parole, si lavorerebbe ad una contemporanea riduzione delle imposte sulla benzina,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

per bilanciare in qualche modo l'aumento di quelle sul diesel. Il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti, a Bloomberg , ha parlato di nuove tasse. Sarà poi il suo sottosegretario Federico Freni, a frenare. Così come il leader leghista Matteo Salvini: «Non c'è n essun aumento di tasse o di accise, non è questo il governo che aumenterà le tasse», assicura. Poi però aggiunge: «Le banche l'anno scorso hanno fatto 40 miliardi di utili, penso che un loro contributo spontaneo farebbe bene all'Italia». E Tommaso Foti, capogruppo Fdi alla Camera, aggiunge: «Le misure proposte sono dirette a tutelare l'ambiente e a ridurre i sussidi dannosi, senza penalizzare i cittadini». Rassicurazioni che non placano le polemiche, le opposizioni insistono, Matteo Renzi rilancia: «Oggi i documenti dimostrano che Meloni aumenterà il gasolio. Lo hanno negato ma lo hanno scritto. Verba volant, scripta manent». E per Chiara Appendino, M5S, «siamo alla farsa, il Mef sbugiarda il piano di Giorgetti».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilsecoloxix.it

Fonti Web

Petrolio supera i 77 dollari su ipotesi blitz a siti petroliferi iraniani


ilsecoloxix.it

Petrolio supera i 77 dollari su ipotesi blitz a siti petroliferi iraniani

10/04/2024 09:26

Il Brent quota 77,44 dollari al barile in rialzo dell'8,5% su base settimanale Nuova spinta al rialzo per il petrolio che si è riportato ieri oltre i 77 dollari al barile , rispondendo all'escalation di tensioni in Medioriente ed alle Parole del Presidente americano Joe Biden, che non ha escluso un blitz sulle infrastrutture petrolifere iraniane, come rappresaglia dell'attacco missilistico perpetrato nei giorni scorsi contro Israele. Le quotazioni del Brent all'ICE di Londra si sono portate a 77,44 dollari al barile , evidenziando su base settimanale un rialzo dell'8,5%. Anche il Light Sweet Crude Oil statunitense al Nymex di New York è salito della stessa proporzione, attestandosi a 73,52 dollari al barile , n aumento di quasi il 9% su base settimanale. Stesso movimento per l'OPEC Basket , un indicatore di prezzo delle diverse qualità di greggio commercializzate dai membri del cartello, che è stato indicato ieri a 74,62 dollari per barile , in forte rialzo rispetto ai 71,34 USD/b del giorno precedente. Le parole di Biden sui possibili target A sostenere l'impennata delle quotazioni sono state le parole del Presidente Biden , il quale ha confermato che sta "discutendo" con Israele la possibilità di attaccare gli impianti petroliferi iraniani , per minare una delle principali fonti di entrate del Paese mediorientale, dopo aver escluso un attacco ad obiettivi nucleari. La risposta di Israele all'attacco missilistico di Teheran, infatti, è assolutamente scontata e già da alcuni giorni si parlava della possibilità di attaccare le infrastrutture petrolifere del Paese. Rischio blocco forniture Per gli esperti di Generali Investment "il segnale più importante da osservare a breve termine è il rischio di interruzione della fornitura di petrolio ", che "avrebbe il potenziale di far aumentare significativamente i prezzi del petrolio a causa delle preoccupazioni sull'approvvigionamento". "Gli attacchi di ritorsione da parte di Israele - si ipotizza - potrebbero colpire i siti di produzione di petrolio iraniani. Gli Houthi pro-iraniani in Yemen potrebbero intensificare gli attacchi nel Mar Rosso , interrompendo ulteriormente il commercio globale e il trasporto di petrolio in particolare. E in caso estremo (rischio di coda), l'Iran potrebbe tentare di chiudere potenzialmente lo Stretto di Hormuz , attraverso il quale transitano circa 20 milioni di barili di petrolio e prodotti petroliferi (circa il 20% della fornitura globale)". La domanda modesta può mitigare lo shock Una cosa è certa: il petrolio oggi parte da livelli molto più bassi di un anno fa, quando l'attacco di Hamas a Israele fece risalire il prezzo del petrolio, portandolo vicino ai 100 dollari. In questa occasione di parte da quotazioni attorno ai 70 dollari, che scontano la debolezza della domanda globale e, soprattutto, la fase di rallentamento dell'economia cinese Ma c'è il rischio impennata dell'inflazione La corsa delle quotazioni petrolifere, ovviamente, avrebbe effetti a catena sul livello generale dei prezzi

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

, facendo nuovamente aumentare l'inflazione e condizionando le politiche delle banche centrali. "L'aumento dei prezzi del petrolio e dell'energia potrebbe riaccendere le preoccupazioni sull'inflazione e rallentare l'ulteriore normalizzazione della politica monetaria . - sottolinea Thomas Hempell Head of Macro & Market Research di Generali Investments - Non sorprende che le recenti tensioni abbiano già fatto aumentare i prezzi del petrolio, estendendo il recupero iniziato dagli annunci di stimolo cinesi".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilsecoloxix.it

Fonti Web

CNA Fita denuncia: "I costi sono saliti alle stelle"


ilsecoloxix.it

CNA Fita denuncia: "I costi sono saliti alle stelle"

10/04/2024 15:11

In soli sei mesi i costi di esercizio di un veicolo pesante sono aumentati tra i 2mila e i 4mila euro l'anno. A denunciarlo CNA Fita , analizzando i dati pubblicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti . Aumenti ingenti si sono registrati – si legge in una nota dell'associazione – anche per i passaggi nave e la tariffa Ets Surchage (imposta dall'Unione europea per le emissioni di gas a effetto serra) sostenuti dalle imprese che effettuano trasporti da Sicilia e Sardegna. Solo questo regolamento comunitario, in vigore dal primo gennaio 2024, segna un incremento medio di circa il 17% . Nel 2024 il biglietto, al netto della tariffa Ets Surchage, richiesto dagli armatori per trasportare i veicoli da e per le principali isole del Paese, ha avuto una crescita media di 111 euro, il 18,7% in più rispetto a quattro anni fa. CNA Fita stima che, soltanto a causa della tariffa Ets Surchage, ogni impresa con sede in una delle principali isole italiane, sopporterà 24mila euro di costi aggiuntivi per ogni mezzo pesante utilizzato per i trasporti fuori regione, oltre ai costi generali di esercizio e al biglietto per il passaggio nave. La tariffa Ets Surchage riguarda le compagnie armatoriali che sono obbligate a compensare le emissioni prodotte in ottica di transizione ecologica, ma a pagare questi costi sono i soggetti più vulnerabili della catena economica, ovvero gli autotrasportatori. Per facilitare la transizione ecologica, secondo CNA Fita, occorre evitare che tutto il peso del cambiamento ricada sui più deboli, mentre le grandi compagnie di navigazione con l'applicazione della tariffa Ets Surchage riescono a conseguire fino a 325mila euro di extraprofitti per singolo viaggio, come riportato in un articolo datato marzo 2024 de "Il Sole 24 Ore". Per CNA Fita vanno introdotte norme che consentano alle imprese di autotrasporto di recuperare i costi di esercizio direttamente in fattura e prevedano, nella costruzione dei modelli Isa, gli oltre quattro miliardi di costi in più determinati dalla tariffa Ets Surchage per le imprese di autotrasporto siciliane e sarde oltre quelli generali che appesantiscono gli operatori di questo comparto.

In soli sei mesi i costi di esercizio di un veicolo pesante sono aumentati tra i 2mila e i 4mila euro l'anno. A denunciarlo CNA Fita , analizzando i dati pubblicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti . Aumenti ingenti si sono registrati - si legge in una nota dell'associazione - anche per i passaggi nave e la tariffa Ets Surchage (imposta dall'Unione europea per le emissioni di gas a effetto serra) sostenuti dalle imprese che effettuano trasporti da Sicilia e Sardegna. Solo questo regolamento comunitario, in vigore dal primo gennaio 2024, segna un incremento medio di circa il 17% . Nel 2024 il biglietto, al netto della tariffa Ets Surchage, richiesto dagli armatori per trasportare i veicoli da e per le principali isole del Paese, ha avuto una crescita media di 111 euro, il 18,7% in più rispetto a quattro anni fa. CNA Fita stima che, soltanto a causa della tariffa Ets Surchage, ogni impresa con sede in una delle principali isole italiane, sopporterà 24mila euro di costi aggiuntivi per ogni mezzo pesante utilizzato per i trasporti fuori regione, oltre ai costi generali di esercizio e al biglietto per il passaggio nave. La tariffa Ets Surchage riguarda le compagnie armatoriali che sono obbligate a compensare le emissioni prodotte in ottica di transizione ecologica, ma a pagare questi costi sono i soggetti più vulnerabili della catena economica, ovvero gli autotrasportatori. Per facilitare la transizione ecologica, secondo CNA Fita, occorre evitare che tutto il peso del cambiamento ricada sui più deboli, mentre le grandi compagnie di navigazione con l'applicazione della tariffa Ets Surchage riescono a conseguire fino a 325mila euro di extraprofitti per singolo viaggio, come riportato in un articolo datato marzo 2024 de "Il Sole 24 Ore". Per CNA Fita vanno introdotte norme che consentano alle imprese di autotrasporto di recuperare i costi di esercizio direttamente in fattura e prevedano, nella costruzione dei modelli Isa, gli oltre quattro miliardi di costi in più determinati dalla tariffa Ets Surchage per le imprese di autotrasporto siciliane e sarde oltre quelli generali che appesantiscono gli operatori di questo comparto. Allargando lo sguardo a tutto il settore, CNA Fita rileva ulteriori aumenti per gli autotrasportatori come il costo del carburante, che in soli due anni ha generato un aggravio per le imprese di circa 800 euro annui a veicolo . Anche il rinnovo contrattuale in corso è destinato a influenzare i costi del settore. "In un contesto di crescita dei costi e di carico addizionale - conclude la nota di CNA Fita - le imprese dell'autotrasporto si trovano ad affrontare sfide sempre più complesse, rendendo necessaria una revisione delle politiche e delle normative per supportare questo settore cruciale per il Paese. È indispensabile, pertanto, che il Governo confermi anche per il futuro le accise agevolate per le aziende del comparto".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilsecoloxix.it

Fonti Web

Carburanti, Unem: con allinemento accise per famiglie maggiore esborso di 2 miliardi l'anno


ilsecoloxix.it

Carburanti, Unem: con allinemento accise per famiglie maggiore esborso di 2 miliardi l'anno

10/04/2024 18:56

"Attualmente il carico fiscale totale (accise + Iva) sulla benzina è di 1,041 euro/litro (di cui 0,313 di Iva) pari al 60% del prezzo al consumo, mentre sul gasolio di 0,909 euro/litro (di cui 0,292 di Iva) pari al 56%. Un livello di tassazione che nel caso del gasolio è il più alto tra i 27 paesi europei". Lo ha ricordato Unem in una nota sottolineando commentando l'ipotesi allo studio del Governo che vorrebbe introdurre un principio di allineamento delle aliquote fiscali che tenga conto delle raccomandazioni della Commissione europea in materia di sussidi ambientali dannosi (SAD)" che, secondo il MEF, "non si tradurrà nel semplice innalzamento delle accise sul gasolio". Stando all'ultimo " Catalogo dei SAD e dei SAF ", pubblicato nel 2022 dal Mase, vengono considerati SAF i vari sussidi introdotti a sostegno di particolari categorie professionali, come gli agricoltori o gli autotrasportatori, nonché la differenza di trattamento fiscale tra benzina e gasolio (circa 3,4 miliardi di euro). "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina , l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise)", ha calcolato l'associazione – che rappresenta le principali imprese che operano in Italia nei settori della raffinazione, della logistica, della distribuzione di prodotti petroliferi. "Un aumento – ha aggiunto – che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro , ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie. L'aumento del gasolio avrebbe inoltre un effetto sul trasporto merci e passeggeri con mezzi che non usufruiscono delle agevolazioni di accisa oggi previste (mezzi pesanti inferiori alle 7,5 tonnellate e mezzi pesanti ante euro V)". "In tale quadro – ha quindi concluso Unem – si auspica che l'intervento del Governo sia complessivo

"Attualmente il carico fiscale totale (accise + Iva) sulla benzina è di 1,041 euro/litro (di cui 0,313 di Iva) pari al 60% del prezzo al consumo, mentre sul gasolio di 0,909 euro/litro (di cui 0,292 di Iva) pari al 56%. Un livello di tassazione che nel caso del gasolio è il più alto tra i 27 paesi europei". Lo ha ricordato Unem in una nota sottolineando commentando l'ipotesi allo studio del Governo che vorrebbe introdurre un principio di allineamento delle aliquote fiscali che tenga conto delle raccomandazioni della Commissione europea in materia di sussidi ambientali dannosi (SAD)" che, secondo il MEF, "non si tradurrà nel semplice innalzamento delle accise sul gasolio". Stando all'ultimo " Catalogo dei SAD e dei SAF ", pubblicato nel 2022 dal Mase, vengono considerati SAF i vari sussidi introdotti a sostegno di particolari categorie professionali, come gli agricoltori o gli autotrasportatori, nonché la differenza di trattamento fiscale tra benzina e gasolio (circa 3,4 miliardi di euro). "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina , l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise)", ha calcolato l'associazione che rappresenta le principali imprese che operano in Italia nei settori della raffinazione, della logistica, della distribuzione di prodotti petroliferi. "Un aumento - ha aggiunto - che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro , ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie. L'aumento del gasolio avrebbe inoltre un effetto sul trasporto merci e passeggeri con mezzi che non usufruiscono delle agevolazioni di accisa oggi previste (mezzi pesanti inferiori alle 7,5 tonnellate e mezzi pesanti ante euro V)". "In tale quadro - ha quindi concluso Unem - si auspica che l'intervento del Governo sia complessivo e riveda la fiscalità di tutti i prodotti energetici in base alla loro impronta carbonica, in linea con la revisione della direttiva sulla tassazione energetica in corso a livello europeo, intervenendo anche sulla fiscalità dei prodotti rinnovabili, quali i biocarburanti valorizzati anche nel recente aggiornamento del PNIEC, oggi ancora sottoposti alla stessa accisa dei prodotti fossili (benzina e gasolio) che vanno a sostituire".

AD ESCLUSIVO USO INTERNET

ilsole24ore.com

Fonti Web

Spesa primaria, deficit, debito: cos'è il Psb che impegna l'Italia per sette anni


ilsole24ore.com

Spesa primaria, deficit, debito: cos'è il Psb che impegna l'Italia per sette anni

10/04/2024 09:54

Contenuti, ambizioni e difficoltà del Piano di bilancio strutturale su cui sarà costruita la legge di bilancio Il Piano strutturale di bilancio che ha iniziato in Parlamento il proprio rapido esame rappresenta la nuova forma assunta dal programma di finanza pubblica dopo la riforma della governance economica dell'Unione europea, approvata a fine 2023 dopo un faticoso negoziato fra i Governi e destinata a farsi sentire dal prossimo anno. Il Piano, abbreviato in Psb, sostituisce la vecchia NaDef, la Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza con cui ogni autunno il Governo faceva il punto sulle dinamiche di finanza pubblica e tracciava gli spazi di manovra per la legge di bilancio. A differenza della sua antenata, il Piano strutturale di bilancio è però parecchio più impegnativo, perché impegna il Paese in un programma per cinque anni e fissa i livelli massimi di spesa primaria netta per i prossimi sette. L'impegno è vincolante, perché può essere modificato solo per eventi eccezionali o cambi di Governo: nonostante questo, comunque, il Parlamento se la caverà in un paio di mezze giornate di audizioni concluse poi con l'intervento del ministro dell'Economia e il voto sulle risoluzioni La correzione dei conti Cardine del Piano, come del nuovo Patto di stabilità Ue partorito dalla riforma, sono i tetti massimi di aumento della spesa, concordati fra Commissione Ue e Governo con l'obiettivo di garantire la riduzione del deficit necessaria a rispettare i parametri comunitari e soprattutto, su un terreno più sostanziale, a riportare il rapporto fra debito pubblico e Pil su un sentiero sostenibile di riduzione. Per l'Italia questo significa un taglio annuo al deficit strutturale di 0,55 punti di Pil, circa 12 miliardi, nel 2025 e 2026, seguito da una correzione marginalmente più leggera (0,52% del Pil) negli anni successivi (dal 2027 al 2031) quando la discesa del deficit sotto al 3% del prodotto interno lordo avrà fatto uscire il Paese dalla procedura per disavanzi eccessivi. La spesa primaria netta La leva per ottenere tutto ciò è individuata dalle nuove regole europee nel freno da tirare alla spesa primaria netta, cioè il totale delle uscite pubbliche depurate da interessi sul debito, trasferimenti europei (ma non i prestiti del Pnrr) e cofinanziamenti nazionali, una tantum e sussidi ciclici contro la disoccupazione. Questo aggregato, che in Italia vale 1.072 miliardi l'anno secondo la Ragioneria generale, dovrà aumentare mediamente non più dell'1,5% all'anno fino al 2031; il che equivale a dire che dovrà ridursi in termini reali, perché l'inflazione pur moderata del periodo viaggerà comunque a tassi più elevati, invertendo quindi drasticamente la rotta rispetto alla corsa della spesa acceleratasi con il Covid. Qualche buona notizia Il percorso tracciato dal Piano di bilancio strutturale per i prossimi anni è quindi parecchio impegnativo. Ma nei numeri esposti dalle tabelle del documento emergono anche dati positivi, che daranno una grossa mano al Governo nel costruire la legge di bilancio basata sul nuovo programma.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilsole24ore.com

Fonti Web

Le notizie migliori arrivano dalle entrate, che grazie all'aumento dell'occupazione e alla revisione al rialzo dei livelli di Pil comunicata dall'Istat il 23 settembre scorso viaggiano ad altezze nettamente maggiori rispetto al previsto (+10,1 miliardi quest'anno, +17,6 il prossimo, +27,2 nel 2026 e così via). Questo comporterebbe "a legislazione vigente", cioè al netto della legge di bilancio, una riduzione del deficit molto più marcata rispetto a quella necessaria per rispettare i parametri europei, con la conseguenza che il Governo potrà allargare rispetto a questa dinamica gli spazi di deficit per quasi 52 miliardi in tre anni Le coperture La cifra è consistente ma, come avverte lo stesso piano, non basta. Perché nella lista delle cose da fare stilata nel programma c'è la trasformazione strutturale del taglio al cuneo fiscale, pure destinato a cambiare architettura per evitare l'effetto scalone che penalizza chi supera i 35mila euro di reddito lordo annuo e quindi complica i rinnovi dei contratti pubblici e privati, la conferma, anch'essa a tempo indeterminato, dell'Irpef a tre aliquote, l'aumento della spesa sanitaria, il rifinanziamento del pubblico impiego, l'aumento delle spese per la difesa e così via. Serviranno, quindi, le inevitabili, quanto spesso mitologiche nel caso italiano, coperture strutturali. Quali? Qui il documento è meno loquace, perché gli snodi politici sono delicatissimi: sul tavolo c'è comunque la riduzione dei bonus all'edilizia, il superamento delle accise soft per il gasolio, il contributo chiesto alle banche e la spending review nei ministeri. Partite ancora apertissime, ma da chiudere in fretta.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilsole24ore.com

Fonti Web

Aumento accise sul gasolio: autotrasporto in allarme per i costi


ilsole24ore.com

Aumento accise sul gasolio: autotrasporto in allarme per i costi

10/04/2024 14:25 Marco Morino

Baumgartner (Fercam): costretti ad aumentare le tariffe, alla fine a pagare sarà il consumatore Autotrasporto in agitazione. (11 centesimi al litro, da 61,7 a 72,8 centesimi), ipotesi al quale starebbe lavorando il governo in vista della prossima legge di bilancio allineando le aliquote sul diesel a quelle sulla benzina, potrebbe tradursi in una stangata per il settore da oltre 350 milioni di euro l'anno (stima Assotir). I più colpiti, però, sarebbero i consumatori finali, attraverso la complessa catena dei rincari innescati da questa manovra. Lo dice Hannes Baumgartner, amministratore delegato di Fercam, gruppo altoatesino (la sede centrale è a Bolzano) di trasporti e logistica. Fercam è una realtà da oltre 1 miliardo di fatturato, con 2.200 dipendenti e una flotta composta da 3.500 unità di carico. Fercam lavora per una pluralità di aziende industriali. Continua Baumgartner: «Abbiamo clienti nei settori metallurgico, automotive, vetro, carta, ma anche acqua mirale e pannolini per bebè. Trasportiamo la merce sia in Italia sia all'estero. Un rincaro delle accise sul gasolio sarebbe un danno anche per l'export dei prodotti italiani». C'è poi un ulteriore aspetto da considerare: è vero che gli autotrasportatori possono ottenere un parziale rimborso delle accise sul carburante, ma ciò vale solo per chi usa veicoli industriali con massa superiore a 7,5 tonnellate e con motore Euro V o superiore. È escluso quindi tutto il settore della distribuzione, compresa quella urbana e chi ha veicoli pesanti fino all'Euro IV. Si stima che i veicoli industriali Euro V ed Euro VI siano solo il 37,4% del parco circolante italiano. Dice Cardone: « sarebbe devastante per le flotte dei veicoli leggeri , che non hanno mai potuto beneficare di rimborsi, a differenza dei mezzi pesanti. In questo caso, un aumento impatterebbe al 100% sui costi di trasporto. Nel caso specifico della nostra azienda, noi ci siamo tutelati inserendo delle clausole di salvaguardia legate al prezzo del diesel nei contratti che firmiamo con i nostri clienti, in genere le grandi catene della Gdo. Ma moltissime imprese non hanno alcuna forma di tutela». Chiude Claudio Villa, presidente di Federtrasporti, consorzio di autotrasporto da 4mila camion : «Gli aumenti che l'autotrasporto subisce per legge diventano un aumento contrattuale per chi ha un contratto scritto; quindi, l'eventuale aumento del prezzo del gasolio si andrebbe a riversare sulle tariffe di trasporto e, di conseguenza, sul pezzo finale del prodotto, con effetti inflattivi».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilsole24ore.com

Fonti Web

Carburanti: Unem, con allineamento accise aumento prezzo gasolio e spesa famiglie


ilsole24ore.com

Carburanti: Unem, con allineamento accise aumento prezzo gasolio e spesa famiglie

10/04/2024 15:28

Radiocor Intervenire su fiscalita' tutti prodotti energetici (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 04 ott - Un allineamento delle accise sul gasolio con quelle della benzina porterebbe a un aumento del prezzo del gasolio e una maggiore spesa per le famiglie. In questo quadro, se il Governo dovesse intervenire per procedere in questa direzione, l'auspicio di Unem e' che si proceda a rivedere la fiscalita' di tutti i prodotti energetici, compresi i biocarburanti. In particolare, l'associazione indica che 'nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise)'. Tale aumento, indica l'Unem, 'si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie. L'aumento del gasolio avrebbe inoltre un effetto sul trasporto merci e passeggeri con mezzi che non usufruiscono delle agevolazioni di accisa oggi previste (mezzi pesanti inferiori alle 7,5 tonnellate e mezzi pesanti ante euro V)'. Di fronte a questo, 'si auspica che l'intervento del Governo sia complessivo e riveda la fiscalita' di tutti i prodotti energetici in base alla loro impronta carbonica, in linea con la revisione della direttiva sulla tassazione energetica in corso a livello europeo, intervenendo anche sulla fiscalita' dei prodotti rinnovabili, quali i biocarburanti valorizzati anche nel recente aggiornamento del Pniec, oggi ancora sottoposti alla stessa accisa dei prodotti fossili (benzina e gasolio) che vanno a sostituire'. Infatti, continua l'Unem, 'e' ormai riconosciuto dal nostro Governo il ruolo essenziale dei biocarburanti nella transizione energetica e prevedere un riallineamento per tutte le fonti energetiche che incidono sul trasporto anche in funzione dell'impatto carbonico e' sicuramente una revisione necessaria a guidare ed incidere su un lungo processo di decarbonizzazione dei trasporti'. Com-Fla- (RADIOCOR) 04-10-24 15:03:06 (0441)ENE 3 NNNN.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilsole24ore.com

Fonti Web

Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto" 04 ottobre 2024

"Questa iniziativa è una grande festa in cui si vanno ad alternare momenti di gioco negli spazi del porto, come ad esempio il waterfront, nel nostro caso di oggi, a momenti di formazione, momenti di divulgazione, momenti di conoscenza dei mezzi anche nautici, di tutte quelle forze dell'ordine che lavorano per quell'aspetto di sicurezza della navigazione o di sicurezza dei commerci, una comunità istituzionale che lavora a favore del porto. Si vuole far comprendere che siamo attraverso il gioco, la musica, la cultura e il confronto". Lo ha detto Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Porti di Venezia e Chioggia - AdSPMAS, a margine della giornata di presentazione ai media dei Port Days, manifestazione realizzata in coordinamento con Assoporti e patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia, che tra il 4 e il 6 ottobre proporrà a studenti, residenti, operatori del porto e curiosi un ricco programma di attività finalizzate ad approfondire la conoscenza del mondo portuale veneto e programmate a Venezia centro storico, Marghera e Chioggia. loading...


ilsole24ore.com

Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto" 04 ottobre 2024

10/04/2024 15:36

"Questa iniziativa è una grande festa in cui si vanno ad alternare momenti di gioco negli spazi del porto, come ad esempio il waterfront, nel nostro caso di oggi, a momenti di formazione, momenti di divulgazione, momenti di conoscenza dei mezzi anche nautici, di tutte quelle forze dell'ordine che lavorano per quell'aspetto di sicurezza della navigazione o di sicurezza dei commerci, una comunità istituzionale che lavora a favore del porto. Si vuole far comprendere che siamo attraverso il gioco, la musica, la cultura e il confronto". Lo ha detto Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Porti di Venezia e Chioggia - AdSPMAS, a margine della giornata di presentazione ai media dei Port Days, manifestazione realizzata in coordinamento con Assoporti e patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia, che tra il 4 e il 6 ottobre proporrà a studenti, residenti, operatori del porto e curiosi un ricco programma di attività finalizzate ad approfondire la conoscenza del mondo portuale veneto e programmate a Venezia centro storico, Marghera e Chioggia. loading...

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilsole24ore.com

Fonti Web

Gasolio, il governo valuta l'allineamento delle accise: ecco quanto costerebbe alle famiglie

Secondo l'Unem la mossa si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie di quasi 2 miliardi di euro, 70 euro circa l'anno per singolo nucleo L'ipotesi, per ora, è solo allo studio, ma ha già fatto partire molte polemiche: il governo sta valutando il possibile allineamento delle aliquote fiscali che tenga conto delle raccomandazioni della Commissione europea in materia di sussidi ambientali dannosi (SAD)". Il ministero dell'Economia ha chiarito in più occasioni che l'eventuale mossa «non si tradurrà nel semplice innalzamento delle accise sul gasolio». L'Unione energie per la mobilità (Unem) ha diffuso una nota molto puntuale con cui calcola il possibile impatto sulle famiglie nel caso, estremo, in cui l'accisa sul gasolio fosse allineata a quella della benzina: l'esborso in più per le famiglie sarebbe di quasi 2 miliardi di euro, circa 70 euro l'anno per 26 milioni di famiglie.



ilsole24ore.com

Gasolio, il governo valuta l'allineamento delle accise: ecco quanto costerebbe alle famiglie

10/04/2024 16:16 Celestina Dominelli

Secondo l'Unem la mossa si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie di quasi 2 miliardi di euro, 70 euro circa l'anno per singolo nucleo L'ipotesi, per ora, è solo allo studio, ma ha già fatto partire molte polemiche: il governo sta valutando il possibile allineamento delle aliquote fiscali che tenga conto delle raccomandazioni della Commissione europea in materia di sussidi ambientali dannosi (SAD)". Il ministero dell'Economia ha chiarito in più occasioni che l'eventuale mossa «non si tradurrà nel semplice innalzamento delle accise sul gasolio». L'Unione energie per la mobilità (Unem) ha diffuso una nota molto puntuale con cui calcola il possibile impatto sulle famiglie nel caso, estremo, in cui l'accisa sul gasolio fosse allineata a quella della benzina: l'esborso in più per le famiglie sarebbe di quasi 2 miliardi di euro, circa 70 euro l'anno per 26 milioni di famiglie.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilsole24ore.com

Fonti Web

Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto 04 ottobre 2024

E' iniziata l'edizione 2024 dei Port Days, in programma da venerdì 4 a domenica 6 ottobre, in cui grandi e piccini, studenti di tutte le età, famiglie, giovani sportivi, appassionati di porto, cittadini curiosi saranno investiti da un'ondata di iniziative, promosse dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale e rivolte alle città che ospitano i porti del Veneto. La rassegna lagunare di eventi, ideata e organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia e inserita nell'ambito dei Port Days nazionali - istituiti da Assoporti nel 2018 come momento dell'anno in cui tutti i porti italiani si aprono al pubblico, si svilupperà in tre giornate, coinvolgendo, ciascuna, uno dei tre diversi contesti - Venezia centro storico, Marghera e Chioggia - che compongono il peculiare sistema portuale del Veneto. loading...


ilsole24ore.com

Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto 04 ottobre 2024

10/04/2024 17:38

E' iniziata l'edizione 2024 dei Port Days, in programma da venerdì 4 a domenica 6 ottobre, in cui grandi e piccini, studenti di tutte le età, famiglie, giovani sportivi, appassionati di porto, cittadini curiosi saranno investiti da un'ondata di iniziative, promosse dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale e rivolte alle città che ospitano i porti del Veneto. La rassegna lagunare di eventi, ideata e organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia e inserita nell'ambito dei Port Days nazionali - istituiti da Assoporti nel 2018 come momento dell'anno in cui tutti i porti italiani si aprono al pubblico, si svilupperà in tre giornate, coinvolgendo, ciascuna, uno dei tre diversi contesti - Venezia centro storico, Marghera e Chioggia - che compongono il peculiare sistema portuale del Veneto. loading...

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilsussidiario.net

Fonti Web

SPY FINANZA/ La Francia pronta a diventare una Grecia senza Troika


ilsussidiario.net

SPY FINANZA/ La Francia pronta a diventare una Grecia senza Troika

10/04/2024 06:13 Mauro Bottarelli

La Francia si prepara a una manovra da 60 miliardi di euro. Inevitabile pensare a tagli molto importanti alla spesa pubblica Una Grecia senza Troika. E, soprattutto, senza dare nell'occhio. Ma ora i nodi vengono al pettine. E più che nodi, qui si tratta di dreadlocks degni di Bob Marley. Avete idea di cosa resti in piedi di una macchina da spesa pubblica come la Francia con un salasso da 60 miliardi di euro nel solo 2025 fra tagli alla spesa e nuove tasse? Le rovine. E chi millanta scenari da anche i ricchi piangono in cui la parte del leone (sacrificale) la giocherà una maxi-patrimoniale per Paperoni d'Oltralpe sta prendendovi in giro. Sessanta miliardi necessitano di orizzontalità spietata nei tagli. Sessanta miliardi impongono il machete. Non il bisturi ideologico. E il Governo francese è stato chiaro. Oltretutto basando i suoi calcoli e le sue previsioni su un fin da ora irrealistico tasso di crescita all'1,1% e con l'inflazione in decrescita all'1,8% dal 2,1% di quest'anno. Quindi, potendo contare su un alleato in meno a livello di dinamiche di gestione e ammortamento del debito. Ora, scusate il cinismo ma sorge spontanea una domanda: stavolta, i gilet di che colore saranno? Perché se per un taglio alle agevolazioni sul carburante abbiamo assistito alla rivisitazione della presa della Bastiglia per una trentina di sabati di fila come nel remake umano della Corazzata Potemkin dopo il rogo della pellicola, per una macelleria sociale simile, cosa dobbiamo attenderci? Oltretutto con l'economia Ue in rallentamento ufficiale. Mercoledì persino Isabel Schnabel ha parlato di probabile necessità di interventi monetari più rapidi e incisivi, a fronte di un'inflazione che cala più velocemente del previsto. Il problema dei gilet resta, però. E non tanto a livello di variazione cromatica. Quanto in prospettiva di un loro uso strumentale per l'ennesimo giro di vite su diritti e dissenso. Perché dove non è arrivato il Covid potrebbe arrivare la fase terminale del suo profilo di laboratorio sociale. Le molotov sono molto telegeniche. Le lettere di licenziamento e le attese per una TAC o un alloggio popolare, molto meno. La Francia sta per vivere la sua stagione dei loden. Il suo 2011. Ma a differenza del nostro, il timore è che diverrà nave scuola per un continente dai conti ormai saltati a fronte di una demografia che incancrenisce debiti e deficit verso la metastasi dell'insostenibilità strutturale. Non se ne parla di questa Grecia senza Troika. Sparita. E l'Eliseo non a caso si occupa di tutto, tranne che del suo Paese. D'altronde, lui le elezioni le ha perse. Ci pensino gli altri a indossare il grembiule di pelle del macellaio. Lui già si prepara a reprimere e pacificare. Quando il lavoro sporco sarà impostato. I sindacati e le piazze fiaccati. E i mercati debitamente aizzati nel loro ruolo di mosca cocchiera di una politica che necessita di alibi e capri espiatori come dell'aria che respira. Pensate che l'Italia alle prese con una manovra tutt'altro che semplice non subirà contraccolpi da una simile situazione? Date un'occhiata a questo

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

grafico, allora: le spese annualizzate per la cosa pubblica a luglio hanno superato gli 815 miliardi. E, stando a Bloomberg, Giorgia Meloni ha promesso a Bruxelles un deficit al 2,8% del Pil nel 2026. Siamo oltre il 7%. E crescita sotto l'1%. Ancora non credete alla cura francese che giocoforza diverrà protocollo socio-economico quantomeno nell'Ex Club Med dell'Unione? Ora, date un'occhiata a quest'altro grafico/tabella, il quale ci mostra le attuali partecipazioni azionarie di BlackRock in aziende del nostro Paese. Controllate, partecipate e non. Come tutti sanno, a inizio settimana Giorgia Meloni ha incontrato il Ceo del colosso Usa. Larry Fink, a palazzo Chigi. Lasciate stare i complottismi. Non servono. Bastano i numeri di quella tabella. E, soprattutto, basta leggere le dichiarazioni rilasciate dallo stesso Fink il giorno seguente nel corso di una conferenza a Berlino: BlackRock punterà tutto sulle infrastrutture, il vero mercato del futuro prossimo in cui è pronta a investire ingenti risorse e capitali. Ora, unite i puntini. Non sarà che i festeggiamenti stile vittoria della Champions League per la nomina di Raffaele Fitto a Commissario Ue delegato al Pnrr sia da mettere in relazione alla tentazione di subappaltare a gente del ramo come BlackRock quel grumo di progetti, fondi, interessi e prestiti onerosi tramutatosi rapidamente da Bengodi a potenziale patibolo dei conti pubblici dai mille rinvii e mille ritardi? Temo che gli europei non abbiamo la minima percezione di ciò che sta per piovere loro addosso con l'arrivo dell'autunno. Eppure, quanto annunciato dal Governo francese offre uno spoiler abbastanza chiaro. Sessanta miliardi di tagli alle spese e nuove tasse. In Francia. Davvero pensate che la marcia indietro sulle accise del diesel sia l'ultimo colpo di spatola sul fondo del barile per trovare l' argent de poche mancante alla copertura del Def? Ripensateci. Temo sia solo l'inizio di una gragnuola di balzelli e spending review. Spero di sbagliarmi.

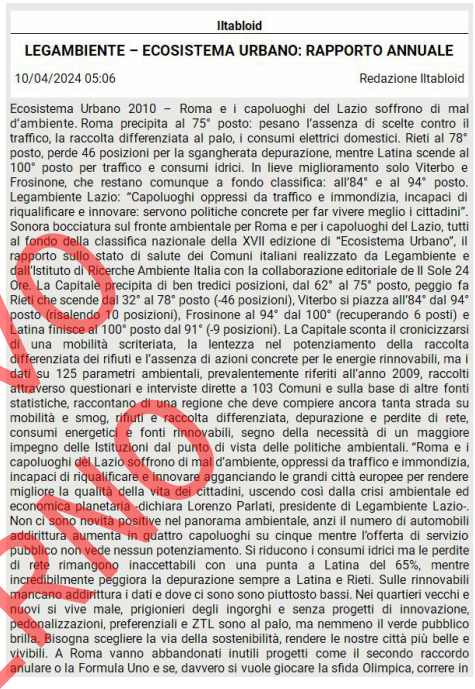
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Iltabloid

Fonti Web

LEGAMBIENTE - ECOSISTEMA URBANO: RAPPORTO ANNUALE

Redazione Iltabloid


Iltabloid

LEGAMBIENTE – ECOSISTEMA URBANO: RAPPORTO ANNUALE

10/04/2024 05:06 Redazione Iltabloid

Ecosistema Urbano 2010 – Roma e i capoluoghi del Lazio soffrono di mal d'ambiente. Roma precipita al 75° posto: pesano l'assenza di scelte contro il traffico, la raccolta differenziata al palo, i consumi elettrici domestici. Rieti al 78° posto, perde 46 posizioni per la sgangherata depurazione, mentre Latina scende al 100° posto per traffico e consumi idrici. In lieve miglioramento solo Viterbo e Frosinone, che restano comunque a fondo classifica: all'84° e al 94° posto. Legambiente Lazio: "Capoluoghi oppressi da traffico e immondizia, incapaci di riqualificare e innovare: servono politiche concrete per far vivere meglio i cittadini". Sonora bocciatura sul fronte ambientale per Roma e per i capoluoghi del Lazio, tutti al fondo della classifica nazionale della XVII edizione di "Ecosistema Urbano", il rapporto sullo stato di salute dei Comuni italiani realizzato da Legambiente e dall'Istituto di Ricerche Ambiente Italia con la collaborazione editoriale de Il Sole 24 Ore. La Capitale precipita di ben tredici posizioni, dal 62° al 75° posto, peggio fa Rieti che scende dal 32° al 78° posto (-46 posizioni), Viterbo si piazza all'84° dal 94° posto (risalendo 10 posizioni), Frosinone al 94° dal 100° (recuperando 6 posti) e Latina finisce al 100° posto dal 91° (-9 posizioni). La Capitale sconta il cronicizzarsi di una mobilità scriteriata, la lentezza nel potenziamento della raccolta differenziata dei rifiuti e l'assenza di azioni concrete per le energie rinnovabili, ma i dati su 125 parametri ambientali, prevalentemente riferiti all'anno 2009, raccolti attraverso questionari e interviste dirette a 103 Comuni e sulla base di altre fonti statistiche, raccontano di una regione che deve compiere ancora tanta strada su mobilità e smog, rifiuti e raccolta differenziata, depurazione e perdite di rete, consumi energetici e fonti rinnovabili, segno della necessità di un maggiore impegno delle Istituzioni dal punto di vista delle politiche ambientali. "Roma e i capoluoghi del Lazio soffrono di mal d'ambiente, oppressi da traffico e immondizia, incapaci di riqualificare e innovare agganciando le grandi città europee per rendere migliore la qualità della vita dei cittadini, uscendo così dalla crisi ambientale ed economica planetaria -dichiara Lorenzo Parlati, presidente di Legambiente Lazio-. Non ci sono novità positive nel panorama ambientale, anzi il numero di automobili addirittura aumenta in quattro capoluoghi su cinque mentre l'offerta di servizio pubblico non vede nessun potenziamento. Si riducono i consumi idrici ma le perdite di rete rimangono inaccettabili con una punta a Latina del 65%, mentre incredibilmente peggiora la depurazione sempre a Latina e Rieti. Sulle rinnovabili mancano addirittura i dati e dove ci sono sono piuttosto bassi. Nei quartieri vecchi e nuovi si vive male, prigionieri degli ingorghi e senza progetti di innovazione, pedonalizzazioni, preferenziali e ZTL sono al palo, ma nemmeno il verde pubblico brilla. Bisogna scegliere la via della sostenibilità,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Iltabloid

Fonti Web

rendere le nostre città più belle e vivibili. A Roma vanno abbandonati inutili progetti come il secondo raccordo anulare o la Formula Uno e se, davvero si vuole giocare la sfida Olimpica, correre in questa direzione; dalla Regione Lazio, piuttosto che devastanti ipotesi di piano casa o drammatici tagli al trasporto pubblico, ci aspettiamo che il nuovo piano "Lazio 2020" utilizzi le ingenti somme comunitarie puntando con decisione verso l'obiettivo della "crescita sostenibile" fissato dall'Unione Europea". Le auto sono padrone delle città: tutti i capoluoghi si piazzano a fondo classifica per il livello di motorizzazione, stabile a Latina (73 auto ogni 100 abitanti) e Viterbo (75 auto) ma addirittura in crescita a Roma (71 auto), Rieti (70 auto) e Frosinone (72 auto). Dati stabili sia per quanto riguarda l'utilizzo dei mezzi pubblici (con Roma che conferma il primato con una media di 541 viaggi per abitante all'anno, Rieti al 3° posto con 95 viaggi seguiti da Viterbo in calo a 30 viaggi, Frosinone a 11 e Latina a 8) che per l'offerta, dove non si segnala alcun potenziamento, evidenziando un cattivo segnale. Ai minimi termini sia le isole pedonali che le zone a traffico limitato (esclusa la Capitale, negli altri quattro capoluoghi del Lazio siamo a cifre intorno allo zero); mentre per le piste ciclabili qualcosa sembra iniziare a muoversi: 2,81 metri eq./ab a Latina, 2,52 a Roma, 2,48 a Frosinone e un grande salto da 1,40 a 4,19 a Rieti (Viterbo non fornisce dati). Sul fronte rifiuti, la produzione procapite resta molto alta, nonostante la crisi economica, soprattutto a Roma (641,7 kg/ab/anno), ma anche a Latina (585,7 kg) e Viterbo (530,1 kg), Frosinone (549,9 kg) e Rieti (514). Diverso il discorso per la raccolta differenziata, dove spicca il dato di Frosinone, salito dal 21,2% al 38,6% grazie al porta a porta; migliorano leggermente anche Latina (30,1%) e Rieti (12,9%), mentre Roma resta quasi ferma dal 19,5% (l'azienda ha poi comunicato il 20,7%). Mistero a Viterbo che addirittura scende dal 17% al 10,8%. Per l'inquinamento atmosferico, il quadro resta sconfortante, con situazioni pesanti soprattutto a Roma, Latina (con un vistoso peggioramento) e Frosinone, sia per il parametro NO2 che per quello dell'ozono. Rieti non fornisce dati, mentre Viterbo segnala in controtendenza un miglioramento. Da sottolineare che la Capitale è all'81° posto per la NO2, al 59° per la media del PM10 e al 33° per l'ozono. Si riducono i consumi idrici in tutti e cinque i capoluoghi di provincia del Lazio (consumo pro-capite sull'erogato): due litri in meno a Rieti (161,9 litri) e Roma (234,3 litri), tre in meno a Latina (156,1 litri), quattro in meno a Viterbo (222,1 litri) e più di venti in meno a Frosinone (che sale in classifica dal 42° al 20° posto, con 140,6 litri). Diversa, invece, la situazione per quanto riguarda le perdite di rete: il record di falle se lo aggiudica Latina con il 65% (in peggioramento), seguita da Rieti e Frosinone (rispettivamente con il 46% e il 39%, ma entrambe in miglioramento) e Roma (che peggiora dal 25% al 27%). La più virtuosa è Viterbo con l'11% che la pone al 5° posto in classifica. Altalenante anche il dato della depurazione con Rieti in caduta libera (dal 100% all'84%) insieme a Latina (dove il dato scende dall'80% al 59%). Stabili Viterbo (95%) e Roma (97%), mentre

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Iltabloid

Fonti Web

Frosinone migliora ma si ferma all'80%. Una sottolineatura a parte merita il capitolo delle energie rinnovabili, dove per il solare termico e fotovoltaico i dati scarseggiano (non li forniscono né Roma né Rieti) o sono a valore zero. Segno di una grave sottovalutazione e di un imperdonabile ritardo che si va cronicizzando. Unica eccezione Frosinone, che nel solare fotovoltaico vanta 2,57 kW installati su edifici comunali ogni mille abitanti. Regione a due facce per i consumi elettrici domestici procapite: vistosi aumenti a Latina (1.244 kWh/abitante) e Roma (che sale da 1.381 a 1.403 kWh), ai quali fanno da contraltare la lieve crescita di Frosinone (1.044 kWh) e il "risparmio" virtuoso di Rieti (1.042 kWh con -20 kWh) e Viterbo (1.160 kWh con -49 kWh). Il parametro di verde fruibile (esclusi parchi e aree protette) resta basso: 19,05 metri quadri per abitante a Rieti, 12,38 a Roma, 12,08 a Frosinone sino a scendere al 4,10 di Latina e all'incredibile 1,80 di Viterbo; non va meglio per gli ettari comunali di superficie verde dove spicca solo Roma (3.644 mq aree verdi su ettari superficie urbana), seguita a grande distanza da Latina (445) e Rieti (419). Male Viterbo (128) e Frosinone (151). "Le città del Lazio sono ripiegate su loro stesse, l'immobilismo sulle politiche ambientali porta il Lazio a peggiorare, la ricetta per far vivere meglio i cittadini è chiara ma le amministrazioni stentano a crederci cedendo a interessi particolari -dichiara Cristiana Avenali, direttrice di Legambiente Lazio-. E' paradigmatica la situazione della gestione rifiuti, in questi anni dove si è lavorato sulla differenziata 'porta a porta' i risultati si stanno evidenziando come a Frosinone e Latina, dove si tentenna come a Rieti i numeri crescono meno, dove ci si ferma come a Viterbo addirittura si torna indietro. Questo dimostra come le scelte concrete cambino le realtà, nonostante le discariche siano state tutte allargate e su riduzione e riuso non si sia fatto nulla. In tal senso preoccupa il nuovo modello misto cassonetto e pseudo domiciliare che l'AMA sta avviando a Roma, che rischia di far saltare il buono che si è fatto. Continuano a preoccupare i dati dell'inquinamento atmosferico, sia per gli ossidi di azoto che per le polveri e l'ozono, ma soprattutto non si vedono novità sulla mobilità sostenibile, le poche piste ciclabili in più non bastano a compensare il fermo su car sharing e car pooling o sul bike sharing abbandonato a se stesso. La lotta al cambiamento climatico che preoccupa tanto i cittadini va affrontata a partire dalle politiche concrete delle città, con impegni di taglio dell'anidride carbonica e dei gas serra, che Roma e il Lazio devono portare a fine novembre al dibattito della Conferenza delle Parti delle Nazioni Unite a Cancun". Nel dettaglio Roma, con un punteggio del 45,78% (il 49,36% è la media nazionale), si piazza al 75° posto nella classifica della XVII edizione del rapporto "Ecosistema Urbano" (mentre la scorsa edizione era al 62°) perdendo ben 13 posizioni. Pur mantenendo il primato nazionale tra le metropoli per il parametro dell'uso del trasporto pubblico (viaggi/abitante/anno) e il secondo posto per quello dell'offerta (km/vettura/abitanti/anno), la Capitale sconta i peggioramenti nei parametri dello smog (NO2 e ozono), della mobilità sostenibile (dove resta pesante il dato delle auto circolanti: 71 ogni cento abitanti) e soprattutto della raccolta differenziata (dal 19,5% al 20,7%). Roma

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Iltabloid

Fonti Web

si aggiudica, inoltre, la maglia nera a livello italiano per i consumi elettrici domestici procapite con 1.403 kWh per abitante. Buona la settima posizione per le aree verdi e la decima per partecipazione e pianificazione ambientale. Fondo classifica per i consumi idrici (234,3 litri per abitante al giorno) e per la quota di imprese con certificazione Iso 14001 presente nella provincia. Rieti, con un punteggio del 44,74%, si piazza al 78° posto (la scorsa edizione era al 32°) perdendo ben 46 posizioni. Un vero tonfo provocato dal tracollo del parametro depurazione (dove il capoluogo reatino passa dal primo al 76° posto), dalla mancata comunicazione dei dati per la qualità dell'aria, dai cattivi risultati nell'eco management (dal 59° al 93° posto) e nella capacità di risposta (dal 63° al 91° posto). In peggioramento anche i parametri delle auto circolanti (70 ogni cento abitanti), della mobilità sostenibile e delle aree verdi. Piccolo miglioramento sulla raccolta differenziata che passa dal 10% al12,9%. Unici dati incoraggianti sono lo scarso consumo elettrico procapite e l'uso del trasporto pubblico. Latina, con un punteggio del 29,98%, si piazza al 100° posto (la scorsa edizione era al 91°) perdendo 9 posizioni. Il ruolo di fanalino di coda nel rapporto "Ecosistema Urbano" si avvicina sempre di più con ben tre maglie nere a livello nazionale assegnate al capoluogo pontino: per le perdite nella rete idrica (che raggiungono quota 65%), per il trasporto pubblico (tra le città medie) e, infine, per tasso di motorizzazione (73 auto ogni cento abitanti). In calo anche i parametri di inquinamento (89° posto per la media di Pm10), depurazione (inchiodata al 59%) e verde urbano. Viterbo, con un punteggio del 42,07%, si piazza all'84° posto (la scorsa edizione era al 94°) guadagnando 10 posizioni. Alla maglia nera nazionale -insieme a Latina- per tasso di motorizzazione (con 75 auto ogni cento abitanti) fanno da contraltare i miglioramenti dei parametri di inquinamento (dal 73° al 30° posto per NO2 e dodicesima posizione per la media di CO2), rifiuti solidi urbani (dal 51° al 35° posto) e carburanti (dall'88° al 65° posto). Male politiche energetiche e indice di mobilità sostenibile, fondo classifica per il verde urbano e le aziende certificate Iso 14001. Frosinone, con un punteggio del 35,02%, si piazza al 94° posto (la scorsa edizione era al 100°) guadagnando 6 posizioni. Migliorano i parametri dei consumi idrici (dal 42° al 20° posto), della raccolta differenziata (dal 66° al 44° posto con una quota del 38,6%) e della partecipazione e pianificazione ambientale (dal 52° al 37° posto). Ma il capoluogo ciociaro si becca due maglie nere nazionali: quella per le Pm10 e quella per la nullità delle Zone a traffico limitato; resta grave anche il parametro delle auto circolanti (100° posto con 72 vetture ogni cento abitanti) e crolla quello dell'Eco management (dal 5° al 34° posto). Posizioni incoraggianti per offerta di trasporto pubblico, bassa quantità di motocicli e contenuti consumi elettrici domestici. Ufficio stampa Legambiente Lazio scarica QUI tutte le tabelle in formato pdf [foldergallery folder="cms/file/BLOG/2655/" title="2655].

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

iltirreno.it

Fonti Web

Aeroporto di Massa Cinquale, aperta la gara per la gestione di 15 anni


iltirreno.it

Aeroporto di Massa Cinquale, aperta la gara per la gestione di 15 anni

10/04/2024 13:09

Una veduta dell'aeroporto di Massa Cinquale Intanto il Comune ha prorogato l'incarico a Del Carlo MASSA. Il Comune di Massa ha aperto il bando – atteso – per la gestione di 15 anni dell'aeroporto. Nel frattempo l'ente, con un'apposita determina, ha prorogato l'incarico al comandante Jacopo Del Carlo che quindi gestirà lo scalo fino a dicembre per una somma di 18, 897,77 euro. Il bando arriva infatti in ritardo, come si legge nella stessa determina dirigenziale. «A seguito della volontà dell'amministrazione comunale di predisporre una modifica allo strumento urbanistico per facilitare la successiva procedura ad evidenza pubblica che avrà ad oggetto l'intero sedime aeroportuale, con deliberazione di giunta comunale del 28 dicembre 2023 è stato dato l'indirizzo al servizio Patrimonio di proseguire gli a affidamenti in essere (gestione tecnica dello scalo e servizio antincendio) fino al perfezionamento dello strumento pianificatorio e alla redazione del bando di gara e comunque, in coerenza con la normativa di settore, fino a settembre 2024». Ma «è venuto a mancare il rispetto della tempistica per adempiere agli atti di programmazione, creando così una situazione imprevista e imprevedibile e che l'amministrazione comunale ha deciso di svolgere una concessione in luogo ad una finanza di progetto». Adesso c'è il bando ed è per la gestione dell'aeroporto di Massa Cinquale per le attività di «aviazione generale ad uso aviazione generale ad uso sportivo, turistico, privato, di emergenza sanitaria e di supporto alla protezione civile». Si tratta di una gara con il criterio dell'offerta più vantaggiosa per il Comune di Massa. La concessione avrà come oggetto la conduzione, la manutenzione (ordinaria e straordinaria) e l'uso dei beni facenti parte del sedime aeroportuale, escluso l'area destinata ad elisuperficie, «al fine di garantire direttamente o mediante soggetti terzi, secondo la normativa vigente, l'operatività dell'aeroporto e di assicurare lo svolgimento di»: aviazione generale ad uso sportivo e turistico, operazioni di volo private, di emergenza sanitaria, supporto alla protezione civile, servizi di aerotaxi con apertura al traffico in base alle caratteristiche tecniche dell'aeroporto in accordo alla regolamentazione nazionale. Dovrà inoltre garantire la scuola di volo, la ristorazione, il rifornimento di carburante, il presidio per il primo intervento di soccorso e antincendio, su indicazioni dell'ente nazionale per l'aviazione civile (Enac), le verifiche periodiche della pista, lo sfalcio dell'erba, la pulizia delle aree e smaltimento dei rifiuti, informazioni di volo e meteo, «ove richiesto dall'Enac». Dovrà anche consentire l'attività dell'officina meccanica e una scuola di formazione. La durata della concessione dei beni immobili del compendio aeroportuale in anni 15 con possibilità di richiedere, alla scadenza naturale della concessione, un rinnovo della stessa previa verifica da parte dell'ente del

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

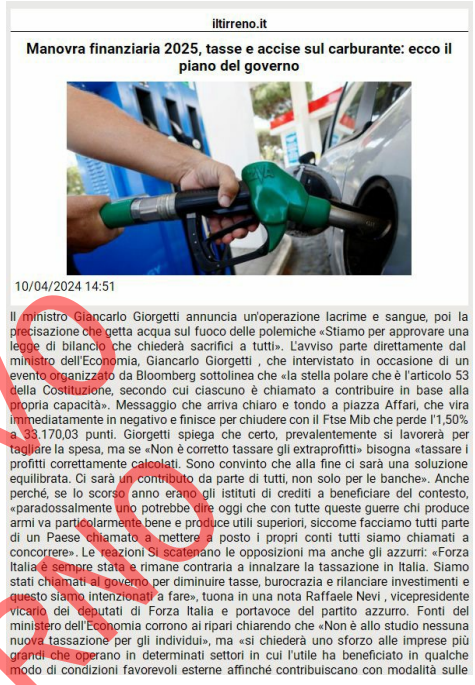
permanere dell'interesse pubblico. «L'aggiudicatario - si legge nella determina del Comune - sarà tenuto a corrispondere al concedente un canone annuo determinato dalla somma di una quota fissa, computata con offerta al rialzo sul canone a base d'asta, e di una quota variabile, pari al 10% dell'importo complessivo annuo degli utili del concessionario derivanti dalle attività affidate in base ai beni concessi. La parte fissa del canone annuo - continua - posto a base d'asta è pari a 15.000 euro determinato in ragione dei canoni applicati da aeroporti di dimensioni assai analoghe allo scalo aeroportuale di Massa Cinquale, nonché tenuto conto di quanto ritratto a tale titolo dall'amministrazione comunale nei precedenti affidamenti». E continua la determina spiegando che l'aggiudicatario deve «prevedere che il pagamento del canone sopra determinato sarà corrisposto a partire dal termine della fase iniziale di investimento». Per quanto riguarda Del Carlo invece la proroga era dovuta per «nelle more dell'espletamento della procedura di gara - si legge nella determina dirigenziale -, che sia garantita la continuità della gestione dell'impianto aeroportuale, sia in termini di servizio antincendio sia in termini di apertura e chiusura dello scalo, con i livelli previsti di sicurezza operativa richiesti dall'ente nazionale per l'aviazione civile, mediante il proseguimento, fino alla conclusione della procedura di gara in corso di indizione, degli affidamenti in corso e comunque non oltre il 31 dicembre 2024». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

iltirreno.it

Fonti Web

Manovra finanziaria 2025, tasse e accise sul carburante: ecco il piano del governo


iltirreno.it

Manovra finanziaria 2025, tasse e accise sul carburante: ecco il piano del governo

10/04/2024 14:51

Il ministro Giancarlo Giorgetti annuncia un'operazione lacrime e sangue, poi la precisazione che getta acqua sul fuoco delle polemiche «Stiamo per approvare una legge di bilancio che chiederà sacrifici a tutti». L'avviso parte direttamente dal ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti , che intervistato in occasione di un evento organizzato da Bloomberg sottolinea che «la stella polare che è l'articolo 53 della Costituzione, secondo cui ciascuno è chiamato a contribuire in base alla propria capacità». Messaggio che arriva chiaro e tondo a piazza Affari, che vira immediatamente in negativo e finisce per chiudere con il Ftse Mib che perde l'1,50% a 33.170,03 punti. Giorgetti spiega che certo, prevalentemente si lavorerà per tagliare la spesa, ma se «Non è corretto tassare gli extraprofitti» bisogna «tassare i profitti correttamente calcolati. Sono convinto che alla fine ci sarà una soluzione equilibrata. Ci sarà un contributo da parte di tutti, non solo per le banche». Anche perché, se lo scorso anno erano gli istituti di crediti a beneficiare del contesto, «paradossalmente uno potrebbe dire oggi che con tutte queste guerre chi produce armi va particolarmente bene e produce utili superiori, siccome facciamo tutti parte di un Paese chiamato a mettere a posto i propri conti tutti siamo chiamati a concorrere». Le reazioni Si scatenano le opposizioni ma anche gli azzurri: «Forza Italia è sempre stata e rimane contraria a innalzare la tassazione in Italia. Siamo stati chiamati al governo per diminuire tasse, burocrazia e rilanciare investimenti e questo siamo intenzionati a fare», tuona in una nota Raffaele Nevi , vicepresidente vicario dei deputati di Forza Italia e portavoce del partito azzurro. Fonti del ministero dell'Economia corrono ai ripari chiarendo che «Non è allo studio nessuna nuova tassazione per gli individui», ma «si chiederà uno sforzo alle imprese più grandi che operano in determinati settori in cui l'utile ha beneficiato in qualche modo di condizioni favorevoli esterne affinché contribuiscano con modalità sulle quali è in corso un confronto» mentre le aziende più piccole «sono già interessate al Concordato biennale preventivo». Le accise Ma c'è anche un altro fronte di discussione aperto, nell'ambito del cantiere unico che dal piano strutturale di bilancio arriva alla manovra da mettere nero su bianco entro il mese, ed è quello delle accise sul gasolio. Tra le righe del Psb si legge l'ipotesi dell'allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina «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». Pronte a tuonare le associazioni dei consumatori e opposizioni, con Faib Confesercenti che parla di «una vera e propria stangata per famiglie e imprese». Ma dal ministero chiariscono che è «del tutto fuorviante la notizia secondo la quale il governo intende

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

aumentare le accise sui carburanti». Piuttosto «è allo studio un meccanismo di allineamento tra i livelli delle rispettive accise» sulla base degli impegni Pnrr, delle Raccomandazioni specifiche della Commissione europea e del Piano per la transizione ecologica approvato nel marzo 2022. E dunque «l'intervento non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due». Il Piano strutturale di bilancio di medio termine, viene aggiunto, «ha previsto che questo allineamento sarà definito nell'ambito delle misure attuative della delega fiscale». Come, è tutto da capire.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

iltirreno.it

Fonti Web

Autoproduzione, Salvini dalla parte dei portuali


iltirreno.it

Autoproduzione, Salvini dalla parte dei portuali

10/04/2024 16:59

In audizione alla Camera dei Deputati, il ministro ribadisce la validità della legge 84/94 sui soggetti autorizzati a svolgere le operazioni di rizzaggio e derizzaggio ROMA. Ricordate il caos e le polemiche successive alla sentenza del Consiglio di Stato in ordine alle operazioni di rizzaggio e derizzaggio a bordo delle navi traghetto, successiva ad un ricorso presentato da Grandi Navi Veloci? Ebbene, quella che sembrava l'apertura di uno spiraglio in favore delle compagnie armatoriali, ovvero della possibilità di svolgere determinate operazioni avvalendosi del personale di bordo, ha avuto una chiusura, probabilmente definitiva, in Parlamento attraverso l'intervento diretto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini Il question time Rispondendo al question time conseguente all'interrogazione parlamentare presentata dal deputato del Pd, Luca Pastorino , il ministro ha dichiarato che «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». Il Ministro ha poi aggiunto che «la disciplina di settore, contenuta nella legge quadro del 1994, era 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 (ovvero i portuali, ndr), lavoratori e delle lavoratrici – ha sottolineato Salvini – la cui tutela sta a cuore a lei come a me». «Sono inoltre stati precisati – ha concluso – 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. Il Ministero, in collaborazione con le Autorità di Sistema Portuale 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».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Imperianews

Fonti Web

A Voce Aperta N° 34, ospite Antonio Marzo

La catastrofica situazione dei collegamenti al centro dell'intervista A Voce Aperta per la puntata numero 34 propone una intervista al presidente regionale di Confcommercio Trasporti Antonio Marzo sulla situazione dei collegamenti autostradali in Liguria. On line domani, sabato 5 ottobre, alle 11.


Imperianews

A Voce Aperta N° 34, ospite Antonio Marzo

la voce di Imperia a Voce Aperta

A voce aperta, rubrica di approfondimento settimanale con ospiti a cura della testata giornalistica la voce di Imperic

10/04/2024 18:48

La catastrofica situazione dei collegamenti al centro dell'intervista A Voce Aperta per la puntata numero 34 propone una intervista al presidente regionale di Confcommercio Trasporti Antonio Marzo sulla situazione dei collegamenti autostradali in Liguria. On line domani, sabato 5 ottobre, alle 11.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Industria Italiana

Fonti Web

Logistica: Msc Air Cargo festeggia il primo aereo di proprietà in Italia


Industria Italiana

Logistica: Msc Air Cargo festeggia il primo aereo di proprietà in Italia

10/04/2024 10:16

Il traguardo è stato celebrato con l'introduzione del primo Boeing 777-200 Freighter registrato in Italia dopo oltre 30 anni Msc Air Cargo ha segnato un altro importante traguardo con la celebrazione del suo nuovo aereo nel corso di un evento esclusivo a cui hanno partecipato il ceo di Msc Group, Soren Toft, il ceo di Msc Air Cargo, Jannie Davel, e partner e clienti internazionali di spicco. Questa occasione ha permesso di presentare l'introduzione del primo Boeing 777-200 Freighter registrato in Italia dopo oltre 30 anni, a testimonianza dell'impegno di Msc Air Cargo per la crescita e l'innovazione nel settore del trasporto aereo merci. L'evento non ha solo celebrato l'espansione di Msc Air Cargo, ma ha anche sottolineato la dedizione dell'azienda verso i suoi partner e clienti. «Questa celebrazione è un riflesso dei nostri progressi e della forza delle nostre partnership», ha dichiarato Jannie Davel, ceo di Msc Air Cargo. «Siamo grati per la fiducia e il supporto dei nostri clienti e siamo ansiosi di raggiungere insieme traguardi ancora più ambiziosi». Oltre alle tradizionali celebrazioni, i partecipanti sono stati intrattenuti da performance affascinanti di artisti italiani, tra cui una speciale esibizione dei ginnasti della Federazione Ginnastica Artistica Italiana, celebrando il ricco patrimonio culturale e artistico italiano. Questo evento storico ha riaffermato l'impegno di Msc Air Cargo per l'eccellenza, la partnership e la fornitura di soluzioni logistiche all'avanguardia, grazie all'impegno della compagnia per rafforzare la propria rete globale. Il nuovo aereo simboleggia nuovo aereo simboleggia non solo un'importante novità sul fronte tecnico, ma è un passo in avanti verso il sull'impegno.

Il traguardo è stato celebrato con l'introduzione del primo Boeing 777-200 Freighter registrato in Italia dopo oltre 30 anni Msc Air Cargo ha segnato un altro importante traguardo con la celebrazione del suo nuovo aereo nel corso di un evento esclusivo a cui hanno partecipato il ceo di Msc Group, Soren Toft, il ceo di Msc Air Cargo, Jannie Davel, e partner e clienti internazionali di spicco. Questa occasione ha permesso di presentare l'introduzione del primo Boeing 777-200 Freighter registrato in Italia dopo oltre 30 anni, a testimonianza dell'impegno di Msc Air Cargo per la crescita e l'innovazione nel settore del trasporto aereo merci. L'evento non ha solo celebrato l'espansione di Msc Air Cargo, ma ha anche sottolineato la dedizione dell'azienda verso i suoi partner e clienti. «Questa celebrazione è un riflesso dei nostri progressi e della forza delle nostre partnership», ha dichiarato Jannie Davel, ceo di Msc Air Cargo. «Siamo grati per la fiducia e il supporto dei nostri clienti e siamo ansiosi di raggiungere insieme traguardi ancora più ambiziosi». Oltre alle tradizionali celebrazioni, i partecipanti sono stati intrattenuti da performance affascinanti di artisti italiani, tra cui una speciale esibizione dei ginnasti della Federazione Ginnastica Artistica Italiana, celebrando il ricco patrimonio culturale e artistico italiano. Questo evento storico ha riaffermato l'impegno di Msc Air Cargo per l'eccellenza, la partnership e la fornitura di soluzioni logistiche all'avanguardia, grazie all'impegno della compagnia per rafforzare la propria rete globale. Il nuovo aereo simboleggia non solo un'importante novità sul fronte tecnico, ma è un passo in avanti verso il futuro del trasporto aereo merci, costruito sulla collaborazione e sull'impegno.

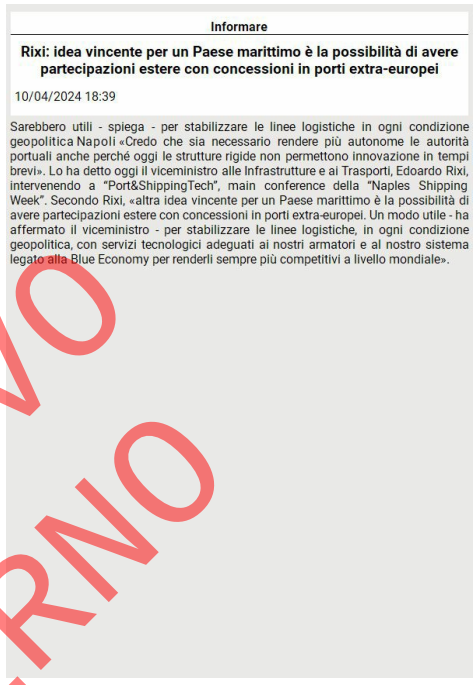
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Informare

Fonti Web

Rixi: idea vincente per un Paese marittimo è la possibilità di avere partecipazioni estere con concessioni in porti extra-europei

Sarebbero utili - spiega - per stabilizzare le linee logistiche in ogni condizione geopolitica Napoli «Credo che sia necessario rendere più autonome le autorità portuali anche perché oggi le strutture rigide non permettono innovazione in tempi brevi». Lo ha detto oggi il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Edoardo Rixi, intervenendo a "Port&ShippingTech", main conference della "Naples Shipping Week". Secondo Rixi, «altra idea vincente per un Paese marittimo è la possibilità di avere partecipazioni estere con concessioni in porti extra-europei. Un modo utile - ha affermato il viceministro - per stabilizzare le linee logistiche, in ogni condizione geopolitica, con servizi tecnologici adeguati ai nostri armatori e al nostro sistema legato alla Blue Economy per renderli sempre più competitivi a livello mondiale».



Informare

Rixi: idea vincente per un Paese marittimo è la possibilità di avere partecipazioni estere con concessioni in porti extra-europei

10/04/2024 18:39

Sarebbero utili - spiega - per stabilizzare le linee logistiche in ogni condizione geopolitica Napoli «Credo che sia necessario rendere più autonome le autorità portuali anche perché oggi le strutture rigide non permettono innovazione in tempi brevi». Lo ha detto oggi il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Edoardo Rixi, intervenendo a "Port&ShippingTech", main conference della "Naples Shipping Week". Secondo Rixi, «altra idea vincente per un Paese marittimo è la possibilità di avere partecipazioni estere con concessioni in porti extra-europei. Un modo utile - ha affermato il viceministro - per stabilizzare le linee logistiche, in ogni condizione geopolitica, con servizi tecnologici adeguati ai nostri armatori e al nostro sistema legato alla Blue Economy per renderli sempre più competitivi a livello mondiale».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Informazione Fiscale

Fonti Web

Accise sul diesel e tasse extra su profitti e sigarette: cosa ci sarà nella Legge di Bilancio 2025?


Informazione Fiscale

Accise sul diesel e tasse extra su profitti e sigarette: cosa ci sarà nella Legge di Bilancio 2025?

10/04/2024 11:59

Dalla rimodulazione delle accise sul diesel, alla tassa sui profitti delle imprese fino all'idea di una tassa di scopo sulle sigarette, parte la discussione sulle novità della Legge di Bilancio 2025. Sarà una Manovra che chiederà sacrifici, evidenzia il Ministro Giorgetti Ritocco alle accise sul diesel tassa sui profitti delle imprese e una tassa "di scopo" di 5 euro sulle sigarette : questi alcuni dei "balzelli" che potrebbero trovare spazio nella Legge di Bilancio 2025 La Manovra che il Governo si accinge a preparare, in vista dell'avvio dell'iter che dovrà portare all'approvazione definitiva entro la fine dell'anno, chiederà "sacrifici da tutti" , cittadini e imprese. Questo quanto affermato dal Ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti, in un'intervista rilasciata a Bloomberg il 3 ottobre e che ha acceso il faro su cosa conterrà la Legge di Bilancio 2025. I contenuti del Piano strutturale di bilancio presentato alla fine di settembre, rimasti fino ad oggi nell'ombra, entrano al centro della discussione con un focus sulle nuove tasse e imposte "tratteggiate" nel testo predisposto dal MEF. Accise sul diesel e tasse extra su profitti e sigarette: cosa ci sarà nella Legge di Bilancio 2025? Non sarà una Legge di Bilancio di nuove tasse , per nessuno. L'intervista con la quale il Ministro Giorgetti ha evidenziato che si va verso una Manovra di sacrifici è stata seguita da una serie di smentite da parte del Governo sull'ipotesi di balzelli che colpirebbero imprese e cittadini. Che si parli di tasse, "sforzi" o contributi è però chiara la necessità di tenere i conti pubblici in ordine , in linea con il percorso delineato dal Piano strutturale di bilancio che, evidenzia il MEF, si ispira a una " linea seria, prudente e responsabile ", che nel medio periodo prevede di ridurre il rapporto deficit/PIL prima al 3,3 per cento nel 2025 e poi al 2,8 per cento nel 2026. Numeri che impongono di tenere sotto controllo la spesa pubblica e che conseguentemente impongono delle scelte politiche delicate. Cosa significherà nella pratica? Dal Piano strutturale di bilancio emergono alcuni dettagli utili, a partire dalla questione delle accise sul diesel che rientra nel più ampio percorso di attuazione della riforma fiscale. Accise sul diesel, verso un taglio alle agevolazioni fiscali dal 2025 Il riordino delle agevolazioni fiscali è uno degli obiettivi posto dal Governo, e già da alcuni mesi si parla della possibilità di un taglio ai SAD , i sussidi ambientalmente dannosi. Il riordino delle tax expenditures sarà utilizzato "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" , per conseguire il duplice obiettivo di aumentare l'efficienza del sistema fiscale italiano e conseguire

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

gli obiettivi di transizione energetica previsti dalla normativa comunitaria e nazionale. Ad oggi, è noto, le accise sul diesel sono pari a 61,7 centesimi per litro , contro i 72,8 centesimi applicati sulla benzina. Il PsB parla di un allineamento che, nella pratica, potrebbe portare all'applicazione di un'accisa unica. In una nota diramata il 3 ottobre il MEF ha smentito la notizia di un aumento in arrivo per le accise sui carburanti, evidenziando però come sia allo studio un "meccanismo di allineamento tra i livelli delle rispettive accise" . Un intervento che "non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due" Non è quindi chiaro come la Legge di Bilancio 2025 , o i provvedimenti che nei prossimi mesi faranno proseguire l'iter di attuazione della riforma fiscale, potrebbero ridefinire il sistema di sussidi e agevolazioni per il settore dei carburanti. Difficile ipotizzare che vi sarà un allineamento "al ribasso", ma al momento la partita resta aperta. Tassa sui profitti e sui ricavi delle imprese, verso un'addizionale IRES? Ancora più scottante è la questione della tassa sui profitti e sui ricavi delle imprese . Giorgetti non ne ha parlato solo nell'intervista del 3 ottobre, ma anche nel corso della presentazione del Piano strutturale di bilancio ai sindacati lo scorso 26 settembre. "Il ministro ha auspicato un accordo e condivisione per un contributo a carico di chi ha maggiormente beneficiato di condizioni particolarmente favorevoli, specificando di non pensare a misure tipo tasse sugli extraprofitti. "Su questa retorica degli extraprofitti voglio chiarire che noi chiediamo un contributo a tutti quelli che se lo possono permettere cercando insieme la strada migliore per raggiungere gli obiettivi" ." Un contributo che non si tradurrà in una nuova tassa per persone fisiche, autonomi e aziende , già interessati dal concordato preventivo biennale al quale Giorgetti chiede fortemente di aderire e che già richiede lo "sforzo" di accettare un imponibile superiore a quello effettivo, in cambio di alcuni benefici fiscali (tra i quali non da ultimo la possibilità di accedere ad un condono super scontato L'idea è di puntare alle imprese di maggiori dimensioni che hanno beneficiato di condizioni favorevoli, complici la crisi energetica e geopolitica, con l'ipotesi di introdurre un' addizionale IRES su profitti e ricavi . Anche qui però di definito c'è nulla, e il tema di "balzelli d'imposta" ha già acceso una forte discussione all'interno della stessa compagine di Governo. Tassa di scopo di 5 euro sulle sigarette: un emendamento in Legge di Bilancio 2025 In una giornata carica di anticipazioni, si aggiunge l'idea di introdurre una tassa di scopo sulle sigarette , il cui gettito andrebbe a confluire nelle risorse a sostegno del Servizio sanitario nazionale. A proporla l' Aiom , Associazione italiana di oncologia medica, che chiede di aumentare di 5 euro il prezzo delle sigarette e che trova l'appoggio della Vicepresidente del Senato, Domenica Castellone. La proposta di aumentare le tasse sulle sigarette si tradurrà, stando alle parole della Castellone, in un emendamento alla Legge di Bilancio 2025 che potrebbe portare a risorse extra per la sanità fino a 13,8 miliardi. Un'idea che ha subito trovato appoggio bipartisan e per la cui messa a terra sarà quindi fondamentale attendere

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

l'iter di avvio dei lavori per la definizione di una Manovra. Un percorso che è solo alle battute iniziali ma che già si preannuncia ricco di spunti di discussione, criticità e nodi da sciogliere.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Informazione Riservata

Fonti Web

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta


Informazione Riservata

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

10/04/2024 12:05 STEFANO TESTINI;MATTEO SPINELLI;

(Adnkronos) – La seconda giornata di lavori della 6ª edizione del Festival Nazionale dell'Economia si è aperta a Palazzo Vecchio con gli interventi di Sara Funaro (Sindaca del Comune di Firenze) e Maurizio Leo (Vice Ministro dell'Economia e delle Finanze), che hanno preso parte al panel "Partecipare al cambiamento dell'economia: Impatto civile, inclusione sociale ed equa fiscalità". Firenze, 4 ottobre 2024. Il Vice Ministro Leo ha dichiarato: «In questo momento, come MEF e come Governo, siamo al lavoro per preparare una delega che possa adeguare diverse situazioni problematiche, con particolare riguardo verso la certezza del diritto, l'evasione fiscale, la semplificazione delle procedure come quelle di dichiarazione e la pressione fiscale. Misure concrete di diverso genere, in grado di aiutare non solamente le imprese, ma anche e soprattutto il cittadino». «Noi – ha aggiunto Leo – abbiamo oggi una pressione fiscale molto pronunciata. Il nostro obiettivo, come già stato fatto nel 2024 quando siamo passati dalle quattro alle tre aliquote, è di spingerci ulteriormente per venire incontro al ceto medio che oggi si sta sempre più impoverendo. E' un tema che eventualmente, con il consenso di tutta la maggioranza e trovando le adeguate risorse potremmo trattare nella prossima legge di bilancio». Funaro ha ricordato: «Prima ancora che da Sindaco, ho avuto la possibilità anche da Assessore di dare attenzione a tutte quelle politiche di sostenibilità – ambientale, civile, sociale e non solo – di cui Firenze e altre città hanno bisogno. Attualmente i Sindaci stanno vivendo un momento di grandissima urgenza, con cambiamenti climatici più che drammatici, innalzamenti delle temperature, alluvioni e calamità sempre più frequenti. A Firenze l'attuale amministrazione, come quella precedente, ha rivolto un grande impegno in questa direzione, cercando di rendere la città sempre più sostenibile. Firenze è da tempo esempio e capofila, e mi impegnerò affinché lo rimanga a lungo, su diverse tematiche d'innovazione, dal sistema educativo a quello dei trasporti e, soprattutto, della sostenibilità» Nel panel seguente l'economista Alberto Acosta ha parlato di BuenVivir: «Il "vivere bene" nasce dalle comunità indigene, tradizionalmente emarginate e spinte ai margini della storia. Questi popoli, dopo aver dimostrato di essere capaci di condurre una lotta di resistenza per oltre 500 anni, nelle ultime decadi si sono resi soggetti politici portatori di una propria visione del mondo. Al centro del concetto di "buenvivir" ci sono tre elementi fondamentali: il primo è l'essere umano, tenendo a mente che pur essendo individui ci realizziamo solo nella comunità e nel rapporto con l'altro. Il secondo, è il tenere a mente che siamo parte della natura e non possiamo collocarla a margine. In ultimo, la necessità di un altro tipo di relazione tra gli uomini, ma anche tra umano e non umano, soprattutto tramite la reciprocità e l'empatia». Acosta ha poi aggiunto: «Che significa l'Economia? Di quale economia stiamo parlando? In questo momento potremmo essere felici

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

di un incremento del Pil ma questo non è un indicatore trasparente. Ad esempio non sappiamo quanta distruzione ambientale è stata necessaria per ottenerlo. Se vogliamo costruire un mondo sostenibile in termini ambientali, un mondo giusto in termini sociali e un mondo democratico in termici politici, dobbiamo iniziare a pensare a una nuova economia. Invece vediamo che la democrazia è in ritirata. Dobbiamo iniziare a lavorare ad una nuova economia che deve essere sempre subordinata all'essere umano, non al capitale». Il FNEC è promosso da Federcasse (l'Associazione Nazionale delle Banche di Credito Cooperativo, Casse Rurali, Casse Raiffeisen) e da Confcooperative, organizzato e progettato con NeXt (Nuova Economia Per Tutti), con il contributo di Fondosviluppo, Assimoco, Assicooper, Coopersystem, Federazione Toscana delle BCC, Frecciarossa e la collaborazione della SEC (Scuola di Economia Civile) e di MUS.E. Ufficio Stampa Festival Nazionale dell'Economia Civile Stefano Testini 3356138145 Matteo Spinelli 3347661138 ufficiostampa@festivalnazionaleeconomiacivile.it.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Informazioni Marittime

Fonti Web

Dragaggi, a Crotone conclusi i prelievi dei campioni di sedime portuale


Informazioni Marittime

Dragaggi, a Crotone conclusi i prelievi dei campioni di sedime portuale

10/04/2024 15:39

In otto giorni di attività, è stata battuta l'intera costa di fronte lo scalo cittadino Sono stati appena conclusi i lavori di prelievo dei campioni di sedimento dei fondali del porto di Crotone , propedeutici alla caratterizzazione dei sedimi e così all'attività di dragaggio dei fondali portuali. Gli interventi rientrano in un'ampia e articolata attività progettuale dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, guidato dal presidente Andrea Agostinelli. Iniziati lo scorso 24 settembre, in otto giorni di attività, è stata battuta l'intera costa di fronte lo scalo cittadino, lungo la quale sono stati prelevati 363 campioni di sedimento, al fine di effettuare 64 sondaggi ed avere così una approfondita campionatura per eseguire, in modo esaustivo, le analisi di caratterizzazione. Si tratta di un'operazione importante per l'intera cittadina crotonese che ha visto, sinergicamente, operare insieme, anche a bordo della nave, l'Autorità di Sistema portuale con la ditta incaricata, l'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente della Calabria (Arpacal), che effettuerà su una percentuale dei campioni prelevati le proprie analisi, i cui risultati saranno successivamente confrontati con quelli dell'ente, l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (Ispra), che ha contribuito a definire l'intero progetto, con l'obiettivo di determinare, in base a quanto stabilito dalla normativa vigente in materia, la più dettagliata analisi, anche, in modo celere. A sostenere le operazioni, naturalmente, la Capitaneria di Porto di Crotone, che ha assicurato la sicurezza dello specchio acqueo nel corso delle operazioni di prelievo, e il generale Emilio Errigo, commissario straordinario del Sito contaminato di interesse nazionale (Sin) di Crotone, Cassano e Cerchiara. Finita questa fase, si punta ora al passo successivo, che vedrà l'ente impegnato a progettare la migliore soluzione tecnica per la gestione dei sedimenti, al fine di avviare le attività di dragaggio e segnare, così, un altro traguardo nella concreta politica di risanamento e rigenerazione ambientale dello scalo portuale di Crotone. "Le attività di redazioni del piano e l'esecuzione del campionamento hanno visto un impegno lungo un anno. - ha dichiaro Lorena Tedesco, responsabile della sede di Crotone dell'Autorità di Sistema portuale -. È stata una procedura complessa che ha visto lavorare in sinergia tutti i soggetti coinvolti. Il porto è stato campionato per poter progettare un dragaggio che porterà i fondali a 11 metri. Le attività di campionamento ed esecuzione delle analisi saranno di tipo analitiche chimico fisiche, microbiologiche, eco-tossicologiche e permetteranno di conoscere lo stato dei sedimi del bacino portuale. A risultati validati da Arpacal, quale ente preposto alle attività di controllo, partirà lo step successivo, per la progettazione della gestione dei sedimi dei futuri dragaggi". Condividi Tag porti dragaggi Articoli correlati.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Innovation Post

Fonti Web

Transizione 5.0, arrivano altre FAQ: chiarimenti su macchine a combustibili, comunicazioni ex ante ed ex post, rinnovabili, power quality e cumulabilità


Innovation Post

Transizione 5.0, arrivano altre FAQ: chiarimenti su macchine a combustibili, comunicazioni ex ante ed ex post, rinnovabili, power quality e cumulabilità

10/04/2024 07:26

La nuova serie di FAQ sul piano Transizione 5.0 offre chiarimenti su macchine a combustibili fossili, power quality, comunicazioni ex ante ed ex post, energie rinnovabili e cumulabilità con Conto Termico e Certificati Bianchi. Pubblicato il 04 Ott 2024 Non sono ammissibili al beneficio i progetti di innovazione con investimenti destinati ad attività direttamente connesse all'uso dei combustibili fossili, compreso l'uso a valle. Nel caso di vettori energetici validi, quale il vapore nell'esempio proposto, non rileva il fatto che tale vettore sia prodotto con tecnologie non facenti parte del progetto di innovazione impieganti combustibile fossile (si tratta infatti di un uso indiretto, non rientrante delle esclusioni). Il bene è pertanto agevolabile. Il nostro commento – Questa FAQ spiega bene che non è incentivabile un attivo (bene) che funziona con combustibile fossile – e aggiungiamo che il divieto vale anche se si pensa di utilizzare combustibili alternativi. Viceversa se l'alimentazione è elettrica o a vapore, non conta come sia alimentata la centrale che produce il vettore energetico, perché in tal caso si tratta di uso indiretto. La Power Quality Nell'ambito di un progetto di innovazione concernente i cc.dd. sistemi di "Power Quality", riconducibili al punto elenco n. 8 del secondo gruppo dell'allegato A, come viene determinato il calcolo del risparmio energetico? Stante la specifica peculiarità di tali sistemi la cui funzione è quella di operare una riduzione dei consumi di energia elettrica (quali, ad esempio i sistemi di rifasamento o di stabilizzazione delle tensioni, installati in genere a valle della cabina di trasformazione o del power center di bassa tensione del sito produttivo), il risparmio energetico deve essere determinato sulla base dei consumi energetici dell'intera struttura produttiva; considerando, quindi, i consumi energetici di tutti i processi che la costituiscono (compresi quelli non impattati dal progetto di innovazione) e quelli dei servizi generali (comprensivi degli ausiliari), comparando la situazione in assenza (ex ante) e in presenza (ex post) del sistema di power quality. Il nostro commento - FAQ molto interessante e - aggiungerei - opinabile. La norma è che vadano effettivamente installati all'ingresso in fabbrica, di qui il senso di dover considerare l'ottimizzazione su tutta la struttura produttiva. Tuttavia potrebbero esistere dei casi in cui i sistemi di Power Quality potrebbero essere utilizzati anche solo a monte di una specifica linea magari dotata di apposito contatore e in tal caso la prescrizione di questa FAQ apparirebbe insensata. Spese ammissibili per le rinnovabili Quali sono le spese ammissibili per quanto riguarda gli impianti di autoproduzione di energia elettrica da fonte rinnovabile? Sono ritenute ammissibili le spese riguardanti: i gruppi di generazione dell'energia elettrica; i trasformatori posti a monte dei punti di connessione della rete elettrica, nonché i misuratori dell'energia elettrica funzionali alla produzione di energia elettrica; gli

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

impianti per la produzione di energia termica utilizzata esclusivamente come calore di processo e non cedibile a terzi, con elettrificazione dei consumi termici, alimentata tramite energia elettrica rinnovabile autoprodotta e autoconsumata ovvero certificata come rinnovabile attraverso un contratto di fornitura di energia rinnovabile ai sensi della Delibera ARERA ARG/elt 104/11; i servizi ausiliari di impianto; gli impianti per lo stoccaggio/accumulo dell'energia prodotta. Si specifica che, per quanto riguarda i sistemi di accumulo sono ammissibili le spese di acquisto solo nel caso in cui sia realizzato contestualmente ad un impianto a fonti rinnovabili (sia ex novo che in caso di nuova sezione/UP); ne consegue che il sistema di accumulo dovrà essere dimensionato esclusivamente con riferimento alla nuova potenza installata. Cumulabilità Il credito d'imposta Transizione 5.0 è cumulabile con il Conto Termico, e in che misura? Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni finanziate con risorse nazionali che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche delle disposizioni di cui all'articolo 10, comma 4, del Decreto attuativo del 24 luglio 2024, non porti al superamento del costo sostenuto. Il credito d'imposta Transizione 5.0 è cumulabile con i Certificati Bianchi, e in che misura? Si, il credito d'imposta Transizione 5.0 è cumulabile con i Certificati Bianchi. Si precisa che per il credito d'imposta Transizione 5.0 risulta valido quanto previsto dall'art. 6 comma 2-bis del DECRETO-LEGGE 19 settembre 2023, n. 124 di seguito riportato: "in relazione agli interventi di incremento dell'efficienza energetica eseguiti nell'ambito delle attività connesse all'attuazione dei contratti istituzionali di sviluppo o dei contratti di sviluppo nell'ambito dei progetti applicativi del PNRR o nell'ambito di investimenti agevolati tramite le risorse del Fondo per il sostegno alla transizione industriale, di cui all'articolo 1, commi 478 e 479, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, gli incentivi riconosciuti sulla base dei predetti strumenti possono essere cumulati con i certificati bianchi, nei limiti previsti e consentiti dalla normativa dell'Unione europea e nel rispetto delle norme che disciplinano ciascuna misura. In tali casi il numero di certificati bianchi spettanti è ridotto del 50 per cento". Si precisa, ulteriormente, che tale disposto normativo si applica ai progetti presentati a decorrere dal 17 novembre 2023 (data di entrata in vigore della Legge162/2023 di conversione del D.L 124/2023). Comunicazioni ex ante ed ex post Se l'intervento è già completato, è necessario comunque procedere con la comunicazione ex ante o è possibile compilare direttamente la comunicazione ex post? In caso di intervento già completato, è necessario comunque procedere con la prenotazione del credito mediante la comunicazione ex ante, indicando che l'intervento è già stato completato. Se la prenotazione è confermata, sarà possibile procedere direttamente all'invio della comunicazione ex post (comunicazione di completamento), senza passare per la fase di "Conferma 20%". Per ulteriori chiarimenti si rimanda alla " Guida all'utilizzo del portale TR5 " disponibile nella sezione "documenti" della pagina "Transizione 5.0" del sito del GSE. Il nostro commento - La ex ante serve e servirà sempre per prenotare il credito. Dichiarando completato l'investimento non avrà a quel punto senso la comunicazione intermedia e si potrà procedere, dopo l'OK del GSE sulla ex ante, direttamente alla ex post. In fase di invio della

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

comunicazione di completamento del progetto, è possibile indicare una percentuale di risparmio energetico inferiore a quella comunicata nella fase di prenotazione? Sì, il risparmio energetico comunicato nella fase di completamento del progetto di investimento può essere inferiore a quello comunicato in fase di prenotazione, nei limiti delle percentuali minime di risparmio energetico previste (3% nel caso di struttura produttiva, 5% nel caso di processo interessato). In tal caso, il credito d'imposta viene ricalcolato sulla base della percentuale di risparmio energetico comunicata in fase di completamento. Qualora la percentuale di risparmio energetico conseguita sia inferiore anche alle percentuali minime di risparmio energetico previste, è comunque facoltà dell'impresa accedere alla Misura "Transizione 4.0". In tal caso l'impresa deve rinunciare alla richiesta presentata per la Misura "Piano Transizione 5.0" e trasmettere l'apposita comunicazione prevista dal Piano Transizione 4.0 tramite il portale dedicato "Transizione 4.0 - Accedi ai questionari", accessibile dalla home page di Area Cl ienti ." Nel caso in cui il risparmio energetico comunicato nella fase di completamento del progetto di investimento sia superiore a quello comunicato in fase di prenotazione, il credito d'imposta viene ricalcolato, nel limite massimo del credito d'imposta prenotato. Quale documentazione deve essere trasmessa in fase di presentazione della comunicazione preventiva? Dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà (DSAN) redatta ai sensi del DPR 445/2000, precompilata sulla base delle informazioni inserite e resa disponibile dal Portale Transizione 5.0, firmata digitalmente dal Rappresentante Legale o dal suo Delegato; Documento di identità del Rappresentante Legale/Delegato in corso di validità; Eventuale delega alla presentazione della comunicazione preventiva; Certificazione ex ante firmata digitalmente dal Certificatore, attestante la riduzione dei consumi energetici conseguibili tramite gli investimenti; Documentazione attestante l'idoneità del soggetto certificatore responsabile del rilascio della certificazione ex ante (Certificazione EGE/ESCO in corso di validità rilasciato da organismo di certificazione accreditato Accredia); Documento di identità del soggetto certificatore in corso di validità; Dichiarazione di indipendenza, imparzialità, onorabilità e professionalità del soggetto certificatore responsabile del rilascio della certificazione ex ante; Dichiarazione relativa al titolare effettivo ai sensi della Normativa antiriciclaggio. Quale documentazione deve essere trasmessa in fase di comunicazione di completamento del progetto di investimento? La comunicazione di completamento dovrà essere corredata dalla seguente documentazione e dichiarazioni: Dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà (DSAN) redatta ai sensi del DPR 445/2000, precompilata sulla base delle informazioni inserite e resa disponibile dal portale Transizione 5.0, firmata digitalmente dal Rappresentante Legale o dal suo Delegato; Documento di identità del Rappresentante Legale/Delegato in corso di validità; Eventuale delega alla presentazione della comunicazione preventiva (Allegato I - Delega per l'invio delle comunicazioni); Schede tecniche DNSH relative agli investimenti realizzati (Allegato VII - Schede tecniche DNSH (A,B,C,D,E F1,F2 Certificazione ex post dell'effettiva realizzazione degli investimenti conformemente a quanto previsto dalla certificazione ex ante. La certificazione ex post, firmata digitalmente dal soggetto certificatore incaricato, dovrà

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

essere redatta secondo il "Modello di certificazione ex post" (Allegato X - Certificazione ex post Documento di identità del soggetto certificatore in corso di validità; Attestato comprovante il possesso della certificazione contabile di cui all'articolo 17 del decreto ministeriale "Transizione 5.0" e il possesso della perizia asseverata, di cui all'articolo 16 del medesimo decreto (Allegato V - Attestazione di possesso della Perizia tecnica e della Certificazione contabile Documentazione attestante l'idoneità del soggetto certificatore responsabile del rilascio della certificazione ex post (Certificazione EGE/ESCO in corso di validità rilasciato da organismo di certificazione accreditato Accredia); Dichiarazione di indipendenza, imparzialità, onorabilità e professionalità del soggetto certificatore responsabile del rilascio della certificazione ex post redatta secondo il modello "Dichiarazione di terzietà del valutatore indipendente" (Allegato III- Dichiarazione di terzietà del valutatore indipendente Dichiarazione di indipendenza, imparzialità, onorabilità e professionalità del soggetto revisore legale dei conti responsabile del rilascio della certificazione contabile redatta secondo il modello "Dichiarazione di terzietà per certificatori contabili" (Allegato IV - Dichiarazione di terzietà per certificatori contabili Attestazione rilasciata dal produttore a dimostrazione che i moduli fotovoltaici, utilizzati per gli investimenti in impianti di autoproduzione di energia da fonte solare, rispettino le caratteristiche di cui all'articolo 12, comma 1, lettere a), b) e c) del decreto-legge 9 dicembre 2023, n. 181; Dichiarazione sostitutiva di atto notorio relativa ai dati del titolare effettivo, ai sensi dell'articolo 3, punto 6, della direttiva (UE) 2015/849 del Parlamento europeo e del Consiglio (Normativa antiriciclaggio) redatta secondo il modello "Dichiarazione dati titolare effettivo" (Allegato II - Dichiarazione dati titolare effettivo L'Impresa Beneficiaria è, inoltre, tenuta a conservare le fatture, i documenti di trasporto e gli altri documenti relativi all'acquisizione dei beni agevolati contenenti, oltre alle singole voci di costo per ciascun investimento, il codice identificativo alfanumerico univoco rilasciato dalla Piattaforma informatica, contraddistinto dalla struttura TR5-XXXXX, e il riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 38 del decreto-legge n. 19 del 2024, qualora successivi alla comunicazione di prenotazione del credito d'imposta di cui al capitolo 5. Il GSE, nell'ambito delle attività di vigilanza e controlli di cui agli art. 19 e 20 del DM "Transizione 5.0", si riserva di poter acquisire tale documentazione. Valuta la qualità di questo articolo Franco Canna Fondatore e direttore responsabile di Innovation Post. Grande appassionato di tecnologia, laureato in Economia, collabora dal 2001 con diverse testate B2B nel settore industriale scrivendo di automazione, elettronica, strumentazione, meccanica, ma anche economia e food & beverage, oltre che con organizzatori di eventi, fiere e aziende. email Seguimi su.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Italia Sera

Fonti Web

Carburanti, accise, la precisazione del MEF


Italia Sera

Carburanti, accise, la precisazione del MEF

10/04/2024 13:20

Allineamento accise del petrolio e della benzina? Il ministero dell'Economia e delle Finanze esclude ìche ci possa essere aumento dei prezzi. "Sulla base degli impegni Pnrr, delle Raccomandazioni specifiche della Commissione europea e del Piano per la transizione ecologica, approvato nel 2022, il Governo è tenuto ad adottare misure volte a ridurre i sussidi ambientali dannosi" dicono dal ministero. "In coerenza con l'impostazione di questo governo, l'intervento non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due" si legge nella nota. "Il Piano strutturale di bilancio di medio termine ha previsto che questo allineamento sarà definito nell'ambito delle misure attuative della delega fiscale". Aggiornamento ore 7.31 "L'ipotesi di aumentare le accise sul gasolio, emerse tra le righe del piano strutturale di bilancio, predisposto in vista della prossima Manovra, appare assurda, addirittura paradossale" dichiara al contempo Federconsumatori tramite una nota. "Specialmente se si considera che il governo che la propone è lo stesso che, finché era all'opposizione e in campagna elettorale ha reso l'abolizione delle accise sui carburanti uno dei suoi cavalli di battaglia", prosegue l'associazione. Aggiornamento ore 10.19 L'allineamento delle accise diesel/benzina (portando l'accisa sul gasolio da 0,617 a 0,728 euro) avrebbe sugli automobilisti e su tutti i cittadini un effetto pesantissimo. Stando ale stime dell'osservatorio nazionale Federconsumatori, ogni automobilista subirebbe un aumento per il rifornimento di gasolio, di circa 112 euro annui. E andrebbe peggio: in Italia circa l'84% delle merci è trasportato su gomma e l'aumento del costo del diesel produrrebbe un aggravio dei beni di largo consumo pari a 121 euro annui a famiglia. Aggiornamento ore 13.10.

Allineamento accise del petrolio e della benzina? Il ministero dell'Economia e delle Finanze esclude ìche ci possa essere aumento dei prezzi. "Sulla base degli impegni Pnrr, delle Raccomandazioni specifiche della Commissione europea e del Piano per la transizione ecologica, approvato nel 2022, il Governo è tenuto ad adottare misure volte a ridurre i sussidi ambientali dannosi" dicono dal ministero. "In coerenza con l'impostazione di questo governo, l'intervento non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due" si legge nella nota. "Il Piano strutturale di bilancio di medio termine ha previsto che questo allineamento sarà definito nell'ambito delle misure attuative della delega fiscale". Aggiornamento ore 7.31 "L'ipotesi di aumentare le accise sul gasolio, emerse tra le righe del piano strutturale di bilancio, predisposto in vista della prossima Manovra, appare assurda, addirittura paradossale" dichiara al contempo Federconsumatori tramite una nota. "Specialmente se si considera che il governo che la propone è lo stesso che, finché era all'opposizione e in campagna elettorale ha reso l'abolizione delle accise sui carburanti uno dei suoi cavalli di battaglia", prosegue l'associazione. Aggiornamento ore 10.19 L'allineamento delle accise diesel/benzina (portando l'accisa sul gasolio da 0,617 a 0,728 euro) avrebbe sugli automobilisti e su tutti i cittadini un effetto pesantissimo. Stando ale stime dell'osservatorio nazionale Federconsumatori, ogni automobilista subirebbe un aumento per il rifornimento di gasolio, di circa 112 euro annui. E andrebbe peggio: in Italia circa l'84% delle merci è trasportato su gomma e l'aumento del costo del diesel produrrebbe un aggravio dei beni di largo consumo pari a 121 euro annui a famiglia. Aggiornamento ore 13.10.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Italia-informa.com

Fonti Web

Intesa Sanpaolo: nasce a Genova il Laboratorio ESG Liguria


Italia-informa.com

Intesa Sanpaolo: nasce a Genova il Laboratorio ESG Liguria

10/04/2024 15:31

- di: Redazione Intesa Sanpaolo Fondazione Compagnia di San Paolo Camera di Commercio di Genova Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale – Porti di La Spezia e Marina di Carrara SRM Centro Studi e Ricerche hanno ufficialmente annunciato l'avvio del Laboratorio ESG Liguria, grazie al sostegno dell'Intesa Sanpaolo Innovation Center. Un progetto che sorge nel Genova Blu District e che mira a essere un punto di incontro, sia fisico che virtuale, per PMI del territorio che vogliono riprogrammare il proprio business in maniera più inclusiva e sostenibile. Intesa Sanpaolo: nasce a Genova il Laboratorio ESG Liguria L'inaugurazione è avvenuta alla presenza di Pietro Piciocchi, Vicesindaco del Comune di Genova, Gregorio De Felice , Chief Economist Intesa Sanpaolo, Massimo Deandreis , Direttore Generale di SRM Centro Studi e Ricerche, Andrea Perusin , Direttore Regionale Piemonte Sud e Liguria Intesa Sanpaolo, Alberto Anfossi , Segretario Generale Fondazione Compagnia di San Paolo, Maurizio Caviglia , Segretario Generale della Camera di Commercio di Genova, Simone Pacciardi, Responsabile Progetti EU, sviluppo mercati ed intermodalità dell'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Luca Pagetti, Responsabile Crescita Startup Ecosistemi Innovazione Intesa Sanpaolo Innovation Center e Paola Rusconi , Responsabile Coordinamento Marketing e Business Development Imprese di Intesa Sanpaolo. Il Laboratorio ESG Liguria punta a stimolare la consapevolezza delle imprese su tematiche ESG, promuovendo confronto e condivisione delle esperienze, indirizzando l'attività sulle caratteristiche della città di Genova e della Liguria (focus su mare e innovazione del territorio). Il tutto offrendo consulenza, informazione e identificazione delle azioni grazie a partner di eccellenza (Circularity Nativa CE LAB Lexacta) Le prime attività del laboratorio arriveranno a novembre, con l'analisi del report report di Intesa Sanpaolo Innovation Center "Ocean – Nutrition, Sustainability, Technology" , realizzato in collaborazione con One Ocean

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

- di: Redazione Intesa Sanpaolo Fondazione Compagnia di San Paolo Camera di Commercio di Genova Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale - Porti di La Spezia e Marina di Carrara SRM Centro Studi e Ricerche hanno ufficialmente annunciato l'avvio del Laboratorio ESG Liguria, grazie al sostegno dell'Intesa Sanpaolo Innovation Center. Un progetto che sorge nel Genova Blu District e che mira a essere un punto di incontro, sia fisico che virtuale, per PMI del territorio che vogliono riprogrammare il proprio business in maniera più inclusiva e sostenibile. Intesa Sanpaolo: nasce a Genova il Laboratorio ESG Liguria L'inaugurazione è avvenuta alla presenza di Pietro Piciocchi, Vicesindaco del Comune di Genova, Gregorio De Felice , Chief Economist Intesa Sanpaolo, Massimo Deandreis , Direttore Generale di SRM Centro Studi e Ricerche, Andrea Perusin , Direttore Regionale Piemonte Sud e Liguria Intesa Sanpaolo, Alberto Anfossi , Segretario Generale Fondazione Compagnia di San Paolo, Maurizio Caviglia , Segretario Generale della Camera di Commercio di Genova, Simone Pacciardi, Responsabile Progetti EU, sviluppo mercati ed intermodalità dell'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Luca Pagetti, Responsabile Crescita Startup Ecosistemi Innovazione Intesa Sanpaolo Innovation Center e Paola Rusconi , Responsabile Coordinamento Marketing e Business Development Imprese di Intesa Sanpaolo. Il Laboratorio ESG Liguria punta a stimolare la consapevolezza delle imprese su tematiche ESG, promuovendo confronto e condivisione delle esperienze, indirizzando l'attività sulle caratteristiche della città di Genova e della Liguria (focus su mare e innovazione del territorio). Il tutto offrendo consulenza, informazione e identificazione delle azioni grazie a partner di eccellenza (Circularity Nativa CE LAB Lexacta) Le prime attività del laboratorio arriveranno a novembre, con l'analisi del report report di Intesa Sanpaolo Innovation Center "Ocean - Nutrition, Sustainability, Technology" , realizzato in collaborazione con One Ocean Foundation e Fondazione LINKS, sulla Blue Economi, per poi passare alla presentazione a dicembre del progetto " Venture Building Filiera Nautica ", promosso da CDP Venture Capital Sgr e supportato da importanti partner come PSA, Fincantieri, Intesa Sanpaolo con Intesa Sanpaolo Innovation Center e NEVA SGR, Friulia e Fondazione Compagnia di San Paolo. Si propone di rivoluzionare la filiera nautica italiana attraverso un processo di digitalizzazione e innovazione. Pietro Piciocchi, Vicesindaco del Comune di Genova , ha detto: " Crediamo fortemente nelle azioni e nelle partnership tra pubblico e privato rivolte al supporto del tessuto imprenditoriale esistente e all'accompagnamento dei giovani a sviluppare le proprie idee imprenditoriali negli ambiti della sostenibilità ambientale e dell'innovazione. Il Genova Blue District, la futura Fabbrica delle idee al Waterfront, un collegamento sempre più stretto

tra mondo delle imprese e della ricerca, anche a livello internazionale con collaborazioni anche con altri poli universitari europei e non solo, sono tanti tasselli di un mosaico complesso che valorizzi i giovani e le nostre imprese. L'obiettivo comune è generare un effetto moltiplicatore, che dura nel tempo, dei progetti finanziati con il PNRR sulla nostra città, un obiettivo che possiamo centrare grazie a iniziative congiunte come il Laboratorio ESG Liguria, che dimostra grande fiducia nelle potenzialità del nostro territorio a livello regionale Andrea Perusin, Direttore Regionale Piemonte Sud e Liguria Intesa Sanpaolo , ha commentato: " Il sistema imprenditoriale esprime nuova consapevolezza verso le tematiche ESG e un cambiamento di mentalità eticamente virtuoso e cruciale per la competitività nel lungo periodo. Il Laboratorio ESG Liguria si propone di guidare e dove possibile anticipare questa tendenza, in un'ottica di sinergia tra pubblico e privato, offrendo importanti occasioni di incontro, consulenza, formazione. In Liguria, Intesa Sanpaolo sostiene le imprese di ogni dimensione per ripensare il business in modo più sostenibile: le aiutiamo ad accedere ai fondi del PNRR tramite la piattaforma gratuita Incent Now e mettiamo a disposizione 2 miliardi di euro, con un programma di iniziative che guardano al rinnovamento industriale, allo sviluppo estero e di nuovi mercati, al progresso digitale e alla cybersicurezza come strumenti per il necessario cambio di passo". Alberto Anfossi, Segretario Generale della Fondazione Compagnia di San Paolo , ha sottolineato: "Attraverso iniziative come queste, la Fondazione rafforza il suo ruolo di agente di sviluppo sostenibile in Liguria e contribuisce così alla diffusione di una cultura della sostenibilità nella società. A Genova, in particolare, questo impegno si concretizza in un ecosistema che coinvolge attori e istituzioni locali, promuovendo azioni di sensibilizzazione in linea con gli Obiettivi 2030 dell'ONU e l'approccio olistico che guida la nostra attività istituzionale per il bene comune". Maurizio Caviglia, Segretario Generale della Camera di Commercio di Genova , ha aggiunto: "La Camera ha accolto con grande favore l'idea di entrare nel partenariato del Laboratorio ESG Liguria in quanto punto di snodo naturale, accanto alle associazioni di categoria, verso le PMI che intendono migliorare il proprio profilo di sostenibilità. Mettiamo volentieri a disposizione del laboratorio la nostra esperienza nel campo degli assessment aziendali, maturata all'interno del PID - Punto Impresa Digitale, con anni di accurate valutazioni sulla maturità digitale, green e cyber delle PMI genovesi". Federica Montaresi, Commissario Straordinario Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale - Porti di La Spezia e Marina di Carrara , ha dichiarato: "L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale crede fermamente nello sviluppo sostenibile basato sull'ideazione e lo sviluppo di progetti innovativi. Nell'ambito dei porti della Spezia e di Marina di Carrara sono molteplici le iniziative intraprese di recente, in particolar modo nell'ambito dei fondi PNRR, per favorire una transizione energetica e digitale sostenibile. L'adesione al Laboratorio ESG Liguria si colloca perfettamente nella strada segnata dall'Ente e rappresenta un momento importante per istituire un tavolo di lavoro permanente con le imprese del territorio che vogliono investire in

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

crescita sostenibile". Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM Centro Studi e Ricerche , ha concluso Il settore marittimo riveste per la Liguria un valore strategico grazie alla presenza di oltre 1.500 imprese della filiera e poco più di 5,7 miliardi di euro di valore aggiunto. Inoltre, i porti di Genova-Savona Vado e di La Spezia hanno una valenza geo-strategica per la proiezione internazionale dell'Italia, sia verso il Mediterraneo che verso il centro Europa; ruolo che verrà ulteriormente rafforzato con il completamento degli investimenti previsti sulle aree portuali e per il Terzo Valico. A ciò si unisce la presenza consolidata dei più grandi operatori logistici internazionali. Aiutare le imprese in questo processo è fondamentale e rappresenta il senso del nascente Laboratorio ESG Liguria a cui SRM, come centro studi del Gruppo Intesa Sanpaolo specializzato su questi temi, è felice di dare un contributo".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Gazzetta Marittima

Fonti Web

AdSP e tensioni interne

LIVORNO - Proviamo a capire che cosa sta succedendo in alcune (molte?) AdSP in vista delle scadenze naturali dei presidenti; viste le indiscrezioni che circolano su quanto l'attesa riforma portuale comporterà nelle scelte dei vertici, compreso il bau-bau della privatizzazione (parziale o addirittura totale). La nota del presidente dei porti di Roma Musumeci, che abbiamo pubblicato nell'ultimo numero, sui conflitti di competenza con il segretario generale, scoperchia una specie di vaso di Pandora, dentro il quale si sono fino ad oggi stivati analoghi conflitti in altre AdSP. Comprensibili, anche se i segretari generali sono nominati su fiducia dei presidenti e in teoria possono essere sfiduciati dagli stessi: ma vivendo con la spada di Damocle della magistratura sempre sul cranio, le diverse opinioni su atti più o meno dovuti, spesso sono la conseguenza di preoccupazioni (legittime o meno) proprio per possibili incriminazioni. Per leggere l'articolo effettua il Login o procedi alla Register gratuita.


La Gazzetta Marittima

AdSP e tensioni interne

10/05/2024 00:13

LIVORNO – Proviamo a capire che cosa sta succedendo in alcune (molte?) AdSP in vista delle scadenze naturali dei presidenti; viste le indiscrezioni che circolano su quanto l'attesa riforma portuale comporterà nelle scelte dei vertici, compreso il bau-bau della privatizzazione (parziale o addirittura totale). La nota del presidente dei porti di Roma Musumeci, che abbiamo pubblicato nell'ultimo numero, sui conflitti di competenza con il segretario generale, scoperchia una specie di vaso di Pandora, dentro il quale si sono fino ad oggi stivati analoghi conflitti in altre AdSP. Comprensibili, anche se i segretari generali sono nominati su fiducia dei presidenti e in teoria possono essere sfiduciati dagli stessi: ma vivendo con la spada di Damocle della magistratura sempre sul cranio, le diverse opinioni su atti più o meno dovuti, spesso sono la conseguenza di preoccupazioni (legittime o meno) proprio per possibili incriminazioni. Per leggere l'articolo effettua il Login o procedi alla Register gratuita.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Gazzetta Marittima

Fonti Web

Formazione investimenti per l'autotrasporto


La Gazzetta Marittima

Formazione investimenti per l'autotrasporto

10/05/2024 00:13

ROMA – Nella settimana passata sono stati pubblicati in Gazzetta Ufficiale due importanti provvedimenti, molto attesi dal settore: il decreto sui contributi alla Formazione annualità 2024 (Edizione 15) e il decreto Investimenti XI relativo all'incentivo al ricambio del parco veicolare. Lo scrive Carlotta Caponi sul sito settimanale della FAI, la federazione dell'autotrasporto merci. Sul fronte formazione, anche per quest'anno lo stanziamento ammonta a 5 mln € e che da quest'anno è prevista l'esclusione delle domande delle imprese che in uno delle due annualità precedenti hanno avuto un esito negativo in un controllo in loco effettuato. Per quanto attiene invece gli investimenti (lo stanziamento ammonta a 25 mln €), il decreto riporta alcune novità importanti. La prima riguarda l'ammontare dell'incentivo alla rottamazione: qualora infatti si proceda alla rottamazione di veicoli più inquinanti di categoria ecologica EURO IV o Euro 4 o inferiore, il contributo spettante sarà più alto rispetto alla misura ordinaria. Questa maggiorazione del contributo, riteniamo possa essere utile a incentivare la rottamazione di mezzi più obsoleti, con l'obiettivo di contribuire allo svecchiamento del parco veicolare italiano, che, ricordiamo, è tra i più vetusti d'Europa. Da quest'anno inoltre, i veicoli rottamati devono essere della stessa tipologia di quelli acquisiti. Per leggere l'articolo effettua il Login o procedi alla Register gratuita.

ROMA - Nella settimana passata sono stati pubblicati in Gazzetta Ufficiale due importanti provvedimenti, molto attesi dal settore: il decreto sui contributi alla Formazione annualità 2024 (Edizione 15) e il decreto Investimenti XI relativo all'incentivo al ricambio del parco veicolare. Lo scrive Carlotta Caponi sul sito settimanale della FAI, la federazione dell'autotrasporto merci. Sul fronte formazione, anche per quest'anno lo stanziamento ammonta a 5 mln e che da quest'anno è prevista l'esclusione delle domande delle imprese che in uno delle due annualità precedenti hanno avuto un esito negativo in un controllo in loco effettuato. Per quanto attiene invece gli investimenti (lo stanziamento ammonta a 25 mln), il decreto riporta alcune novità importanti. La prima riguarda l'ammontare dell'incentivo alla rottamazione: qualora infatti si proceda alla rottamazione di veicoli più inquinanti di categoria ecologica EURO IV o Euro 4 o inferiore, il contributo spettante sarà più alto rispetto alla misura ordinaria. Questa maggiorazione del contributo, riteniamo possa essere utile a incentivare la rottamazione di mezzi più obsoleti, con l'obiettivo di contribuire allo svecchiamento del parco veicolare italiano, che, ricordiamo, è tra i più vetusti d'Europa. Da quest'anno inoltre, i veicoli rottamati devono essere della stessa tipologia di quelli acquisiti. Per leggere l'articolo effettua il Login o procedi alla Register gratuita.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Gazzetta Marittima

Fonti Web

Gioia Tauro e Malta


La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro e Malta

10/05/2024 00:13

Nella foto: Il tavolo con quattro presidente di AdSP. NAPOLI – Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, sta partecipando alla sesta edizione della Naples Shipping Week, l'evento dedicato all'Economia del Mare, che sta animando il capoluogo campano dal 30 settembre fino ad oggi 5 ottobre, attraverso una serie di conferenze e incontri aperti all'intera community dello shipping internazionale, con il contributo di relatori di prestigio provenienti dal mondo istituzionale, imprenditoriale, scientifico ed accademico. Tra i vari incontri, il presidente Andrea Agostinelli ha preso parte alla "Bilaterale sullo shipping Italia-Malta", organizzata dal Propeller Port of Naples e Malta Maritime Summit, evento a cadenza biennale gemellato con la Naples Shipping Week. Nel corso del dibattito, Agostinelli ha illustrato le peculiarità del porto di Gioia Tauro che, tra luci e ombre, vanta il primato nel settore del transhipment in Italia. "Gioia Tauro, dopo dieci anni, è come un figlio, – ha dichiarato il presidente Andrea Agostinelli – il più importante porto nazionale, con infiniti margini di crescita, ma nello stesso tempo è un Colosso di Rodi, con alcune precarietà ed alcuni rischi. Il problema della forza-lavoro e le sue evidenti ripercussioni sulla sicurezza dei luoghi di lavoro, ad esempio. Gli integrativi per gli artt. 16 che non si firmano, l'avvicendamento degli organici del terminalista MCT e il problema dei picchi di lavoro e della costituzione della Impresa ex art. 17. E poi le Tasse di ancoraggio, parte delle quali restituite agli armatori, mentre a Malta c'è un sistema di detrazioni fiscali ben più significativo. Il cold ironing, per il quale stiamo ancora aspettando l'ultima e decisiva tranche di finanziamento. Siamo noi come Autorità di Sistema – ha aggiunto Agostinelli – che mettiamo 35/40 milioni di euro annui dai nostri bilanci per ristrutturare 5 porti, o per costruire nuove banchine, l'ultima inaugurata due mesi fa, e voi capite che tutto questo non può' bastare, quando il privato investe somme assai più ingenti. Abbiamo un progetto definitivo e

Nella foto: Il tavolo con quattro presidente di AdSP. NAPOLI - Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, sta partecipando alla sesta edizione della Naples Shipping Week, l'evento dedicato all'Economia del Mare, che sta animando il capoluogo campano dal 30 settembre fino ad oggi 5 ottobre, attraverso una serie di conferenze e incontri aperti all'intera community dello shipping internazionale, con il contributo di relatori di prestigio provenienti dal mondo istituzionale, imprenditoriale, scientifico ed accademico. Tra i vari incontri, il presidente Andrea Agostinelli ha preso parte alla "Bilaterale sullo shipping Italia-Malta", organizzata dal Propeller Port of Naples e Malta Maritime Summit, evento a cadenza biennale gemellato con la Naples Shipping Week. Nel corso del dibattito, Agostinelli ha illustrato le peculiarità del porto di Gioia Tauro che, tra luci e ombre, vanta il primato nel settore del transhipment in Italia. "Gioia Tauro, dopo dieci anni, è come un figlio, - ha dichiarato il presidente Andrea Agostinelli - il più importante porto nazionale, con infiniti margini di crescita, ma nello stesso tempo è un Colosso di Rodi, con alcune precarietà ed alcuni rischi. Il problema della forza-lavoro e le sue evidenti ripercussioni sulla sicurezza dei luoghi di lavoro, ad esempio. Gli integrativi per gli artt. 16 che non si firmano, l'avvicendamento degli organici del terminalista MCT e il problema dei picchi di lavoro e della costituzione della Impresa ex art. 17. E poi le Tasse di ancoraggio, parte delle quali restituite agli armatori, mentre a Malta c'è un sistema di detrazioni fiscali ben più significativo. Il cold ironing, per il quale stiamo ancora aspettando l'ultima e decisiva tranche di finanziamento. Siamo noi come Autorità di Sistema - ha aggiunto Agostinelli - che mettiamo 35/40 milioni di euro annuì dai nostri bilanci per ristrutturare 5 porti, o per costruire nuove banchine, l'ultima inaugurata due mesi fa, e voi capite che tutto questo non può' bastare, quando il privato investe somme assai più ingenti. Abbiamo un progetto definitivo e lungimirante per allargare l'imboccatura del porto, da 285 a 400, e soprattutto alla quota di -20, da appena 165 a 290. E il finanziamento? Quindi - ha concluso - capirete che la palla passa necessariamente al Governo, alla sua riforma dei porti, ma per quanto mi riguarda, soprattutto alla sua volontà di mantenere e sviluppare la leadership di Gioia Tauro nel segmento del transhipment".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Gazzetta Marittima

Fonti Web

L'art. 17 a Gioia Tauro


La Gazzetta Marittima

L'art. 17 a Gioia Tauro

10/05/2024 00:13 ANDREA AGOSTINELLI;

Andrea Agostinelli GIOIA TAURO – Sarà convocata il prossimo 14 ottobre la decima riunione tra l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, i terminalisti e le imprese portuali ex art. 16 legge 84/94, in ordine alla eventuale costituzione della impresa ex art. 17, della impresa cioè, cui i terminalisti si possono rivolgere per la fornitura di manodopera in caso di "picchi di lavoro". Riunione, questa, fortemente voluta dal presidente Andrea Agostinelli che, si ricorda, dopo una lunga e complessa trattativa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e una decisiva interlocuzione con il capo di gabinetto, dottoressa Maria Teresa Di Matteo, riuscii non solo a fare autorizzare la costituzione dell'impresa ex art. 17, ma anche ad aumentare il numero degli iscritti dagli originari 77 agli attuali 100, al fine di consentire anche l'iscrizione all'Agenzia di personale con qualifiche professionali di interesse dei Terminalisti e delle imprese ex art. 16. Si tratterà, in buona sostanza, di ribadire il principio dell'assorbimento nella Impresa di quei lavoratori portuali, attualmente in numero di 50 iscritti nella Agenzia per la somministrazione e la riqualificazione del lavoro, nei porti di transhipment di Gioia Tauro e Taranto. Saranno, inoltre, interessati il Ministero delle Infrastrutture, l'Ufficio di Gabinetto della Regione Calabria, le Organizzazioni Sindacali e la deputazione parlamentare calabrese circa l'opportunità – in caso di fallimento della trattativa in corso – di sostenere un ulteriore provvedimento normativo di proroga della vigenza dell'Agenzia di somministrazione e riqualificazione, anche oltre il 31 dicembre 2024; questo perché la maggioranza degli iscritti all'Agenzia (circa 35 su 50) continua ad essere chiamata a svolgere prestazioni occasionali.

Andrea Agostinelli GIOIA TAURO - Sarà convocata il prossimo 14 ottobre la decima riunione tra l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, i terminalisti e le imprese portuali ex art. 16 legge 84/94, in ordine alla eventuale costituzione della impresa ex art. 17, della impresa cioè, cui i terminalisti si possono rivolgere per la fornitura di manodopera in caso di "picchi di lavoro". Riunione, questa, fortemente voluta dal presidente Andrea Agostinelli che, si ricorda, dopo una lunga e complessa trattativa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e una decisiva interlocuzione con il capo di gabinetto, dottoressa Maria Teresa Di Matteo, riuscii non solo a fare autorizzare la costituzione dell'impresa ex art. 17, ma anche ad aumentare il numero degli iscritti dagli originari 77 agli attuali 100, al fine di consentire anche l'iscrizione all'Agenzia di personale con qualifiche professionali di interesse dei Terminalisti e delle imprese ex art. 16. Si tratterà, in buona sostanza, di ribadire il principio dell'assorbimento nella Impresa di quei lavoratori portuali, attualmente in numero di 50 iscritti nella Agenzia per la somministrazione e la riqualificazione del lavoro, nei porti di transhipment di Gioia Tauro e Taranto. Saranno, inoltre, interessati il Ministero delle Infrastrutture, l'Ufficio di Gabinetto della Regione Calabria, le Organizzazioni Sindacali e la deputazione parlamentare calabrese circa l'opportunità - in caso di fallimento della trattativa in corso - di sostenere un ulteriore provvedimento normativo di proroga della vigenza dell'Agenzia di somministrazione e riqualificazione, anche oltre il 31 dicembre 2024; questo perché la maggioranza degli iscritti all'Agenzia (circa 35 su 50) continua ad essere chiamata a svolgere prestazioni occasionali.

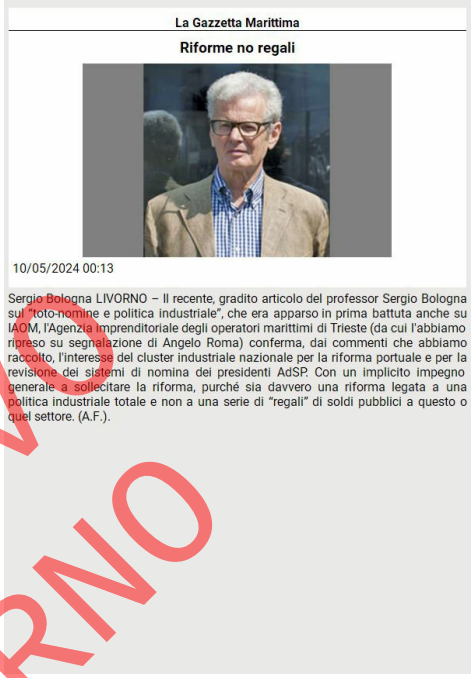
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Gazzetta Marittima

Fonti Web

Riforme no regali

Sergio Bologna LIVORNO - Il recente, gradito articolo del professor Sergio Bologna sul "toto-nomine e politica industriale", che era apparso in prima battuta anche su IAOM, l'Agenzia imprenditoriale degli operatori marittimi di Trieste (da cui l'abbiamo ripreso su segnalazione di Angelo Roma) conferma, dai commenti che abbiamo raccolto, l'interesse del cluster industriale nazionale per la riforma portuale e per la revisione dei sistemi di nomina dei presidenti AdSP. Con un implicito impegno generale a sollecitare la riforma, purché sia davvero una riforma legata a una politica industriale totale e non a una serie di "regali" di soldi pubblici a questo o quel settore. (A.F.).


La Gazzetta Marittima

Riforme no regali

10/05/2024 00:13

Sergio Bologna LIVORNO – Il recente, gradito articolo del professor Sergio Bologna sul "toto-nomine e politica industriale", che era apparso in prima battuta anche su IAOM, l'Agenzia imprenditoriale degli operatori marittimi di Trieste (da cui l'abbiamo ripreso su segnalazione di Angelo Roma) conferma, dai commenti che abbiamo raccolto, l'interesse del cluster industriale nazionale per la riforma portuale e per la revisione dei sistemi di nomina dei presidenti AdSP. Con un implicito impegno generale a sollecitare la riforma, purché sia davvero una riforma legata a una politica industriale totale e non a una serie di "regali" di soldi pubblici a questo o quel settore. (A.F.).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Legge per Tutti

Fonti Web

Trattenuta in busta paga per danni: è lecita?


La Legge per Tutti

Trattenuta in busta paga per danni: è lecita?

10/04/2024 15:03 Paolo Remer

Il datore di lavoro può decurtare di sua iniziativa lo stipendio per recuperare l'ammontare dei danni provocati dal dipendente? Un nostro lettore ci scrive per dirgli che la ditta per cui lavorava gli ha addebitato, al termine del contratto avente durata di 6 mesi, un presunto danno, quantificato in misura pari ad 8mila euro, che gli sono stati trattenuti dall'ultima busta paga, in cui era compreso anche il Tfr (trattamento di fine rapporto) ed altre spettanze. Ci chiede se questo comportamento del datore di lavoro è legittimo oppure no. In sintesi: la trattenuta in busta paga per danni è lecita? L'azienda può decurtare lo stipendio per recuperare l'ammontare dei danni provocati dal dipendente? E se sì a quali condizioni? Danni a beni ed attrezzature aziendali I danni a beni e attrezzature aziendali accadono frequentemente e in tutti gli ambiti lavorativi: ad esempio, un dipendente che per distrazione rompe un macchinario costoso, o provoca un allagamento nei locali aziendali. Ci sono poi i piccoli danni, che capitano molto spesso, come le rotture di piatti e bicchieri da parte di camerieri e baristi, o la perdita di attrezzature, materiali e carichi durante i trasporti. Per questa via si può arrivare anche ai danni arrecati a terzi: si pensi ad un'autovettura lasciata in un'officina e danneggiata incautamente dall'operaio addetto, o a un abito rovinato in una tintoria durante il candeggio. Il datore di lavoro può trattenere lo stipendio per recuperare i danni? Comunque, e a fattor comune per i casi che abbiamo esemplificato e per tutti quelli analoghi, va detto subito che la risposta a questa importante domanda sulla possibilità per l'azienda di decurtare la paga trattenendo l'importo dei danni causati dai dipendenti è negativa: il datore di lavoro non può , arbitrariamente, decidere di trattenere un determinato importo dalla retribuzione spettante al lavoratore. Non può farlo - come vedremo meglio fra poco - nemmeno quando vanta un risarcimento dei danni provocati da comportamenti incauti, negligenti, trascurati o addirittura dolosi posti in essere dal lavoratore interessato.

Il datore di lavoro può decurtare di sua iniziativa lo stipendio per recuperare l'ammontare dei danni provocati dal dipendente? Un nostro lettore ci scrive per dirgli che la ditta per cui lavorava gli ha addebitato, al termine del contratto avente durata di 6 mesi, un presunto danno, quantificato in misura pari ad 8mila euro, che gli sono stati trattenuti dall'ultima busta paga, in cui era compreso anche il Tfr (trattamento di fine rapporto) ed altre spettanze. Ci chiede se questo comportamento del datore di lavoro è legittimo oppure no. In sintesi: la trattenuta in busta paga per danni è lecita? L'azienda può decurtare lo stipendio per recuperare l'ammontare dei danni provocati dal dipendente? E se sì a quali condizioni? Danni a beni ed attrezzature aziendali I danni a beni e attrezzature aziendali accadono frequentemente e in tutti gli ambiti lavorativi: ad esempio, un dipendente che per distrazione rompe un macchinario costoso, o provoca un allagamento nei locali aziendali. Ci sono poi i piccoli danni, che capitano molto spesso, come le rotture di piatti e bicchieri da parte di camerieri e baristi, o la perdita di attrezzature, materiali e carichi durante i trasporti. Per questa via si può arrivare anche ai danni arrecati a terzi: si pensi ad un'autovettura lasciata in un'officina e danneggiata incautamente dall'operaio addetto, o a un abito rovinato in una tintoria durante il candeggio. Il datore di lavoro può trattenere lo stipendio per recuperare i danni? Comunque, e a fattor comune per i casi che abbiamo esemplificato e per tutti quelli analoghi, va detto subito che la risposta a questa importante domanda sulla possibilità per l'azienda di decurtare la paga trattenendo l'importo dei danni causati dai dipendenti è negativa: il datore di lavoro non può , arbitrariamente, decidere di trattenere un determinato importo dalla retribuzione spettante al lavoratore. Non può farlo - come vedremo meglio fra poco - nemmeno quando vanta un risarcimento dei danni provocati da comportamenti incauti, negligenti, trascurati o addirittura dolosi posti in essere dal lavoratore interessato. Trattenute in busta paga: le regole dei Ccnl La contrattazione collettiva prevede, però, diverse ipotesi di compensazione dei danni arrecati dal lavoratore con le retribuzioni che gli sono dovute. Quindi occorre sempre verificare cosa prevede in proposito il Ccnl applicabile allo specifico comparto di impiego e in relazione all'inquadramento ed alle mansioni svolte dal dipendente che avrebbe provocato danni a beni aziendali. Solitamente i contratti collettivi prevedono una procedura di informazione preliminare al dipendente circa i danni causati. È una vera e propria contestazione preventiva, simile a quella che avviene nei procedimenti disciplinari instaurati a carico dei lavoratori, e serve per mettere l'interessato nelle condizioni di interloquire e, ove occorra, di difendersi. Ad esempio, il vigente Ccnl per gli autotrasportatori e il comparto della

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

logistica stabilisce che l'azienda deve comunicare preventivamente e per iscritto al lavoratore l'entità del danno , adottando la medesima procedura prevista dallo Statuto dei lavoratori per l'avvio dei procedimenti disciplinari , e fornendo al dipendente le garanzie di audizione e presentazione di elementi a sua difesa. Quindi agganciare il recupero delle somme in busta paga alla procedura disciplinare, e non consentire il primo finché non si sia svolta la seconda, sembra la soluzione corretta per bilanciare gli opposti interessi dell'azienda e del lavoratore ritenuto "colpevole" dei danni. Quando la colpa del danno non è del lavoratore Nei casi concreti entrano in gioco diversi profili da considerare, come questo, che segnaliamo in quanto è, purtroppo, molto frequente nella pratica: anche ammesso che il lavoratore abbia veramente creato il danno, e che il datore di lavoro lo abbia quantificato correttamente, potrebbe darsi che l'accaduto sia riconducibile a colpe e carenze attribuibili all'azienda , come le violazioni in materia di sicurezza, una cattiva organizzazione (di luoghi, cantieri, ripartizione di responsabilità tra gli addetti, ecc.) e la formazione inadeguata del dipendente sull'utilizzo di strumenti, macchinari ed attrezzature. Un addetto alla movimentazione dei carichi non sa usare bene il "muletto" perché non gli è stato insegnato e non è neppure stato avvertito di alcune pendenze e sporgenze durante il percorso per il magazzino. Un giorno, per un errore di manovra del mezzo, provoca la caduta e la rottura di alcuni bancali di merce: a ben vedere, la colpa dell'accaduto non è sua, ma dell'azienda. Un impiegato amministrativo, per errore nell'utilizzo del computer, cancella importanti dati aziendali dagli archivi informatici, che non possono essere recuperati perché mancava la procedura di backup: il vero errore è a monte dello sbaglio compiuto dal dipendente. Quando serve l'intervento del giudice Da tutto ciò emerge l'ulteriore conferma del fatto che la compensazione tra danni e retribuzione è una questione complessa che nella maggior parte dei casi non può essere risolta con l'applicazione di una trattenuta in busta paga, ma richiede, invece, un accertamento più approfondito della vicenda, che potrebbe assumere natura contenziosa e richiedere l'intervento giudiziale. In poche parole, l'azienda che vuole recuperare il suo credito dovrebbe fare causa al suo dipendente che avrebbe provocato il danno, anziché agire d'iniziativa mediante l'applicazione della trattenuta in busta paga. Il credito del datore di lavoro, per poter essere recuperato nelle forme della compensazione monetaria - che astrattamente è possibile, trattandosi di somme di denaro - dovrebbe essere sempre «certo, liquido ed esigibile», come richiede la legge (art. 1243 del Codice civile), ma se, come abbiamo visto, tali elementi mancano o non sono facilmente rinvenibili occorre un accertamento giudiziario nel contraddittorio tra le parti per stabilire, innanzitutto, i presupposti della responsabilità risarcitoria, e quindi se il danno è davvero attribuibile al dipendente, e poi per quantificarne l'esatto importo. Tipo di responsabilità del lavoratore Riguardo alla responsabilità risarcitoria si aprono diversi scenari: la responsabilità del lavoratore per i danni provocati è di natura contrattuale , cioè da comprendersi nell'ambito del regolare svolgimento del rapporto di lavoro, oppure è di tipo extracontrattuale , cioè derivante da fatti ed atti illeciti , come furti e appropriazioni indebite di beni aziendali, o anche danneggiamenti volontari anziché accidentali?

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

In questi casi la mancanza di una connessione diretta con il rapporto lavorativo - che costituisce l'occasione e lo scenario, ma non la causa effettiva, di commissione degli illeciti - va ben oltre l'ambito civile e sfocia nel penale, trattandosi di comportamenti costituenti reato, anche se potrebbe comunque parlarsi di violazione degli obblighi di fedeltà e di correttezza che incombono sul dipendente nell'esecuzione delle prestazioni lavorative. E ancora, altri danneggiamenti e perdite potrebbero verificarsi per incuria , come il deperimento di merci o la mancata custodia di automezzi o beni di valore. Quindi potrebbe esserci la colpa (per negligenza, trascuratezza e inosservanza di disposizioni, ordine e discipline) ma non certo il dolo, cioè un comportamento volontario e intenzionale diretto a causare il danno. Anche qui, pertanto, prima di poter applicare la trattenuta, occorre approfondire la condotta del dipendente e verificare quali sono state le violazioni o manchevolezze commesse nella vicenda. Quantificazione dei beni danneggiati Inoltre, a volte è la stessa quantificazione del danno che potrebbe provocare problemi. Se un dipendente rompe un macchinario aziendale , il danno è pari all'acquisto di un analogo macchinario nuovo, quindi al costo di sostituzione , o soltanto al valore residuo del bene danneggiato, che potrebbe essere molto inferiore, specialmente se il macchinario è stato ampiamente usato e se il suo costo d'acquisto era stato contabilmente già ammortizzato? Oppure il danno va calcolato in base alla spesa necessaria per le riparazioni e il ripristino delle funzionalità produttive, e in questa ipotesi come andrebbero conteggiate queste voci di costo? In base alla sola fattura dell'intervento tecnico, o anche ad altri elementi, come la produzione persa a causa dell'impossibilità di utilizzare quell'impianto per un determinato tempo? E come si calcola il valore della produzione? Sulle ore di lavoro fermo (gli addetti vanno comunque retribuiti) o sul costo di vendita dei prodotti? Se vengono distrutti dei beni, il loro valore va quantificato sulla scorta del costo di acquisto , o in base al prezzo di mercato attuale, che potrebbe essere notevolmente diverso, specialmente se si tratta di prodotti alimentari, o petroliferi, o di articoli di lusso, che sono soggetti a notevoli oscillazioni anche nel breve periodo? Anche da queste considerazioni emerge la conferma della necessità di una procedura contenziosa per l'accertamento dei danni e della loro entità, che metta il dipendente in condizioni di interloquire prima che gli venga applicata la trattenuta dalla paga. Rateazione delle trattenute in busta paga Infine, va segnalato che la maggior parte dei Ccnl non permette il recupero integrale e immediato dell'importo corrispondente al valore dei danni, bensì richiede l'applicazione di una trattenuta rateale , solitamente pari al 10% della retribuzione mensile e non oltre tale percentuale. Questo accorgimento serve, evidentemente, per evitare una decurtazione eccessiva della paga , che lascerebbe il lavoratore - per un'intera mensilità o anche più, se il danno è ingente - privo del salario o dello stipendio necessario per il suo sostentamento e per provvedere alle sue basilari esigenze di vita. Pertanto una trattenuta che assorbe l'intero stipendio o, peggio ancora, viene protratta per diverse mensilità dello stesso, azzerando la busta paga - sarebbe illegittima per violazione del principio di proporzionalità e perché pregiudicherebbe al lavoratore di ricevere periodicamente in busta paga

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

il denaro «sufficiente ad assicurare a sé e alla famiglia un'esistenza libera e dignitosa», come stabilisce l' articolo 36 della Costituzione Approfondimenti.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Provincia di Civitavecchia

Fonti Web

Hub eolico, Rotelli e Battilocchio al Sindaco: "Pronti al confronto, ma per Civitavecchia non si è fatto avanti nessuno".


La Provincia di Civitavecchia

Hub eolico, Rotelli e Battilocchio al Sindaco: "Pronti al confronto, ma per Civitavecchia non si è fatto avanti nessuno".

10/05/2024 00:10

CIVITAVECCHIA – Mauro Rotelli e Alessandro Battilocchio, parlamentari del territorio, hanno risposto alla lettera del sindaco Piendibene, che sollecitava massimo impegno per il futuro di Civitavecchia. I due deputati si sono detti disponibili a un incontro per discutere dello sviluppo della città e del comprensorio, sottolineando l'importanza della collaborazione tra politica e amministrazione locale in una fase di trasformazione tecnologica. I due parlamentari ricordano quindi come, attraverso l'emendamento a propria firma al Dl Energia, «Civitavecchia è stata rimessa in partita sulla possibilità di realizzazione di un hub eolico nazionale: un'opportunità - hanno spiegato - che ci era stata stimolata da un dibattito pubblico che da qualche anno sostiene questo interessante percorso legato alla transizione energetica. Tuttavia, nonostante questa grande opportunità, non ci sembrano allo stato attuale esserci stati segnali concreti da parte di investitori interessati a questa progettualità, come si era auspicato e come invece si sta verificando in altri porti del sud Italia». Sud dove insiste la Zes (Zona economica speciale), come hanno ricordato Rotelli e Battilocchio, mentre nel Lazio, negli anni scorsi, «non è riuscita a decollare l'iniziativa per la costituzione della Zls, la zona logistica semplificata, che avrebbe potuto agevolare percorsi di sviluppo. Civitavecchia, infatti, ha giocato un ruolo cruciale nell'approvvigionamento energetico nazionale e, con l'uscita dal carbone, è necessario uno sforzo condiviso. In questo contesto, i due deputati ritengono fondamentale approfondire le proposte d'investimento emerse nel "Tavolo di coordinamento" interministeriale, istituito grazie al loro impegno, valutando con attenzione gli strumenti utili a supportare il rilancio delle attività e tutelare i livelli occupazionali. Per questo motivo, Rotelli e Battilocchio si dichiarano pronti a un confronto congiunto che coinvolga anche la Regione Lazio e il Governo, affinché il territorio di Civitavecchia, con la sua

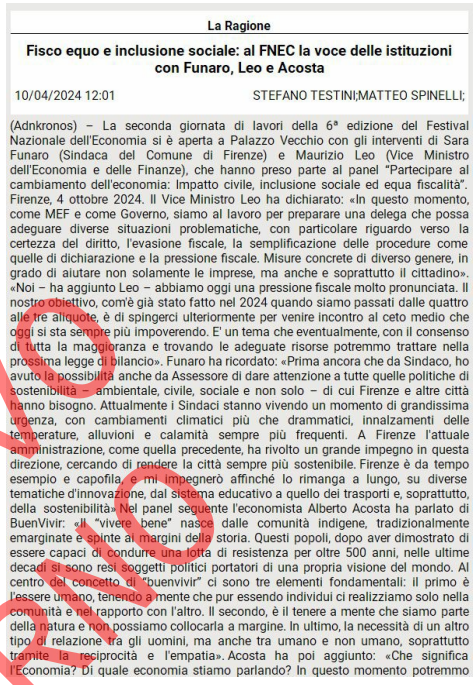
CIVITAVECCHIA - Mauro Rotelli e Alessandro Battilocchio, parlamentari del territorio, hanno risposto alla lettera del sindaco Piendibene, che sollecitava massimo impegno per il futuro di Civitavecchia. I due deputati si sono detti disponibili a un incontro per discutere dello sviluppo della città e del comprensorio, sottolineando l'importanza della collaborazione tra politica e amministrazione locale in una fase di trasformazione tecnologica. I due parlamentari ricordano quindi come, attraverso l'emendamento a propria firma al Dl Energia, «Civitavecchia è stata rimessa in partita sulla possibilità di realizzazione di un hub eolico nazionale: un'opportunità - hanno spiegato - che ci era stata stimolata da un dibattito pubblico che da qualche anno sostiene questo interessante percorso legato alla transizione energetica. Tuttavia, nonostante questa grande opportunità, non ci sembrano allo stato attuale esserci stati segnali concreti da parte di investitori interessati a questa progettualità, come si era auspicato e come invece si sta verificando in altri porti del sud Italia». Sud dove insiste la Zes (Zona economica speciale), come hanno ricordato Rotelli e Battilocchio, mentre nel Lazio, negli anni scorsi, «non è riuscita a decollare l'iniziativa per la costituzione della Zls, la zona logistica semplificata, che avrebbe potuto agevolare percorsi di sviluppo. Civitavecchia, infatti, ha giocato un ruolo cruciale nell'approvvigionamento energetico nazionale e, con l'uscita dal carbone, è necessario uno sforzo condiviso. In questo contesto, i due deputati ritengono fondamentale approfondire le proposte d'investimento emerse nel "Tavolo di coordinamento" interministeriale, istituito grazie al loro impegno, valutando con attenzione gli strumenti utili a supportare il rilancio delle attività e tutelare i livelli occupazionali. Per questo motivo, Rotelli e Battilocchio si dichiarano pronti a un confronto congiunto che coinvolga anche la Regione Lazio e il Governo, affinché il territorio di Civitavecchia, con la sua complessità e importanza strategica, possa contare su un piano di sviluppo concreto e condiviso. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Ragione

Fonti Web

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta


La Ragione

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

10/04/2024 12:01 STEFANO TESTINI;MATTEO SPINELLI;

(Adnkronos) – La seconda giornata di lavori della 6ª edizione del Festival Nazionale dell'Economia si è aperta a Palazzo Vecchio con gli interventi di Sara Funaro (Sindaca del Comune di Firenze) e Maurizio Leo (Vice Ministro dell'Economia e delle Finanze), che hanno preso parte al panel "Partecipare al cambiamento dell'economia: Impatto civile, inclusione sociale ed equa fiscalità". Firenze, 4 ottobre 2024. Il Vice Ministro Leo ha dichiarato: «In questo momento, come MEF e come Governo, siamo al lavoro per preparare una delega che possa adeguare diverse situazioni problematiche, con particolare riguardo verso la certezza del diritto, l'evasione fiscale, la semplificazione delle procedure come quelle di dichiarazione e la pressione fiscale. Misure concrete di diverso genere, in grado di aiutare non solamente le imprese, ma anche e soprattutto il cittadino». «Noi – ha aggiunto Leo – abbiamo oggi una pressione fiscale molto pronunciata. Il nostro obiettivo, com'è già stato fatto nel 2024 quando siamo passati dalle quattro alle tre aliquote, è di spingerci ulteriormente per venire incontro al ceto medio che oggi si sta sempre più impoverendo. E' un tema che eventualmente, con il consenso di tutta la maggioranza e trovando le adeguate risorse potremmo trattare nella prossima legge di bilancio». Funaro ha ricordato: «Prima ancora che da Sindaco, ho avuto la possibilità anche da Assessore di dare attenzione a tutte quelle politiche di sostenibilità – ambientale, civile, sociale e non solo – di cui Firenze e altre città hanno bisogno. Attualmente i Sindaci stanno vivendo un momento di grandissima urgenza, con cambiamenti climatici più che drammatici, innalzamenti delle temperature, alluvioni e calamità sempre più frequenti. A Firenze l'attuale amministrazione, come quella precedente, ha rivolto un grande impegno in questa direzione, cercando di rendere la città sempre più sostenibile. Firenze è da tempo esempio e capofila, e mi impegnerò affinché lo rimanga a lungo, su diverse tematiche d'innovazione, dal sistema educativo a quello dei trasporti e, soprattutto, della sostenibilità» Nel panel seguente l'economista Alberto Acosta ha parlato di BuenVivir: «Il "vivere bene" nasce dalle comunità indigene, tradizionalmente emarginate e spinte ai margini della storia. Questi popoli, dopo aver dimostrato di essere capaci di condurre una lotta di resistenza per oltre 500 anni, nelle ultime decadi si sono resi soggetti politici portatori di una propria visione del mondo. Al centro del concetto di "buenvivir" ci sono tre elementi fondamentali: il primo è l'essere umano, tenendo a mente che pur essendo individui ci realizziamo solo nella comunità e nel rapporto con l'altro. Il secondo, è il tenere a mente che siamo parte della natura e non possiamo collocarla a margine. In ultimo, la necessità di un altro tipo di relazione tra gli uomini, ma anche tra umano e non umano, soprattutto tramite la reciprocità e l'empatia». Acosta ha poi aggiunto: «Che significa l'Economia? Di quale economia stiamo parlando? In questo momento potremmo essere felici

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

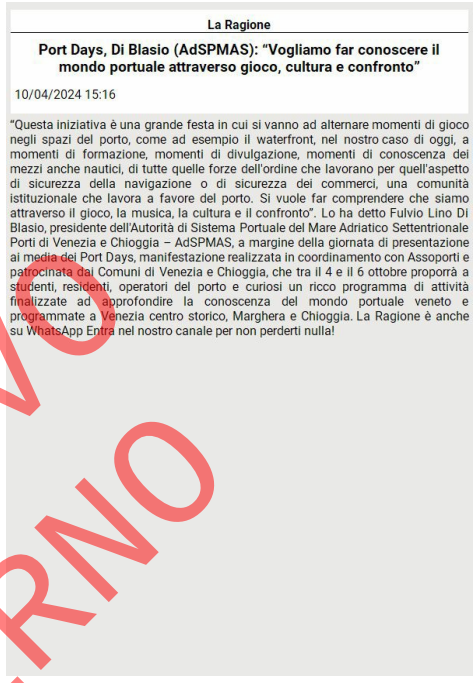
di un incremento del Pil ma questo non è un indicatore trasparente. Ad esempio non sappiamo quanta distruzione ambientale è stata necessaria per ottenerlo. Se vogliamo costruire un mondo sostenibile in termini ambientali, un mondo giusto in termini sociali e un mondo democratico in termici politici, dobbiamo iniziare a pensare a una nuova economia. Invece vediamo che la democrazia è in ritirata. Dobbiamo iniziare a lavorare ad una nuova economia che deve essere sempre subordinata all'essere umano, non al capitale». Il FNEC è promosso da Federcasse (l'Associazione Nazionale delle Banche di Credito Cooperativo, Casse Rurali, Casse Raiffeisen) e da Confcooperative, organizzato e progettato con NeXt (Nuova Economia Per Tutti), con il contributo di Fondosviluppo, Assimoco, Assicooper, Coopersystem, Federazione Toscana delle BCC, Frecciarossa e la collaborazione della SEC (Scuola di Economia Civile) e di MUS.E. Ufficio Stampa Festival Nazionale dell'Economia Civile Stefano Testini 3356138145 Matteo Spinelli 3347661138.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Ragione

Fonti Web

Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto"



La Ragione

Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto"

10/04/2024 15:16

"Questa iniziativa è una grande festa in cui si vanno ad alternare momenti di gioco negli spazi del porto, come ad esempio il waterfront, nel nostro caso di oggi, a momenti di formazione, momenti di divulgazione, momenti di conoscenza dei mezzi anche nautici, di tutte quelle forze dell'ordine che lavorano per quell'aspetto di sicurezza della navigazione o di sicurezza dei commerci, una comunità istituzionale che lavora a favore del porto. Si vuole far comprendere che siamo attraverso il gioco, la musica, la cultura e il confronto". Lo ha detto Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Porti di Venezia e Chioggia – AdSPMAS, a margine della giornata di presentazione ai media dei Port Days, manifestazione realizzata in coordinamento con Assoporti e patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia, che tra il 4 e il 6 ottobre proporrà a studenti, residenti, operatori del porto e curiosi un ricco programma di attività finalizzate ad approfondire la conoscenza del mondo portuale veneto e programmate a Venezia centro storico, Marghera e Chioggia. La Ragione è anche su WhatsApp Entra nel nostro canale per non perderti nulla!

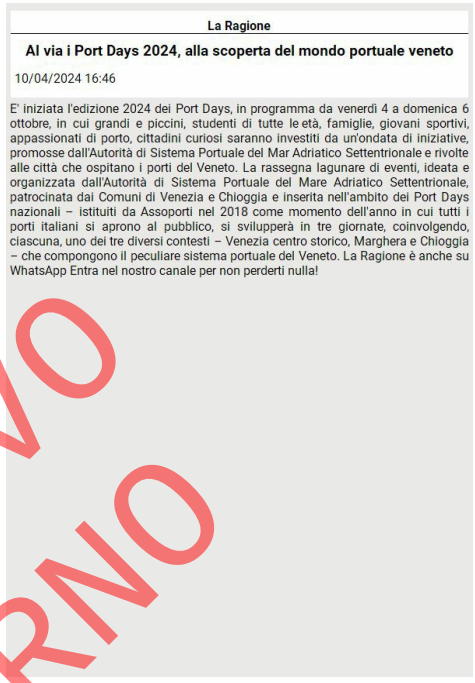
"Questa iniziativa è una grande festa in cui si vanno ad alternare momenti di gioco negli spazi del porto, come ad esempio il waterfront, nel nostro caso di oggi, a momenti di formazione, momenti di divulgazione, momenti di conoscenza dei mezzi anche nautici, di tutte quelle forze dell'ordine che lavorano per quell'aspetto di sicurezza della navigazione o di sicurezza dei commerci, una comunità istituzionale che lavora a favore del porto. Si vuole far comprendere che siamo attraverso il gioco, la musica, la cultura e il confronto". Lo ha detto Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Porti di Venezia e Chioggia - AdSPMAS, a margine della giornata di presentazione ai media dei Port Days, manifestazione realizzata in coordinamento con Assoporti e patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia, che tra il 4 e il 6 ottobre proporrà a studenti, residenti, operatori del porto e curiosi un ricco programma di attività finalizzate ad approfondire la conoscenza del mondo portuale veneto e programmate a Venezia centro storico, Marghera e Chioggia. La Ragione è anche su WhatsApp Entra nel nostro canale per non perderti nulla!

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Ragione

Fonti Web

Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto


La Ragione

Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto

10/04/2024 16:46

E' iniziata l'edizione 2024 dei Port Days, in programma da venerdì 4 a domenica 6 ottobre, in cui grandi e piccini, studenti di tutte le età, famiglie, giovani sportivi, appassionati di porto, cittadini curiosi saranno investiti da un'ondata di iniziative, promosse dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale e rivolte alle città che ospitano i porti del Veneto. La rassegna lagunare di eventi, ideata e organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia e inserita nell'ambito dei Port Days nazionali – istituiti da Assoporti nel 2018 come momento dell'anno in cui tutti i porti italiani si aprono al pubblico, si svilupperà in tre giornate, coinvolgendo, ciascuna, uno dei tre diversi contesti – Venezia centro storico, Marghera e Chioggia – che compongono il peculiare sistema portuale del Veneto. La Ragione è anche su WhatsApp Entra nel nostro canale per non perderti nulla!

E' iniziata l'edizione 2024 dei Port Days, in programma da venerdì 4 a domenica 6 ottobre, in cui grandi e piccini, studenti di tutte le età, famiglie, giovani sportivi, appassionati di porto, cittadini curiosi saranno investiti da un'ondata di iniziative, promosse dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale e rivolte alle città che ospitano i porti del Veneto. La rassegna lagunare di eventi, ideata e organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia e inserita nell'ambito dei Port Days nazionali - istituiti da Assoporti nel 2018 come momento dell'anno in cui tutti i porti italiani si aprono al pubblico, si svilupperà in tre giornate, coinvolgendo, ciascuna, uno dei tre diversi contesti - Venezia centro storico, Marghera e Chioggia - che compongono il peculiare sistema portuale del Veneto. La Ragione è anche su WhatsApp Entra nel nostro canale per non perderti nulla!

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Voce dell Isola

Fonti Web

E' in corso a Catania il Meeting conclusivo del progetto BiOrangePack Partnership for Research


La Voce dell Isola

E' in corso a Catania il Meeting conclusivo del progetto BiOrangePack Partnership for Research

10/04/2024 08:31

Ricercatori e aziende con l'obiettivo di innovare la catena agro-alimentare nei paesi del Mediterraneo E' in corso a Catania, fino a venerdì 4 ottobre, il Meeting conclusivo del progetto BiOrangePack finanziato nell'ambito del programma PRIMA (Partnership for Research and Innovation in the Mediterranean Area), ormai giunto alle sue fasi finali. L'evento, organizzato dall'Università di Catania – coordinatrice la professoressa Olga Santa Cacciola, docente di Patologia vegetale –, e dai partner locali CSFNSM e CSGI, ospiterà alcuni dei principali partner del Consorzio BiorangePack. I progetti PRIMA hanno lo scopo di innovare la catena agro-alimentare nei paesi del Mediterraneo e il progetto " BiOrangePack. Smart and innovating packaging, post-harvest rot management and shipping of organic citrus fruit " ha come obiettivo generale il potenziamento dell'efficienza, della sostenibilità e della competitività della filiera agrumicola nel post-raccolta, prevenendo i marciumi dei frutti causati da agenti patogeni fungini, estendendo la shelf-life dei frutti di agrumi e riducendo gli scarti dell'industria di trasformazione degli agrumi mediante la valorizzazione dei sottoprodotti del processo industriale, in conformità con i principi dell'European Green Deal e il concetto di economia circolare. La giornata di avvio dei lavori ha visto i partecipanti, ospitati presso il Dipartimento di Agricoltura, Alimentazione e Ambiente (Di3A), impegnati nella presentazione dello stato di avanzamento dei risultati e delle prospettive di sviluppo e applicazioni delle attività del Progetto. In particolare, sono stati presentati i risultati finali del WorkPackage1, nell'ambito del quale sono stati sviluppati metodi innovativi ed eco-sostenibili per ridurre le malattie fungine degli agrumi, i nuovi sistemi di coating basati su cere naturali bio-edibili e su film di chitosano, sviluppati nell'ambito del WP2, e i risultati in fase di completamento del WP3, focalizzato sullo sviluppo di soluzioni tecnologiche altamente innovative per ottimizzare lo storage e il trasporto degli agrumi. La giornata di domani sarà invece dedicata principalmente ad attività di disseminazione e comunicazione rivolte alla comunità degli stakeholders. In particolare, sono previste due visite on field presso la Unifrutti (ex Oranfrizer), dove verranno discussi, tra l'altro, gli impatti economici del progetto sulle aziende del settore, e presso l'agriturismo "Valle dei Margi", dove i componenti del consorzio visiteranno l'impianto di fitodepurazione delle acque. Il consorzio BiOrangePack è costituito da 14 partner, che includono l'Università di Catania (Italia), il Centro Siciliano di Fisica Nucleare e di Struttura della Materia (CSFNSM, Italia), il Consorzio Interuniversitario per lo Sviluppo dei Sistemi a Grande Interfase (CSGI, Italia), la Decco Italia (Italia), l'Azienda O.P. Cosentino (Italia), l'AGDIA EMEA (Francia), il National Research Institute for Agriculture, Food and the Environment (INRAE, Francia), l'Università di Tunis El Manar (Tunisia), il Centre Techniques des Agrumes (CTA, Tunisia), il National

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Institute for the Research in Agriculture (INRAT, Tunisia), la National School of Agronomy (ENSA, Algeria), l'Università di Valencia (Spagna), il Technological Institute of Plastics (AIMPLAS, Spagna) e l'Università di Ankara (Turchia). Visualizzazioni articolo:.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ladiscussione.com/

Fonti Web

Confcommercio: piano strutturale di bilancio, le sfide sono: fisco, investimenti e occupazione


ladiscussione.com/

Confcommercio: piano strutturale di bilancio, le sfide sono: fisco, investimenti e occupazione

10/05/2024 00:15 Chiara Catone

L'associazione presenta le sue proposte alle Commissioni di Camera e Senato "Il Piano strutturale di bilancio di medio termine rappresenta una sfida complessa". Lo sottolinea anticipando delle proposte il direttore dell'Ufficio Studi di Confcommercio, Mariano Bella, in audizione davanti alle Commissioni Bilancio di Camera e Senato. Per Bella due sono le condizioni della sfida. "Da un lato, richiede l'attuazione di una politica fiscale responsabile e prudente, orientata alla riduzione del deficit, con particolare attenzione alla gestione della spesa netta e un rigoroso processo di razionalizzazione della spesa pubblica. Dall'altro, la sostenibilità del debito pubblico a medio termine, alla luce del nuovo Patto di Stabilità europeo e dell'esperienza del Pnrr, rende indispensabile la programmazione e l'implementazione di riforme e investimenti capaci di stimolare l'occupazione, la produttività e la crescita". "Riforme e investimenti a sostegno della qualificazione del capitale umano e dell'occupabilità, un riordino del sistema fiscale che affronti un'organica riforma dell'Irpef e dia stabili prospettive a principi e misure di impulso all'occupazione e agli investimenti, apertura dei mercati a supporto del pluralismo imprenditoriale, innovazione tecnologica e organizzativa e valorizzazione della funzione abilitante dei trasporti e della logistica ai fini della competitività, possono agire come propellente degli incrementi di produttività e gli incrementi di produttività del sistema dei servizi", spiega infine il segretario generale di Confcommercio, "possono recare un contributo decisivo al rafforzamento della crescita del nostro Paese".

L'associazione presenta le sue proposte alle Commissioni di Camera e Senato "Il Piano strutturale di bilancio di medio termine rappresenta una sfida complessa". Lo sottolinea anticipando delle proposte il direttore dell'Ufficio Studi di Confcommercio, Mariano Bella, in audizione davanti alle Commissioni Bilancio di Camera e Senato. Per Bella due sono le condizioni della sfida. "Da un lato, richiede l'attuazione di una politica fiscale responsabile e prudente, orientata alla riduzione del deficit, con particolare attenzione alla gestione della spesa netta e un rigoroso processo di razionalizzazione della spesa pubblica. Dall'altro, la sostenibilità del debito pubblico a medio termine, alla luce del nuovo Patto di Stabilità europeo e dell'esperienza del Pnrr, rende indispensabile la programmazione e l'implementazione di riforme e investimenti capaci di stimolare l'occupazione, la produttività e la crescita". "Riforme e investimenti a sostegno della qualificazione del capitale umano e dell'occupabilità, un riordino del sistema fiscale che affronti un'organica riforma dell'Irpef e dia stabili prospettive a principi e misure di impulso all'occupazione e agli investimenti, apertura dei mercati a supporto del pluralismo imprenditoriale, innovazione tecnologica e organizzativa e valorizzazione della funzione abilitante dei trasporti e della logistica ai fini della competitività, possono agire come propellente degli incrementi di produttività e gli incrementi di produttività del sistema dei servizi", spiega infine il segretario generale di Confcommercio, "possono recare un contributo decisivo al rafforzamento della crescita del nostro Paese".

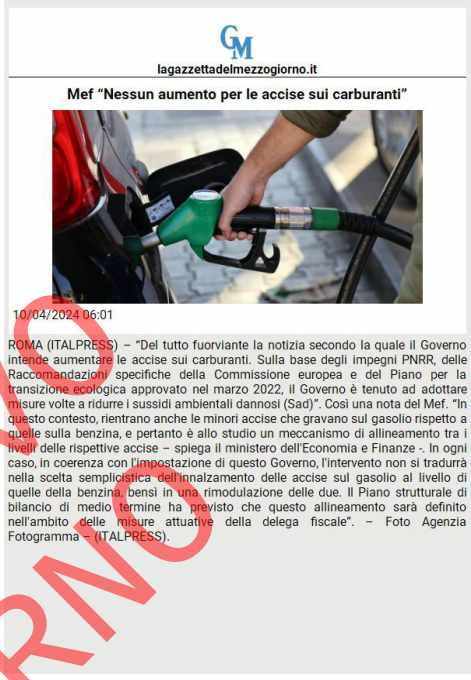
AD USO ESCLUSIVO INTERNO

lagazzettadelmezzogiorno.it

Fonti Web

Mef "Nessun aumento per le accise sui carburanti"

ROMA (ITALPRESS) - "Del tutto fuorviante la notizia secondo la quale il Governo intende aumentare le accise sui carburanti. Sulla base degli impegni PNRR, delle Raccomandazioni specifiche della Commissione europea e del Piano per la transizione ecologica approvato nel marzo 2022, il Governo è tenuto ad adottare misure volte a ridurre i sussidi ambientali dannosi (Sad)". Così una nota del Mef. "In questo contesto, rientrano anche le minori accise che gravano sul gasolio rispetto a quelle sulla benzina, e pertanto è allo studio un meccanismo di allineamento tra i livelli delle rispettive accise - spiega il ministero dell'Economia e Finanze -. In ogni caso, in coerenza con l'impostazione di questo Governo, l'intervento non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due. Il Piano strutturale di bilancio di medio termine ha previsto che questo allineamento sarà definito nell'ambito delle misure attuative della delega fiscale". - Foto Agenzia Fotogramma - (ITALPRESS).


lagazzettadelmezzogiorno.it

Mef “Nessun aumento per le accise sui carburanti”

10/04/2024 06:01

ROMA (ITALPRESS) – “Del tutto fuorviante la notizia secondo la quale il Governo intende aumentare le accise sui carburanti. Sulla base degli impegni PNRR, delle Raccomandazioni specifiche della Commissione europea e del Piano per la transizione ecologica approvato nel marzo 2022, il Governo è tenuto ad adottare misure volte a ridurre i sussidi ambientali dannosi (Sad)”. Così una nota del Mef. “In questo contesto, rientrano anche le minori accise che gravano sul gasolio rispetto a quelle sulla benzina, e pertanto è allo studio un meccanismo di allineamento tra i livelli delle rispettive accise – spiega il ministero dell’Economia e Finanze -. In ogni caso, in coerenza con l’impostazione di questo Governo, l’intervento non si tradurrà nella scelta semplicistica dell’innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due. Il Piano strutturale di bilancio di medio termine ha previsto che questo allineamento sarà definito nell’ambito delle misure attuative della delega fiscale”. – Foto Agenzia Fotogramma – (ITALPRESS).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

L'Agone

Fonti Web

Fisco equo e inclusione sociale, al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta


L'Agone

Fisco equo e inclusione sociale, al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

10/04/2024 12:46

La seconda giornata di lavori della 6ª edizione del Festival Nazionale dell'Economia si è aperta a Palazzo Vecchio con gli interventi di Sara Funaro (Sindaca del Comune di Firenze) e Maurizio Leo (Vice Ministro dell'Economia e delle Finanze), che hanno preso parte al panel "Partecipare al cambiamento dell'economia: Impatto civile, inclusione sociale ed equa fiscalità". Il Vice Ministro Leo ha dichiarato: «In questo momento, come MEF e come Governo, siamo al lavoro per preparare una delega che possa adeguare diverse situazioni problematiche, con particolare riguardo verso la certezza del diritto, l'evasione fiscale, la semplificazione delle procedure come quelle di dichiarazione e la pressione fiscale. Misure concrete di diverso genere, in grado di aiutare non solamente le imprese, ma anche e soprattutto il cittadino». «Noi – ha aggiunto Leo – abbiamo oggi una pressione fiscale molto pronunciata. Il nostro obiettivo, com'è già stato fatto nel 2024 quando siamo passati dalle quattro alle tre aliquote, è di spingerci ulteriormente per venire incontro al ceto medio che oggi si sta sempre più impoverendo. E' un tema che eventualmente, con il consenso di tutta la maggioranza e trovando le adeguate risorse potremmo trattare nella prossima legge di bilancio». Funaro ha ricordato: «Prima ancora che da Sindaco, ho avuto la possibilità anche da Assessore di dare attenzione a tutte quelle politiche di sostenibilità – ambientale, civile, sociale e non solo – di cui Firenze e altre città hanno bisogno. Attualmente i Sindaci stanno vivendo un momento di grandissima urgenza, con cambiamenti climatici più che drammatici, innalzamenti delle temperature, alluvioni e calamità sempre più frequenti. A Firenze l'attuale amministrazione, come quella precedente, ha rivolto un grande impegno in questa direzione, cercando di rendere la città sempre più sostenibile. Firenze è da tempo esempio e capofila, e mi impegnerò affinché lo rimanga a lungo, su diverse tematiche d'innovazione, dal sistema educativo a quello dei trasporti e, soprattutto, della sostenibilità» Nel panel seguente l'economista Alberto Acosta ha parlato di Buen Vivir: «Il "vivere bene" nasce dalle comunità indigene, tradizionalmente emarginate e spinte ai margini della storia. Questi popoli, dopo aver dimostrato di essere capaci di condurre una lotta di resistenza per oltre 500 anni, nelle ultime decadi si sono resi soggetti politici portatori di una propria visione del mondo. Al centro del concetto di "buen vivir" ci sono tre elementi fondamentali: il primo è l'essere umano, tenendo a mente che pur essendo individui ci realizziamo solo nella comunità e nel rapporto con l'altro. Il secondo, è il tenere a mente che siamo parte della natura e non possiamo collocarla a margine. In ultimo, la necessità di un altro tipo di relazione tra gli uomini, ma anche tra umano e non umano, soprattutto tramite la reciprocità e l'empatia». Acosta ha poi aggiunto: «Che significa l'Economia? Di quale economia stiamo parlando? In questo momento potremmo essere felici di un incremento del Pil ma questo non è un

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

indicatore trasparente. Ad esempio non sappiamo quanta distruzione ambientale è stata necessaria per ottenerlo. Se vogliamo costruire un mondo sostenibile in termini ambientali, un mondo giusto in termini sociali e un mondo democratico in termici politici, dobbiamo iniziare a pensare a una nuova economia. Invece vediamo che la democrazia è in ritirata. Dobbiamo iniziare a lavorare ad una nuova economia che deve essere sempre subordinata all'essere umano, non al capitale».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

lanazione.it

Fonti Web

Via Don Minzoni chiama. Pronto il promemoria per candidati e partiti: "Ora le infrastrutture"


lanazione.it

Via Don Minzoni chiama. Pronto il promemoria per candidati e partiti: "Ora le infrastrutture"

10/04/2024 05:53

Il documento, elaborato dalla studio Ambrosetti, sarà distribuito a breve "Se si fermasse il traffico sulla bretella, il porto si bloccherebbe". Gerini: "Ci sono basi per crescere, ma il territorio deve essere attrattivo". di Franco Antola LA SPEZIA Un promemoria, più che un vero e proprio documento programmatico, che a breve – "il tempo di impaginarlo" – sarà recapitato ai partiti politici e ai candidati alle elezioni regionali di fine mese. "Diciamo che in quel documento, lungi dall'essere un mero elenco di richieste, è riassunta la nostra visione del quadro economico generale, con indicate quelle che, come imprenditori, consideriamo le priorità da affrontare nei prossimi anni in funzione della crescita economica e sociale del nostro territorio". Il presidente di Confindustria La Spezia Mario Gerini, imprenditore edile, patron della società Edilizia Tirrena Spa, alla guida dell'associazione di via Don Minzoni dal 20 dicembre 2019, è ben consapevole che al voto del 27 e 28 ottobre si è arrivati con un percorso molto diverso rispetto alle precedenti scadenze di legislatura, dopo un'inchiesta penale tuttora in corso, e che le tensioni e il tasso di litigiosità sono e saranno, di qui al voto, inevitabilmente più aspri del solito. Non per questo gli industriali intendono rinunciare a far sentire la loro voce, come componente protagonista – si fa notare – dell'economia e dello sviluppo del territorio. Tutte tematiche affrontate mercoledì scorso nel consiglio direttivo dell'associazione di via Minzoni e che, una volta formalizzate, saranno proposte come contributo alla discussione politica. "Non abbiamo elenchi di richieste da sottoporre ai candidati – conferma Gerini, intendiamo solo ribadire i nostri punti di vista rispetto ai temi-chiave dell'attuale panorama, quelli stessi che del resto avevamo già messo a fuoco nell'assemblea del 23 ottobre dell'anno scorso e che fanno parte integrante del documento elaborato, per nostro conto, dallo studio Ambrosetti". Presidente Gerini, nella visione degli imprenditori, riassumendo, quali sono allora le priorità e i nodi irrisolti cui mettere mano da subito? "Diciamo che sono già stati raggiunti risultati importanti, ora occorre però una serie di condizioni per favorire il trend di crescita, e mi riferisco, in primo luogo, alle infrastrutture, che restano l'obiettivo più importante. A questo proposito mi domando: che succederebbe se per un qualunque motivo si dovesse bloccare la circolazione sulla bretella Spezia-Santo Stefano? Si fermerebbe il porto, tanto per cominciare, e con esso buona parte dell'economia provinciale. Ecco, un sistema di collegamenti efficiente è la pre-condizione per la crescita delle aziende e dell'economia, non solo provinciale. Per questo, assieme ad Ance e all'Autorità di sistema portuale, abbiamo presentato uno studio sulle infrastrutture, tema a cui sta lavorando anche il Centro studi nazionale di Confindustria con il supporto dell'Università la Sapienza. Il nostro messaggio è che l'impresa non è solo un sistema di attività che crea ricchezza ma il

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

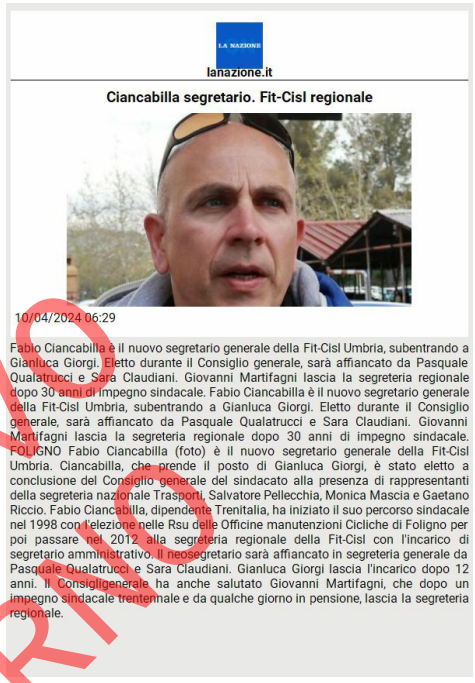
soggetto che contribuisce alla crescita sociale e culturale del territorio. Per attrarre da noi lavoro e risorse serve però una pre-condizione". Quale? "Il territorio deve essere attrattivo, diversamente la crescita è impensabile". Ma quale è lo stato dell'economia provinciale dal vostro osservatorio? "Il nostro sistema produttivo è in crescita, anche le proiezioni sono positive, con importanti stanziamenti da parte dello Stato e un tessuto industriale che con Leonardo, Fincantieri e nautica sembra proseguire nel solco di sviluppo tracciato negli ultimi anni. Anche l'edilizia sta tenendo, pure senza incentivi, idem il porto. Dunque i presupposti per la crescita ci sono". Il comparto sanità non sembra invece navigare in acque altrettanto buone "C'è molto da lavorare, anche e soprattutto perché la Liguria e la provincia della Spezia scontano difficoltà legate all'elevatissimo tasso di anzianità della popolazione residente. La domanda di assistenza continuerà a crescere, inevitabilmente. Per questo occorre dare risposte adeguate in termini di organizzazione e potenziamento dei servizi, non solo sul versante privato. Serve una sanità pubblica forte per sopperire alla nuova domanda di assistenza. E ovviamente anche lavoro". Non le sembrano eccessivamente sopra le righe, in questa fase, i toni della campagna elettorale? "Litigiosità e schermaglie sono caratteristiche costanti di quasi tutte le campagne, anche se questa nasce da presupposti un po' diversi. Spero prevalga la ragionevolezza".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

lanazione.it

Fonti Web

Ciancabilla segretario. Fit-Cisl regionale


lanazione.it

Ciancabilla segretario. Fit-Cisl regionale

10/04/2024 06:29

Fabio Ciancabilla è il nuovo segretario generale della Fit-Cisl Umbria, subentrando a Gianluca Giorgi. Eletto durante il Consiglio generale, sarà affiancato da Pasquale Qualatrucci e Sara Claudiani. Giovanni Martifagni lascia la segreteria regionale dopo 30 anni di impegno sindacale. Fabio Ciancabilla è il nuovo segretario generale della Fit-Cisl Umbria, subentrando a Gianluca Giorgi. Eletto durante il Consiglio generale, sarà affiancato da Pasquale Qualatrucci e Sara Claudiani. Giovanni Martifagni lascia la segreteria regionale dopo 30 anni di impegno sindacale. FOLIGNO Fabio Ciancabilla (foto) è il nuovo segretario generale della Fit-Cisl Umbria. Ciancabilla, che prende il posto di Gianluca Giorgi, è stato eletto a conclusione del Consiglio generale del sindacato alla presenza di rappresentanti della segreteria nazionale Trasporti, Salvatore Pellecchia, Monica Mascia e Gaetano Riccio. Fabio Ciancabilla, dipendente Trenitalia, ha iniziato il suo percorso sindacale nel 1998 con l'elezione nelle Rsu delle Officine manutenzioni Cicliche di Foligno per poi passare nel 2012 alla segreteria regionale della Fit-Cisl con l'incarico di segretario amministrativo. Il neosegretario sarà affiancato in segreteria generale da Pasquale Qualatrucci e Sara Claudiani. Gianluca Giorgi lascia l'incarico dopo 12 anni. Il Consigligenerale ha anche salutato Giovanni Martifagni, che dopo un impegno sindacale trentennale e da qualche giorno in pensione, lascia la segreteria regionale.

Fabio Ciancabilla è il nuovo segretario generale della Fit-Cisl Umbria, subentrando a Gianluca Giorgi. Eletto durante il Consiglio generale, sarà affiancato da Pasquale Qualatrucci e Sara Claudiani. Giovanni Martifagni lascia la segreteria regionale dopo 30 anni di impegno sindacale. Fabio Ciancabilla è il nuovo segretario generale della Fit-Cisl Umbria, subentrando a Gianluca Giorgi. Eletto durante il Consiglio generale, sarà affiancato da Pasquale Qualatrucci e Sara Claudiani. Giovanni Martifagni lascia la segreteria regionale dopo 30 anni di impegno sindacale. FOLIGNO Fabio Ciancabilla (foto) è il nuovo segretario generale della Fit-Cisl Umbria. Ciancabilla, che prende il posto di Gianluca Giorgi, è stato eletto a conclusione del Consiglio generale del sindacato alla presenza di rappresentanti della segreteria nazionale Trasporti, Salvatore Pellecchia, Monica Mascia e Gaetano Riccio. Fabio Ciancabilla, dipendente Trenitalia, ha iniziato il suo percorso sindacale nel 1998 con l'elezione nelle Rsu delle Officine manutenzioni Cicliche di Foligno per poi passare nel 2012 alla segreteria regionale della Fit-Cisl con l'incarico di segretario amministrativo. Il neosegretario sarà affiancato in segreteria generale da Pasquale Qualatrucci e Sara Claudiani. Gianluca Giorgi lascia l'incarico dopo 12 anni. Il Consigligenerale ha anche salutato Giovanni Martifagni, che dopo un impegno sindacale trentennale e da qualche giorno in pensione, lascia la segreteria regionale.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

lanazione.it

Fonti Web

Centro chiuso a chiave: "La Ztl va rinforzata". E il Pd vota a favore


lanazione.it

Centro chiuso a chiave: "La Ztl va rinforzata". E il Pd vota a favore

10/04/2024 06:52 EMANUELE BALDI;

I dem accolgono l'atto di Palagi. I possibili scenari . Un centro storico ancor più 'giardino proibito' per i fiorentini non autorizzati a varcarne le porte telematiche. La sinistra lancia la sfida per l'allargamento e il potenziamento della Ztl, creatura modellata alla fine degli anni '80 dall'ex sceriffo Graziano Cioni e poi con il tempo rimodellata senza mai strvolgerne troppo i confini, e – a sorpresa – il Pd non solo non dice no, ma avalla la proposta del capogruppo di Spc Dmitrij Palagi. Niente fughe in avanti, stiamo parlando 'solo' di una mozione approvata in Commissione ambiente e mobilità e quindi ancora di nessuna delibera, né tantomeno di un atto concreto ma chi mastica un po' le pratiche di Palazzo Vecchio non può ignorare il peso dell'intesa che ha un doppio valore, politico e, soprattutto, amministrativo. Riavvolgiamo il nastro. La sinistra fiorentina porta in commissione una mozione per rafforzare la Ztl in centro. E il Pd, una volta emendato il testo, appoggia l'atto che passa con il sostegno anche di Avs, del Movimento 5 Stelle e della Firenze democratica di Cecilia Del Re. Un documento che concretamente chiede di "intraprendere un percorso finalizzato alla revisione e rafforzamento della zona a traffico limitato, rivedendo le 'finestre' di accesso a chi non ha autorizzazione" e "prevedendo anche periodi di sperimentazione e monitoraggio che comprendano la possibile estensione oraria e giornaliera, in un percorso condiviso con le associazioni di categoria e con il Consiglio di Quartiere 1". Oltre a questo la mozione di Sinistra Progetto Comune chiede che sia aperto, in parallelo, "un confronto con il Consiglio di Quartiere 1 e le parti interessate per un approfondimento e una revisione del disciplinare che, a partire dai dati di monitoraggio e di analisi sugli effettivi ingressi e presenza in Ztl attuali, abbia l'obiettivo di ridurre il traffico veicolare ed eliminare il fenomeno del parcheggio non consentito", "tutelare il diritto alla sosta per le persone residenti", "consentire a tutte le persone che vivono la città e il centro storico una maggiore fruibilità nel rispetto di quanto stabilito dal disciplinare" e "migliorare la gestione della logistica e del carico-scarico in un'ottica di sostenibilità e riducendo l'impatto per la cittadinanza". Ecco il commento del capogruppo dem in Palazzo Vecchio Luca Milani: "Siamo convinti che, in un percorso condiviso con la cittadinanza anche attraverso il Quartiere 1, si possano apportare quelle migliorie necessarie per ridurre il traffico veicolare, tutelare la sosta per i residenti, migliorare le dinamiche del carico-scarico merci riducendone l'impatto e garantire nel complesso una migliore fruibilità del centro storico per tutti". "L'obiettivo di fondo condiviso è quello di ridurre l'impatto del traffico veicolare e della sosta senza permesso nell'area e di tutelare la vivibilità e la fruibilità delle persone residenti e di tutta la cittadinanza, in linea con il lavoro avviato dall'amministrazione

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

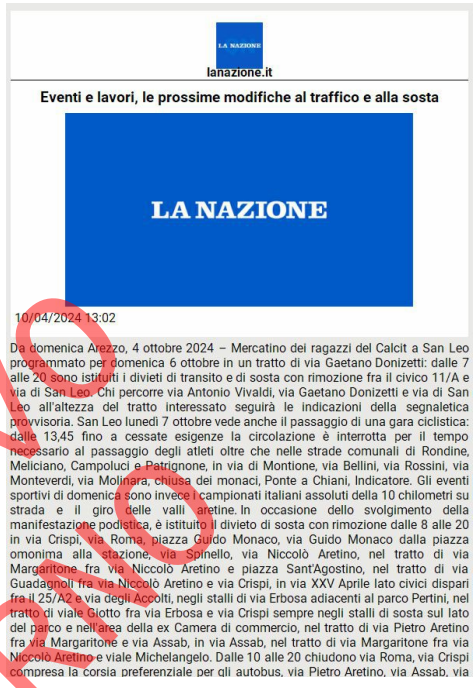
comunale. - dice il presidente della commissione consiliare VI, e consigliere del gruppo AVS-Ecolò Giovanni Graziani - La direzione intrapresa permetterà di condividere con le parti interessate e il Quartiere 1 le possibili soluzioni verso un rafforzamento della ZTL, come già molte città hanno portato avanti, l'ultimo esempio in ordine di tempo viene da Verona. L'approvazione della mozione, quasi superlfluo sottolinearlo, è destinata a sollevare un dibattito politico (e non soltanto) particolarmente acceso. Emanuele Baldi.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

lanazione.it

Fonti Web

Eventi e lavori, le prossime modifiche al traffico e alla sosta


lanazione.it

Eventi e lavori, le prossime modifiche al traffico e alla sosta

LA NAZIONE

10/04/2024 13:02

Da domenica Arezzo, 4 ottobre 2024 – Mercatino dei ragazzi del Calcit a San Leo programmato per domenica 6 ottobre in un tratto di via Gaetano Donizetti: dalle 7 alle 20 sono istituiti i divieti di transito e di sosta con rimozione fra il civico 11/A e via di San Leo. Chi percorre via Antonio Vivaldi, via Gaetano Donizetti e via di San Leo all'altezza del tratto interessato seguirà le indicazioni della segnaletica provvisoria. San Leo lunedì 7 ottobre vede anche il passaggio di una gara ciclistica: dalle 13,45 fino a cessate esigenze la circolazione è interrotta per il tempo necessario al passaggio degli atleti oltre che nelle strade comunali di Rondine, Meliciano, Campoluci e Patrignone, in via di Montione, via Bellini, via Rossini, via Monteverdi, via Molinara, chiusa dei monaci, Ponte a Chiani, Indicatore. Gli eventi sportivi di domenica sono invece i campionati italiani assoluti della 10 chilometri su strada e il giro delle valli aretine. In occasione dello svolgimento della manifestazione podistica, è istituito il divieto di sosta con rimozione dalle 8 alle 20 in via Crispi, via Roma, piazza Guido Monaco, via Guido Monaco dalla piazza omonima alla stazione, via Spinello, via Niccolò Aretino, nel tratto di via Margaritone fra via Niccolò Aretino e piazza Sant'Agostino, nel tratto di via Guadagnoli fra via Niccolò Aretino e via Crispi, in via XXV Aprile lato civici dispari fra il 25/A2 e via degli Accolti, negli stalli di via Erbosa adiacenti al parco Pertini, nel tratto di viale Giotto fra via Erbosa e via Crispi sempre negli stalli di sosta sul lato del parco e nell'area della ex Camera di commercio, nel tratto di via Pietro Aretino fra via Margaritone e via Assab, in via Assab, nel tratto di via Margaritone fra via Niccolò Aretino e viale Michelangelo. Dalle 10 alle 20 chiudono via Roma, via Crispi compresa la corsia preferenziale per gli autobus, via Pietro Aretino, via Assab, via Margaritone e la porzione di anello di piazza Guido Monaco che porta in via Roma. Dalle 14 alle 20 chiude anche l'altra porzione fra via Petrarca e via Guido Monaco in direzione stazione. Dalle 14 alle 20 in via Petrarca, è vietato l'accesso dei veicoli provenienti dalla rotatoria di via Piero della Francesca/via Bernardo Rossellino a eccezione di chi è diretto in via delle Rose. Di conseguenza i veicoli in uscita da via Marconi e da via delle Rose all'altezza di via Petrarca hanno l'obbligo di svoltare a sinistra. Dalle 14 alle 18,30 il divieto di transito è esteso a via Guido Monaco tra la piazza omonima e la stazione, via Spinello, via Niccolò Aretino, via Guadagnoli, via XXV Aprile, via degli Accolti, via Erbosa, viale Giotto dove è comunque lasciata libera la corsia di marcia sul lato civici dispari disciplinata a senso unico in direzione viale Giotto viale Signorelli. I veicoli che la percorrono possono accedere in viale Signorelli esclusivamente in direzione di largo Inigo Campioni. Dalle 14 alle 18,30 anche la circolazione proprio in viale Signorelli sarà disciplinata secondo le

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

lanazione.it

Fonti Web

indicazioni fornite dalla segnaletica provvisoria. I veicoli in uscita dal parcheggio Eden avranno l'obbligo di svoltare a destra in direzione di viale Michelangelo. Per quanto riguarda la gara ciclistica e le strade e le aree di competenza del Comune di Arezzo, il piazzale del centro di aggregazione sociale di Rigutino sarà off limits fino a cessate esigenze mentre il divieto di transito scatterà nel tratto della strada comunale di Frassineto compreso tra la S.R. 71 e il civico 189 di Rigutino sud, tra quest'ultimo e la strada provinciale dell'Infernaccio e tra le 15,10 alle 16,25 per il tempo necessario al passaggio degli atleti in via Romana, viale Dante, viale don Minzoni, via Fratelli Rosselli, via Leonardo da Vinci, viale Benedetto da Maiano, viale Raffaello Sanzio, via Corrado Cagli, via Anconetana, valico dello Scopetone, S.S. 73, Palazzo del Pero fino all'immissione sulla S.P. 40. Viene inoltre previsto il senso unico in direzione di marcia S.R. 71 Lignano lungo la strada comunale per Lignano dall'intersezione con la regionale fino all'altezza dell'incrocio con la strada per Rio Grosso. La ristrutturazione dell'ex caserma Piave comporterà da lunedì 7 a lunedì 21 ottobre, 24 ore su 24, il divieto di sosta con rimozione in largo Benadir nell'area adiacente al fabbricato delimitata da apposita segnaletica e nel tratto di via Garibaldi compreso fra i civici 212 e 257. Per quest'ultimo è previsto anche il restringimento della carreggiata. La zona è coinvolta anche dalle cerimonie previste per il 250° anniversario della fondazione della Guardia di Finanza: dalle 7,30 di martedì 8 alle 13,30 di mercoledì 9 ottobre è istituito il divieto di sosta con rimozione in ulteriori parti di largo Benadir sempre delimitate da apposita segnaletica e in via Ghibellina tra il civico 2 e largo Benadir. Il mercoledì si aggiungerà il divieto di transito. Da lunedì 7 ottobre fino a venerdì 8 novembre in via Fossombroni e via Benvenuti scattano 24 ore su 24 il divieto di sosta con rimozione e dalle 8,30 alle 19,30 il senso unico alternato regolato da semaforo o movieri in caso di traffico intenso. Dureranno fino a lunedì 2 dicembre con orario continuato il divieto di sosta con rimozione lungo il lato dei giardini Porcinai in un tratto di via Spinello di 60 metri di lunghezza e il restringimento della carreggiata nel tratto di viale Michelangelo compreso fra via Margaritone e corso Italia. Ancora lunedì 7 ottobre in occasione di Modena Cento Ore 2024, dalle 7 alle 15,30 è istituito il divieto di sosta con rimozione nell'area a pagamento di via Pietri più prossima alle scale mobili. Ancora divieto di sosta ma dalle 10 in via Ricasoli lungo le mura che delimitano piazza Madonna del Conforto, in via dei Pileati, nel tratto di corso Italia compreso tra via Vasari e via Roma. Dalle 13 alle 15,30 queste stesse strade saranno interessate dal divieto di transito e di conseguenza in via Montetini verrà invertito il senso di marcia, via degli Albergotti e via Bicchieraia diventeranno strade senza uscita con accesso consentito esclusivamente da via Cesalpino, sarà vietato ai veicoli che percorrono via Cesalpino di raggiungere via dell'Orto, il tratto di via Cavour compreso tra corso Italia e via Cesalpino è disciplinato a senso unico di circolazione in detta direzione di marcia, chi percorre via Mazzini all'intersezione con via dell'Agania dovrà svoltare a sinistra, chi percorre via di San Francesco all'altezza di via Cavour dovrà proseguire a diritto, chi percorre corso Italia venendo da via Spinello all'intersezione con via Roma/via

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

lanazione.it

Fonti Web

Crispi dovrà svoltare a destra. È disposta la disattivazione di alcuni varchi elettronici che controllano l'accesso alla ztl: dalle 8,30 alle 12 quelli di via San Domenico e dalle 8 alle 17 quello in uscita di via dei Pileati, quello di via Montetini e quello all'angolo tra corso Italia e via Roma.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

lanazione.it

Fonti Web

Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

'70 euro all'anno in più per 26 milioni di famiglie' "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise). Un aumento che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie". Lo scrive in una nota l'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti.


lanazione.it

Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

10/04/2024 15:57

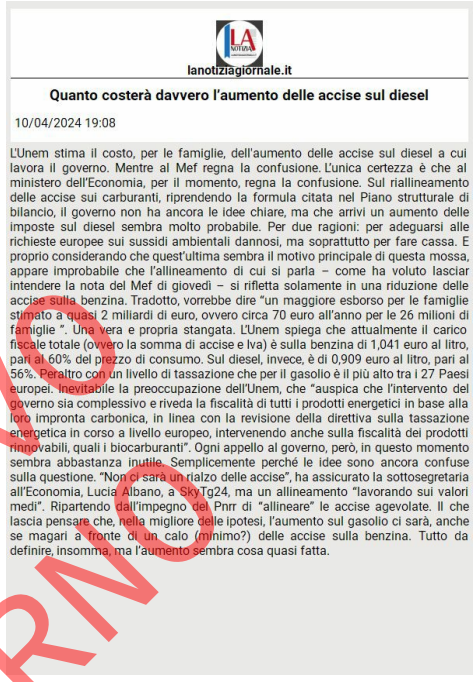
'70 euro all'anno in più per 26 milioni di famiglie' "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise). Un aumento che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie". Lo scrive in una nota l'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

lanotiziagiornale.it

Fonti Web

Quanto costerà davvero l'aumento delle accise sul diesel


lanotiziagiornale.it

Quanto costerà davvero l'aumento delle accise sul diesel

10/04/2024 19:08

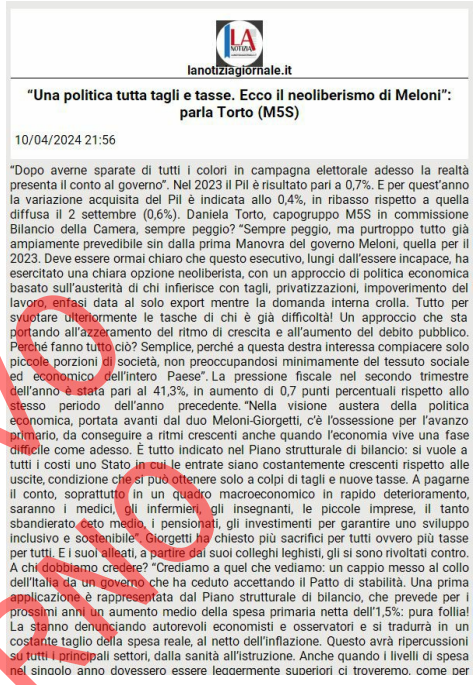
L'Unem stima il costo, per le famiglie, dell'aumento delle accise sul diesel a cui lavora il governo. Mentre al Mef regna la confusione. L'unica certezza è che al ministero dell'Economia, per il momento, regna la confusione. Sul riallineamento delle accise sui carburanti, riprendendo la formula citata nel Piano strutturale di bilancio, il governo non ha ancora le idee chiare, ma che arrivi un aumento delle imposte sul diesel sembra molto probabile. Per due ragioni: per adeguarsi alle richieste europee sui sussidi ambientali dannosi, ma soprattutto per fare cassa. E proprio considerando che quest'ultima sembra il motivo principale di questa mossa, appare improbabile che l'allineamento di cui si parla – come ha voluto lasciar intendere la nota del Mef di giovedì – si rifletta solamente in una riduzione delle accise sulla benzina. Tradotto, vorrebbe dire "un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie ". Una vera e propria stangata. L'Unem spiega che attualmente il carico fiscale totale (ovvero la somma di accise e Iva) è sulla benzina di 1,041 euro al litro, pari al 60% del prezzo di consumo. Sul diesel, invece, è di 0,909 euro al litro, pari al 56%. Peraltro con un livello di tassazione che per il gasolio è il più alto tra i 27 Paesi europei. Inevitabile la preoccupazione dell'Unem, che "auspica che l'intervento del governo sia complessivo e riveda la fiscalità di tutti i prodotti energetici in base alla loro impronta carbonica, in linea con la revisione della direttiva sulla tassazione energetica in corso a livello europeo, intervenendo anche sulla fiscalità dei prodotti rinnovabili, quali i biocarburanti". Ogni appello al governo, però, in questo momento sembra abbastanza inutile. Semplicemente perché le idee sono ancora confuse sulla questione. "Non ci sarà un rialzo delle accise", ha assicurato la sottosegretaria all'Economia, Lucia Albano, a SkyTg24, ma un allineamento "lavorando sui valori medi". Ripartendo dall'impegno del Pnrr di "allineare" le accise agevolate. Il che lascia pensare che, nella migliore delle ipotesi, l'aumento sul gasolio ci sarà, anche se magari a fronte di un calo (minimo?) delle accise sulla benzina. Tutto da definire, insomma, ma l'aumento sembra cosa quasi fatta.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

lanotiziagiornale.it

Fonti Web

"Una politica tutta tagli e tasse. Ecco il neoliberismo di Meloni": parla Torto (M5S)


lanotiziagiornale.it

"Una politica tutta tagli e tasse. Ecco il neoliberismo di Meloni": parla Torto (M5S)

10/04/2024 21:56

"Dopo averne sparate di tutti i colori in campagna elettorale adesso la realtà presenta il conto al governo". Nel 2023 il Pil è risultato pari a 0,7%. E per quest'anno la variazione acquisita del Pil è indicata allo 0,4%, in ribasso rispetto a quella diffusa il 2 settembre (0,6%). Daniela Torto, capogruppo M5S in commissione Bilancio della Camera, sempre peggio? "Sempre peggio, ma purtroppo tutto già ampiamente prevedibile sin dalla prima Manovra del governo Meloni, quella per il 2023. Deve essere ormai chiaro che questo esecutivo, lungi dall'essere incapace, ha esercitato una chiara opzione neoliberista, con un approccio di politica economica basato sull'austerità di chi infierisce con tagli, privatizzazioni, impoverimento del lavoro, enfasi data al solo export mentre la domanda interna crolla. Tutto per svuotare ulteriormente le tasche di chi è già difficoltà! Un approccio che sta portando all'azzeramento del ritmo di crescita e all'aumento del debito pubblico. Perché fanno tutto ciò? Semplice, perché a questa destra interessa compiacere solo piccole porzioni di società, non preoccupandosi minimamente del tessuto sociale ed economico dell'intero Paese". La pressione fiscale nel secondo trimestre dell'anno è stata pari al 41,3%, in aumento di 0,7 punti percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. "Nella visione austera della politica economica, portata avanti dal duo Meloni-Giorgetti, c'è l'ossessione per l'avanzo primario, da conseguire a ritmi crescenti anche quando l'economia vive una fase difficile come adesso. È tutto indicato nel Piano strutturale di bilancio: si vuole a tutti i costi uno Stato in cui le entrate siano costantemente crescenti rispetto alle uscite, condizione che si può ottenere solo a colpi di tagli e nuove tasse. A pagarne il conto, soprattutto in un quadro macroeconomico in rapido deterioramento, saranno i medici, gli infermieri, gli insegnanti, le piccole imprese, il tanto sbandierato ceto medio, i pensionati, gli investimenti per garantire uno sviluppo inclusivo e sostenibile". Giorgetti ha chiesto più sacrifici per tutti ovvero più tasse per tutti. E i suoi alleati, a partire dai suoi colleghi leghisti, gli si sono rivoltati contro. A chi dobbiamo credere? "Crediamo a quel che vediamo: un cappio messo al collo dell'Italia da un governo che ha ceduto accettando il Patto di stabilità. Una prima applicazione è rappresentata dal Piano strutturale di bilancio, che prevede per i prossimi anni un aumento medio della spesa primaria netta dell'1,5%: pura follia! La stanno denunciando autorevoli economisti e osservatori e si tradurrà in un costante taglio della spesa reale, al netto dell'inflazione. Questo avrà ripercussioni su tutti i principali settori, dalla sanità all'istruzione. Anche quando i livelli di spesa nel singolo anno dovessero essere leggermente superiori ci troveremo, come per esempio accade già adesso nella sanità, a spendere più risorse per comprare macchinari per fare la Tac anche se, di fatto, ne acquisteremo in numero minore. Giorgia Meloni si presenterà in tv

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

a dire che nella sanità si spendono più risorse in termini assoluti, senza dire che in rapporto al Pil siamo già scesi al livello più basso del 2007. Sono costretta a insistere: questa è l'austerità delle destre, niente di più, niente di meno. E la sua applicazione nella sanità si traduce nel fatto che chi ha di più può permettersi la sanità privata, premiata da uno Stato in totale ritirata, mentre gli altri dovranno arrabattarsi tra liste di attesa o rinuncia alla cure". Giovedì sindacati e imprese hanno duramente criticato il Piano strutturale di bilancio. Nessuna sorpresa? "Un Piano nel quale si taglia la spesa reale, in cui si delinea un aumento delle tasse, presentato da un ministro dell'Economia che annuncia senza mezzi termini una stagione di sacrifici per tutti, non rappresenta purtroppo una sorpresa. Gli italiani se ne stanno accorgendo, del resto basta entrare in un supermercato o provare a comprare i libri scolastici ai figli per capire quanto il portafoglio si sia già assottigliato. Rispetto a questo dramma, con l'Inps che ha certificato il crollo del 10% del potere di acquisto dei lavoratori italiani, la mera conferma del taglio del cuneo contributivo non porterà un euro in più in busta paga. Diciamoci la verità, la Meloni in campagna elettorale ne ha sparate di tutti i colori: pensioni minime a mille euro, flat tax per tutti, abolizione delle accise, non disturbare chi vuole fare impresa e via dicendo. Non sta mantenendo fede a niente". A proposito di Piano strutturale di bilancio voi denunciate l'immobilismo del governo che non utilizza la clausola, prevista dalle nuove regole europee, che gli Stati possono attivare per rivedere parametri dannosi e vessatori come il Pil potenziale o il livello di disoccupazione necessario a evitare un aumento dell'inflazione. Ci spiega meglio? "Sappiamo che il danno è fatto. Con la genuflessione alla Germania, il governo italiano ha riportato a Roma un Patto di stabilità che ci lega mani e piedi per i prossimi 7 anni, con una correzione dei conti da 13 miliardi l'anno. C'è però una breccia nel Patto, come ha autorevolmente sostenuto un gruppo di economisti, guidati da Emiliano Brancaccio, che abbiamo audito nelle Commissioni bilancio di Camera e Senato: nell'impianto delle nuove e dannose regole europee c'è una clausola che consente agli Stati di chiedere la revisione di alcuni parametri che influiscono sui percorsi di correzione dei conti. Uno di questi parametri, il Pil potenziale, ha storicamente penalizzato l'Italia, costringendola a sacrifici che oggi ci dobbiamo assolutamente risparmiare. Insieme al collega Fenu ho presentato proprio alla Camera un'interrogazione per chiedere al ministero dell'Economia di attivare immediatamente questa clausola, al fine di attutire l'impatto draconiano che questo Patto di stabilità sta già producendo sull'Italia". Il Psb parla di allineare le accise del gasolio a quelle della benzina. Una nota del Mef spiega che si tratterà solo di una rimodulazione delle due voci. "Siamo di fronte alla consueta e penosa sceneggiata del governo. Cosa vuol dire allineare? Vuol dire giostrare le accise di benzina e diesel in modo da fare cassa, esattamente come Meloni e Giorgetti hanno fatto appena insediati, cancellando gli sconti sulle accise che avevano ereditato. Sappiamo tutti come è andata a finire: prezzo del carburante alle stelle e il Governo che ha fatto lo scaricabarile sui benzinai, infliggendo al Paese anche giorni di sciopero su tutta la rete. Purtroppo Meloni e compagnia pensano

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

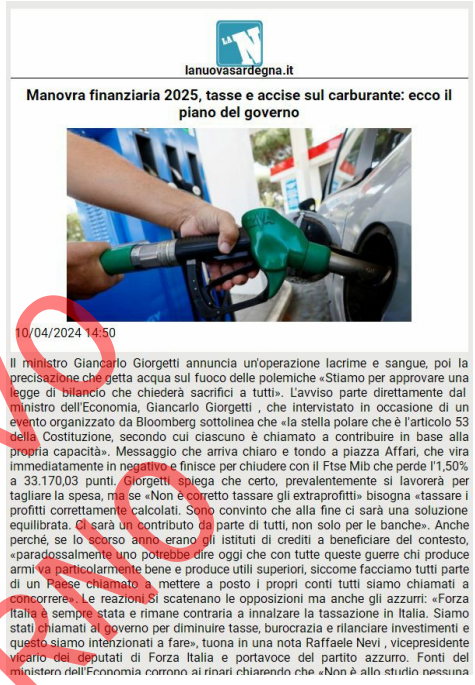
che gli italiani abbiano l'anello al naso. Ed è così, purtroppo, che si diventa pericolosi per il Paese".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

lanuovasardegna.it

Fonti Web

Manovra finanziaria 2025, tasse e accise sul carburante: ecco il piano del governo


lanuovasardegna.it

Manovra finanziaria 2025, tasse e accise sul carburante: ecco il piano del governo

10/04/2024 14:50

Il ministro Giancarlo Giorgetti annuncia un'operazione lacrime e sangue, poi la precisazione che getta acqua sul fuoco delle polemiche «Stiamo per approvare una legge di bilancio che chiederà sacrifici a tutti». L'avviso parte direttamente dal ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti , che intervistato in occasione di un evento organizzato da Bloomberg sottolinea che «la stella polare che è l'articolo 53 della Costituzione, secondo cui ciascuno è chiamato a contribuire in base alla propria capacità». Messaggio che arriva chiaro e tondo a piazza Affari, che vira immediatamente in negativo e finisce per chiudere con il Ftse Mib che perde l'1,50% a 33.170,03 punti. Giorgetti spiega che certo, prevalentemente si lavorerà per tagliare la spesa, ma se «Non è corretto tassare gli extraprofitti» bisogna «tassare i profitti correttamente calcolati. Sono convinto che alla fine ci sarà una soluzione equilibrata. Ci sarà un contributo da parte di tutti, non solo per le banche». Anche perché, se lo scorso anno erano gli istituti di crediti a beneficiare del contesto, «paradossalmente uno potrebbe dire oggi che con tutte queste guerre chi produce armi va particolarmente bene e produce utili superiori, siccome facciamo tutti parte di un Paese chiamato a mettere a posto i propri conti tutti siamo chiamati a concorrere». Le reazioni Si scatenano le opposizioni ma anche gli azzurri: «Forza Italia è sempre stata e rimane contraria a innalzare la tassazione in Italia. Siamo stati chiamati al governo per diminuire tasse, burocrazia e rilanciare investimenti e questo siamo intenzionati a fare», tuona in una nota Raffaele Nevi , vicepresidente vicario dei deputati di Forza Italia e portavoce del partito azzurro. Fonti del ministero dell'Economia corrono ai ripari chiarendo che «Non è allo studio nessuna nuova tassazione per gli individui», ma «si chiederà uno sforzo alle imprese più grandi che operano in determinati settori in cui l'utile ha beneficiato in qualche modo di condizioni favorevoli esterne affinché contribuiscano con modalità sulle quali è in corso un confronto» mentre le aziende più piccole «sono già interessate al Concordato biennale preventivo». Le accise Ma c'è anche un altro fronte di discussione aperto, nell'ambito del cantiere unico che dal piano strutturale di bilancio arriva alla manovra da mettere nero su bianco entro il mese, ed è quello delle accise sul gasolio. Tra le righe del Psb si legge l'ipotesi dell'allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina «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». Pronte a tuonare le associazioni dei consumatori e opposizioni, con Faib Confesercenti che parla di «una vera e propria stangata per famiglie e imprese». Ma dal ministero chiariscono che è «del tutto fuorviante la notizia secondo la quale il governo intende

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

aumentare le accise sui carburanti». Piuttosto «è allo studio un meccanismo di allineamento tra i livelli delle rispettive accise» sulla base degli impegni Pnrr, delle Raccomandazioni specifiche della Commissione europea e del Piano per la transizione ecologica approvato nel marzo 2022. E dunque «l'intervento non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due». Il Piano strutturale di bilancio di medio termine, viene aggiunto, «ha previsto che questo allineamento sarà definito nell'ambito delle misure attuative della delega fiscale». Come, è tutto da capire. Il blitz Maxi operazione antidroga in Sardegna: tolta dal mercato nero marijuana per 15 milioni di euro.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

laprovinciapavese.it

Fonti Web

L'allarme di Unem: l'allineamento delle accise sui carburanti costa 2 miliardi di euro, 70 euro all'anno per gli italiani

I produttori di benzine e diesel mettono in guardia sui nuovi rincari. Si rischia "un aumento immediato di 13,5 centesimi al litro per il gasolio" Video del giorno.


laprovinciapavese.it

L'allarme di Unem: l'allineamento delle accise sui carburanti costa 2 miliardi di euro, 70 euro all'anno per gli italiani

10/04/2024 17:09 Fabrizio Goria

I produttori di benzine e diesel mettono in guardia sui nuovi rincari. Si rischia “un aumento immediato di 13,5 centesimi al litro per il gasolio” Video del giorno.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

larena.it

Fonti Web

Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

ANSA '70 euro all'anno in più per 26 milioni di famiglie' ROMA, 04 OTT - "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise). Un aumento che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie". Lo scrive in una nota l'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti.. Clicca qui per iscriverti al nostro canale e rimanere aggiornato in tempo reale.


larena.it

Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

10/04/2024 16:02 Società Athesis

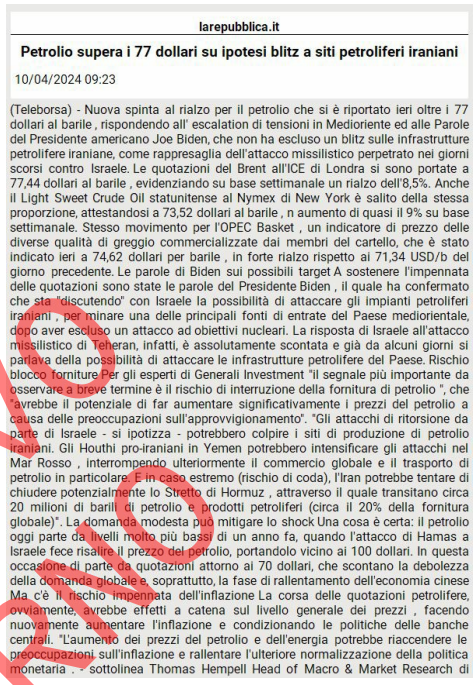
ANSA '70 euro all'anno in più per 26 milioni di famiglie' ROMA, 04 OTT - "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise). Un aumento che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie". Lo scrive in una nota l'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti.. Clicca qui per iscriverti al nostro canale e rimanere aggiornato in tempo reale.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

larepubblica.it

Fonti Web

Petrolio supera i 77 dollari su ipotesi blitz a siti petroliferi iraniani


larepubblica.it

Petrolio supera i 77 dollari su ipotesi blitz a siti petroliferi iraniani

10/04/2024 09:23

(Teleborsa) - Nuova spinta al rialzo per il petrolio che si è riportato ieri oltre i 77 dollari al barile , rispondendo all' escalation di tensioni in Medioriente ed alle Parole del Presidente americano Joe Biden, che non ha escluso un blitz sulle infrastrutture petrolifere iraniane, come rappresaglia dell'attacco missilistico perpetrato nei giorni scorsi contro Israele. Le quotazioni del Brent all'ICE di Londra si sono portate a 77,44 dollari al barile , evidenziando su base settimanale un rialzo dell'8,5%. Anche il Light Sweet Crude Oil statunitense al Nymex di New York è salito della stessa proporzione, attestandosi a 73,52 dollari al barile , n aumento di quasi il 9% su base settimanale. Stesso movimento per l'OPEC Basket , un indicatore di prezzo delle diverse qualità di greggio commercializzate dai membri del cartello, che è stato indicato ieri a 74,62 dollari per barile , in forte rialzo rispetto ai 71,34 USD/b del giorno precedente. Le parole di Biden sui possibili target A sostenere l'impennata delle quotazioni sono state le parole del Presidente Biden , il quale ha confermato che sta "discutendo" con Israele la possibilità di attaccare gli impianti petroliferi iraniani , per minare una delle principali fonti di entrate del Paese mediorientale, dopo aver escluso un attacco ad obiettivi nucleari. La risposta di Israele all'attacco missilistico di Teheran, infatti, è assolutamente scontata e già da alcuni giorni si parlava della possibilità di attaccare le infrastrutture petrolifere del Paese. Rischio blocco forniture Per gli esperti di Generali Investment "il segnale più importante da osservare a breve termine è il rischio di interruzione della fornitura di petrolio ", che "avrebbe il potenziale di far aumentare significativamente i prezzi del petrolio a causa delle preoccupazioni sull'approvvigionamento". "Gli attacchi di ritorsione da parte di Israele - si ipotizza - potrebbero colpire i siti di produzione di petrolio iraniani. Gli Houthi pro-iraniani in Yemen potrebbero intensificare gli attacchi nel Mar Rosso , interrompendo ulteriormente il commercio globale e il trasporto di petrolio in particolare. E in caso estremo (rischio di coda), l'Iran potrebbe tentare di chiudere potenzialmente lo Stretto di Hormuz , attraverso il quale transitano circa 20 milioni di barili di petrolio e prodotti petroliferi (circa il 20% della fornitura globale)". La domanda modesta può mitigare lo shock Una cosa è certa: il petrolio oggi parte da livelli molto più bassi di un anno fa, quando l'attacco di Hamas a Israele fece risalire il prezzo del petrolio, portandolo vicino ai 100 dollari. In questa occasione di parte da quotazioni attorno ai 70 dollari, che scontano la debolezza della domanda globale e, soprattutto, la fase di rallentamento dell'economia cinese Ma c'è il rischio impennata dell'inflazione La corsa delle quotazioni petrolifere, ovviamente, avrebbe effetti a catena sul livello generale dei prezzi , facendo nuovamente aumentare l'inflazione e condizionando le politiche delle banche centrali. "L'aumento

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

dei prezzi del petrolio e dell'energia potrebbe riaccendere le preoccupazioni sull'inflazione e rallentare l'ulteriore normalizzazione della politica monetaria . - sottolinea Thomas Hempell Head of Macro & Market Research di Generali Investments - Non sorprende che le recenti tensioni abbiano già fatto aumentare i prezzi del petrolio, estendendo il recupero iniziato dagli annunci di stimolo cinesi". (Foto: © Aleksandr Prokopenko / 123RF).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

larepubblica.it

Fonti Web

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta


larepubblica.it

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

10/04/2024 14:52

Il viceministro Leo: "Il nostro obiettivo, com'è già stato fatto nel 2024 quando siamo passati dalle quattro alle tre aliquote, è di spingerci ulteriormente per venire incontro al ceto medio che oggi si sta sempre più impoverendo" La seconda giornata di lavori della 6ª edizione del Festival Nazionale dell'Economia si è aperta a Palazzo Vecchio con gli interventi di Sara Funaro (Sindaca del Comune di Firenze) e Maurizio Leo (Vice Ministro dell'Economia e delle Finanze), che hanno preso parte al panel "Partecipare al cambiamento dell'economia: Impatto civile, inclusione sociale ed equa fiscalità". Il Vice Ministro Leo ha dichiarato: «In questo momento, come MEF e come Governo, siamo al lavoro per preparare una delega che possa adeguare diverse situazioni problematiche, con particolare riguardo verso la certezza del diritto, l'evasione fiscale, la semplificazione delle procedure come quelle di dichiarazione e la pressione fiscale. Misure concrete di diverso genere, in grado di aiutare non solamente le imprese, ma anche e soprattutto il cittadino». «Noi – ha aggiunto Leo – abbiamo oggi una pressione fiscale molto pronunciata. Il nostro obiettivo, com'è già stato fatto nel 2024 quando siamo passati dalle quattro alle tre aliquote, è di spingerci ulteriormente per venire incontro al ceto medio che oggi si sta sempre più impoverendo. E' un tema che eventualmente, con il consenso di tutta la maggioranza e trovando le adeguate risorse potremmo trattare nella prossima legge di bilancio». Funaro ha ricordato: «Prima ancora che da Sindaco, ho avuto la possibilità anche da Assessore di dare attenzione a tutte quelle politiche di sostenibilità - ambientale, civile, sociale e non solo – di cui Firenze e altre città hanno bisogno. Attualmente i Sindaci stanno vivendo un momento di grandissima urgenza, con cambiamenti climatici più che drammatici, innalzamenti delle temperature, alluvioni e calamità sempre più frequenti. A Firenze l'attuale amministrazione, come quella precedente, ha rivolto un grande impegno in questa

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il viceministro Leo: "Il nostro obiettivo, com'è già stato fatto nel 2024 quando siamo passati dalle quattro alle tre aliquote, è di spingerci ulteriormente per venire incontro al ceto medio che oggi si sta sempre più impoverendo. E' un tema che eventualmente, con il consenso di tutta la maggioranza e trovando le adeguate risorse potremmo trattare nella prossima legge di bilancio». Funaro ha ricordato: «Prima ancora che da Sindaco, ho avuto la possibilità anche da Assessore di dare attenzione a tutte quelle politiche di sostenibilità - ambientale, civile, sociale e non solo - di cui Firenze e altre città hanno bisogno. Attualmente i Sindaci stanno vivendo un momento di grandissima urgenza, con cambiamenti climatici più che drammatici, innalzamenti delle temperature, alluvioni e calamità sempre più frequenti. A Firenze l'attuale amministrazione, come quella precedente, ha rivolto un grande impegno in questa direzione, cercando di rendere la città sempre più sostenibile. Firenze è da tempo esempio e capofila, e mi impegnerò affinché lo rimanga a lungo, su diverse tematiche d'innovazione, dal sistema educativo a quello dei trasporti e, soprattutto, della sostenibilità» Nel panel seguente l'economista Alberto Acosta ha parlato di Buen Vivir: «Il "vivere bene" nasce dalle comunità indigene, tradizionalmente emarginate e spinte ai margini della storia. Questi popoli, dopo aver dimostrato di essere capaci di condurre una lotta di resistenza per oltre 500 anni, nelle ultime decadi si sono resi soggetti politici portatori di una propria visione del mondo. Al centro del concetto di "buen vivir" ci sono tre elementi fondamentali: il primo è l'essere umano, tenendo a mente che pur essendo individui ci realizziamo solo nella comunità e nel rapporto con l'altro. Il secondo, è il tenere a mente che siamo parte della natura e non possiamo collocarla a margine. In ultimo, la necessità di un altro tipo di relazione tra gli uomini,

ma anche tra umano e non umano, soprattutto tramite la reciprocità e l'empatia». Acosta ha poi aggiunto: «Che significa l'Economia? Di quale economia stiamo parlando? In questo momento potremmo essere felici di un incremento del Pil ma questo non è un indicatore trasparente. Ad esempio non sappiamo quanta distruzione ambientale è stata necessaria per ottenerlo. Se vogliamo costruire un mondo sostenibile in termini ambientali, un mondo giusto in termini sociali e un mondo democratico in termici politici, dobbiamo iniziare a pensare a una nuova economia. Invece vediamo che la democrazia è in ritirata. Dobbiamo iniziare a lavorare ad una nuova economia che deve essere sempre subordinata all'essere umano, non al capitale».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

larepubblica.it

Fonti Web

CNA Fita denuncia: "I costi sono saliti alle stelle"


larepubblica.it

CNA Fita denuncia: "I costi sono saliti alle stelle"

10/04/2024 15:11

(Teleborsa) - In soli sei mesi i costi di esercizio di un veicolo pesante sono aumentati tra i 2mila e i 4mila euro l'anno. A denunciarlo CNA Fita , analizzando i dati pubblicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti . Aumenti ingenti si sono registrati - si legge in una nota dell'associazione – anche per i passaggi nave e la tariffa Ets Surchage (imposta dall'Unione europea per le emissioni di gas a effetto serra) sostenuti dalle imprese che effettuano trasporti da Sicilia e Sardegna. Solo questo regolamento comunitario, in vigore dal primo gennaio 2024, segna un incremento medio di circa il 17% . Nel 2024 il biglietto, al netto della tariffa Ets Surchage, richiesto dagli armatori per trasportare i veicoli da e per le principali isole del Paese, ha avuto una crescita media di 111 euro, il 18,7% in più rispetto a quattro anni fa. CNA Fita stima che, soltanto a causa della tariffa Ets Surchage, ogni impresa con sede in una delle principali isole italiane, sopporterà 24mila euro di costi aggiuntivi per ogni mezzo pesante utilizzato per i trasporti fuori regione, oltre ai costi generali di esercizio e al biglietto per il passaggio nave. La tariffa Ets Surchage riguarda le compagnie armatoriali che sono obbligate a compensare le emissioni prodotte in ottica di transizione ecologica, ma a pagare questi costi sono i soggetti più vulnerabili della catena economica, ovvero gli autotrasportatori. Per facilitare la transizione ecologica, secondo CNA Fita, occorre evitare che tutto il peso del cambiamento ricada sui più deboli, mentre le grandi compagnie di navigazione con l'applicazione della tariffa Ets Surchage riescono a conseguire fino a 325mila euro di extraprofitti per singolo viaggio, come riportato in un articolo datato marzo 2024 de "Il Sole 24 Ore". Per CNA Fita vanno introdotte norme che consentano alle imprese di autotrasporto di recuperare i costi di esercizio direttamente in fattura e prevedano, nella costruzione dei modelli Isa, gli oltre quattro miliardi di costi in più determinati dalla tariffa Ets Surchage per le imprese di autotrasporto siciliane e sarde oltre quelli generali che appesantiscono gli operatori di questo comparto. Allargando lo sguardo a tutto il settore, CNA Fita rileva ulteriori aumenti per gli autotrasportatori come il costo del carburante, che in soli due anni ha generato un aggravio per le imprese di circa 800 euro annui a veicolo . Anche il rinnovo contrattuale in corso è destinato a influenzare i costi del settore. "In un contesto di crescita dei costi e di carico addizionale - conclude la nota di CNA Fita - le imprese dell'autotrasporto si trovano ad affrontare sfide sempre più complesse, rendendo necessaria una revisione delle politiche e delle normative per supportare questo settore cruciale per il Paese. È indispensabile, pertanto, che il Governo confermi anche per il futuro le accise agevolate per le aziende del comparto".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

larepubblica.it

Fonti Web

De Luca dopo la "tempesta": "Appalti, la Campania è prima in Italia per trasparenza e legalità"



larepubblica.it

De Luca dopo la "tempesta": "Appalti, la Campania è prima in Italia per trasparenza e legalità"

10/04/2024 17:48 di Antonio Di Costanzo

De Luca su Facebook ricorda i protocolli con Guardia di finanza e Anac. Nessun riferimento diretto alle inchieste che hanno coinvolto i fedelissimi Alfieri e Zannini "La Campania è la prima regione d'Italia in tema di trasparenza e legalità". Lo sostiene Vincenzo De Luca durante il consueto monologo del venerdì su Facebook. Il presidente della Regione Campania annuncia una campagna stampa per illustrare i risultati raggiunti dalla regione in questi anni e poi ricorda i protocolli siglati con Guardia di Finanza e Anac "Sul tema della legalità la Campania è all'avanguardia, abbiamo firmato un impegno con la Guardia di finanza stabilendo un controllo sulle gare che facciamo, credo che sia un protocollo unico in Italia. E abbiamo un accordo con l'Autorità nazionale anticorruzione sulle procedure per l'affidamento di opere pubbliche di grande impatto. Tutti gli atti di gara sono sottoposti all'Anac". Anche se il governatore campano non vi fa alcun riferimento diretto, ma il suo intervento può essere letto come una risposta alle inchieste giudiziarie che hanno travolto due suoi fedelissimi: il sindaco di Capaccio, Franco Alfieri, arrestato per appalti truccati e, il consigliere regionale, Giovanni Zannini, indagato dalla Procura di Santa Maria Capua Vetere per corruzione. La campagna di comunicazione che verrà lanciata nei prossimi giorni "servirà - sottolinea De Luca a spiegare i tanti punti di eccellenza della Campania nel campo dei servizi sociali, in quello del bilancio, dell'ambiente, della sanità, della scuola pubblica, del trasporto pubblico scolastico, dei piani del trasporto pubblico con gli investimenti. Informeremo i cittadini che la Campania per tanti punti è la prima regione d'Italia". E secondo De Luca la regione che governa primeggia anche in "trasparenza e legalità negli appalti". Dai parcheggiatori estorsori alla manovra del governo In apertura di collegamento De Luca ha sollecitato un intervento del governo contro i parcheggiatori abusivi che compiono, "soprattutto a danno delle donne, delle estorsioni: "Forse in un decennio risolveremo il problema" dice. Buona parte dell'intervento è dedicato all'analisi dell'azione del governo sui conti pubblici: "Veniamo da mesi di descrizione esaltatoria della situazione italiana. Nei primi sei mesi siamo stati il quarto Paese esportatore ma non è merito della politica. Numeri importanti per gli occupati. Ma è ragionevole spiegare la situazione reale". Ovvero che "il potere di acquisto dei salari è diminuito e sulla crescita del Pil abbiamo registrato dati che sono quasi di stagnazione, con un aumento dell'1 per cento per il 2024. Il tasso di crescita è al di sotto di quello degli altri Paesi d'Europa. Quindi la situazione del Paese desta preoccupazione". Sul paventato aumento del costo del gasolio il governatore bacchetta il governo: "Verrebbe meno alla promessa di non aumentare le tasse". E a De Luca non convince il bonus di Natale: "Sarà richiesta una platea di persone molto limitata. Per mantenere le misure attuali - taglio cuneo fiscale e riduzione degli scaglioni -

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

sostiene l'ex sindaco - occorrono complessivamente 14 miliardi". Autonomia differenziata Per quanto riguarda l'Autonomia differenzia e in particolare per i cosiddetti Livelli essenziali delle prestazioni che la riforma deve garantire a tutte le regioni, De Luca è molto critico: "Inizia a sentirsi un discorso pericoloso". Ovvero si sente che "non possono essere uguali per tutta l'Italia perché il costo della vita è diverso tra i territori". Però il governatore ricorda le tasse "le pagano allo stesso modo anche i cittadini del sud che hanno meno servizi". E quindi, si domanda: "Che facciamo? facciamo pagare meno tasse perché ci sono meno servizi e il costo della vita è più basso?". Insomma, chiosa il governatore, "ci stiamo aggrovigliando in una rete indistricabile di demenzialità e cose ingestibili". Poco prima lo "sceriffo" di Salerno avevano sfidato "le regioni che hanno incontrato il ministro Calderoli per il trasferimento dei poteri sulle materie non Lep. Dalle prime cose che leggo stanno facendo quello che la regione Campania ha suggerito già nel 2019. Lasciamo perdere sanità pubblica, scuola pubblica e trasporto pubblico e attestiamoci su un'altra linea: burocrazia zero che deve unire tutta l'Italia e modernizzare il paese perché la situazione di palude burocratica che abbiamo è insopportabile". Quindi si affida al sarcasmo prendendo di mira la Regione Veneto: "Chiede di poter stampare i passaporti al posto del ministero dell'Interno o di poter fare le ordinanze quando ci sono le alluvioni. Ma per tutto questo c'era bisogno dell'Autonomia differenziata? di tutta questa ammuina? Dobbiamo decentrare competenze amministrative in maniera ancora più forte, trasferendo tutto alle regioni. Su questa linea siamo più avanti delle regioni che hanno chiesto l'Autonomia". Per tutto il resto, "non abbiamo ancora capito cosa si pensa di fare". E il riferimento è sempre ai Lep "dove non c'è nulla di definito. Servono miliardi e miliardi di euro per fare una perequazione tra Nord e Sud. Ma poiché nella legge Calderoli è detto che l'Autonomia deve avvenire senza oneri aggiuntivi per lo stato nessuno ha spiegato come di deve fare la perequazione senza soldi". Modifica della legge Calderoli E quindi rilancia la sfida: "Nell'arco di una settimana, dieci giorni noi faremo una proposta di legge al parlamento italiano anche di modifica della legge Calderoli. Quindi si può anche evitare il referendum se si accettano le modifiche". De Luca sostiene che "sarà proposta una modifica legislativa molto semplice". E la sintetizza così: "Sia stabilito per legge che le risorse sanitarie siano uguali per ogni cittadino italiano. Siete d'accordo amici del Nord? Proponiamo anche che il numero di medici e infermieri ogni mille abitanti sia lo stesso dal Piemonte alla Sicilia. Il numero di posti letto nella sanità pubblica deve essere uguale ogni mille abitanti. Siete d'accordo amici del Nord?". E tra le modifiche proposte anche il divieto a tutte le Regioni "di stipulare contratti integrativi regionali per il personale sanitario e scolastico" se così non fosse, avverte, "avremo la fine del sistema sanitario unico nazionale e la morte di quello del Sud".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

larepubblica.it

Fonti Web

Carburanti, Unem: con allinemento accise per famiglie maggiore esborso di 2 miliardi l'anno


larepubblica.it

Carburanti, Unem: con allinemento accise per famiglie maggiore esborso di 2 miliardi l'anno

10/04/2024 18:55

(Teleborsa) - "Attualmente il carico fiscale totale (accise + Iva) sulla benzina è di 1,041 euro/litro (di cui 0,313 di Iva) pari al 60% del prezzo al consumo, mentre sul gasolio di 0,909 euro/litro (di cui 0,292 di Iva) pari al 56%. Un livello di tassazione che nel caso del gasolio è il più alto tra i 27 paesi europei". Lo ha ricordato Unem in una nota sottolineando commentando l'ipotesi allo studio del Governo che vorrebbe introdurre un principio di allineamento delle aliquote fiscali che tenga conto delle raccomandazioni della Commissione europea in materia di sussidi ambientali dannosi (SAD)" che, secondo il MEF, "non si tradurrà nel semplice innalzamento delle accise sul gasolio". Stando all'ultimo " Catalogo dei SAD e dei SAF ", pubblicato nel 2022 dal Mase, vengono considerati SAF i vari sussidi introdotti a sostegno di particolari categorie professionali, come gli agricoltori o gli autotrasportatori, nonché la differenza di trattamento fiscale tra benzina e gasolio (circa 3,4 miliardi di euro). "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina , l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise)", ha calcolato l'associazione che rappresenta le principali imprese che operano in Italia nei settori della raffinazione, della logistica, della distribuzione di prodotti petroliferi. "Un aumento – ha aggiunto – che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro , ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie. L'aumento del gasolio avrebbe inoltre un effetto sul trasporto merci e passeggeri con mezzi che non usufruiscono delle agevolazioni di accisa oggi previste (mezzi pesanti inferiori alle 7,5 tonnellate e mezzi pesanti ante euro V)". "In tale quadro – ha quindi concluso Unem – si auspica che l'intervento del Governo sia complessivo

(Teleborsa) - "Attualmente il carico fiscale totale (accise + Iva) sulla benzina è di 1,041 euro/litro (di cui 0,313 di Iva) pari al 60% del prezzo al consumo, mentre sul gasolio di 0,909 euro/litro (di cui 0,292 di Iva) pari al 56%. Un livello di tassazione che nel caso del gasolio è il più alto tra i 27 paesi europei". Lo ha ricordato Unem in una nota sottolineando commentando l'ipotesi allo studio del Governo che vorrebbe introdurre un principio di allineamento delle aliquote fiscali che tenga conto delle raccomandazioni della Commissione europea in materia di sussidi ambientali dannosi (SAD)" che, secondo il MEF, "non si tradurrà nel semplice innalzamento delle accise sul gasolio". Stando all'ultimo " Catalogo dei SAD e dei SAF ", pubblicato nel 2022 dal Mase, vengono considerati SAF i vari sussidi introdotti a sostegno di particolari categorie professionali, come gli agricoltori o gli autotrasportatori, nonché la differenza di trattamento fiscale tra benzina e gasolio (circa 3,4 miliardi di euro). "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina , l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise)", ha calcolato l'associazione che rappresenta le principali imprese che operano in Italia nei settori della raffinazione, della logistica, della distribuzione di prodotti petroliferi. "Un aumento - ha aggiunto - che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro , ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie. L'aumento del gasolio avrebbe inoltre un effetto sul trasporto merci e passeggeri con mezzi che non usufruiscono delle agevolazioni di accisa oggi previste (mezzi pesanti inferiori alle 7,5 tonnellate e mezzi pesanti ante euro V)". "In tale quadro - ha quindi concluso Unem - si auspica che l'intervento del Governo sia complessivo e riveda la fiscalità di tutti i prodotti energetici in base alla loro impronta carbonica, in linea con la revisione della direttiva sulla tassazione energetica in corso a livello europeo, intervenendo anche sulla fiscalità dei prodotti rinnovabili, quali i biocarburanti valorizzati anche nel recente aggiornamento del PNIEC, oggi ancora sottoposti alla stessa accisa dei prodotti fossili (benzina e gasolio) che vanno a sostituire". (Foto: bizoon | 123RF) Usa il pulsante "Accetta" per acconsentire. Chiudi questa informativa per continuare senza accettare.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

larepubblica.it

Fonti Web

Genova, nasce il Laboratorio Esg Liguria


larepubblica.it

Genova, nasce il Laboratorio Esg Liguria

10/04/2024 23:10

L'obiettivo dell'iniziativa è supportare le imprese nei processi di transizione ambientale, sociale, digitale e di governance, in linea con le missioni del Pnrr Un acceleratore e un punto di incontro, fisico e virtuale, per le piccole e medie imprese del territorio che ambiscono a ripensare il proprio business in modo più sostenibile e inclusivo, creando valore sociale ed economico nella logica più ampia del Pnrr. Si tratta del "Laboratorio Esg Liguria - Environmental Social Governance" , avviato da Intesa Sanpaolo, Fondazione Compagnia di San Paolo, Camera di Commercio di Genova, Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale – Porti di La Spezia e Marina di Carrara, Srm Centro Studi e Ricerche con il supporto di Intesa Sanpaolo Innovation Center Il taglio del nastro è avvenuto al Porto Antico di Genova , uno dei punti nevralgici della città: il nuovo Laboratorio Esg Liguria avrà sede nei locali del Genova Blu District , recentemente rinnovati anche grazie al sostegno della Fondazione Compagnia di San Paolo Intesa Sanpaolo ha già attivato iniziative analoghe a Bari, Bergamo, Brescia, Chieti, Cuneo, Firenze, Macerata, Milano, Napoli, Palermo, Padova, Roma, Taranto, Torino, Venezia. L'idea è nata in collaborazione con Intesa Sanpaolo Innovation Center, società del Gruppo dedicata all'innovazione di frontiera, che esplora scenari e tendenze future, sviluppa progetti multidisciplinari di ricerca applicata, supporta startup e accelera la trasformazione delle imprese secondo i criteri dell'open innovation e dell'economia circolare. Compito del laboratorio sarà stimolare la consapevolezza delle imprese sulle tematiche ambientali, sociali e di governance, promuovere la discussione, condividere le esperienze. L'attività sarà fortemente indirizzata sulle caratteristiche della città metropolitana di Genova e della Liguria, con focus sull'economia del mare e sulla capacità di innovazione del territorio, ampiamente rappresentata da diversi istituti locali (IIT Genova, Università degli Studi di Genova), associazioni (es. Genova Smart City), società del Comune (es. Genova Blue District, Job Centre).

L'obiettivo dell'iniziativa è supportare le imprese nei processi di transizione ambientale, sociale, digitale e di governance, in linea con le missioni del Pnrr Un acceleratore e un punto di incontro, fisico e virtuale, per le piccole e medie imprese del territorio che ambiscono a ripensare il proprio business in modo più sostenibile e inclusivo, creando valore sociale ed economico nella logica più ampia del Pnrr. Si tratta del "Laboratorio Esg Liguria - Environmental Social Governance" , avviato da Intesa Sanpaolo, Fondazione Compagnia di San Paolo, Camera di Commercio di Genova, Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale – Porti di La Spezia e Marina di Carrara, Srm Centro Studi e Ricerche con il supporto di Intesa Sanpaolo Innovation Center Il taglio del nastro è avvenuto al Porto Antico di Genova , uno dei punti nevralgici della città: il nuovo Laboratorio Esg Liguria avrà sede nei locali del Genova Blu District , recentemente rinnovati anche grazie al sostegno della Fondazione Compagnia di San Paolo Intesa Sanpaolo ha già attivato iniziative analoghe a Bari, Bergamo, Brescia, Chieti, Cuneo, Firenze, Macerata, Milano, Napoli, Palermo, Padova, Roma, Taranto, Torino, Venezia. L'idea è nata in collaborazione con Intesa Sanpaolo Innovation Center, società del Gruppo dedicata all'innovazione di frontiera, che esplora scenari e tendenze future, sviluppa progetti multidisciplinari di ricerca applicata, supporta startup e accelera la trasformazione delle imprese secondo i criteri dell'open innovation e dell'economia circolare. Compito del laboratorio sarà stimolare la consapevolezza delle imprese sulle tematiche ambientali, sociali e di governance, promuovere la discussione, condividere le esperienze. L'attività sarà fortemente indirizzata sulle caratteristiche della città metropolitana di Genova e della Liguria, con focus sull'economia del mare e sulla capacità di innovazione del territorio, ampiamente rappresentata da diversi istituti locali (IIT Genova, Università degli Studi di Genova), associazioni (es. Genova Smart City), società del Comune (es. Genova Blue District, Job Centre). Consulenza, informazione, assessment, identificazione delle azioni saranno offerti insieme a partner di eccellenza: Circularity, la prima piattaforma di simbiosi industriale dedicata all'economia circolare in Italia, che può supportare le imprese a integrare nel proprio business i principi di sostenibilità e di economia circolare; Nativa, la prima B Corp e Società Benefit in Europa, che integra la sostenibilità nel Dna delle imprese per migliorarne i risultati di business e creare una prosperità durevole e condivisa; Ce Lab, nata dalla partnership tra Intesa Sanpaolo Innovation Center e Cariplo Factory, per contribuire all'evoluzione del sistema economico italiano e diffondere nuovi modelli di creazione del valore nell'interesse collettivo, accelerando la transizione verso modelli di economia circolare; Lexacta, realtà che svolge attività di consulenza in

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ambito di Governance. Nel mese di novembre: approfondimento in ambito Blue Economy, con analisi del recente report di Intesa Sanpaolo Innovation Center "Ocean - Nutrition, Sustainability, Technology", realizzato in collaborazione con One Ocean Foundation e Fondazione LINKS. Il report affronta con una visione olistica il ruolo chiave dell'oceano, rappresentando in maniera esaustiva l'estrema complessità dei suoi ecosistemi e l'indissolubile legame tra la sua salute e la sopravvivenza del pianeta e della razza umana. L'attenzione è poi portata sulla relazione oceano-alimentazione, sviluppando un'approfondita disamina di tre settori industriali: agricoltura, pesca e acquacoltura. Nel mese di dicembre: presentazione del progetto "Venture Building Filiera Nautica", promosso da Cdp Venture Capital Sgr e supportato da importanti partner come Psa, Fincantieri, Intesa Sanpaolo con Intesa Sanpaolo Innovation Center e Neva Sgr, Friulia e Fondazione Compagnia di San Paolo. Si propone di rivoluzionare la filiera nautica italiana attraverso un processo di digitalizzazione e innovazione. Con l'obiettivo di lanciare dieci startup nei prossimi tre anni, mira a sviluppare soluzioni all'avanguardia che migliorino l'efficienza, la sostenibilità e la competitività delle Pmi che operano in questo settore strategico, coinvolgendo attori chiave dell'ecosistema territoriale. Un approccio multidisciplinare che garantisce una profonda conoscenza delle sfide specifiche del settore e delle opportunità che la trasformazione digitale può offrire. "Crediamo fortemente nelle azioni e nelle partnership tra pubblico e privato rivolte al supporto del tessuto imprenditoriale esistente e all'accompagnamento dei giovani a sviluppare le proprie idee imprenditoriali negli ambiti della sostenibilità ambientale e dell'innovazione - le parole di Pietro Piciocchi, vicesindaco del Comune di Genova - Il Genova Blue District, la futura Fabbrica delle idee al Waterfront, un collegamento sempre più stretto tra mondo delle imprese e della ricerca, anche a livello internazionale con collaborazioni anche con altri poli universitari europei e non solo, sono tanti tasselli di un mosaico complesso che valorizzi i giovani e le nostre imprese. L'obiettivo comune è generare un effetto moltiplicatore, che dura nel tempo, dei progetti finanziati con il Pnrr sulla nostra città, un obiettivo che possiamo centrare grazie a iniziative congiunte come il Laboratorio Esg Liguria, che dimostra grande fiducia nelle potenzialità del nostro territorio a livello regionale". Andrea Perusin, direttore regionale Piemonte Sud e Liguria Intesa Sanpaolo , ha commentato: "Il sistema imprenditoriale esprime nuova consapevolezza verso le tematiche ESG e un cambiamento di mentalità eticamente virtuoso e cruciale per la competitività nel lungo periodo. Il Laboratorio Esg Liguria si propone di guidare e dove possibile anticipare questa tendenza, in un'ottica di sinergia tra pubblico e privato, offrendo importanti occasioni di incontro, consulenza, formazione. In Liguria, Intesa Sanpaolo sostiene le imprese di ogni dimensione per ripensare il business in modo più sostenibile: le aiutiamo ad accedere ai fondi del Pnrr tramite la piattaforma gratuita Incent Now e mettiamo a disposizione 2 miliardi di euro, con un programma di iniziative che guardano al rinnovamento industriale, allo sviluppo estero e di nuovi mercati, al progresso digitale e alla cybersicurezza come strumenti per il necessario cambio di passo". "Attraverso iniziative come queste, la Fondazione rafforza il suo ruolo di agente di sviluppo sostenibile in Liguria e contribuisce

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

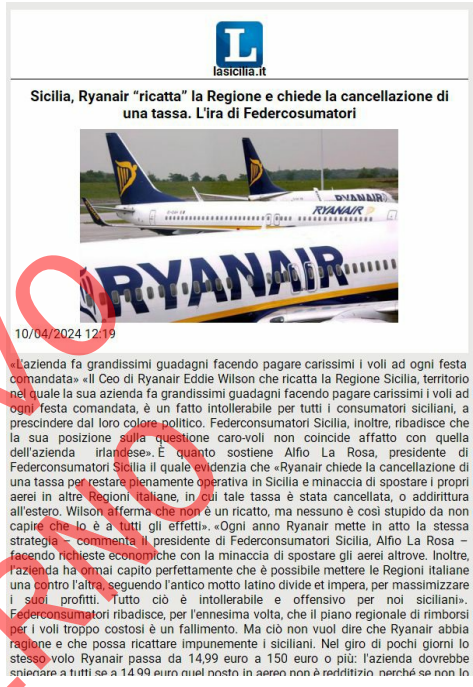
così alla diffusione di una cultura della sostenibilità nella società - ha sottolineato Alberto Anfossi, segretario generale della Fondazione Compagnia di San Paolo - A Genova, in particolare, questo impegno si concretizza in un ecosistema che coinvolge attori e istituzioni locali, promuovendo azioni di sensibilizzazione in linea con gli Obiettivi 2030 dell'Onu e l'approccio olistico che guida la nostra attività istituzionale per il bene comune". "La Camera ha accolto con grande favore l'idea di entrare nel partenariato del Laboratorio Esg Liguria in quanto punto di snodo naturale, accanto alle associazioni di categoria, verso le Pmi che intendono migliorare il proprio profilo di sostenibilità - ha aggiunto Maurizio Caviglia, segretario generale della Camera di Commercio di Genova - Mettiamo volentieri a disposizione del laboratorio la nostra esperienza nel campo degli assessment aziendali, maturata all'interno del Pid - Punto Impresa Digitale, con anni di accurate valutazioni sulla maturità digitale, green e cyber delle Pmi genovesi". "L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale crede fermamente nello sviluppo sostenibile basato sull'ideazione e lo sviluppo di progetti innovativi - ha specificato Federica Montaresi, commissario straordinario Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale - Porti di La Spezia e Marina di Carrara - Nell'ambito dei porti della Spezia e di Marina di Carrara sono molteplici le iniziative intraprese di recente, in particolar modo nell'ambito dei fondi Pnrr, per favorire una transizione energetica e digitale sostenibile. L'adesione al Laboratorio Esg Liguria si colloca perfettamente nella strada segnata dall'Ente e rappresenta un momento importante per istituire un tavolo di lavoro permanente con le imprese del territorio che vogliono investire in crescita sostenibile". "Il settore marittimo riveste per la Liguria un valore strategico grazie alla presenza di oltre 1.500 imprese della filiera e poco più di 5,7 miliardi di euro di valore aggiunto - ha concluso Massimo Deandreis, direttore generale di Srm Centro Studi e Ricerche - Inoltre, i porti di Genova-Savona Vado e di La Spezia hanno una valenza geo-strategica per la proiezione internazionale dell'Italia, sia verso il Mediterraneo che verso il centro Europa; ruolo che verrà ulteriormente rafforzato con il completamento degli investimenti previsti sulle aree portuali e per il Terzo Valico. A ciò si unisce la presenza consolidata dei più grandi operatori logistici internazionali. Aiutare le imprese in questo processo è fondamentale e rappresenta il senso del nascente Laboratorio Esg Liguria a cui Srm, come centro studi del Gruppo Intesa Sanpaolo specializzato su questi temi, è felice di dare un contributo".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

lasicilia.it

Fonti Web

Sicilia, Ryanair "ricatta" la Regione e chiede la cancellazione di una tassa. L'ira di Federcosumatori


lasicilia.it

Sicilia, Ryanair "ricatta" la Regione e chiede la cancellazione di una tassa. L'ira di Federcosumatori

10/04/2024 12:19

«L'azienda fa grandissimi guadagni facendo pagare carissimi i voli ad ogni festa comandata» «Il Ceo di Ryanair Eddie Wilson che ricatta la Regione Sicilia, territorio nel quale la sua azienda fa grandissimi guadagni facendo pagare carissimi i voli ad ogni festa comandata, è un fatto intollerabile per tutti i consumatori siciliani, a prescindere dal loro colore politico. Federconsumatori Sicilia, inoltre, ribadisce che la sua posizione sulla questione caro-voli non coincide affatto con quella dell'azienda irlandese». È quanto sostiene Alfio La Rosa, presidente di Federconsumatori Sicilia il quale evidenzia che «Ryanair chiede la cancellazione di una tassa per restare pienamente operativa in Sicilia e minaccia di spostare i propri aerei in altre Regioni italiane, in cui tale tassa è stata cancellata, o addirittura all'estero. Wilson afferma che non è un ricatto, ma nessuno è così stupido da non capire che lo è a tutti gli effetti». «Ogni anno Ryanair mette in atto la stessa strategia – commenta il presidente di Federconsumatori Sicilia, Alfio La Rosa – facendo richieste economiche con la minaccia di spostare gli aerei altrove. Inoltre, l'azienda ha ormai capito perfettamente che è possibile mettere le Regioni italiane una contro l'altra, seguendo l'antico motto latino divide et impera, per massimizzare i suoi profitti. Tutto ciò è intollerabile e offensivo per noi siciliani». Federconsumatori ribadisce, per l'ennesima volta, che il piano regionale di rimborsi per i voli troppo costosi è un fallimento. Ma ciò non vuol dire che Ryanair abbia ragione e che possa ricattare impunemente i siciliani. Nel giro di pochi giorni lo stesso volo Ryanair passa da 14,99 euro a 150 euro o più: l'azienda dovrebbe spiegare a tutti se a 14,99 euro quel posto in aereo non è redditizio, perché se non lo è allora Ryanair vola in perdita per gran parte dell'anno. Molto più probabilmente, invece, è il volo a 150, 200, 250 euro ad essere pura speculazione sul prezzo, e l'azienda sfrutta l'insularità della nostra Regione e la mancanza di mezzi di trasporto realmente alternativi all'aereo per collegare la Sicilia a gran parte dell'Italia continentale. Eddie Wilson ha ragione solo su una cosa: Schifani deve volare a Roma, ma non per chiedere che si taglino le tasse a Ryanair. Schifani deve andare a Roma per parlare con Salvini, con Urso, con il presidente dell'Enac Pierluigi Di Palma e con i rappresentanti delle società di gestione di tutti e quattro gli aeroporti siciliani, al fine di organizzare un piano voli di lungo periodo, che preveda un sistematico aumento dei voli disponibili durante le festività e gli altri giorni da bollino rosso. COPYRIGHT LASICILIA.IT © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

lasicilia.it

Fonti Web

Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

ROMA, 04 OTT - "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise). Un aumento che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie". Lo scrive in una nota l'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti.



lasicilia.it

Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

10/04/2024 15:50

ROMA, 04 OTT - "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise). Un aumento che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie". Lo scrive in una nota l'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

lastampa.it

Fonti Web

Petrolio supera i 77 dollari su ipotesi blitz a siti petroliferi iraniani


lastampa.it

Petrolio supera i 77 dollari su ipotesi blitz a siti petroliferi iraniani

10/04/2024 09:21

Nuova spinta al rialzo per il petrolio che si è riportato ieri oltre i 77 dollari al barile , rispondendo all' escalation di tensioni in Medioriente ed alle Parole del Presidente americano Joe Biden, che non ha escluso un blitz sulle infrastrutture petrolifere iraniane, come rappresaglia dell'attacco missilistico perpetrato nei giorni scorsi contro Israele. Le quotazioni del Brent all'ICE di Londra si sono portate a 77,44 dollari al barile , evidenziando su base settimanale un rialzo dell'8,5%. Anche il Light Sweet Crude Oil statunitense al Nymex di New York è salito della stessa proporzione, attestandosi a 73,52 dollari al barile , n aumento di quasi il 9% su base settimanale. Stesso movimento per l'OPEC Basket , un indicatore di prezzo delle diverse qualità di greggio commercializzate dai membri del cartello, che è stato indicato ieri a 74,62 dollari per barile , in forte rialzo rispetto ai 71,34 USD/b del giorno precedente. Le parole di Biden sui possibili target A sostenere l'impennata delle quotazioni sono state le parole del Presidente Biden , il quale ha confermato che sta "discutendo" con Israele la possibilità di attaccare gli impianti petroliferi iraniani , per minare una delle principali fonti di entrate del Paese mediorientale, dopo aver escluso un attacco ad obiettivi nucleari. La risposta di Israele all'attacco missilistico di Teheran, infatti, è assolutamente scontata e già da alcuni giorni si parlava della possibilità di attaccare le infrastrutture petrolifere del Paese. Rischio blocco forniture Per gli esperti di Generali Investment "il segnale più importante da osservare a breve termine è il rischio di interruzione della fornitura di petrolio ", che "avrebbe il potenziale di far aumentare significativamente i prezzi del petrolio a causa delle preoccupazioni sull'approvvigionamento". "Gli attacchi di ritorsione da parte di Israele - si ipotizza - potrebbero colpire i siti di produzione di petrolio iraniani. Gli Houthi pro-iraniani in Yemen potrebbero intensificare gli attacchi nel Mar Rosso , interrompendo ulteriormente il commercio globale e il trasporto di petrolio in particolare. E in caso estremo (rischio di coda), l'Iran potrebbe tentare di chiudere potenzialmente lo Stretto di Hormuz , attraverso il quale transitano circa 20 milioni di barili di petrolio e prodotti petroliferi (circa il 20% della fornitura globale)". La domanda modesta può mitigare lo shock Una cosa è certa: il petrolio oggi parte da livelli molto più bassi di un anno fa, quando l'attacco di Hamas a Israele fece risalire il prezzo del petrolio, portandolo vicino ai 100 dollari. In questa occasione di parte da quotazioni attorno ai 70 dollari, che scontano la debolezza della domanda globale e, soprattutto, la fase di rallentamento dell'economia cinese Ma c'è il rischio impennata dell'inflazione La corsa delle quotazioni petrolifere, ovviamente, avrebbe effetti a catena sul livello generale dei prezzi , facendo nuovamente aumentare l'inflazione e condizionando le politiche delle banche centrali. "L'aumento

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

dei prezzi del petrolio e dell'energia potrebbe riaccendere le preoccupazioni sull'inflazione e rallentare l'ulteriore normalizzazione della politica monetaria . - sottolinea Thomas Hempell Head of Macro & Market Research di Generali Investments - Non sorprende che le recenti tensioni abbiano già fatto aumentare i prezzi del petrolio, estendendo il recupero iniziato dagli annunci di stimolo cinesi". (Foto: © Aleksandr Prokopenko / 123RF).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

lastampa.it

Fonti Web

Carburanti, Unem: con allinemento accise per famiglie maggiore esborso di 2 miliardi l'anno


lastampa.it

Carburanti, Unem: con allinemento accise per famiglie maggiore esborso di 2 miliardi l'anno

10/04/2024 19:04

"Attualmente il carico fiscale totale (accise + Iva) sulla benzina è di 1,041 euro/litro (di cui 0,313 di Iva) pari al 60% del prezzo al consumo, mentre sul gasolio di 0,909 euro/litro (di cui 0,292 di Iva) pari al 56%. Un livello di tassazione che nel caso del gasolio è il più alto tra i 27 paesi europei". Lo ha ricordato Unem in una nota sottolineando commentando l'ipotesi allo studio del Governo che vorrebbe introdurre un principio di allineamento delle aliquote fiscali che tenga conto delle raccomandazioni della Commissione europea in materia di sussidi ambientali dannosi (SAD)" che, secondo il MEF, "non si tradurrà nel semplice innalzamento delle accise sul gasolio". Stando all'ultimo " Catalogo dei SAD e dei SAF ", pubblicato nel 2022 dal Mase, vengono considerati SAF i vari sussidi introdotti a sostegno di particolari categorie professionali, come gli agricoltori o gli autotrasportatori, nonché la differenza di trattamento fiscale tra benzina e gasolio (circa 3,4 miliardi di euro). "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina , l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise)", ha calcolato l'associazione che rappresenta le principali imprese che operano in Italia nei settori della raffinazione, della logistica, della distribuzione di prodotti petroliferi. "Un aumento – ha aggiunto – che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro , ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie. L'aumento del gasolio avrebbe inoltre un effetto sul trasporto merci e passeggeri con mezzi che non usufruiscono delle agevolazioni di accisa oggi previste (mezzi pesanti inferiori alle 7,5 tonnellate e mezzi pesanti ante euro V)". "In tale quadro – ha quindi concluso Unem – si auspica che l'intervento del Governo sia complessivo

"Attualmente il carico fiscale totale (accise + Iva) sulla benzina è di 1,041 euro/litro (di cui 0,313 di Iva) pari al 60% del prezzo al consumo, mentre sul gasolio di 0,909 euro/litro (di cui 0,292 di Iva) pari al 56%. Un livello di tassazione che nel caso del gasolio è il più alto tra i 27 paesi europei". Lo ha ricordato Unem in una nota sottolineando commentando l'ipotesi allo studio del Governo che vorrebbe introdurre un principio di allineamento delle aliquote fiscali che tenga conto delle raccomandazioni della Commissione europea in materia di sussidi ambientali dannosi (SAD)" che, secondo il MEF, "non si tradurrà nel semplice innalzamento delle accise sul gasolio". Stando all'ultimo " Catalogo dei SAD e dei SAF ", pubblicato nel 2022 dal Mase, vengono considerati SAF i vari sussidi introdotti a sostegno di particolari categorie professionali, come gli agricoltori o gli autotrasportatori, nonché la differenza di trattamento fiscale tra benzina e gasolio (circa 3,4 miliardi di euro). "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina , l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise)", ha calcolato l'associazione che rappresenta le principali imprese che operano in Italia nei settori della raffinazione, della logistica, della distribuzione di prodotti petroliferi. "Un aumento - ha aggiunto - che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro , ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie. L'aumento del gasolio avrebbe inoltre un effetto sul trasporto merci e passeggeri con mezzi che non usufruiscono delle agevolazioni di accisa oggi previste (mezzi pesanti inferiori alle 7,5 tonnellate e mezzi pesanti ante euro V)". "In tale quadro - ha quindi concluso Unem - si auspica che l'intervento del Governo sia complessivo e riveda la fiscalità di tutti i prodotti energetici in base alla loro impronta carbonica, in linea con la revisione della direttiva sulla tassazione energetica in corso a livello europeo, intervenendo anche sulla fiscalità dei prodotti rinnovabili, quali i biocarburanti valorizzati anche nel recente aggiornamento del PNIEC, oggi ancora sottoposti alla stessa accisa dei prodotti fossili (benzina e gasolio) che vanno a sostituire". (Foto: bizoon | 123RF).

AD ESCLUSIVO USO INTERNET

lastampa.it

Fonti Web

Blue economy, nasce Lab Esg Liguria di Intesa Sanpaolo. Perusin: "Possiamo guidare la nuova consapevolezza sulle tematiche green"


lastampa.it

Blue economy, nasce Lab Esg Liguria di Intesa Sanpaolo. Perusin: "Possiamo guidare la nuova consapevolezza sulle tematiche green"

10/04/2024 20:24 Fabrizio Goria

La transizione verde per le piccole e medie imprese al centro della nuova iniziativa, che punta a massimizzare gli investimenti del Pnrr. Focus su mari, oceani e sinergie tra pubblico e privato Sostenere le piccole e medie imprese a ripensare il proprio business in modo più sostenibile e inclusivo, sfruttando al massimo la spinta degli investimenti legati al Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr). È questo l'obiettivo del nuovo "Laboratorio Esg Liguria" che Intesa Sanpaolo, in collaborazione con Fondazione Compagnia di San Paolo, Camera di Commercio di Genova, Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale e Srm Centro Studi e Ricerche, ha inaugurato nei locali del Genova Blu District. In altre parole, secondo l'intenzione del progetto, un punto di incontro dove le imprese potranno essere accompagnate nei processi di transizione ambientale, sociale, digitale e di governance, in linea con le missioni del Pnrr. «Il sistema imprenditoriale esprime nuova consapevolezza verso le tematiche Esg e un cambiamento di mentalità eticamente virtuoso e cruciale per la competitività nel lungo periodo - ha spiegato Andrea Perusin, direttore regionale Piemonte sud e Liguria Intesa Sanpaolo - e il Laboratorio Esg Liguria si propone di guidare e dove possibile anticipare questa tendenza, in un'ottica di sinergia tra pubblico e privato, offrendo occasioni di incontro, consulenza, formazione». L'attività, si sottolinea, «sarà fortemente indirizzata sulle caratteristiche della città metropolitana di Genova e della Liguria, con focus sulla "Blue Economy" che si conferma come uno due pilastri fondamentale dell'economia nazionale». I volumi non sono bassi. «L'impatto è molto importante con 5,7 miliardi di euro di valore aggiunto è 50mila occupati su tutto il territorio della Liguria - spiega Massimo Deandreis, direttore generale di Srm Centro Studi e Ricerche -, che cresce a 10 miliardi e 122mila posti di lavori se guardiamo all'insieme delle altre regioni del Nord Italia, all'indotto di tutti i settori produttivi che dipendono largamente dall'import marittimo da e verso il porto di Genova». Un comparto, quello dell'economia del mare, al quale dedica grande attenzione anche la Compagnia di San Paolo. «Nei siamo partner assieme a Comune di Genova e UniGe in tutto quello che è Blue District. Dalla creazione ci questo luogo ai fondi destinati alle startup del comparto, al la collaborazione con il Comune di Genova per la "fabbrica delle idee" che sorgerà nel waterfront», ha ricordato Alberto Anfossi, segretario generale della Compagnia di San Paolo. Nello specifico, come spiega una nota, «l'attività sarà fortemente indirizzata sulle caratteristiche della città metropolitana di Genova e della Liguria, con focus sull'economia del mare e sulla capacità di innovazione del territorio , ampiamente rappresentata da diversi istituti locali (IIT Genova, Università degli Studi di Genova), associazioni (es. Genova Smart City), società del Comune (es. Genova Blue District, Job Centre)». Allo stesso tempo, «consulenza, informazione, assessment, identificazione delle

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

azioni saranno offerti insieme a partner di eccellenza: Circularity, la prima piattaforma di simbiosi industriale dedicata all'economia circolare in Italia, che può supportare le imprese a integrare nel proprio business i principi di sostenibilità e di economia circolare; Nativa, la prima B Corp e Società Benefit in Europa, che integra la sostenibilità nel DNA delle imprese per migliorarne i risultati di business e creare una prosperità durevole e condivisa; CE LAB, nata dalla partnership tra Intesa Sanpaolo Innovation Center e Cariplo Factory, per contribuire all'evoluzione del sistema economico italiano e diffondere nuovi modelli di creazione del valore nell'interesse collettivo, accelerando la transizione verso modelli di economia circolare; Lexacta, realtà che svolge attività di consulenza in ambito di Governance». A breve i primi appuntamenti. Nel mese di novembre ci sarà un approfondimento in ambito Blue Economy, con l'analisi del recente report di Intesa Sanpaolo Innovation Center "Ocean - Nutrition, Sustainability, Technology" , realizzato in collaborazione con One Ocean Foundation e Fondazione LINKS. Lo studio affronta con una visione olistica il ruolo chiave dell'oceano e sarà funzionale a capire come agricoltura, pesca e acquacoltura potranno innovarsi. A dicembre, invece, ci sarà la presentazione del progetto "Venture Building Filiera Nautica", promosso da CDP Venture Capital SGR e supportato da PSA, Fincantieri, Intesa con Intesa Sanpaolo Innovation Center e NEVA SGR, Friulia e Compagnia di San Paolo . Un progetto che «si propone di rivoluzionare la filiera nautica italiana attraverso un processo di digitalizzazione e innovazione». Con l'obiettivo di lanciare dieci startup nei prossimi tre anni, si rimarca in una nota, «mira a sviluppare soluzioni all'avanguardia che migliorino l'efficienza, la sostenibilità e la competitività delle pmi che operano in questo settore strategico, coinvolgendo attori chiave dell'ecosistema territoriale». Per lo sviluppo locale, ma anche per quello nazionale.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

lastampa.it

Fonti Web

Gasolio a rischio rincaro, autotrasporto in rivolta


lastampa.it

Gasolio a rischio rincaro, autotrasporto in rivolta

10/05/2024 01:10 Paolo Baroni

Secondo l'Unem il riallineamento delle accise potrebbe costare 2 miliardi alle famiglie ed avere effetti pesanti sui trasporti. Assotir: «Sul settore rischio stangata da 350 milioni». Protestano anche Fai-Conftrasporto e Confartigianato Trasporti Nell'ipotesi «estrema» che l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, secondo i petrolieri dell'Unem, calcolando anche l'Iva ci sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro. Questo rialzo per le famiglie comporterebbe un maggior esborso paria quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro per ognuno dei 26 milioni di nuclei. Oltre a questo andrebbero poi calcolati gli impatti sulla filiera dei trasporti, già pronta a scendere sul sentireo di guerra, e quindi sulla distribuzione. Il piano strutturale di bilancio parla esplicitamente di riallineamento, il governo dopo le prime proteste si è affrettato a precisare che non ci saranno aumenti «Lavoreremo sui valori medi, non ci sarà impatto sui consumatori» ha spiegato ieri il sottosegretario all'Economia Lucia Albano. Ciò non toglie però che oltre ai consumatori - i primi a protestare contro i possibili rialzi - anche per tutto il settore dell'autotrasporto sia suonato l'allarme. E del resto, spiega l'Unem, l'aumento del gasolio avrebbe un effetto anche sul trasporto merci e passeggeri con mezzi che non usufruiscono delle agevolazioni di accisa come i mezzi pesanti inferiori alle 7,5 tonnellate e quelli ante Euro 5. Cresce l'allarme «Per il settore dell'autotrasporto, lo stop allo sconto sulle accise del gasolio si traduce in una stangata da oltre 350 milioni di euro l'anno - protesta il segretario generale di Assotir, Claudio Donati -. Sarebbe un salasso ingiustificato, del tutto iniquo. Ma oltretutto non possiamo fare a meno di ricordare che alla vigilia elettorale le forze dell'attuale maggioranza avevano addirittura promesso di ridurre il costo delle accise". Concorda il presidente dei Confartigianato Trasporti, Amedeo Genedani : «No a penalizzazioni per le imprese di autotrasporto con aumenti delle accise sul gasolio». A suo parere, infatti, «è fondamentale chiarire subito che l'Italia è al primo posto tra 27 paesi dell'Unione europea per il livello delle accise applicate sul gasolio (0,62 centesimi al litro) e vista la significativa incidenza del costo del carburate per le imprese di trasporto occorre evitare qualsiasi intervento che possa avere effetti negativi per un comparto strategico per l'economia nazionale che assicura la mobilità delle merci da e verso il Paese». Le notizie di stampa «stanno suscitando reazioni preoccupate da parte di molte imprese», segnala il presidente di Fai-Conftrasporto Paolo Uggè . «Le ragioni per le quali, con l'autorizzazione prevista in una apposita direttiva della Unione europea, è stato introdotto un recupero di 0,214 per le imprese di autotrasporto sono connesse al semplice fatto di voler allineare il più possibile al valore medio la fiscalità sulla voce gasolio per autotrazione» spiega

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Uggé, aggiungendo che le imprese del settore «non accetteranno che venga rivista in "peius" quella che è stata una giusta conquista ottenuta dalle federazioni rappresentative del settore e che consente il recupero». Faib: serve l'accisa mobile Al coro delle proteste si aggiungono poi i benzinai della Faib Confesercenti che contestano la possibile «stangata per famiglie e imprese» e chiedono al governo di introdurre una accisa mobile in modo da ridurre le imposte sui carburanti anziché aumentarle. Secondo l'Unem, invece, il governo dovrebbe «rivedere la fiscalità di tutti i prodotti energetici in base alla loro impronta carbonica, in linea con la revisione della direttiva sulla fiscalità dei prodotti rinnovabili», come sui biocarburanti su cui grava la stessa accisa applicata ai prodotti fossili (benzina e gasolio) che vanno a sostituire.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Latina Today

Fonti Web

Ferrobonus assente nel Lazio: la regione tra le poche a non incentivare il trasporto su ferro


Latina Today

Ferrobonus assente nel Lazio: la regione tra le poche a non incentivare il trasporto su ferro

10/04/2024 07:46 Matteo Torrioli, Gestione Consensi, Al Tcf

L'allarme arriva da Fermerci: "Un treno vale come 50 camion, si possono ridurre traffico e inquinamento" Stando agli ultimi dati disponibili nel Piano regionale della mobilità, dei trasporti e della logistica del Lazio, nel 2020 le merci nella nostra regione venivano spostate per l'80% su strada. Solo il 4%, invece, tramite treni, quindi su ferro. Un dato nettamente inferiore alla media nazionale del 13%. "Il Lazio è rimasta una delle poche regioni a non aver previsto il ferrobonus" spiega, a RomaToday, Giuseppe Rizzi, direttore generale di Fermerci. Con il Lazio "ci sono stati dei timidi approcci per il ferrobonus ma, per ora, nulla si è mosso. È un peccato perché la regione, specialmente nell'Agro pontino e nella zona del frusinate, sposta tantissima merce nel comparto agroalimentare. C'è anche il settore dell'automotive, della componentistica, della chimica e del farmaceutico senza dimenticare il porto di Civitavecchia". Anche Puglia e Calabria hanno intanto confermato lo stanziamento, la prima con un milione l'anno e la seconda con 900 mila euro nel triennio. "Tra quelle che mancano, la Regione Abruzzo ci sta ragionando seriamente ed anche la Campania ci sta lavorando. All'appello manca solo il Lazio" evidenzia ancora Rizzi. E per partire "basterebbero" anche "200-300 mila euro l'anno. Parliamo di incentivi che, negli anni, si recuperano grazie ai benefici di un maggiore utilizzo dei treni merci al posto dei camion".

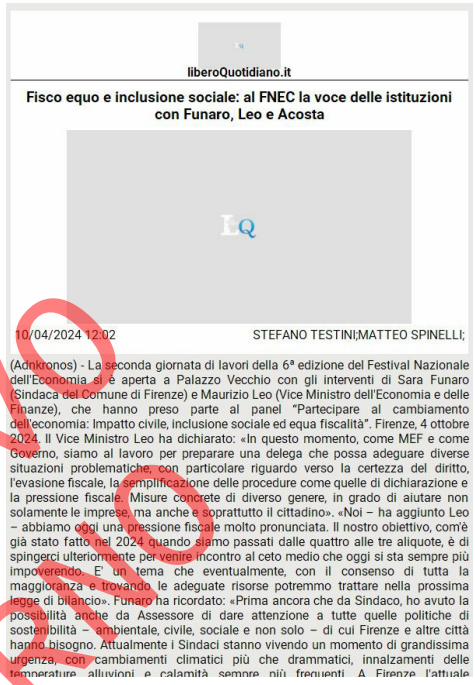
L'allarme arriva da Fermerci: "Un treno vale come 50 camion, si possono ridurre traffico e inquinamento" Stando agli ultimi dati disponibili nel Piano regionale della mobilità, dei trasporti e della logistica del Lazio, nel 2020 le merci nella nostra regione venivano spostate per l'80% su strada. Solo il 4%, invece, tramite treni, quindi su ferro. Un dato nettamente inferiore alla media nazionale del 13%. "Il Lazio è rimasta una delle poche regioni a non aver previsto il ferrobonus" spiega, a RomaToday, Giuseppe Rizzi, direttore generale di Fermerci. Con il Lazio "ci sono stati dei timidi approcci per il ferrobonus ma, per ora, nulla si è mosso. È un peccato perché la regione, specialmente nell'Agro pontino e nella zona del frusinate, sposta tantissima merce nel comparto agroalimentare. C'è anche il settore dell'automotive, della componentistica, della chimica e del farmaceutico senza dimenticare il porto di Civitavecchia". Anche Puglia e Calabria hanno intanto confermato lo stanziamento, la prima con un milione l'anno e la seconda con 900 mila euro nel triennio. "Tra quelle che mancano, la Regione Abruzzo ci sta ragionando seriamente ed anche la Campania ci sta lavorando. All'appello manca solo il Lazio" evidenzia ancora Rizzi. E per partire "basterebbero" anche "200-300 mila euro l'anno. Parliamo di incentivi che, negli anni, si recuperano grazie ai benefici di un maggiore utilizzo dei treni merci al posto dei camion".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

liberoQuotidiano.it

Fonti Web

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta


liberoQuotidiano.it

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

10/04/2024 12:02 STEFANO TESTINI;MATTEO SPINELLI;

(Adnkronos) - La seconda giornata di lavori della 6ª edizione del Festival Nazionale dell'Economia si è aperta a Palazzo Vecchio con gli interventi di Sara Funaro (Sindaca del Comune di Firenze) e Maurizio Leo (Vice Ministro dell'Economia e delle Finanze), che hanno preso parte al panel "Partecipare al cambiamento dell'economia: Impatto civile, inclusione sociale ed equa fiscalità". Firenze, 4 ottobre 2024. Il Vice Ministro Leo ha dichiarato: «In questo momento, come MEF e come Governo, siamo al lavoro per preparare una delega che possa adeguare diverse situazioni problematiche, con particolare riguardo verso la certezza del diritto, l'evasione fiscale, la semplificazione delle procedure come quelle di dichiarazione e la pressione fiscale. Misure concrete di diverso genere, in grado di aiutare non solamente le imprese, ma anche e soprattutto il cittadino». «Noi – ha aggiunto Leo – abbiamo oggi una pressione fiscale molto pronunciata. Il nostro obiettivo, com'è già stato fatto nel 2024 quando siamo passati dalle quattro alle tre aliquote, è di spingerci ulteriormente per venire incontro al ceto medio che oggi si sta sempre più impoverendo. E' un tema che eventualmente, con il consenso di tutta la maggioranza e trovando le adeguate risorse potremmo trattare nella prossima legge di bilancio». Funaro ha ricordato: «Prima ancora che da Sindaco, ho avuto la possibilità anche da Assessore di dare attenzione a tutte quelle politiche di sostenibilità - ambientale, civile, sociale e non solo - di cui Firenze e altre città hanno bisogno. Attualmente i Sindaci stanno vivendo un momento di grandissima urgenza, con cambiamenti climatici più che drammatici, innalzamenti delle temperature, alluvioni e calamità sempre più frequenti. A Firenze l'attuale amministrazione, come quella precedente, ha rivolto un grande impegno in questa direzione, cercando di rendere la città sempre più sostenibile. Firenze è da tempo esempio e capofila, e mi impegnerò affinché lo rimanga a lungo, su diverse tematiche d'innovazione, dal sistema educativo a quello dei trasporti e, soprattutto, della sostenibilità» Nel panel seguente l'economista Alberto Acosta ha parlato di BuenVivir: «Il "vivere bene" nasce dalle comunità indigene, tradizionalmente emarginate e spinte ai margini della storia. Questi popoli, dopo aver dimostrato di essere capaci di condurre una lotta di resistenza per oltre 500 anni, nelle ultime decadi si sono resi soggetti politici portatori di una propria visione del mondo. Al centro del concetto di "buenvivir" ci sono tre elementi fondamentali: il primo è l'essere umano, tenendo a mente che pur essendo individui ci realizziamo solo nella comunità e nel rapporto con l'altro. Il secondo, è il tenere a mente che siamo parte della natura e non possiamo collocarla a margine. In ultimo, la necessità di un altro tipo di relazione tra gli uomini, ma anche tra umano e non umano, soprattutto tramite la reciprocità e l'empatia». Acosta ha poi aggiunto: «Che significa l'Economia? Di quale economia stiamo parlando? In questo momento potremmo essere felici

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

di un incremento del Pil ma questo non è un indicatore trasparente. Ad esempio non sappiamo quanta distruzione ambientale è stata necessaria per ottenerlo. Se vogliamo costruire un mondo sostenibile in termini ambientali, un mondo giusto in termini sociali e un mondo democratico in termici politici, dobbiamo iniziare a pensare a una nuova economia. Invece vediamo che la democrazia è in ritirata. Dobbiamo iniziare a lavorare ad una nuova economia che deve essere sempre subordinata all'essere umano, non al capitale». Il FNEC è promosso da Federcasse (l'Associazione Nazionale delle Banche di Credito Cooperativo, Casse Rurali, Casse Raiffeisen) e da Confcooperative, organizzato e progettato con NeXt (Nuova Economia Per Tutti), con il contributo di Fondosviluppo, Assimoco, Assicooper, Coopersystem, Federazione Toscana delle BCC, Frecciarossa e la collaborazione della SEC (Scuola di Economia Civile) e di MUS.E. Ufficio Stampa Festival Nazionale dell'Economia Civile Stefano Testini 3356138145 Matteo Spinelli 3347661138 ufficiostampa@festivalnazionaleeconomiacivile.it.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

liberoQuotidiano.it

Fonti Web

Elly Schlein strilla, ma l'aumento del diesel lo chiedeva il Pd


liberoQuotidiano.it

Elly Schlein strilla, ma l'aumento del diesel lo chiedeva il Pd

10/04/2024 18:32 Claudia Osmetti

Il mondo all'incontrario, direbbe il generale Vannacci. Un mondo, cioè, nel quale il governo di centrodestra vorrebbe aumentare le accise sui diesel (in effetti non è così) e l'opposizione sbraita, s'indigna e s'impunta (e questo sì, invece, è verissimo e pure un po' ipocrita, visto che i primi a proporre di fare quello a cui l'esecutivo Meloni sta pensando sono stati proprio i dem del Pd). Il caos sulle accise, o meglio sul possibile aumento del prezzo alla pompa del gasolio, scoppia che è metà pomeriggio, ieri, e per la verità non lascia il palazzo: non fa in tempo a raggiungere la prima stazione di servizio. La questione, lo si capisce subito, è interamente politica. Il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti (Lega) parla di una «manovra di sacrificio»; nel Piano strutturale di bilancio, che è un documento destinato all'Unione Europea, Palazzo Chigi inserisce il taglio dei Sad (nome in codice per "sussidi ambientali dannosi", cioè quegli incentivi diretti o indiretti che hanno un impatto ecologico); a sinistra, vai a capire perché, dell'intero discorso capiscono solo il termine "accise" e il putiferio è servito per ora di cena. Parte il cancan e l'orchestrina è al completo. «Anche solo far circolare questa notizia può avere effetti negativi sulla catena dei costi dei prezzi», Debora Serracchiani, deputata Pd. «Gli italiani rischiano di pagare il prezzo di un aumento delle imposte sui carburanti», Marco Simiani e Ubaldo Pagano, capogruppo (ancora Pd) alla Commissione Ambiente e Bilancio della Camera. «Ci ricordiamo tutti Meloni davanti ai benzinai a promettere di cancellare le accise (il riferimento è alla campagna elettorale del 2019, ndr). Adesso, invece, vuole aumentare quelle sul diesel. Un'altra tassa sulle imprese, le famiglie e i lavoratori», Elly Schlein, segretaria del suddetto partito. Partito che, a questo punto, dovrebbe mettersi l'anima in pace. Perché, mentre ancora se ne sta lì col ditino alzato, è una nota del Mef, il ministero di Giorgetti, che chiarisce il fraintendimento: nessuno vuole aumentare le accise sui carburanti. Concetto ribadito in serata su Rete4 anche dal vicepremier Salvini: «Nessun aumento di tasse o di accise». Semmai, ha spiegato Giorgetti, «è allo studio un meccanismo di allineamento tra i livelli delle rispettive accise (quelle del gasolio e della benzina, ndr)», operazione che non viene estratta dal cilindro senza preavviso perché «sulla base degli impegni del Pnrr e le raccomandazione dell'Ue, il governo è tenuto ad adottare misure volte a ridurre i Sad» e che, in ogni caso, «non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due». In soldoni: le imposte (accise e Iva) sulla benzina valgono il 60% del prezzo

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

finale che paghiamo alla pompa, quelle sul gasolio solo il 56,2%; la differenza è calcolabile in 3,4 miliardi di euro all'anno in aiuti indiretti che lo Stato mette sul carburante più inquinante. Ciò che si vuole fare è semplicemente ridurre questa discrepanza: cosa che dovrebbe far piacere agli ecologisti dell'ultima ora e persino a tutti gli altri perché trovando un valore mediano si alzano sì i prezzi del diesel, ma si abbassano quelli della benzina. Invece no, e nonostante il secondo motivo per cui le lagnanze della sinistra risultano essere un ritornello stantio: ché, a voler far quelli che si ricordano le dichiarazioni che furono, l'idea della sforbiciata sui Sad, in quel del Nazareno, nuova non è. Nelle proposte del Pd alla legge di Bilancio del 2024 si legge: «Proponiamo di finanziare gli interventi onerosi attraverso la riduzione dei Sad». Nella proposta di emendamento alla stessa (dicembre 2023), tra l'altro a prima firma Schlein, c'è scritto: «Qualora le misure previste (...) non siano adottate (...) sono disposte misure di entrata da lotta all'evasione e di rimodulazione ed eliminazione (addirittura, ndr) dei Sad». (Tra parentesi: l'ultima volta che le accise sui carburanti sono aumentate, e sul serio anche se temporaneamente, è stato nel 2013 col governo di Enrico Letta, per un rialzo di un centesimo di euro al litro che formalmente è scattato l'anno dopo, l'esecutivo Renzi, per poi tornare al valore originario nel 2015). Delle due l'una, però: o il Pd ha la polemica facile, o si ricorda solo quello che gli fa gioco. Vuoi vedere che è la seconda?

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

LIdentita

Fonti Web

Il Mef smorza le polemiche: "Niente nuove tasse per gli individui. Accise? Ecco la verità"


LIdentita

Il Mef smorza le polemiche: “Niente nuove tasse per gli individui. Accise? Ecco la verità”

10/04/2024 08:59 Giovanni Vasso

Economia GIANCARLO GIORGETTI MINISTRO Il Mef smentisce che allo studio, in vista della manovra, ci sia un aumento delle tasse per gli “individui”. Il piano strutturale di bilancio è finito già sulla graticola e dal dicastero di via XX Settembre arrivano le prime puntualizzazioni per spegnere il fuoco delle polemiche che sta montando da qualche giorno. A cominciare da quello sulle tasse. È noto, infatti, l'impegno del governo a non toccare le attuali aliquote e, anzi, a tentare una sforbiciata all'Irpef per il ceto medio. Tuttavia le parole pronunciate, ieri, dal ministro Giancarlo Giorgetti a un evento organizzato da Bloomberg hanno scatenato la bagarre. Giorgetti, infatti, ha parlato di “sacrifici per tutti” ma le sue parole, a quanto puntualizza il ministero che presiede in una nota, sarebbero state male interpretate: “In riferimento alla prossima manovra economica, la linea guida sarà l'articolo 53 della Costituzione (tutti sono tenuti a concorrere alle spese pubbliche in ragione della loro capacità contributiva). Per quanto riguarda le entrate significa che si chiederà uno sforzo alle imprese più grandi che operano in determinati settori in cui l'utile ha beneficiato in qualche modo di condizioni favorevoli esterne affinché contribuiscano con modalità sulle quali è in corso un confronto”. Le rassicurazioni arrivano per i cittadini, il Mef promette solennemente che non arriveranno nuove tasse: “Non è allo studio nessuna nuova tassazione per gli individui mentre le aziende più piccole sono già interessate al concordato biennale preventivo”. Un altro tema, caldissimo, riguarda le accise sul diesel. Il Mef interviene con forza sull'argomento e bolla come “del tutto fuorviante” la notizia per cui il governo “intende aumentarle”. La questione, come si sarebbe detto in altri tempi, è un po' più complessa. “Sulla base degli impegni Pnrr, delle Raccomandazioni specifiche della Commissione europea e del Piano per la transizione ecologica approvato nel 2022, il Governo è tenuto ad adottare misure volte a ridurre i sussidi ambientali dannosi

Economia GIANCARLO GIORGETTI MINISTRO Il Mef smentisce che allo studio, in vista della manovra, ci sia un aumento delle tasse per gli "individui". Il piano strutturale di bilancio è finito già sulla graticola e dal dicastero di via XX Settembre arrivano le prime puntualizzazioni per spegnere il fuoco delle polemiche che sta montando da qualche giorno. A cominciare da quello sulle tasse. È noto, infatti, l'impegno del governo a non toccare le attuali aliquote e, anzi, a tentare una sforbiciata all'Irpef per il ceto medio. Tuttavia le parole pronunciate, ieri, dal ministro Giancarlo Giorgetti a un evento organizzato da Bloomberg hanno scatenato la bagarre. Giorgetti, infatti, ha parlato di "sacrifici per tutti" ma le sue parole, a quanto puntualizza il ministero che presiede in una nota, sarebbero state male interpretate: "In riferimento alla prossima manovra economica, la linea guida sarà l'articolo 53 della Costituzione (tutti sono tenuti a concorrere alle spese pubbliche in ragione della loro capacità contributiva). Per quanto riguarda le entrate significa che si chiederà uno sforzo alle imprese più grandi che operano in determinati settori in cui l'utile ha beneficiato in qualche modo di condizioni favorevoli esterne affinché contribuiscano con modalità sule quali è in corso un confronto". Le rassicurazioni arrivano per i cittadini, il Mef promette solennemente che non arriveranno nuove tasse: "Non è allo studio nessuna nuova tassazione per gli individui mentre le aziende più piccole sono già interessate al concordato biennale preventivo". Un altro tema, caldissimo, riguarda le accise sul diesel. Il Mef interviene con forza sull'argomento e bolla come "del tutto fuorviante" la notizia per cui il governo "intende aumentarle". La questione, come si sarebbe detto in altri tempi, è un po' più complessa. "Sulla base degli impegni Pnrr, delle Raccomandazioni specifiche della Commissione europea e del Piano per la transizione ecologica approvato nel 2022, il Governo è tenuto ad adottare misure volte a ridurre i sussidi ambientali dannosi (Sad). In questo contesto, rientrano anche le minori accise che gravano sul gasolio rispetto a quelle sulla benzina, e pertanto è allo studio un meccanismo di allineamento tra i livelli delle rispettive accise". Insomma, l'allineamento ce lo chiede l'Europa. Ma il dicastero si impegna: "In coerenza con l'impostazione di questo Governo, l'intervento non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due. Il Piano strutturale di bilancio di medio termine ha previsto che questo allineamento sarà definito nell'ambito delle misure attuative della delega fiscale".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

LIdentita

Fonti Web

Gas serra: dopo l'imposta Ue le compagnie navali fanno extraprofitti e l'autotrasporto ci rimette


LIdentita

Gas serra: dopo l'imposta Ue le compagnie navali fanno extraprofitti e l'autotrasporto ci rimette

10/04/2024 15:13 Angelo Vitale

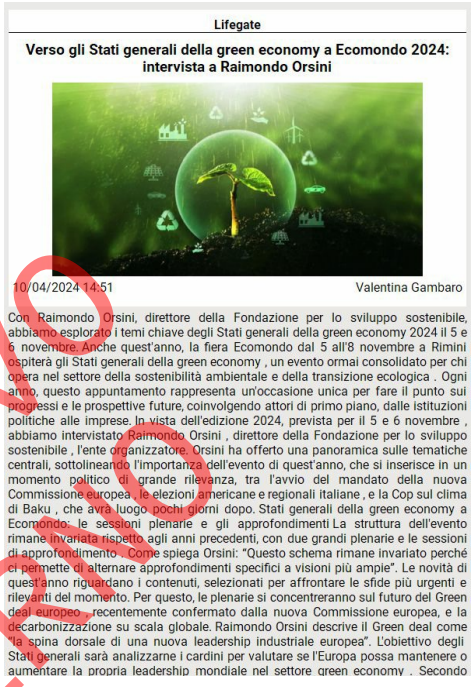
Ambiente In soli sei mesi i costi di esercizio di un veicolo pesante sono aumentati tra i 2mila e i 4mila euro l'anno: parte da questo dato allarmante la denuncia di Cna Fita che rileva come l'autotrasporto nazionale sia penalizzato da una norma Ue, una delle tante che – varate in Europa all'insegna della ricerca di una maggiore sostenibilità – finisce per appesantire le imprese, in questo caso il segmento più debole della catena del trasporto. Cna Fita ha analizzato i dati pubblicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e rileva ingenti aumenti registrati a causa dei passaggi nave e della vigente tariffa Ets Surchage, l'imposta dall'Unione europea per le emissioni di gas a effetto serra. Costi sostenuti dalle imprese che effettuano trasporti dalla Sicilia e dalla Sardegna. Un regolamento comunitario, in vigore da gennaio di quest'anno, che da solo ha segnato un incremento medio di circa il 17%. Nel 2024 il biglietto, al netto della tariffa Ets Surchage, richiesto dagli armatori per trasportare i veicoli da e per le principali isole del Paese, ha avuto una crescita media di 111 euro, il 18,7% in più rispetto a quattro anni fa. Soltanto a causa della tariffa Ets Surchage, afferma Cna Fita, ogni impresa con sede in una delle principali isole italiane sopporterà 24mila euro di costi aggiuntivi per ogni mezzo pesante utilizzato per i trasporti fuori regione, oltre ai costi generali di esercizio e al biglietto per il passaggio nave. La tariffa Ets Surchage, peraltro, riguarda le compagnie armatoriali che sono obbligate a compensare le emissioni prodotte in ottica di transizione ecologica, ma a pagare questi costi sono i soggetti più vulnerabili della catena economica, cioè gli autotrasportatori. Perciò l'associazione denuncia che, per facilitare la transizione ecologica, vada evitato che tutto il peso del cambiamento ricada sull'anello ultimo di questa catena mentre le grandi compagnie di navigazione, grazie all'applicazione della tariffa Ets Surchage, riescono a conseguire fino a 325mila euro di extraprofitti per singolo viaggio. La richiesta è per norme che consentano alle imprese di autotrasporto di recuperare i costi di esercizio direttamente in fattura e prevedano, nella costruzione dei modelli Isa, gli oltre 4 miliardi di costi in più determinati dalla tariffa Ets Surchage per le imprese di autotrasporto siciliane e sarde oltre quelli generali che appesantiscono gli operatori di questo comparto.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Lifegate

Fonti Web

Verso gli Stati generali della green economy a Ecomondo 2024: intervista a Raimondo Orsini


Lifegate

Verso gli Stati generali della green economy a Ecomondo 2024: intervista a Raimondo Orsini

10/04/2024 14:51 Valentina Gambaro

Con Raimondo Orsini, direttore della Fondazione per lo sviluppo sostenibile, abbiamo esplorato i temi chiave degli Stati generali della green economy 2024 il 5 e 6 novembre. Anche quest'anno, la fiera Ecomondo dal 5 all'8 novembre a Rimini ospiterà gli Stati generali della green economy , un evento ormai consolidato per chi opera nel settore della sostenibilità ambientale e della transizione ecologica . Ogni anno, questo appuntamento rappresenta un'occasione unica per fare il punto sui progressi e le prospettive future, coinvolgendo attori di primo piano, dalle istituzioni politiche alle imprese. In vista dell'edizione 2024, prevista per il 5 e 6 novembre , abbiamo intervistato Raimondo Orsini , direttore della Fondazione per lo sviluppo sostenibile , l'ente organizzatore. Orsini ha offerto una panoramica sulle tematiche centrali, sottolineando l'importanza dell'evento di quest'anno, che si inserisce in un momento politico di grande rilevanza, tra l'avvio del mandato della nuova Commissione europea , le elezioni americane e regionali italiane , e la Cop sul clima di Baku , che avrà luogo pochi giorni dopo. Stati generali della green economy a Ecomondo: le sessioni plenarie e gli approfondimenti La struttura dell'evento rimane invariata rispetto agli anni precedenti, con due grandi plenarie e le sessioni di approfondimento . Come spiega Orsini: "Questo schema rimane invariato perché ci permette di alternare approfondimenti specifici a visioni più ampie". Le novità di quest'anno riguardano i contenuti, selezionati per affrontare le sfide più urgenti e rilevanti del momento. Per questo, le plenarie si concentreranno sul futuro del Green deal europeo , recentemente confermato dalla nuova Commissione europea, e la decarbonizzazione su scala globale. Raimondo Orsini descrive il Green deal come "la spina dorsale di una nuova leadership industriale europea". L'obiettivo degli Stati generali sarà analizzarne i cardini per valutare se l'Europa possa mantenere o aumentare la propria leadership mondiale nel settore green economy . Secondo Orsini, il Green deal offre anche all'Italia l'opportunità di consolidare il proprio ruolo nella transizione verde, ma avverte anche come esso rischi di trasformarsi in un tema più ideologico che strategico. "L'obiettivo degli Stati generali sarà proprio questo: indagare quali sono i settori in cui il nostro paese può crescere", riportando dunque il dibattito su un piano pragmatico , capace di offrire soluzioni concrete La seconda plenaria affronterà il tema della decarbonizzazione , influenzata dagli sviluppi politici internazionali, in particolare dalle imminenti elezioni americane e dalla Cop sul clima di Baku. "Durante gli Stati generali, riceveremo aggiornamenti in tempo reale sulle elezioni presidenziali americane e sapremo chi sarà il prossimo presidente degli Stati Uniti. Questo momento è cruciale, poiché le politiche climatiche e industriali degli Stati Uniti, insieme a

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

quelle di Cina ed Europa, determinano l'andamento delle politiche climatiche globali () D'altronde questi tre attori, da soli, generano oltre il 60-70 per cento delle emissioni mondiali", spiega Orsini, che aggiunge che, dall'altra parte, anche la Cop sul clima di Baku, pur non essendo determinante, sarà strettamente legata alla politica internazionale, concentrandosi principalmente sui finanziamenti necessari per contrastare i cambiamenti climatici Un focus sulle imprese italiane Questi due macrotemi saranno analizzati con particolare attenzione alle ricadute sulle imprese italiane, grazie anche alle testimonianze dirette di aziende , che condivideranno le loro esperienze e le iniziative intraprese in questo contesto. Le sessioni tematiche pomeridiane, invece, approfondiranno argomenti cruciali come l' economia circolare , con particolare attenzione ai nuovi strumenti di misurazione della circolarità per le imprese, e il tema delle green city , che si concentrerà sulla gestione del riciclo dei rifiuti da imballaggi nelle città con un panel organizzato in collaborazione con Conai. Si esplorerà anche l'economia "Nature positive" , che promuove la rigenerazione degli ecosistemi e del capitale naturale da parte di tutte le imprese, anche quelle che operano al di fuori dei settori agricoli. Altri due temi importanti saranno la gestione sostenibile dell'acqua e la qualità dell'aria . Il primo sarà trattato in una sessione in collaborazione con l'ambasciata olandese, dove Italia e Paesi Bassi si confronteranno su buone pratiche e opportunità di collaborazione. Infine, si discuterà di qualità dell'aria con un focus sul bacino Padano e sulle soluzioni per migliorare la situazione attuale attraverso una transizione ecologica dei settori più impattanti, alla luce anche del fatto che l'Italia è tra i paese in Europa con il maggior numero di morti e malattie gravi causate dalla scarsa qualità dell'aria, secondo i dati sia dell'Agenzia europea per l'ambiente che dell'Organizzazione mondiale della sanità. La relazione sullo stato della green economy L'importanza degli Stati generali risiede anche nell'analisi dello stato attuale della Green Economy in Italia e della discussione di strategia come sistema paese, al fine di capire le direzioni da prendere per il futuro. A questo proposito, un altro momento cruciale sarà la presentazione del report sulla green economy in Italia, di cui Orsini ha anticipato alcune evidenze. Il primo dato è che, sebbene un tempo l'Italia fosse leader in numerosi settori, recentemente ha subito un rallentamento : "A livello europeo, l'Italia è stata superata in termini di performance e anche di effetti ambientali da alcuni paesi, che sono andati più veloci di noi", spiega Orsini. Tra i settori più colpiti, il clima, i trasporti e l'energia rinnovabile, dove l'Italia, nonostante fosse leader nel 2011, ha visto uno stallo significativo negli ultimi anni. Tuttavia, ci sono anche punti di forza , come il settore del riciclo , dove l'Italia è ancora leader europeo con un tasso di circolarità molto alto, e il settore del food , nonostante emergano sfide nel mantenere la leadership nella produzione e consumo di prodotti biologici. "La green economy italiana ha delle eccellenze incredibili, ma rischia di perdere colpi in ambiti cruciali", conclude Orsini. Politiche pubbliche e investimenti: tracciando una rotta oltre l'ideologia La questione del sostegno pubblico alla transizione ecologica è un altro punto dolente che Orsini affronta con una certa preoccupazione: "Il sostegno pubblico alla

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

transizione ecologica delle imprese attraverso investimenti pubblici non è ancora considerato una priorità nell'agenda politica italiana, nonostante il suo impatto potenzialmente trasformativo per il futuro industriale del nostro paese", sottolineando invece l'importanza di vedere la transizione ecologica non solo come una necessità legata al futuro del pianeta o alla salute dei cittadini, ma anche come un investimento per il futuro industriale del paese. Gli Stati generali della green economy 2024, dunque, si configurano come un appuntamento di enorme importanza, non solo per le tematiche affrontate, ma anche per il momento storico in cui si svolgono. L'intreccio tra sfide ambientali e dinamiche politiche internazionali e nazionali rende ancora più urgente un approccio strategico e pragmatico, lasciando da parte l'ideologia politica. Come afferma Orsini: "Mi sembra di percepire che il Clean industrial pact (ndr. il piano industriale del Green deal europeo), cioè l'efficacia economica, industriale e occupazionale di una transizione ecologica per l'economia, non sia stata ancora ben compresa e metabolizzata da parte di molti industriali italiani () Il nostro obiettivo a Rimini sarà quello di far loro cambiare idea". Siamo anche su WhatsApp. Segui il canale ufficiale LifeGate per restare aggiornata, aggiornato sulle ultime notizie e sulle nostre attività. Leggi altri articoli su questi temi: Economia circolare Elezioni green economy politica.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Lifestyle Blog

Fonti Web

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta


Lifestyle Blog

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

10/04/2024 13:07 STEFANO TESTINI;MATTEO SPINELLI;

(Adnkronos) – La seconda giornata di lavori della 6ª edizione del Festival Nazionale dell'Economia si è aperta a Palazzo Vecchio con gli interventi di Sara Funaro (Sindaca del Comune di Firenze) e Maurizio Leo (Vice Ministro dell'Economia e delle Finanze), che hanno preso parte al panel "Partecipare al cambiamento dell'economia: Impatto civile, inclusione sociale ed equa fiscalità". Firenze, 4 ottobre 2024. Il Vice Ministro Leo ha dichiarato: «In questo momento, come MEF e come Governo, siamo al lavoro per preparare una delega che possa adeguare diverse situazioni problematiche, con particolare riguardo verso la certezza del diritto, l'evasione fiscale, la semplificazione delle procedure come quelle di dichiarazione e la pressione fiscale. Misure concrete di diverso genere, in grado di aiutare non solamente le imprese, ma anche e soprattutto il cittadino». «Noi – ha aggiunto Leo – abbiamo oggi una pressione fiscale molto pronunciata. Il nostro obiettivo, com'è già stato fatto nel 2024 quando siamo passati dalle quattro alle tre aliquote, è di spingerci ulteriormente per venire incontro al ceto medio che oggi si sta sempre più impoverendo. E' un tema che eventualmente, con il consenso di tutta la maggioranza e trovando le adeguate risorse potremmo trattare nella prossima legge di bilancio». Funaro ha ricordato: «Prima ancora che da Sindaco, ho avuto la possibilità anche da Assessore di dare attenzione a tutte quelle politiche di sostenibilità – ambientale, civile, sociale e non solo – di cui Firenze e altre città hanno bisogno. Attualmente i Sindaci stanno vivendo un momento di grandissima urgenza, con cambiamenti climatici più che drammatici, innalzamenti delle temperature, alluvioni e calamità sempre più frequenti. A Firenze l'attuale amministrazione, come quella precedente, ha rivolto un grande impegno in questa direzione, cercando di rendere la città sempre più sostenibile. Firenze è da tempo esempio e capofila, e mi impegnerò affinché lo rimanga a lungo, su diverse tematiche d'innovazione, dal sistema educativo a quello dei trasporti e, soprattutto, della sostenibilità» Nel panel seguente l'economista Alberto Acosta ha parlato di BuenVivir: «Il "vivere bene" nasce dalle comunità indigene, tradizionalmente emarginate e spinte ai margini della storia. Questi popoli, dopo aver dimostrato di essere capaci di condurre una lotta di resistenza per oltre 500 anni, nelle ultime decadi si sono resi soggetti politici portatori di una propria visione del mondo. Al centro del concetto di "buenvivir" ci sono tre elementi fondamentali: il primo è l'essere umano, tenendo a mente che pur essendo individui ci realizziamo solo nella comunità e nel rapporto con l'altro. Il secondo, è il tenere a mente che siamo parte della natura e non possiamo collocarla a margine. In ultimo, la necessità di un altro tipo di relazione tra gli uomini, ma anche tra umano e non umano, soprattutto tramite la reciprocità e l'empatia». Acosta ha poi aggiunto: «Che significa l'Economia? Di quale economia stiamo parlando? In questo momento potremmo essere felici

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

di un incremento del Pil ma questo non è un indicatore trasparente. Ad esempio non sappiamo quanta distruzione ambientale è stata necessaria per ottenerlo. Se vogliamo costruire un mondo sostenibile in termini ambientali, un mondo giusto in termini sociali e un mondo democratico in termici politici, dobbiamo iniziare a pensare a una nuova economia. Invece vediamo che la democrazia è in ritirata. Dobbiamo iniziare a lavorare ad una nuova economia che deve essere sempre subordinata all'essere umano, non al capitale». Il FNEC è promosso da Federcasse (l'Associazione Nazionale delle Banche di Credito Cooperativo, Casse Rurali, Casse Raiffeisen) e da Confcooperative, organizzato e progettato con NeXt (Nuova Economia Per Tutti), con il contributo di Fondosviluppo, Assimoco, Assicooper, Coopersystem, Federazione Toscana delle BCC, Frecciarossa e la collaborazione della SEC (Scuola di Economia Civile) e di MUS.E. Ufficio Stampa Festival Nazionale dell'Economia Civile Stefano Testini 3356138145 Matteo Spinelli 3347661138 ufficiostampa@festivalnazionaleeconomiacivile.it.

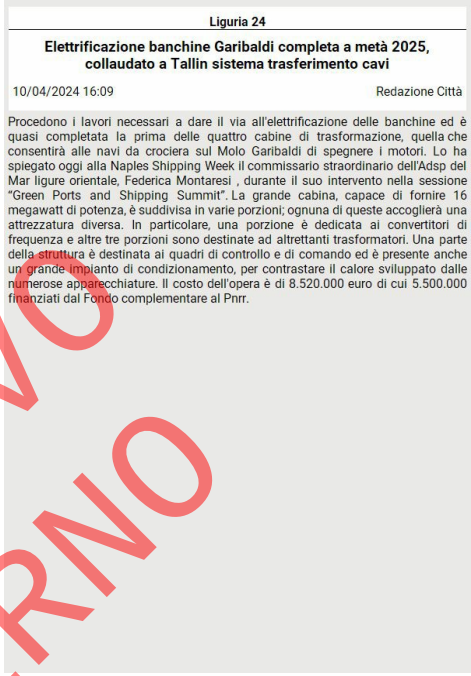
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Liguria 24

Fonti Web

Elettrificazione banchine Garibaldi completa a metà 2025, collaudato a Tallin sistema trasferimento cavi

Procedono i lavori necessari a dare il via all'elettrificazione delle banchine ed è quasi completata la prima delle quattro cabine di trasformazione, quella che consentirà alle navi da crociera sul Molo Garibaldi di spegnere i motori. Lo ha spiegato oggi alla Naples Shipping Week il commissario straordinario dell'Adsp del Mar ligure orientale, Federica Montaresi , durante il suo intervento nella sessione "Green Ports and Shipping Summit". La grande cabina, capace di fornire 16 megawatt di potenza, è suddivisa in varie porzioni; ognuna di queste accoglierà una attrezzatura diversa. In particolare, una porzione è dedicata ai convertitori di frequenza e altre tre porzioni sono destinate ad altrettanti trasformatori. Una parte della struttura è destinata ai quadri di controllo e di comando ed è presente anche un grande impianto di condizionamento, per contrastare il calore sviluppato dalle numerose apparecchiature. Il costo dell'opera è di 8.520.000 euro di cui 5.500.000 finanziati dal Fondo complementare al Pnrr.



Liguria 24

Elettrificazione banchine Garibaldi completa a metà 2025, collaudato a Tallin sistema trasferimento cavi

10/04/2024 16:09 Redazione Città

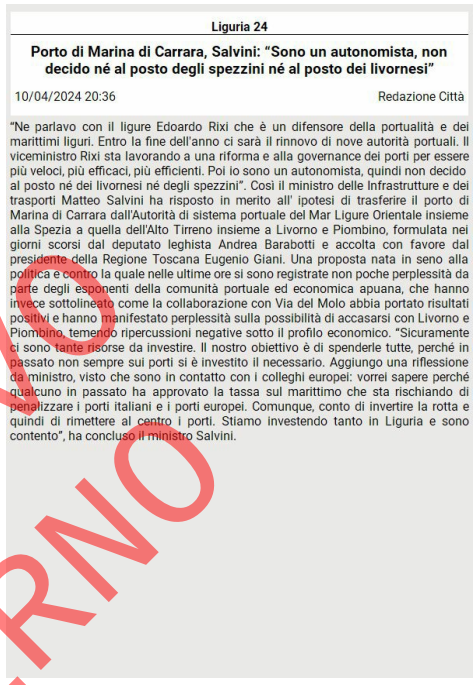
Procedono i lavori necessari a dare il via all'elettrificazione delle banchine ed è quasi completata la prima delle quattro cabine di trasformazione, quella che consentirà alle navi da crociera sul Molo Garibaldi di spegnere i motori. Lo ha spiegato oggi alla Naples Shipping Week il commissario straordinario dell'Adsp del Mar ligure orientale, Federica Montaresi , durante il suo intervento nella sessione "Green Ports and Shipping Summit". La grande cabina, capace di fornire 16 megawatt di potenza, è suddivisa in varie porzioni; ognuna di queste accoglierà una attrezzatura diversa. In particolare, una porzione è dedicata ai convertitori di frequenza e altre tre porzioni sono destinate ad altrettanti trasformatori. Una parte della struttura è destinata ai quadri di controllo e di comando ed è presente anche un grande impianto di condizionamento, per contrastare il calore sviluppato dalle numerose apparecchiature. Il costo dell'opera è di 8.520.000 euro di cui 5.500.000 finanziati dal Fondo complementare al Pnrr.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Liguria 24

Fonti Web

Porto di Marina di Carrara, Salvini: "Sono un autonomista, non decido né al posto degli spezzini né al posto dei livornesi"



Liguria 24

Porto di Marina di Carrara, Salvini: "Sono un autonomista, non decido né al posto degli spezzini né al posto dei livornesi"

10/04/2024 20:36 Redazione Città

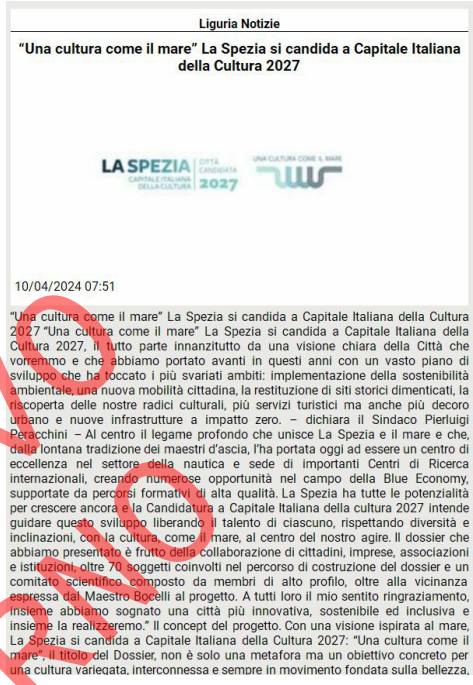
"Ne parlavo con il ligure Edoardo Rixi che è un difensore della portualità e dei marittimi liguri. Entro la fine dell'anno ci sarà il rinnovo di nove autorità portuali. Il viceministro Rixi sta lavorando a una riforma e alla governance dei porti per essere più veloci, più efficaci, più efficienti. Poi io sono un autonomista, quindi non decido al posto né dei livornesi né degli spezzini". Così il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini ha risposto in merito all' ipotesi di trasferire il porto di Marina di Carrara dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale insieme alla Spezia a quella dell'Alto Tirreno insieme a Livorno e Piombino, formulata nei giorni scorsi dal deputato leghista Andrea Barabotti e accolta con favore dal presidente della Regione Toscana Eugenio Giani. Una proposta nata in seno alla politica e contro la quale nelle ultime ore si sono registrate non poche perplessità da parte degli esponenti della comunità portuale ed economica apuana, che hanno invece sottolineato come la collaborazione con Via del Molo abbia portato risultati positivi e hanno manifestato perplessità sulla possibilità di accasarsi con Livorno e Piombino, temendo ripercussioni negative sotto il profilo economico. "Sicuramente ci sono tante risorse da investire. Il nostro obiettivo è di spenderle tutte, perché in passato non sempre sui porti si è investito il necessario. Aggiungo una riflessione da ministro, visto che sono in contatto con i colleghi europei: vorrei sapere perché qualcuno in passato ha approvato la tassa sul marittimo che sta rischiando di penalizzare i porti italiani e i porti europei. Comunque, conto di invertire la rotta e quindi di rimettere al centro i porti. Stiamo investendo tanto in Liguria e sono contento", ha concluso il ministro Salvini.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Liguria Notizie

Fonti Web

"Una cultura come il mare" La Spezia si candida a Capitale Italiana della Cultura 2027


Liguria Notizie

"Una cultura come il mare" La Spezia si candida a Capitale Italiana della Cultura 2027

10/04/2024 07:51

"Una cultura come il mare" La Spezia si candida a Capitale Italiana della Cultura 2027 "Una cultura come il mare" La Spezia si candida a Capitale Italiana della Cultura 2027, il tutto parte innanzitutto da una visione chiara della Città che vorremmo e che abbiamo portato avanti in questi anni con un vasto piano di sviluppo che ha toccato i più svariati ambiti: implementazione della sostenibilità ambientale, una nuova mobilità cittadina, la restituzione di siti storici dimenticati, la riscoperta delle nostre radici culturali, più servizi turistici ma anche più decoro urbano e nuove infrastrutture a impatto zero. – dichiara il Sindaco Pierluigi Peracchini – Al centro il legame profondo che unisce La Spezia e il mare e che, dalla lontana tradizione dei maestri d'ascia, l'ha portata oggi ad essere un centro di eccellenza nel settore della nautica e sede di importanti Centri di Ricerca internazionali, creando numerose opportunità nel campo della Blue Economy, supportate da percorsi formativi di alta qualità. La Spezia ha tutte le potenzialità per crescere ancora e la Candidatura a Capitale Italiana della cultura 2027 intende guidare questo sviluppo liberando il talento di ciascuno, rispettando diversità e inclinazioni, con la cultura, come il mare, al centro del nostro agire. Il dossier che abbiamo presentato è frutto della collaborazione di cittadini, imprese, associazioni e istituzioni, oltre 70 soggetti coinvolti nel percorso di costruzione del dossier e un comitato scientifico composto da membri di alto profilo, oltre alla vicinanza espressa dal Maestro Bocelli al progetto. A tutti loro il mio sentito ringraziamento, insieme abbiamo sognato una città più innovativa, sostenibile ed inclusiva e insieme la realizzeremo." Il concept del progetto. Con una visione ispirata al mare, La Spezia si candida a Capitale Italiana della Cultura 2027: "Una cultura come il mare", il titolo del Dossier, non è solo una metafora ma un obiettivo concreto per una cultura variegata, interconnessa e sempre in movimento fondata sulla bellezza, la sostenibilità e l'inclusione. Un'occasione storica senza precedenti ed unica per rafforzare la nostra Città come centro creativo, incentivando il dialogo tra diversi settori, facendo emergere aspetti poco noti del proprio patrimonio, sperimentando un nuovo modo di vivere il rapporto con il mare. Il rilancio del Premio del Golfo per giovani artisti, percorsi di rigenerazione urbana e sociale e Amphiorama, un museo diffuso che parte dal mare e guarda al futuro, sono solo alcuni dei progetti caratterizzanti della candidatura. "Una cultura come il mare" diventa così un veicolo per affrontare le sfide di oggi, promuovendo una maggiore consapevolezza ambientale e sociale, in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 e l'Accordo di Parigi. La Spezia2027 si sviluppa lungo quattro direttrici principali: "correnti", che connette cultura e mare; "Venti", che stimola le nuove produzioni artistiche; "Onde", per rendere la cultura inclusiva e accessibile a tutti; e "Maree", che mira a consolidare e stabilizzare l'offerta

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

culturale della Città. La Spezia si propone di diventare un grande laboratorio di innovazione culturale, capace di aprire nuovi orizzonti per la Città-Mare, rileggendo il passato attraverso strumenti contemporanei e offrendo a tutti un accesso più diretto alla cultura. Con creatività e sensibilità artistica, la Città vuole affrontare le sfide del presente e costruire un futuro sostenibile. La Spezia Capitale Cultura 2027: 6 milioni di euro per finanziare i 33 progetti. Candidare La Spezia a Capitale Italiana della Cultura 2027 ha già significato rivoluzionato il modo di fare cultura nella nostra Città. In una vera e propria "chiamata alle idee", tutto il tessuto culturale, pubblico, privato e del terzo settore, l'associazionismo, il contesto imprenditoriale e commerciale, tutte le Pubbliche Amministrazioni - oltre 70 soggetti coinvolti - hanno partecipato attivamente alla costruzione del Dossier. Il Dossier consta di sessanta pagine di contenuti, quattro linee di intervento, 33 progetti, oltre alle attività e agli strumenti di comunicazione e promozione. 6 milioni di euro per finanziare il Programma di Candidatura: Venerdì 18 ottobre ore 11.00 presso Sala Dante: presentazione alla cittadinanza del Dossier di candidatura La Spezia Capitale Italiana della Cultura 2027. È previsto per venerdì 18 ottobre alle ore 10.30 presso la Sala Dante la presentazione del Dossier di candidatura La Spezia Capitale Italiana della Cultura 2027. Durante l'incontro, saranno illustrati i principali contenuti del Dossier e ci sarà un'opportunità di condivisione e di confronto sui prossimi passi della candidatura. Il comitato promotore. Comune della Spezia; Provincia della Spezia; Regione Liguria; Camera di Commercio Riviere di Liguria; Università degli Studi di Genova; Diocesi della Spezia; Fondazione Carispezia; Rotary Club La Spezia; Miglio Blu (Antonini Navi, Baglietto, Cantieri Navali della Spezia, Fincantieri, Ferretti Group -Riva, Porto Lotti, Sanlorenzo, The Italian Sea Group, Valdettaro Group); Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Orientale; Guardia Costiera - Capitaneria di Porto La Spezia; Parco Nazionale delle Cinque Terre; Azienda Sanitaria Locale 5; Casa Circondariale della Spezia; Ufficio Scolastico Regionale della Liguria; Conservatorio Statale di Musica Giacomo Puccini; ITS Istituto Tecnico Superiore La Spezia; CNR Ismar (Consiglio Nazionale delle Ricerche - Istituto di Scienze Marine); ENEA (Agenzia Nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile); INGV (Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia); DLTM - Distretto Ligure delle Tecnologie Marine; Assonautica; CNA La Spezia; Confartigianato La Spezia; Confcommercio La Spezia; Confesercenti La Spezia; Confindustria La Spezia. Il comitato scientifico. Maria Cristina Bigi - Direttrice della Casa Circondariale della Spezia, impegnata in progetti di inclusione e reinserimento sociale Donatella Bianchi - Giornalista e conduttrice televisiva, già Presidente del WWF Italia Jacopo Godani - Coreografo e Direttore Artistico della Dresden Frankfurt Dance Company Angelo Riccaboni - Professore Ordinario di Economia Aziendale presso l'Università di Siena e Presidente della Fondazione Prima Guido Tonelli - Fisico al CERN di Ginevra e Professore Ordinario presso l'Università di Pisa Dario Vergassola - Scrittore, attore e conduttore Il gruppo di lavoro. Comune della Spezia Pierluigi Peracchini, Sindaco della Spezia Rosanna Ghirri, Dirigente - Responsabile della gestione, dell'attuazione e del monitoraggio del progetto LaSpezia2027 Maria Elena Casentini, Funzionario Responsabile - Referente

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

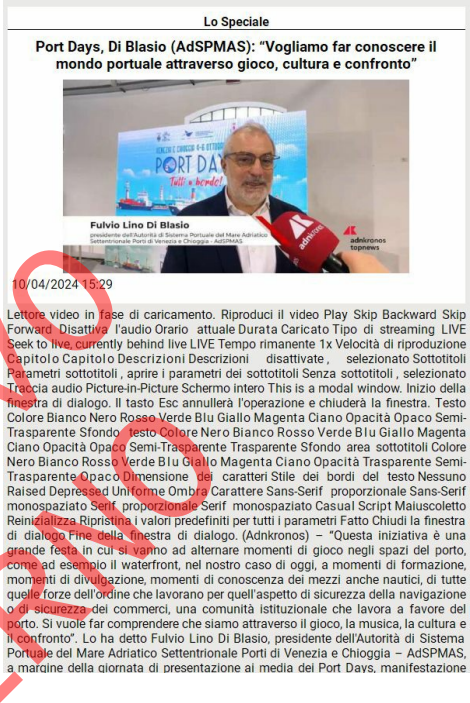
del progetto Promo PA Fondazione Irene Panzani, Project manager culturale Roberto Spinetta, Project Manager Area Marketing e comunicazione, design logo di Candidatura Francesca Velani, Esperta di politiche culturali Le tappe per La Spezia "Capitale Italiana della Cultura 2027". Il 1° luglio La Spezia ha manifestato il suo interesse a candidarsi Il 26 settembre è stato inviato il Dossier di candidatura al MIC Entro il 12 dicembre 2024, la Giuria della città "Capitale italiana della cultura" (composta con decreto del Ministro da sette esperti indipendenti di chiara fama nel settore della cultura, delle arti, della valorizzazione territoriale e turistica, di cui tre designati dal Ministro, tre designati dalla Conferenza Unificata e uno con funzione di Presidente della Giuria, nominato d'intesa dal Ministro e la Conferenza Unificata) esamina le candidature ammesse. Entro il 12 marzo 2025, la Giuria del Ministero della Cultura convoca ciascuno dei Comuni, Città Metropolitane e alle Unioni dei Comuni, ad un'audizione pubblica di presentazione e di approfondimento del dossier di candidatura. Entro il 28 marzo 2025 la Giuria raccomanda al Ministro della Cultura la candidatura del Comune, Città Metropolitane e Unioni dei Comuni ritenuta più idonea ad essere insignita del titolo di "Capitale italiana della cultura" per l'anno 2027, dandone opportuna motivazione. A seguire, su proposta del Ministro, il titolo di "Capitale della Cultura" per l'anno 2027 è successivamente conferito dal Consiglio dei Ministri con propria delibera.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Lo Speciale

Fonti Web

Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto"


Lo Speciale

Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto"

Fulvio Lino Di Blasio

10/04/2024 15:29

Lettore video in fase di caricamento. Riproduci il video Play Skip Backward Skip Forward Disattiva l'audio Orario attuale Durata Caricato Tipo di streaming LIVE Seek to live, currently behind live LIVE Tempo rimanente 1x Velocità di riproduzione Capitolo Capitolo Descrizioni Descrizioni disattivate , selezionato Sottotitoli Parametri sottotitoli , aprire i parametri dei sottotitoli Senza sottotitoli , selezionato Traccia audio Picture-in-Picture Schermo intero This is a modal window. Inizio della finestra di dialogo. Il tasto Esc annullerà l'operazione e chiuderà la finestra. Testo Colore Bianco Nero Rosso Verde Blu Giallo Magenta Ciano Opacità Opaco Semi-Trasparente Sfondo testo Colore Nero Bianco Rosso Verde Blu Giallo Magenta Ciano Opacità Opaco Semi-Trasparente Trasparente Sfondo area sottotitoli Colore Nero Bianco Rosso Verde Blu Giallo Magenta Ciano Opacità Trasparente Semi-Trasparente Opaco Dimensione dei caratteri Stile dei bordi del testo Nessuno Raised Depressed Uniforme Ombra Carattere Sans-Serif proporzionale Sans-Serif monospaziato Serif proporzionale Serif monospaziato Casual Script Maiuscoletto Reinizializza Ripristina i valori predefiniti per tutti i parametri Fatto Chiudi la finestra di dialogo Fine della finestra di dialogo. (Adnkronos) – "Questa iniziativa è una grande festa in cui si vanno ad alternare momenti di gioco negli spazi del porto, come ad esempio il waterfront, nel nostro caso di oggi, a momenti di formazione, momenti di divulgazione, momenti di conoscenza dei mezzi anche nautici, di tutte quelle forze dell'ordine che lavorano per quell'aspetto di sicurezza della navigazione o di sicurezza dei commerci, una comunità istituzionale che lavora a favore del porto. Si vuole far comprendere che siamo attraverso il gioco, la musica, la cultura e il confronto". Lo ha detto Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Porti di Venezia e Chioggia – AdSPMAS, a margine della giornata di presentazione ai media dei Port Days, manifestazione

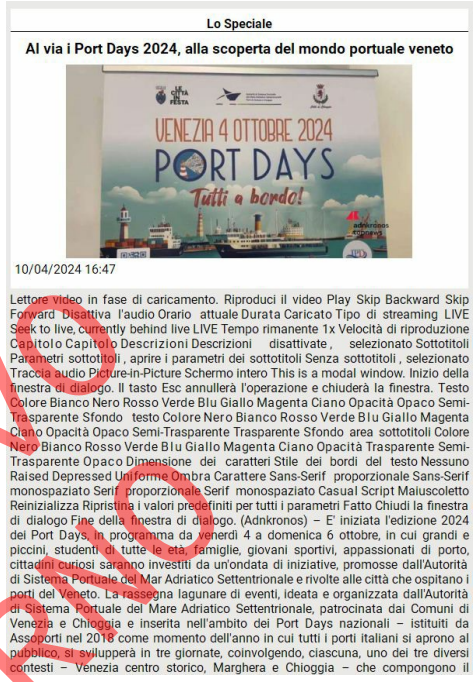
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Lettore video in fase di caricamento. Riproduci il video Play Skip Backward Skip Forward Disattiva l'audio Orario attuale Durata Caricato Tipo di streaming LIVE Seek to live, currently behind live LIVE Tempo rimanente 1x Velocità di riproduzione Capitolo Capitolo Descrizioni Descrizioni disattivate , selezionato Sottotitoli Parametri sottotitoli , aprire i parametri dei sottotitoli Senza sottotitoli , selezionato Traccia audio Picture-in-Picture Schermo intero This is a modal window. Inizio della finestra di dialogo. Il tasto Esc annullerà l'operazione e chiuderà la finestra. Testo Colore Bianco Nero Rosso Verde Blu Giallo Magenta Ciano Opacità Opaco Semi-Trasparente Sfondo testo Colore Nero Bianco Rosso Verde Blu Giallo Magenta Ciano Opacità Opaco Semi-Trasparente Trasparente Sfondo area sottotitoli Colore Nero Bianco Rosso Verde Blu Giallo Magenta Ciano Opacità Trasparente Semi-Trasparente Opaco Dimensione dei caratteri Stile dei bordi del testo Nessuno Raised Depressed Uniforme Ombra Carattere Sans-Serif proporzionale Sans-Serif monospaziato Serif proporzionale Serif monospaziato Casual Script Maiuscoletto Reinizializza Ripristina i valori predefiniti per tutti i parametri Fatto Chiudi la finestra di dialogo Fine della finestra di dialogo. (Adnkronos) - "Questa iniziativa è una grande festa in cui si vanno ad alternare momenti di gioco negli spazi del porto, come ad esempio il waterfront, nel nostro caso di oggi, a momenti di formazione, momenti di divulgazione, momenti di conoscenza dei mezzi anche nautici, di tutte quelle forze dell'ordine che lavorano per quell'aspetto di sicurezza della navigazione o di sicurezza dei commerci, una comunità istituzionale che lavora a favore del porto. Si vuole far comprendere che siamo attraverso il gioco, la musica, la cultura e il confronto". Lo ha detto Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Porti di Venezia e Chioggia - AdSPMAS, a margine della giornata di presentazione ai media dei Port Days, manifestazione realizzata in coordinamento con Assoporti e patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia, che tra il 4 e il 6 ottobre proporrà a studenti, residenti, operatori del porto e curiosi un ricco programma di attività finalizzate ad approfondire la conoscenza del mondo portuale veneto e programmate a Venezia centro storico, Marghera e Chioggia.

Lo Speciale

Fonti Web

Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto


Lo Speciale

Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto

10/04/2024 16:47

Lettore video in fase di caricamento. Riproduci il video Play Skip Backward Skip Forward Disattiva l'audio Orario attuale Durata Caricato Tipo di streaming LIVE Seek to live, currently behind live LIVE Tempo rimanente 1x Velocità di riproduzione Capitolo Capitolo Descrizioni Descrizioni disattivate , selezionato Sottotitoli Parametri sottotitoli , aprire i parametri dei sottotitoli Senza sottotitoli , selezionato Traccia audio Picture-in-Picture Schermo intero This is a modal window. Inizio della finestra di dialogo. Il tasto Esc annullerà l'operazione e chiuderà la finestra. Testo Colore Bianco Nero Rosso Verde Blu Giallo Magenta Ciano Opacità Opaco Semi-Trasparente Sfondo testo Colore Nero Bianco Rosso Verde Blu Giallo Magenta Ciano Opacità Opaco Semi-Trasparente Trasparente Sfondo area sottotitoli Colore Nero Bianco Rosso Verde Blu Giallo Magenta Ciano Opacità Trasparente Semi-Trasparente Opaco Dimensione dei caratteri Stile dei bordi del testo Nessuno Raised Depressed Uniforme Ombra Carattere Sans-Serif proporzionale Sans-Serif monospaziato Serif proporzionale Serif monospaziato Casual Script Maiuscoletto Reinizializza Ripristina i valori predefiniti per tutti i parametri Fatto Chiudi la finestra di dialogo Fine della finestra di dialogo. (Adnkronos) – E' iniziata l'edizione 2024 dei Port Days, in programma da venerdì 4 a domenica 6 ottobre, in cui grandi e piccini, studenti di tutte le età, famiglie, giovani sportivi, appassionati di porto, cittadini curiosi saranno investiti da un'ondata di iniziative, promosse dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale e rivolte alle città che ospitano i porti del Veneto. La rassegna lagunare di eventi, ideata e organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia e inserita nell'ambito dei Port Days nazionali – istituiti da Assoporti nel 2018 come momento dell'anno in cui tutti i porti italiani si aprono al pubblico, si svilupperà in tre giornate, coinvolgendo, ciascuna, uno dei tre diversi contesti – Venezia centro storico, Marghera e Chioggia – che compongono il

Lettore video in fase di caricamento. Riproduci il video Play Skip Backward Skip Forward Disattiva l'audio Orario attuale Durata Caricato Tipo di streaming LIVE Seek to live, currently behind live LIVE Tempo rimanente 1x Velocità di riproduzione Capitolo Capitolo Descrizioni Descrizioni disattivate , selezionato Sottotitoli Parametri sottotitoli , aprire i parametri dei sottotitoli Senza sottotitoli , selezionato Traccia audio Picture-in-Picture Schermo intero This is a modal window. Inizio della finestra di dialogo. Il tasto Esc annullerà l'operazione e chiuderà la finestra. Testo Colore Bianco Nero Rosso Verde Blu Giallo Magenta Ciano Opacità Opaco Semi-Trasparente Sfondo testo Colore Nero Bianco Rosso Verde Blu Giallo Magenta Ciano Opacità Opaco Semi-Trasparente Trasparente Sfondo area sottotitoli Colore Nero Bianco Rosso Verde Blu Giallo Magenta Ciano Opacità Trasparente Semi-Trasparente Opaco Dimensione dei caratteri Stile dei bordi del testo Nessuno Raised Depressed Uniforme Ombra Carattere Sans-Serif proporzionale Sans-Serif monospaziato Serif proporzionale Serif monospaziato Casual Script Maiuscoletto Reinizializza Ripristina i valori predefiniti per tutti i parametri Fatto Chiudi la finestra di dialogo Fine della finestra di dialogo. (Adnkronos) – E' iniziata l'edizione 2024 dei Port Days, in programma da venerdì 4 a domenica 6 ottobre, in cui grandi e piccini, studenti di tutte le età, famiglie, giovani sportivi, appassionati di porto, cittadini curiosi saranno investiti da un'ondata di iniziative, promosse dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale e rivolte alle città che ospitano i porti del Veneto. La rassegna lagunare di eventi, ideata e organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia e inserita nell'ambito dei Port Days nazionali – istituiti da Assoporti nel 2018 come momento dell'anno in cui tutti i porti italiani si aprono al pubblico, si svilupperà in tre giornate, coinvolgendo, ciascuna, uno dei tre diversi contesti – Venezia centro storico, Marghera e Chioggia – che compongono il

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Local Page

Fonti Web

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta


Local Page

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

10/04/2024 12:12 Meta Time, Noto Serif

(Adnkronos) – La seconda giornata di lavori della 6ª edizione del Festival Nazionale dell'Economia si è aperta a Palazzo Vecchio con gli interventi di Sara Funaro (Sindaca del Comune di Firenze) e Maurizio Leo (Vice Ministro dell'Economia e delle Finanze), che hanno preso parte al panel "Partecipare al cambiamento dell'economia: Impatto civile, inclusione sociale ed equa fiscalità". Firenze, 4 ottobre 2024. Il Vice Ministro Leo ha dichiarato: «In questo momento, come MEF e come Governo, siamo al lavoro per preparare una delega che possa adeguare diverse situazioni problematiche, con particolare riguardo verso la certezza del diritto, l'evasione fiscale, la semplificazione delle procedure come quelle di dichiarazione e la pressione fiscale. Misure concrete di diverso genere, in grado di aiutare non solamente le imprese, ma anche e soprattutto il cittadino». «Noi – ha aggiunto Leo – abbiamo oggi una pressione fiscale molto pronunciata. Il nostro obiettivo, come già stato fatto nel 2024 quando siamo passati dalle quattro alle tre aliquote, è di spingerci ulteriormente per venire incontro al ceto medio che oggi si sta sempre più impoverendo. E' un tema che eventualmente, con il consenso di tutta la maggioranza e trovando le adeguate risorse potremmo trattare nella prossima legge di bilancio». Funaro ha ricordato: «Prima ancora che da Sindaco, ho avuto la possibilità anche da Assessore di dare attenzione a tutte quelle politiche di sostenibilità – ambientale, civile, sociale e non solo – di cui Firenze e altre città hanno bisogno. Attualmente i Sindaci stanno vivendo un momento di grandissima urgenza, con cambiamenti climatici più che drammatici, innalzamenti delle temperature, alluvioni e calamità sempre più frequenti. A Firenze l'attuale amministrazione, come quella precedente, ha rivolto un grande impegno in questa direzione, cercando di rendere la città sempre più sostenibile. Firenze è da tempo esempio e capofila, e mi impegnerò affinché lo rimanga a lungo, su diverse tematiche d'innovazione, dal sistema educativo a quello dei trasporti e, soprattutto, della sostenibilità» Nel panel seguente l'economista Alberto Acosta ha parlato di BuenVivir: «Il "vivere bene" nasce dalle comunità indigene, tradizionalmente emarginate e spinte ai margini della storia. Questi popoli, dopo aver dimostrato di essere capaci di condurre una lotta di resistenza per oltre 500 anni, nelle ultime decadi si sono resi soggetti politici portatori di una propria visione del mondo. Al centro del concetto di "buenvivir" ci sono tre elementi fondamentali: il primo è l'essere umano, tenendo a mente che pur essendo individui ci realizziamo solo nella comunità e nel rapporto con l'altro. Il secondo, è il tenere a mente che siamo parte della natura e non possiamo collocarla a margine. In ultimo, la necessità di un altro tipo di relazione tra gli uomini, ma anche tra umano e non umano, soprattutto tramite la reciprocità e l'empatia». Acosta ha poi aggiunto: «Che significa l'Economia? Di quale economia stiamo parlando? In questo momento potremmo essere felici

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

di un incremento del Pil ma questo non è un indicatore trasparente. Ad esempio non sappiamo quanta distruzione ambientale è stata necessaria per ottenerlo. Se vogliamo costruire un mondo sostenibile in termini ambientali, un mondo giusto in termini sociali e un mondo democratico in termici politici, dobbiamo iniziare a pensare a una nuova economia. Invece vediamo che la democrazia è in ritirata. Dobbiamo iniziare a lavorare ad una nuova economia che deve essere sempre subordinata all'essere umano, non al capitale». Il FNEC è promosso da Federcasse (l'Associazione Nazionale delle Banche di Credito Cooperativo, Casse Rurali, Casse Raiffeisen) e da Confcooperative, organizzato e progettato con NeXt (Nuova Economia Per Tutti), con il contributo di Fondosviluppo, Assimoco, Assicooper, Coopersystem, Federazione Toscana delle BCC, Frecciarossa e la collaborazione della SEC (Scuola di Economia Civile) e di MUS.E. Ufficio Stampa Festival Nazionale dell'Economia Civile Stefano Testini 3356138145 Matteo Spinelli 3347661138 ufficiostampa@festivalnazionaleeconomiacivile.it © RIPRODUZIONE RISERVATA 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

Mantova Uno

Fonti Web

Autotrasporto, allarme Cna Fita: "costi saliti alle stelle in soli sei mesi"


Mantova Uno

Autotrasporto, allarme Cna Fita: “costi saliti alle stelle in soli sei mesi”

10/04/2024 17:44

MANTOVA – Nel 2024, in soli sei mesi, i costi di esercizio di un veicolo pesante sono aumentati tra i 2mila e i 4mila euro l'anno. A denunciarlo è Cna Fita, analizzando i dati pubblicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Aumenti ingenti si sono registrati – sottolinea CNA-Fita – anche per i passaggi nave e la tariffa Ets Surchage (imposta dall'Unione europea per le emissioni di gas a effetto serra) sostenuti dalle imprese che effettuano trasporti da Sicilia e Sardegna. Solo questo regolamento comunitario, segna un incremento medio di circa il 17%. Nel 2024 il biglietto, al netto della tariffa Ets Surchage, richiesto dagli armatori per trasportare i veicoli da e per le principali isole del Paese, ha avuto una crescita media di 111 euro, il 18,7% in più rispetto a quattro anni fa. Cna Fita rileva ulteriori aumenti per gli autotrasportatori come il costo del carburante, che in soli due anni ha generato un aggravio per le imprese di circa 800 euro annui a veicolo. Anche il rinnovo contrattuale in corso è destinato a influenzare i costi del settore .In un contesto di crescita dei costi e di carico addizionale – conclude la nota di Cna Fita – le imprese dell'autotrasporto si trovano ad affrontare sfide sempre più complesse, rendendo necessaria una revisione delle politiche per supportare questo settore cruciale per il Paese.

MANTOVA - Nel 2024, in soli sei mesi, i costi di esercizio di un veicolo pesante sono aumentati tra i 2mila e i 4mila euro l'anno. A denunciarlo è Cna Fita, analizzando i dati pubblicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Aumenti ingenti si sono registrati - sottolinea CNA-Fita - anche per i passaggi nave e la tariffa Ets Surchage (imposta dall'Unione europea per le emissioni di gas a effetto serra) sostenuti dalle imprese che effettuano trasporti da Sicilia e Sardegna. Solo questo regolamento comunitario, segna un incremento medio di circa il 17%. Nel 2024 il biglietto, al netto della tariffa Ets Surchage, richiesto dagli armatori per trasportare i veicoli da e per le principali isole del Paese, ha avuto una crescita media di 111 euro, il 18,7% in più rispetto a quattro anni fa. Cna Fita rileva ulteriori aumenti per gli autotrasportatori come il costo del carburante, che in soli due anni ha generato un aggravio per le imprese di circa 800 euro annui a veicolo. Anche il rinnovo contrattuale in corso è destinato a influenzare i costi del settore .In un contesto di crescita dei costi e di carico addizionale - conclude la nota di Cna Fita - le imprese dell'autotrasporto si trovano ad affrontare sfide sempre più complesse, rendendo necessaria una revisione delle politiche per supportare questo settore cruciale per il Paese.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Messaggero Marittimo

Fonti Web

Crotone: presto il dragaggio dei fondali

CROTONE - Crotone , uno dei porti all'interno dell' Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio prosegue nel suo programma infrastrutturale, che ne cambierà il volto per valorizzare e ampliare le funzionalità e i servizi offerti dallo scalo. Al centro dell'attività per riqualificare dal punto di vista ambientale l'infrastruttura portuale, sono stati appena conclusi i lavori di prelievo dei campioni di sedimento dei fondali del porto, propedeutici alla caratterizzazione dei sedimi e così all'attività di dragaggio . Il via ai lavori lo scorso 24 Settembre e in otto giorni di attività, è stata battuta l'intera costa di fronte lo scalo cittadino, lungo la quale sono stati prelevati 363 campioni, che permetteranno di effettuare 64 sondaggi ed avere così una approfondita campionatura per eseguire, in modo esaustivo, le analisi di caratterizzazione.


Messaggero Marittimo

Crotone: presto il dragaggio dei fondali

10/04/2024 14:35

CROTONE - Crotone , uno dei porti all'interno dell' Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio prosegue nel suo programma infrastrutturale, che ne cambierà il volto per valorizzare e ampliare le funzionalità e i servizi offerti dallo scalo. Al centro dell'attività per riqualificare dal punto di vista ambientale l'infrastruttura portuale, sono stati appena conclusi i lavori di prelievo dei campioni di sedimento dei fondali del porto, propedeutici alla caratterizzazione dei sedimi e così all'attività di dragaggio . Il via ai lavori lo scorso 24 Settembre e in otto giorni di attività, è stata battuta l'intera costa di fronte lo scalo cittadino, lungo la quale sono stati prelevati 363 campioni, che permetteranno di effettuare 64 sondaggi ed avere così una approfondita campionatura per eseguire, in modo esaustivo, le analisi di caratterizzazione.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Milano Today

Fonti Web

Perché la Ztl di San Siro non è ancora stata attivata


Milano Today

Perché la Ztl di San Siro non è ancora stata attivata

10/04/2024 14:42 Massimiliano Melley

Le associazioni ambientaliste e i comitati di zona chiedono l'attivazione al più presto, anche alla luce dell'inchiesta sugli ultras di Milan e Inter Che fine ha fatto la Ztl di San Siro? Deliberata nel 2019, poi allargata nel suo perimetro, è bloccata (nonostante le telecamere siano installate da circa un anno) per interlocuzioni tra il Comune di Milano e il Ministero delle Infrastrutture. Fortemente voluta dai residenti nella zona, ora le associazioni ambientaliste (tra cui WWF, Legambiente, Italia Nostra) e i comitati del coordinamento Parco Ovest chiedono che venga attivata al più presto, anche alla luce dell'inchiesta giudiziaria "Doppia Curva" che ha fatto emergere come gli ultras di Inter e Milan si fossero "infiltrati" nella gestione dei parcheggi nella zona dello stadio. "La Ztl San Siro - si legge in una nota congiunta di tutte le associazioni - non riguarda solo le aree confinanti con lo stadio: comprende i territori di diversi quartieri dei Municipi 7 e 8 (San Siro, Harar, Trenno, Lampugnano, Gallaratese, QT8) sistematicamente invasi dal traffico e dalla sosta irregolare in occasione di eventi al Meazza e negli impianti ippici Galoppo e Maura". Ma, nonostante l'installazione delle telecamere sia già avvenuta (a spese sia del Comune sia del Ministero dell'Interno), non c'è ancora una data certa sull'attivazione. Per le associazioni non c'è più tempo. Quante auto entrano (e dove vanno) EDISON ENERGIA Dynamic Luce e Gas: scopri il servizio Intervento Tecnico 24/7. Scopri di più Contenuto Sponsor Ogni volta che c'è un evento (partite e concerti), almeno 30mila veicoli affluirebbero nella zona "con pesante impatto - si legge nella nota - a livello ambientale, di traffico, di spazi per la sosta, di congestionamento della viabilità locale di quartiere". Anche perché la disponibilità di stalli per la sosta, secondo quanto riferito direttamente dall'assessorato alla mobilità, è di 3.599 posti a pagamento, 384 posti liberi, 2.262 posti per residenti e 83 posti per invalidi. Cifre nettamente inferiori a quelle che entrano. Dove vanno le altre? Evidentemente nei parcheggi, per i quali è emersa una gestione non sempre trasparente, tra interessi economici delle curve e abusivismo vero e proprio, come documentato anche da Fabrizio Gatti per Today e Striscia. Attivare la Ztl potrebbe allora essere un modo, anche, per limitare la "domanda" di parcheggi e quindi l'abusivismo stesso. Il ritardo nell'attivazione, secondo quanto spiegato dal Comune di Milano qualche tempo fa, sarebbe dovuto a richieste aggiuntive da parte del Ministero delle Infrastrutture circa il sistema di controllo ai varchi. La proposta di Palazzo Marino era quella di consentire l'accesso a chi dispone già di un ticket per un parcheggio regolare, con una sorta di autodichiarazione tramite app. Il nodo non si è ancora sciolto e, intanto, San Siro non ha ancora la sua Ztl. ztl san siro 2022-2.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

milanofinanza.it

Fonti Web

Eni si prepara a un buyback con l'elmetto


MF
milanofinanza.it

Eni si prepara a un buyback con l'elmetto

10/04/2024 21:00 Angela Zoppo

Nel pieno dell'escalation in Medio Oriente e col petrolio in altalena il gruppo guidato da Descalzi ha tempo fino al 25 ottobre per valutare l'aumento di 500 milioni del programma di riacquisto di azioni proprie | Eni completa la fusione con Ithaca Energy nel Regno Unito: ecco quanto può produrre e che cedole staccherà il nuovo gruppo Big oil con una capitalizzazione di mercato complessiva di oltre 600 miliardi di dollari stanno fronteggiando un momento che, senza girarci intorno, Alphavalue definisce «sfavorevole»: il Brent si muove in uno scenario di estrema volatilità a causa dell'escalation del conflitto in Medio Oriente . I fattori ribassisti e gli spunti rialzisti si sovrappongono, le incertezze pesano, rialzi e scivoloni del barile si alternano senza pausa. Al momento, anche se la discesa sotto gli 80 dollari ha messo in allerta le oil company, la media annuale del Brent si mantiene non troppo lontana dagli 84 dollari del primo semestre 2024 a circa 82 dollari al barile. Ed è questa cifra a non far suonare ancora l'allarme rosso, per quanto più bassa delle assunzioni dei principali gruppi dell'energia. I piani di Eni e cosa può cambiare Tra questi a seguire passo passo l'altalena del barile c'è sicuramente Eni , per almeno due buoni motivi strettamente collegati tra loro. Dopo il primo semestre la stima di prezzo Brent per la restante parte dell'anno è stata calcolata dal management a una media di 86 dollari al barile. Rispetto a questa previsione la cosiddetta analisi di sensitività formulata dal Cane a sei zampe per l'anno in corso prevede una variazione del flusso di cassa operativo prima del capitale circolante al costo di rimpiazzo di 130 milioni di euro per ogni dollaro di variazione del barile Brent. Questo parametro di calcolo porta dritto a una doppia domanda: un'eventuale discesa del prezzo del petrolio influenzerà il programma di buyback , dal momento che questo è strettamente legato al flusso di cassa? E se invece ripartisse una nuova fase di rialzo del barile, che cosa potrebbe accadere? Gli scenari e l'aumento del buyback La risposta è articolata. Il programma da 1,6 miliardi di euro approvato dall'assemblea non è in discussione e, anzi, procede spedito verso l'obiettivo, come dimostrano i numeri. Al 27 settembre 2024 Eni risultava aver già riacquistato azioni proprie per oltre 750 milioni di euro. A partire dall'avvio (13 giugno) della seconda tranche del programma, infatti, il gruppo guidato dall'amministratore delegato Claudio Descalzi ha comprato sul mercato 45.805.702 azioni proprie (equivalenti allo 1,39% del capitale sociale) per un controvalore complessivo di 654,3 milioni di euro. A questi si aggiungono acquisti per altri 91 milioni di euro, che andranno a foraggiare il piano di azionariato diffuso , ovvero la distribuzione gratuita di azioni ai dipendenti , la prima nella storia del colosso energetico italiano. La tranche iniziale, secondo quanto risulta a MF-Milano Finanza , sarà assegnata entro novembre 2024. C'è però un altro non trascurabile pezzo di buyback che sarà

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

invece oggetto di valutazione. La data chiave è quella del 25 ottobre 2024 , giorno di pubblicazione dei conti del terzo trimestre. Seguendo la tabella di marcia di Eni , per quella data il management «sarà in grado di valutare l'ulteriore incremento fino al limite massimo del 35% dell'intervallo di distribuzione del flusso di cassa operativo adjusted di budget, che corrisponde a un potenziale incremento del valore del buyback di 500 milioni di euro », il tutto in linea con la politica di distribuzione annunciata al Capital Markets Day dello scorso marzo. Il barile e il contesto di mercato saranno dunque tra i parametri che concorreranno alla decisione sull'ammontare di questo ulteriore sviluppo del buyback, ma assieme al minore livello di debito netto atteso alla luce dei progressi nel piano di dismissioni. I rischi dell'escalation in Medio Oriente Che cosa peserà di più sui piatti della bilancia? La domanda resta appesa agli sviluppi della polveriera mediorientale e si allarga a tutto il mondo dell'oil&gas. Come sottolinea Alphavalue, infatti, se fino al bombardamento del 1° ottobre, quando l'Iran ha sganciato una salva di missili su Israele , le compagnie petrolifere si erano scrollate di dosso i rischi geopolitici. «Ma adesso la posta in gioco è più alta», scrivono gli analisti, riferendosi ai potenziali impatti su due passaggi chiave per le forniture energetiche. Il primo è lo Stretto di Hormuz , per il quale passa quasi il 20% del flusso mondiale di petrolio. Questo traffico di 17-18 milioni di barili al giorno ne fa uno snodo vitale per l'approvvigionamento petrolifero sia asiatico che europeo. «Ma con l'Iran essenzialmente seduto sulla soglia, questo stretto passaggio è una polveriera geopolitica », osserva Alphavalue. «Anche il solo accenno di escalation - che si tratti di blocchi, mine o attacchi alle petroliere - potrebbe far salire alle stelle i tassi assicurativi e bloccare i programmi di spedizione limitando l'approvvigionamento petrolifero». Il secondo è lo stretto di Bab el-Mandeb , che collega il Mar Rosso con il Golfo di Aden e per il quale transitano 4,8 milioni di barili di petrolio al giorno, gran parte dei quali diretti in Europa e Nord America. «Il pericolo qui deriva dai gruppi sostenuti dall'Iran che fanno sentire la loro presenza. Qualsiasi interruzione colpirebbe duramente l'Europa, con un ulteriore restringimento delle catene di approvvigionamento globali». La conclusione di Alphavalue rispecchia l'incertezza sulle conseguenze per i conti delle big oil : «È possibile che la corsa rialzista del Brent si estenda con l'avvicinarsi dell'inverno.Tuttavia, considerando il ritardo nel trasferimento del prezzo del Brent sugli utili delle compagnie petrolifere, ci aspettiamo che il secondo semestre 2024 rimanga più debole». (riproduzione riservata).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

milanofinanza.it

Fonti Web

Tempi stretti per Comiso


milanofinanza.it

Tempi stretti per Comiso

10/05/2024 04:02 Gianni Marotta

L'associazione temporanea di imprese che ha vinto la gara espleterà il tutto in quattro mesi e mezzo anziché nove. Parla l'amministratore delegato di Sac, Nico Torrisi, sul futuro sviluppo dell'aeroporto in provincia di Ragusa Per l'aeroporto «Pio La Torre» di Comiso il primo passo verso lo sviluppo del settore commerciale attraverso il movimento delle merci è la progettazione dell'area cargo. L'associazione temporanea di imprese formata da 3Ti Progetta Italia, Deerns Italia, To 70 Italia, Atelier Alfonso Femia, Cilento Ingegneria e geologo Marco Giovannozzi, ha vinto la gara bandita da Sac, la società di gestione dell'aeroscalo, per 1.135.978 euro, per un importo di 638.987 euro (con un ribasso del 43.75%). Nico Torrisi, Ad della Sac la società che gestisce lo scalo di Catania e quello di Comiso parla dei prossimi passi dell'aeroporto in provincia di Ragusa. Domanda. Quanto tempo richiederà la progettazione dell'area cargo a servizio dell'aeroporto di Comiso. Risposta. Rispetto ai tempi previsti, l'Associazione temporanea di imprese che ha vinto la gara espleterà il tutto in quattro mesi e mezzo anziché nove. D. La Regione siciliana ha promesso investimenti significativi per il miglioramento strutturale non solo dell'aerostazione ma anche della viabilità. E' possibile avere certezza sui tempi? R. Sono complessivamente 27 milioni di euro previsti dai Fondi si sviluppo e coesione. In particolare, 15 milioni di euro saranno destinati al prolungamento della pista di rullaggio, altri 12 milioni di euro serviranno alla sistemazione e al potenziamento della viabilità esterna, all'ampliamento delle aree di stazionamento e manovra degli aeromobili e alla rifunzionalizzazione del terminal con la creazione di nuovi gate. Stiamo aspettando il via libera da parte dell'Unione europea. Subito dopo procederemo con la progettualità e quindi con le gare d'appalto. A tutto

L'associazione temporanea di imprese che ha vinto la gara espleterà il tutto in quattro mesi e mezzo anziché nove. Parla l'amministratore delegato di Sac, Nico Torrisi, sul futuro sviluppo dell'aeroporto in provincia di Ragusa Per l'aeroporto «Pio La Torre» di Comiso il primo passo verso lo sviluppo del settore commerciale attraverso il movimento delle merci è la progettazione dell'area cargo. L'associazione temporanea di imprese formata da 3Ti Progetta Italia, Deerns Italia, To 70 Italia, Atelier Alfonso Femia, Cilento Ingegneria e geologo Marco Giovannozzi, ha vinto la gara bandita da Sac, la società di gestione dell'aeroscalo, per 1.135.978 euro, per un importo di 638.987 euro (con un ribasso del 43.75%). Nico Torrisi, Ad della Sac la società che gestisce lo scalo di Catania e quello di Comiso parla dei prossimi passi dell'aeroporto in provincia di Ragusa. Domanda. Quanto tempo richiederà la progettazione dell'area cargo a servizio dell'aeroporto di Comiso. Risposta. Rispetto ai tempi previsti, l'Associazione temporanea di imprese che ha vinto la gara espleterà il tutto in quattro mesi e mezzo anziché nove. D. La Regione siciliana ha promesso investimenti significativi per il miglioramento strutturale non solo dell'aerostazione ma anche della viabilità. E' possibile avere certezza sui tempi? R. Sono complessivamente 27 milioni di euro previsti dai Fondi si sviluppo e coesione. In particolare, 15 milioni di euro saranno destinati al prolungamento della pista di rullaggio, altri 12 milioni di euro serviranno alla sistemazione e al potenziamento della viabilità esterna, all'ampliamento delle aree di stazionamento e manovra degli aeromobili e alla rifunzionalizzazione del terminal con la creazione di nuovi gate. Stiamo aspettando il via libera da parte dell'Unione europea. Subito dopo procederemo con la progettualità e quindi con le gare d'appalto. A tutto questo si aggiunge l'intervento della Regione siciliana con l'assegnazione al Libero Consorzio di Ragusa di ben 25 milioni di euro destinati al potenziamento dei collegamenti stradali da e per l'aeroporto allo scopo di consentire una maggiore intermodalità e i collegamenti funzionali con la nuova Ragusa-Catania e la Strada statale 514. D. Comiso riuscirà ad aumentare il suo traffico passeggeri? R. Noi siamo fiduciosi perché c'è una convergenza tra le nostre idee e il mandato che ci hanno assegnato i nostri soci, la volontà del governo regionale presieduto da Renato Schifani che tiene particolarmente all'aeroporto di Comiso per portare avanti iniziative che creino sviluppo per questo territorio. Ricordo che quando il vettore Ryanair ha abbandonato Comiso la Sac è riuscita, in meno di un anno, a portare altre 10 compagnie al "Pio La Torre". Noto anche la realizzazione di opere, come il raddoppio della strada Ragusa-Catania, che va in direzione di quella intermodalità che consentirà all'aeroporto di potersi sviluppare. D. Perché nel caso delle eruzioni vulcaniche dell'Etna gli aerei non vengono

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

dirottati sull'aeroscalo di Comiso? R. È opportuno su questo aspetto fare chiarezza. Sono i comandanti delle compagnie aeree che scelgono dove andare ad atterrare. Al momento abbiamo la facoltà di suggerire dove far atterrare. La Sac sta lavorando con Enac per far sì che sia obbligatorio lo scalo alternato e noi suggeriamo che sia sempre Comiso. Dopodiché, ripeto, è volontà esclusiva del comandante della compagnia aerea scegliere dove atterrare. Non è il gestore aereo che può decidere dove fare atterrare, in caso di scalo alternato, un aereo. (riproduzione riservata).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Money

Fonti Web

Quando un Piano Strutturale di bilancio è fatto solo di trucioli e segatura


Money

Quando un Piano Strutturale di bilancio è fatto solo di trucioli e segatura

10/04/2024 09:58

La legge di bilancio, per la sua natura, non è altro che la sintesi elaborata annualmente delle scelte fiscali e di spesa già approvate dal Parlamento. Ma ora si fa tutto il contrario per accontentare l'UE. La riforma della normativa europea sui vincoli di bilancio, da programmare con Piani strutturali a medio termine , dimostra che a Bruxelles non capiscono nulla di politica: sono dei burocrati che pontificano su tutto lo scibile, dall'economia all'ecologia, dai grammi di emissioni di CO2 che sono ammesse per chilometro percorso da un'auto alla misura minima ammessa per raccogliere le vongole dal mare. Tutto è stato deciso, ma è tutto ancora da decidere: non è una farsa, ma un pasticcio Il 3 ottobre inizia con questi titoli delle Agenzie di stampa: "In manovra, sacrifici per tutti. Niente nuove tasse, ma un Contributo su utili e profitti". Qualcuno, più informato, aggiunge che si tratta di Ires, Robin Hood Tax e delle accise su benzina e gasolio. [...] 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.

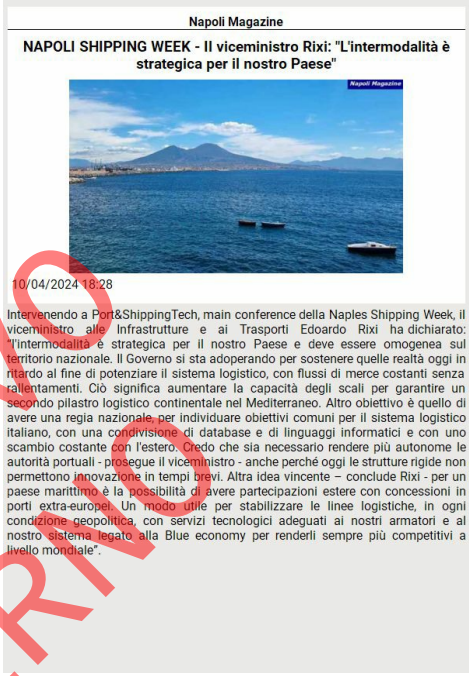
La legge di bilancio, per la sua natura, non è altro che la sintesi elaborata annualmente delle scelte fiscali e di spesa già approvate dal Parlamento. Ma ora si fa tutto il contrario per accontentare l'UE. La riforma della normativa europea sui vincoli di bilancio, da programmare con Piani strutturali a medio termine , dimostra che a Bruxelles non capiscono nulla di politica: sono dei burocrati che pontificano su tutto lo scibile, dall'economia all'ecologia, dai grammi di emissioni di CO2 che sono ammesse per chilometro percorso da un'auto alla misura minima ammessa per raccogliere le vongole dal mare. Tutto è stato deciso, ma è tutto ancora da decidere: non è una farsa, ma un pasticcio Il 3 ottobre inizia con questi titoli delle Agenzie di stampa: "In manovra, sacrifici per tutti. Niente nuove tasse, ma un Contributo su utili e profitti". Qualcuno, più informato, aggiunge che si tratta di Ires, Robin Hood Tax e delle accise su benzina e gasolio. [...] 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.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Napoli Magazine

Fonti Web

NAPOLI SHIPPING WEEK - Il viceministro Rixi: "L'intermodalità è strategica per il nostro Paese"


Napoli Magazine

NAPOLI SHIPPING WEEK - Il viceministro Rixi: "L'intermodalità è strategica per il nostro Paese"

10/04/2024 18:28

Intervenendo a Port&ShippingTech, main conference della Naples Shipping Week, il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi ha dichiarato: "l'intermodalità è strategica per il nostro Paese e deve essere omogenea sul territorio nazionale. Il Governo si sta adoperando per sostenere quelle realtà oggi in ritardo al fine di potenziare il sistema logistico, con flussi di merce costanti senza rallentamenti. Ciò significa aumentare la capacità degli scali per garantire un secondo pilastro logistico continentale nel Mediterraneo. Altro obiettivo è quello di avere una regia nazionale, per individuare obiettivi comuni per il sistema logistico italiano, con una condivisione di database e di linguaggi informatici e con uno scambio costante con l'estero. Credo che sia necessario rendere più autonome le autorità portuali - prosegue il viceministro - anche perché oggi le strutture rigide non permettono innovazione in tempi brevi. Altra idea vincente – conclude Rixi - per un paese marittimo è la possibilità di avere partecipazioni estere con concessioni in porti extra-europei. Un modo utile per stabilizzare le linee logistiche, in ogni condizione geopolitica, con servizi tecnologici adeguati ai nostri armatori e al nostro sistema legato alla Blue economy per renderli sempre più competitivi a livello mondiale".

Intervenendo a Port&ShippingTech, main conference della Naples Shipping Week, il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi ha dichiarato: "l'intermodalità è strategica per il nostro Paese e deve essere omogenea sul territorio nazionale. Il Governo si sta adoperando per sostenere quelle realtà oggi in ritardo al fine di potenziare il sistema logistico, con flussi di merce costanti senza rallentamenti. Ciò significa aumentare la capacità degli scali per garantire un secondo pilastro logistico continentale nel Mediterraneo. Altro obiettivo è quello di avere una regia nazionale, per individuare obiettivi comuni per il sistema logistico italiano, con una condivisione di database e di linguaggi informatici e con uno scambio costante con l'estero. Credo che sia necessario rendere più autonome le autorità portuali - prosegue il viceministro - anche perché oggi le strutture rigide non permettono innovazione in tempi brevi. Altra idea vincente – conclude Rixi - per un paese marittimo è la possibilità di avere partecipazioni estere con concessioni in porti extra-europei. Un modo utile per stabilizzare le linee logistiche, in ogni condizione geopolitica, con servizi tecnologici adeguati ai nostri armatori e al nostro sistema legato alla Blue economy per renderli sempre più competitivi a livello mondiale".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

New Sicilia

Fonti Web

Med Move, convegno su infrastrutture e trasporti per una Sicilia europea


New Sicilia

Med Move, convegno su infrastrutture e trasporti per una Sicilia europea

10/04/2024 17:33

MISTERBIANCO – Il convegno su " Infrastrutture e Trasporti – Presente e Futuro per una Sicilia europea ", che si è tenuto a Misterbianco , nella sede di Sicilfiera, ha visto la partecipazione, tra gli altri, del sindaco metropolitano Enrico Trantino; del sottosegretario di Stato per le infrastrutture, Tullio Ferrante; dell'eurodeputato Marco Falcone; del deputato dell'ARS Giuseppe Lombardo; dell'assessore regionale Andrea Messina. Il sindaco Trantino sul tema della mobilità Il sindaco Trantino , intervistato dai giornalisti in merito alla tema della mobilità , ha dichiarato: " Questo è un argomento molto caro ai cittadini catanesi. Tutti vogliono muoversi agevolmente ma, per fare questo, occorre cambiare paradigma rinunciare alle vecchie abitudini , non pretendere di arrivare in auto a destinazione, parcheggiando in seconda fila o addirittura sul marciapiede. A breve Catania sarà un grande cantiere per le opere che saranno realizzate. Se continueremo ad andare tutti in auto la città sarà completamente bloccata . La soluzione è utilizzare i mezzi pubblici e, se si può, andare a piedi . Bisogna cioè fare le identiche cose che si fanno quando si è turisti in altre città. Questo cambiamento di mentalità, di paradigma, va unito ai obiettivi preziosi per i prossimi 20 anni: in questo orizzonte a lungo termine si colloca innanzi tutto il nuovo collegamento, in fase di progettazione, tra la città e l'hinterland per decongestionare il traffico; altra opera nodale per tutto il territorio metropolitano è il collegamento tra la le autostrade CT-ME (dal casello di Giarre o di Acireale) e CT-SR , bypassando la tangenziale che è spesso congestionata; infine bisogna risolvere il nodo ferroviario per restituire la città al mare. Tante prospettive interessanti. Cerchiamo fonti di finanziamento per concretizzare tali progetti e migliorare le infrastrutture del nostro territorio ". La parola al dottor Rosario Alfino Il dottor Rosario Alfino presidente di Expo Mediterraneo del sistema ConfCommercio , ha sottolineato che i relatori – moderati

MISTERBIANCO - Il convegno su " Infrastrutture e Trasporti - Presente e Futuro per una Sicilia europea ", che si è tenuto a Misterbianco , nella sede di Sicilfiera, ha visto la partecipazione, tra gli altri, del sindaco metropolitano Enrico Trantino; del sottosegretario di Stato per le infrastrutture, Tullio Ferrante; dell'eurodeputato Marco Falcone; del deputato dell'ARS Giuseppe Lombardo; dell'assessore regionale Andrea Messina. Il sindaco Trantino sul tema della mobilità Il sindaco Trantino , intervistato dai giornalisti in merito alla tema della mobilità , ha dichiarato: " Questo è un argomento molto caro ai cittadini catanesi. Tutti vogliono muoversi agevolmente ma, per fare questo, occorre cambiare paradigma rinunciare alle vecchie abitudini , non pretendere di arrivare in auto a destinazione, parcheggiando in seconda fila o addirittura sul marciapiede. A breve Catania sarà un grande cantiere per le opere che saranno realizzate. Se continueremo ad andare tutti in auto la città sarà completamente bloccata . La soluzione è utilizzare i mezzi pubblici e, se si può, andare a piedi . Bisogna cioè fare le identiche cose che si fanno quando si è turisti in altre città. Questo cambiamento di mentalità, di paradigma, va unito ai obiettivi preziosi per i prossimi 20 anni: in questo orizzonte a lungo termine si colloca innanzi tutto il nuovo collegamento, in fase di progettazione, tra la città e l'hinterland per decongestionare il traffico; altra opera nodale per tutto il territorio metropolitano è il collegamento tra la le autostrade CT-ME (dal casello di Giarre o di Acireale) e CT-SR , bypassando la tangenziale che è spesso congestionata; infine bisogna risolvere il nodo ferroviario per restituire la città al mare. Tante prospettive interessanti. Cerchiamo fonti di finanziamento per concretizzare tali progetti e migliorare le infrastrutture del nostro territorio ". La parola al dottor Rosario Alfino Il dottor Rosario Alfino presidente di Expo Mediterraneo del sistema ConfCommercio , ha sottolineato che i relatori - moderati dalla giornalista Chiara Borzì - hanno dato impulso fattivo al convegno collaterale alla Fiera Med Move - Salone dei Trasporti e della Logistica Mediterranea, in corso sino al 6 ottobre nella sede di Sicilfiera. " 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. Questo Salone è un'importante opportunità per il Mezzogiorno 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, è ricca di contenuti rilevanti per l'industria dei trasporti , affrontando questioni cruciali come la decarbonizzazione e l'infrastruttura necessaria per sostenere

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

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 ".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Aumento accise gasolio: le preoccupazioni delle imprese di autotrasporto


Notizie

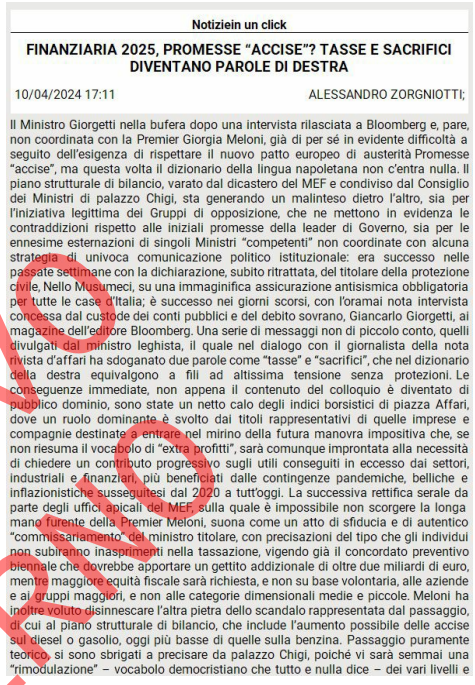
Aumento accise gasolio: le preoccupazioni delle imprese di autotrasporto

10/04/2024 17:17 Lucrezia Ciotti

Il Governo sta valutando una revisione del sistema di accise sui carburanti, con particolare attenzione al gasolio Allineare le accise sui carburanti, portando così quelle del gasolio allo stesso livello di quelle della benzina, sarebbe questa la prossima mossa del Governo. La notizia arriva dal Piano Strutturale di Bilancio, il documento che l'Italia sta preparando per presentarlo all'Unione Europea. Il possibile aumento delle accise sul gasolio Ore di polemiche e tensioni in Italia per la possibile revisione delle accise sui carburanti, con particolare attenzione al gasolio. Secondo l'Unem nell'ipotesi in cui l'allineamento delle aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento dei prezzi del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro , includendo la componente dell'Iva. Questa mossa, dunque, si tradurrebbe in una maggiore spesa per le famiglie di quasi 2 miliardi di euro , 70 euro circa l'anno per ogni singolo nucleo. Tuttavia, il ministero dell'Economia con una nota ha chiarito che l'eventuale mossa non si tradurrà nel semplice innalzamento delle accise sul gasolio, bensì in una rimodulazione delle due. La protesta delle imprese di autotrasporto L'autotrasporto è in agitazione e a spiegare gli eventuali danni, nati dal possibile aumento delle accise, è Hannes Baumgartner, amministratore delegato di Fercam , a Il Sole 24 Ore. "Nel caso della nostra azienda, il costo del carburante pesa per circa il 30% sui costi totali dell'attività di autotrasporto merci: il personale pesa per il 50% mentre il restante 20% è rappresentato da costi di struttura, spese di manutenzione e altre voci". A tal proposito, l'amministratore delegato spiega che nel caso di un rincaro delle accise sul gasolio, l'azienda non avrebbe i margini per assorbire interamente l'aumento e sarebbero costretti a riversare parte dell'aumento sulle tariffe applicate ai clienti. I quali, di conseguenza, trasferirebbero questi aumenti sul prezzo finale di vendita del prodotto, creando così danni al consumatore . I prodotti interessati sono: automotive, vetro, carta, ma anche acqua mirale e pannolini per bebè.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

FINANZIARIA 2025, PROMESSE "ACCISE"? TASSE E SACRIFICI DIVENTANO PAROLE DI DESTRA


Notiziein un click

FINANZIARIA 2025, PROMESSE "ACCISE"? TASSE E SACRIFICI DIVENTANO PAROLE DI DESTRA

10/04/2024 17:11 ALESSANDRO ZORGNIOTTI;

Il Ministro Giorgetti nella bufera dopo una intervista rilasciata a Bloomberg e, pare, non coordinata con la Premier Giorgia Meloni, già di per sé in evidente difficoltà a seguito dell'esigenza di rispettare il nuovo patto europeo di austerità Promesse "accise", ma questa volta il dizionario della lingua napoletana non c'entra nulla. Il piano strutturale di bilancio, varato dal dicastero del MEF e condiviso dal Consiglio dei Ministri di palazzo Chigi, sta generando un malinteso dietro l'altro, sia per l'iniziativa legittima dei Gruppi di opposizione, che ne mettono in evidenza le contraddizioni rispetto alle iniziali promesse della leader di Governo, sia per le ennesime esternazioni di singoli Ministri "competenti" non coordinate con alcuna strategia di univoca comunicazione politico istituzionale: era successo nelle passate settimane con la dichiarazione, subito ritrattata, del titolare della protezione civile, Nello Musumeci, su una immaginifica assicurazione antisismica obbligatoria per tutte le case d'Italia; è successo nei giorni scorsi, con l'oramai nota intervista concessa dal custode dei conti pubblici e del debito sovrano, Giancarlo Giorgetti, ai magazine dell'editore Bloomberg. Una serie di messaggi non di piccolo conto, quelli divulgati dal ministro leghista, il quale nel dialogo con il giornalista della nota rivista d'affari ha sdoganato due parole come "tasse" e "sacrifici", che nel dizionario della destra equivalgono a fili ad altissima tensione senza protezioni. Le conseguenze immediate, non appena il contenuto del colloquio è diventato di pubblico dominio, sono state un netto calo degli indici borsistici di piazza Affari, dove un ruolo dominante è svolto dai titoli rappresentativi di quelle imprese e compagnie destinate a entrare nel mirino della futura manovra impositiva che, se non riesuma il vocabolo di "extra profitti", sarà comunque improntata alla necessità di chiedere un contributo progressivo sugli utili conseguiti in eccesso dai settori, industriali e finanziari, più beneficiati dalle contingenze pandemiche, belliche e inflazionistiche susseguitesi dal 2020 a tutt'oggi. La successiva rettifica serale da parte degli uffici apicali del MEF, sulla quale è impossibile non scorgere la longa mano furente della Premier Meloni, suona come un atto di sfiducia e di autentico "commissariamento" del ministro titolare, con precisazioni del tipo che gli individui non subiranno inasprimenti nella tassazione, vigendo già il concordato preventivo biennale che dovrebbe apportare un gettito addizionale di oltre due miliardi di euro, mentre maggiore equità fiscale sarà richiesta, e non su base volontaria, alle aziende e ai gruppi maggiori, e non alle categorie dimensionali medie e piccole. Meloni ha inoltre voluto disinnescare l'altra pietra dello scandalo rappresentata dal passaggio, di cui al piano strutturale di bilancio, che include l'aumento possibile delle accise sul diesel o gasolio, oggi più basse di quelle sulla benzina. Passaggio puramente teorico, si sono sbrigati a precisare da palazzo Chigi, poiché vi sarà semmai una "rimodulazione" – vocabolo democristiano che tutto e nulla dice – dei vari livelli e

Il Ministro Giorgetti nella bufera dopo una intervista rilasciata a Bloomberg e, pare, non coordinata con la Premier Giorgia Meloni, già di per sé in evidente difficoltà a seguito dell'esigenza di rispettare il nuovo patto europeo di austerità Promesse "accise", ma questa volta il dizionario della lingua napoletana non c'entra nulla. Il piano strutturale di bilancio, varato dal dicastero del MEF e condiviso dal Consiglio dei Ministri di palazzo Chigi, sta generando un malinteso dietro l'altro, sia per l'iniziativa legittima dei Gruppi di opposizione, che ne mettono in evidenza le contraddizioni rispetto alle iniziali promesse della leader di Governo, sia per le ennesime esternazioni di singoli Ministri "competenti" non coordinate con alcuna strategia di univoca comunicazione politico istituzionale: era successo nelle passate settimane con la dichiarazione, subito ritrattata, del titolare della protezione civile, Nello Musumeci, su una immaginifica assicurazione antisismica obbligatoria per tutte le case d'Italia; è successo nei giorni scorsi, con l'oramai nota intervista concessa dal custode dei conti pubblici e del debito sovrano, Giancarlo Giorgetti, ai magazine dell'editore Bloomberg. Una serie di messaggi non di piccolo conto, quelli divulgati dal ministro leghista, il quale nel dialogo con il giornalista della nota rivista d'affari ha sdoganato due parole come "tasse" e "sacrifici", che nel dizionario della destra equivalgono a fili ad altissima tensione senza protezioni. Le conseguenze immediate, non appena il contenuto del colloquio è diventato di pubblico dominio, sono state un netto calo degli indici borsistici di piazza Affari, dove un ruolo dominante è svolto dai titoli rappresentativi di quelle imprese e compagnie destinate a entrare nel mirino della futura manovra impositiva che, se non riesuma il vocabolo di "extra profitti", sarà comunque improntata alla necessità di chiedere un contributo progressivo sugli utili conseguiti in eccesso dai settori, industriali e finanziari, più beneficiati dalle contingenze pandemiche, belliche e inflazionistiche susseguitesi dal 2020 a tutt'oggi. La successiva rettifica serale da parte degli uffici apicali del MEF, sulla quale è impossibile non scorgere la longa mano furente della Premier Meloni, suona come un atto di sfiducia e di autentico "commissariamento" del ministro titolare, con precisazioni del tipo che gli individui non subiranno inasprimenti nella tassazione, vigendo già il concordato preventivo biennale che dovrebbe apportare un gettito addizionale di oltre due miliardi di euro, mentre maggiore equità fiscale sarà richiesta, e non su base volontaria, alle aziende e ai gruppi maggiori, e non alle categorie dimensionali medie e piccole. Meloni ha inoltre voluto disinnescare l'altra pietra dello scandalo rappresentata dal passaggio, di cui al piano strutturale di bilancio, che include l'aumento possibile delle accise sul diesel o gasolio, oggi più basse di quelle sulla benzina. Passaggio puramente teorico, si sono sbrigati a precisare da

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

palazzo Chigi, poiché vi sarà semmai una "rimodulazione" - vocabolo democristiano che tutto e nulla dice - dei vari livelli e tipologie di imposizione sui carburanti per eliminare le distorsioni di mercato. In verità, questo tipo di rincari potrebbe essere utilizzato per finanziare la transazione ecologica e per confermare i sussidi per proseguire il passaggio alla motorizzazione elettrica di nuovo in battuta d'arresto dopo l'effetto trainante degli incentivi del Ministro Urso. Lo stesso copione verificatosi a proposito della querelle sul pignoramento dei conti correnti, che alla fine è stato reso esecutivo dal recente decreto di riforma del sistema di esazione e riscossione nel quale le cartelle esattoriali cartacee sono sì abolite ma soltanto per rendere l'accertamento pignoratizio più spedito. Dir politico Alessandro Zorgniotti.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Nuova Cosenza

Fonti Web

Conclusi prelievi dei campioni di sedime portuale a Crotone


Nuova Cosenza

Conclusi prelievi dei campioni di sedime portuale a Crotone

10/05/2024 00:01

Conclusi prelievi dei campioni di sedime portuale a Crotone 04 ott 24 Si sono conclusi, nel porto di Crotone, i prelievi dei campioni di sedime portuale finalizzati al dragaggio dei fondali. L'intervento rientra nel programma infrastrutturale dell'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, guidata dal presidente Andrea Agostinelli, che cambierà il volto del porto crotonese al fine di valorizzare e ampliare le funzionalità e i servizi offerti dallo scalo. Iniziati lo scorso 24 settembre, in otto giorni di attività, è scritto in una nota, è stata battuta l'intera costa di fronte lo scalo, lungo la quale sono stati prelevati 363 campioni di sedimento al fine di effettuare 64 sondaggi ed avere così una approfondita campionatura per eseguire, in modo esaustivo, le analisi di caratterizzazione. "Si tratta - prosegue la nota dell'Autorità - di un'operazione di straordinaria importanza per l'intera cittadina crotonese che ha visto, sinergicamente, operare insieme, anche a bordo della nave, l'Autorità di sistema portuale con la ditta incaricata, l'Arpacal, che effettuerà su una percentuale dei campioni prelevati le proprie analisi, i cui risultati saranno successivamente confrontati con quelli dell'Ente, l'Ispra, che ha contribuito a definire l'intero progetto, con l'obiettivo di determinare, in base a quanto stabilito dalla normativa vigente in materia, la più dettagliata analisi, anche, in modo celere. A sostenere le operazioni la Capitaneria di porto di Crotone, che ha assicurato la sicurezza dello specchio acqueo nel corso delle operazioni di prelievo, e il generale Emilio Errigo, commissario straordinario del Sito contaminato di interesse nazionale di Crotone, Cassano e Cerchiara. Finita questa fase, si punta ora al passo successivo, che vedrà l'Ente impegnato a progettare la migliore soluzione tecnica per la gestione dei sedimenti, al fine di avviare le attività di dragaggio e segnare, così, un altro traguardo nella concreta politica di risanamento e rigenerazione ambientale dello scalo portuale di Crotone". "Le attività di redazioni del piano e l'esecuzione del campionamento hanno visto un impegno lungo un anno - ha dichiaro Lorena Tedesco, responsabile della sede di Crotone dell'Autorità di sistema portuale -. È stata una procedura complessa che ha visto lavorare in sinergia tutti i soggetti coinvolti. Il porto è stato campionato per poter progettare un dragaggio che porterà i fondali a 11 metri. Le attività di campionamento ed esecuzione delle analisi saranno di tipo analitiche chimico fisiche, microbiologiche, eco-tossicologiche e permetteranno di conoscere lo stato dei sedimi del bacino portuale. A risultati validati da Arpacal, quale Ente preposto alle attività di controllo, partirà lo step successivo, per la progettazione della gestione dei sedimi dei futuri dragaggi".

Conclusi prelievi dei campioni di sedime portuale a Crotone 04 ott 24 Si sono conclusi, nel porto di Crotone, i prelievi dei campioni di sedime portuale finalizzati al dragaggio dei fondali. L'intervento rientra nel programma infrastrutturale dell'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, guidata dal presidente Andrea Agostinelli, che cambierà il volto del porto crotonese al fine di valorizzare e ampliare le funzionalità e i servizi offerti dallo scalo. Iniziati lo scorso 24 settembre, in otto giorni di attività, è scritto in una nota, è stata battuta l'intera costa di fronte lo scalo, lungo la quale sono stati prelevati 363 campioni di sedimento al fine di effettuare 64 sondaggi ed avere così una approfondita campionatura per eseguire, in modo esaustivo, le analisi di caratterizzazione. "Si tratta - prosegue la nota dell'Autorità - di un'operazione di straordinaria importanza per l'intera cittadina crotonese che ha visto, sinergicamente, operare insieme, anche a bordo della nave, l'Autorità di sistema portuale con la ditta incaricata, l'Arpacal, che effettuerà su una percentuale dei campioni prelevati le proprie analisi, i cui risultati saranno successivamente confrontati con quelli dell'Ente, l'Ispra, che ha contribuito a definire l'intero progetto, con l'obiettivo di determinare, in base a quanto stabilito dalla normativa vigente in materia, la più dettagliata analisi, anche, in modo celere. A sostenere le operazioni la Capitaneria di porto di Crotone, che ha assicurato la sicurezza dello specchio acqueo nel corso delle operazioni di prelievo, e il generale Emilio Errigo, commissario straordinario del Sito contaminato di interesse nazionale di Crotone, Cassano e Cerchiara. Finita questa fase, si punta ora al passo successivo, che vedrà l'Ente impegnato a progettare la migliore soluzione tecnica per la gestione dei sedimenti, al fine di avviare le attività di dragaggio e segnare, così, un altro traguardo nella concreta politica di risanamento e rigenerazione ambientale dello scalo portuale di Crotone". "Le attività di redazioni del piano e l'esecuzione del campionamento hanno visto un impegno lungo un anno - ha dichiaro Lorena Tedesco, responsabile della sede di Crotone dell'Autorità di sistema portuale -. È stata una procedura complessa che ha visto lavorare in sinergia tutti i soggetti coinvolti. Il porto è stato campionato per poter progettare un dragaggio che porterà i fondali a 11 metri. Le attività di campionamento ed esecuzione delle analisi saranno di tipo analitiche chimico fisiche, microbiologiche, eco-tossicologiche e permetteranno di conoscere lo stato dei sedimi del bacino portuale. A risultati validati da Arpacal, quale Ente preposto alle attività di controllo, partirà lo step successivo, per la progettazione della gestione dei sedimi dei futuri dragaggi".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Oltre Free Press

Fonti Web

Carburanti, ipotesi allineamento delle accise su gasolio-benzina. Mef: "Nessun aumento"


Oltre Free Press

Carburanti, ipotesi allineamento delle accise su gasolio-benzina. Mef: “Nessun aumento”

10/04/2024 09:25

A darne notizia è il ministero dell'Economia e delle Finanze, escludendo oggi che ci possa essere alcun aumento dei prezzi. “Sulla base degli impegni Pnrr, delle Raccomandazioni specifiche della Commissione europea e del Piano per la transizione ecologica, approvato nel 2022, il Governo è tenuto ad adottare misure volte a ridurre i sussidi ambientali dannosi” spiegano da Viale XX Settembre. “L'ipotesi di aumentare le accise sul gasolio, emerse tra le righe del piano strutturale di bilancio, predisposto in vista della prossima Manovra, appare assurda, addirittura paradossale” afferma Federconsumatori in una nota. “Specialmente se si considera che il governo che la propone è lo stesso che, finché era all'opposizione e in campagna elettorale ha reso l'abolizione delle accise sui carburanti uno dei suoi cavalli di battaglia”, aggiunge l'associazione. ‘L'aumento delle accise sui carburanti, e in particolare sul gasolio, non solo rappresenta un aggravio immediato per famiglie e imprese, ma rischia di innescare una pericolosa e perversa spirale inflazionistica che andrebbe a colpire l'intera economia ” dichiara il presidente di Unimpresa, Giovanna Ferrara, in una nota. “Oltre a contraddire la linea politica del governo, la misura non sembra tenere conto delle difficoltà economiche che stanno già affrontando i cittadini italiani. Pertanto, un ripensamento su questa strategia appare non solo opportuno, ma necessario per evitare conseguenze economiche ancora più gravi”, aggiunge.

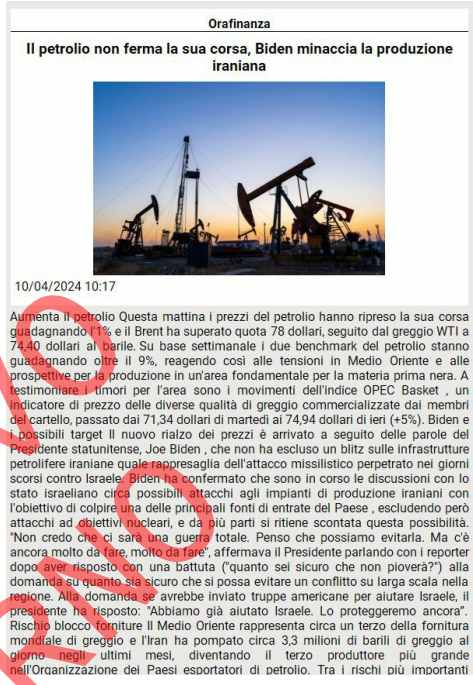
A darne notizia è il ministero dell'Economia e delle Finanze, escludendo oggi che ci possa essere alcun aumento dei prezzi. "Sulla base degli impegni Pnrr, delle Raccomandazioni specifiche della Commissione europea e del Piano per la transizione ecologica, approvato nel 2022, il Governo è tenuto ad adottare misure volte a ridurre i sussidi ambientali dannosi" spiegano da Viale XX Settembre. "L'ipotesi di aumentare le accise sul gasolio, emerse tra le righe del piano strutturale di bilancio, predisposto in vista della prossima Manovra, appare assurda, addirittura paradossale" afferma Federconsumatori in una nota. "Specialmente se si considera che il governo che la propone è lo stesso che, finché era all'opposizione e in campagna elettorale ha reso l'abolizione delle accise sui carburanti uno dei suoi cavalli di battaglia", aggiunge l'associazione. 'L'aumento delle accise sui carburanti, e in particolare sul gasolio, non solo rappresenta un aggravio immediato per famiglie e imprese, ma rischia di innescare una pericolosa e perversa spirale inflazionistica che andrebbe a colpire l'intera economia " dichiara il presidente di Unimpresa, Giovanna Ferrara, in una nota. "Oltre a contraddire la linea politica del governo, la misura non sembra tenere conto delle difficoltà economiche che stanno già affrontando i cittadini italiani. Pertanto, un ripensamento su questa strategia appare non solo opportuno, ma necessario per evitare conseguenze economiche ancora più gravi", aggiunge.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Orafinanza

Fonti Web

Il petrolio non ferma la sua corsa, Biden minaccia la produzione iraniana


Orafinanza

Il petrolio non ferma la sua corsa, Biden minaccia la produzione iraniana

10/04/2024 10:17

Aumenta il petrolio Questa mattina i prezzi del petrolio hanno ripreso la sua corsa guadagnando l'1% e il Brent ha superato quota 78 dollari, seguito dal greggio WTI a 74,40 dollari al barile. Su base settimanale i due benchmark del petrolio stanno guadagnando oltre il 9%, reagendo così alle tensioni in Medio Oriente e alle prospettive per la produzione in un'area fondamentale per la materia prima nera. A testimoniare i timori per l'area sono i movimenti dell'indice OPEC Basket , un indicatore di prezzo delle diverse qualità di greggio commercializzate dai membri del cartello, passato dai 71,34 dollari di martedì ai 74,94 dollari di ieri (+5%). Biden e i possibili target Il nuovo rialzo dei prezzi è arrivato a seguito delle parole del Presidente statunitense, Joe Biden , che non ha escluso un blitz sulle infrastrutture petrolifere iraniane quale rappresaglia dell'attacco missilistico perpetrato nei giorni scorsi contro Israele. Biden ha confermato che sono in corso le discussioni con lo stato israeliano circa possibili attacchi agli impianti di produzione iraniani con l'obiettivo di colpire una delle principali fonti di entrate del Paese , escludendo però attacchi ad obiettivi nucleari, e da più parti si ritiene scontata questa possibilità. "Non credo che ci sarà una guerra totale. Penso che possiamo evitarla. Ma c'è ancora molto da fare, molto da fare", affermava il Presidente parlando con i reporter dopo aver risposto con una battuta ("quanto sei sicuro che non pioverà?") alla domanda su quanto sia sicuro che si possa evitare un conflitto su larga scala nella regione. Alla domanda se avrebbe inviato truppe americane per aiutare Israele, il presidente ha risposto: "Abbiamo già aiutato Israele. Lo proteggeremo ancora". Rischio blocco forniture Il Medio Oriente rappresenta circa un terzo della fornitura mondiale di greggio e l'Iran ha pompato circa 3,3 milioni di barili di greggio al giorno negli ultimi mesi, diventando il terzo produttore più grande nell'Organizzazione dei Paesi esportatori di petrolio. Tra i rischi più importanti secondo gli analisti di Generali Investment resta "quello dell'interruzione della fornitura di petrolio " che "avrebbe il potenziale di far aumentare significativamente i prezzi a causa delle preoccupazioni sull'approvvigionamento". Secondo il broker "gli attacchi di ritorsione da parte di Israele potrebbero colpire i siti di produzione di petrolio iraniani. Gli Houthi pro-iraniani in Yemen potrebbero intensificare gli attacchi nel Mar Rosso , interrompendo ulteriormente il commercio globale e il trasporto di petrolio in particolare. E in caso estremo (rischio di coda), l'Iran potrebbe tentare di chiudere potenzialmente lo Stretto di Hormuz , attraverso il quale transitano circa 20 milioni di barili di petrolio e prodotti petroliferi (circa il 20% della fornitura globale)". Impatto " limitato " per l'offerta, invece, secondo gli esperti di ANZ , i quali ritengono che "un attacco diretto agli impianti petroliferi iraniani sembra la risposta

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

meno probabile tra le opzioni di Israele". Per gli analisti, "una mossa del genere sconvolgerebbe i suoi partner internazionali , mentre un'interruzione delle entrate petrolifere dell'Iran probabilmente scatenerebbe una risposta ancora più feroce ". Le previsioni sui prezzi Daan Struyven La Finestra sui Mercati Tutte le mattine la newsletter con le idee di investimento!

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Otto Pagine

Fonti Web

De Luca: "Situazione preoccupante, e Governo aumenta accise su diesel"


Otto Pagine

De Luca: "Situazione preoccupante, e Governo aumenta accise su diesel"

10/04/2024 18:01

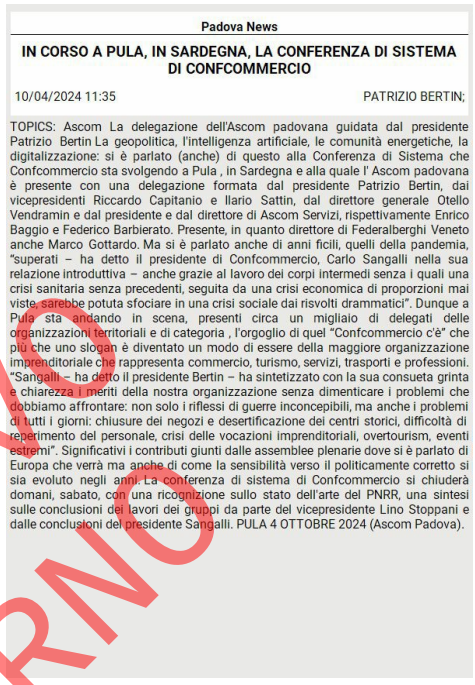
Nessun accenno ad Alfieri e Zannini nel corso della diretta social C'era attesa per il consueto intervento sui social del venerdì del governatore della Campania, Vincenzo De Luca . Ha parlato per 42 minuti su vari temi, dai parcheggiatori abusivi all'autonomia differenziata, dalla manovra del Governo alla guerra in Palestina, ma il presidente della Campania non ha fatto alcun accenno né all'arresto del sindaco di Capaccio, Franco Alfieri, suo ex capo della segreteria, nell'indagine che vede coinvolto il consigliere regionale Giovanni Zannini. Per contro ha rilanciato la campagna partita dalla Campania, nel segno della "burocrazia zero" "Noi dobbiamo decentrare le competenze amministrative in maniera più forte. E su questo siamo più avanti rispetto alle Regioni che hanno chiesto l'autonomia differenziata perché "siamo in una palude burocratica insopportabile". "Sui Lep ci stiamo aggrovigliando in una rete di cose ingestibile", ha detto De Luca ribadendo che la Campania proporrà che sia stabilito per legge che le risorse per ogni cittadino siano uguali dal sud al nord. E così il numero dei medici, degli infermieri e dei posti, vietando alle Regioni di stipulare contratti integrativi per docenti e medici, per sconguire la fuga dei camici bianchi verso le regioni che pagano di più. "Io sono pronto ad accettare la sfida sul piano dell'efficienza - ha detto - ma avendo le stesse risorse delle altre regioni". "Veniamo da mesi di descrizione esaltatoria della situazione italiana Nei primi sei mesi siamo stati il ??quarto paese esportatore ma non è merito della politica. Numeri importanti per gli occupati Ma è ragionevole spiegare la situazione reale". Lo ha detto il presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca , nel corso del consueto appuntamento social del venerdì sottolineando che "il potere di acquisto dei salari è diminuito". Per quanto riguarda la crescita del Pil" abbiamo registrato dati che sono quasi di stagnazione, con un aumento dell'1 per cento per il 2024. Il tasso di crescita è al di sotto di quello degli altri Paesi d'Europa. Quindi la situazione del Paese desta preoccupazione". Per il governatore bisogna fare "i conti con la realtà". Sul paventato aumento del costo del gasolio De Luca ha detto che il "Governo verrebbe meno alla promessa di non aumentare le tasse". Sui bonus di Natale, ha proseguito, "sarà richiesta una platea di persone molto limitata". Per mantenere le misure attuali - taglio cuneo fiscale e riduzione degli scaglioni - ha fatto notare - occorrono complessivamente 14 miliardi.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Padova News

Fonti Web

IN CORSO A PULA, IN SARDEGNA, LA CONFERENZA DI SISTEMA DI CONFCOMMERCIO



Padova News

IN CORSO A PULA, IN SARDEGNA, LA CONFERENZA DI SISTEMA DI CONFCOMMERCIO

10/04/2024 11:35 PATRIZIO BERTIN;

TOPICS: Ascom La delegazione dell'Ascom padovana guidata dal presidente Patrizio Bertin La geopolitica, l'intelligenza artificiale, le comunità energetiche, la digitalizzazione: si è parlato (anche) di questo alla Conferenza di Sistema che Confcommercio sta svolgendo a Pula , in Sardegna e alla quale l' Ascom padovana è presente con una delegazione formata dal presidente Patrizio Bertin, dai vicepresidenti Riccardo Capitanio e Ilario Sattin, dal direttore generale Otello Vendramin e dal presidente e dal direttore di Ascom Servizi, rispettivamente Enrico Baggio e Federico Barbierato. Presente, in quanto direttore di Federalberghi Veneto anche Marco Gottardo. Ma si è parlato anche di anni ficili, quelli della pandemia, "superati – ha detto il presidente di Confcommercio, Carlo Sangalli nella sua relazione introduttiva – anche grazie al lavoro dei corpi intermedi senza i quali una crisi sanitaria senza precedenti, seguita da una crisi economica di proporzioni mai viste, sarebbe potuta sfociare in una crisi sociale dai risvolti drammatici". Dunque a Pula sta andando in scena, presenti circa un migliaio di delegati delle organizzazioni territoriali e di categoria , l'orgoglio di quel "Confcommercio c'è" che più che uno slogan è diventato un modo di essere della maggiore organizzazione imprenditoriale che rappresenta commercio, turismo, servizi, trasporti e professioni. "Sangalli – ha detto il presidente Bertin – ha sintetizzato con la sua consueta grinta e chiarezza i meriti della nostra organizzazione senza dimenticare i problemi che dobbiamo affrontare: non solo i riflessi di guerre inconcepibili, ma anche i problemi di tutti i giorni: chiusure dei negozi e desertificazione dei centri storici, difficoltà di reperimento del personale, crisi delle vocazioni imprenditoriali, overtourism, eventi estremi". Significativi i contributi giunti dalle assemblee plenarie dove si è parlato di Europa che verrà ma anche di come la sensibilità verso il politicamente corretto si sia evoluto negli anni. La conferenza di sistema di Confcommercio si chiuderà domani, sabato, con una ricognizione sullo stato dell'arte del PNRR, una sintesi sulle conclusioni dei lavori dei gruppi da parte del vicepresidente Lino Stoppani e dalle conclusioni del presidente Sangalli. PULA 4 OTTOBRE 2024 (Ascom Padova).

TOPICS: Ascom La delegazione dell'Ascom padovana guidata dal presidente Patrizio Bertin La geopolitica, l'intelligenza artificiale, le comunità energetiche, la digitalizzazione: si è parlato (anche) di questo alla Conferenza di Sistema che Confcommercio sta svolgendo a Pula , in Sardegna e alla quale l' Ascom padovana è presente con una delegazione formata dal presidente Patrizio Bertin, dai vicepresidenti Riccardo Capitanio e Ilario Sattin, dal direttore generale Otello Vendramin e dal presidente e dal direttore di Ascom Servizi, rispettivamente Enrico Baggio e Federico Barbierato. Presente, in quanto direttore di Federalberghi Veneto anche Marco Gottardo. Ma si è parlato anche di anni ficili, quelli della pandemia, "superati - ha detto il presidente di Confcommercio, Carlo Sangalli nella sua relazione introduttiva - anche grazie al lavoro dei corpi intermedi senza i quali una crisi sanitaria senza precedenti, seguita da una crisi economica di proporzioni mai viste, sarebbe potuta sfociare in una crisi sociale dai risvolti drammatici". Dunque a Pula sta andando in scena, presenti circa un migliaio di delegati delle organizzazioni territoriali e di categoria , l'orgoglio di quel "Confcommercio c'è" che più che uno slogan è diventato un modo di essere della maggiore organizzazione imprenditoriale che rappresenta commercio, turismo, servizi, trasporti e professioni. "Sangalli - ha detto il presidente Bertin - ha sintetizzato con la sua consueta grinta e chiarezza i meriti della nostra organizzazione senza dimenticare i problemi che dobbiamo affrontare: non solo i riflessi di guerre inconcepibili, ma anche i problemi di tutti i giorni: chiusure dei negozi e desertificazione dei centri storici, difficoltà di reperimento del personale, crisi delle vocazioni imprenditoriali, overtourism, eventi estremi". Significativi i contributi giunti dalle assemblee plenarie dove si è parlato di Europa che verrà ma anche di come la sensibilità verso il politicamente corretto si sia evoluto negli anni. La conferenza di sistema di Confcommercio si chiuderà domani, sabato, con una ricognizione sullo stato dell'arte del PNRR, una sintesi sulle conclusioni dei lavori dei gruppi da parte del vicepresidente Lino Stoppani e dalle conclusioni del presidente Sangalli. PULA 4 OTTOBRE 2024 (Ascom Padova).

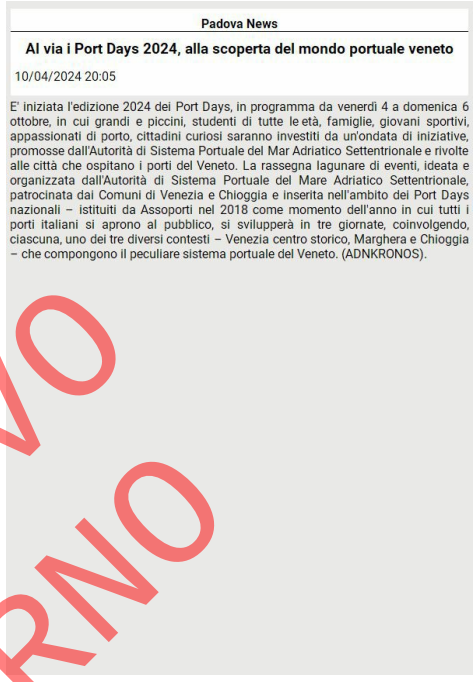
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Padova News

Fonti Web

Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto

E' iniziata l'edizione 2024 dei Port Days, in programma da venerdì 4 a domenica 6 ottobre, in cui grandi e piccini, studenti di tutte le età, famiglie, giovani sportivi, appassionati di porto, cittadini curiosi saranno investiti da un'ondata di iniziative, promosse dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale e rivolte alle città che ospitano i porti del Veneto. La rassegna lagunare di eventi, ideata e organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia e inserita nell'ambito dei Port Days nazionali - istituiti da Assoporti nel 2018 come momento dell'anno in cui tutti i porti italiani si aprono al pubblico, si svilupperà in tre giornate, coinvolgendo, ciascuna, uno dei tre diversi contesti - Venezia centro storico, Marghera e Chioggia - che compongono il peculiare sistema portuale del Veneto. (ADNKRONOS).



Padova News

Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto

10/04/2024 20:05

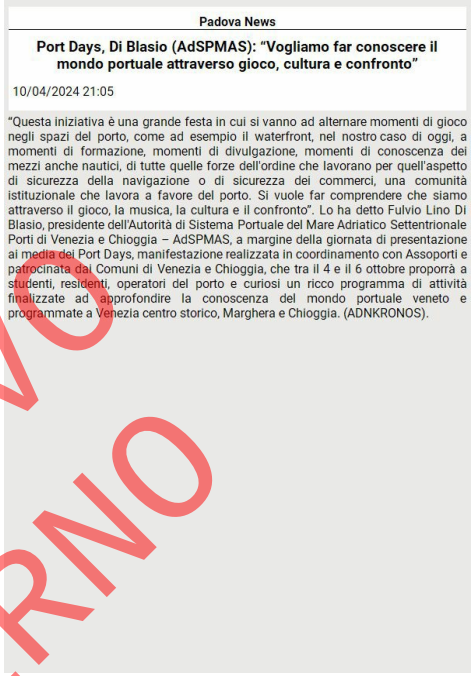
E' iniziata l'edizione 2024 dei Port Days, in programma da venerdì 4 a domenica 6 ottobre, in cui grandi e piccini, studenti di tutte le età, famiglie, giovani sportivi, appassionati di porto, cittadini curiosi saranno investiti da un'ondata di iniziative, promosse dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale e rivolte alle città che ospitano i porti del Veneto. La rassegna lagunare di eventi, ideata e organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia e inserita nell'ambito dei Port Days nazionali – istituiti da Assoporti nel 2018 come momento dell'anno in cui tutti i porti italiani si aprono al pubblico, si svilupperà in tre giornate, coinvolgendo, ciascuna, uno dei tre diversi contesti – Venezia centro storico, Marghera e Chioggia – che compongono il peculiare sistema portuale del Veneto. (ADNKRONOS).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Padova News

Fonti Web

Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto"



Padova News

Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto"

10/04/2024 21:05

"Questa iniziativa è una grande festa in cui si vanno ad alternare momenti di gioco negli spazi del porto, come ad esempio il waterfront, nel nostro caso di oggi, a momenti di formazione, momenti di divulgazione, momenti di conoscenza dei mezzi anche nautici, di tutte quelle forze dell'ordine che lavorano per quell'aspetto di sicurezza della navigazione o di sicurezza dei commerci, una comunità istituzionale che lavora a favore del porto. Si vuole far comprendere che siamo attraverso il gioco, la musica, la cultura e il confronto". Lo ha detto Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Porti di Venezia e Chioggia – AdSPMAS, a margine della giornata di presentazione ai media dei Port Days, manifestazione realizzata in coordinamento con Assoporti e patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia, che tra il 4 e il 6 ottobre proporrà a studenti, residenti, operatori del porto e curiosi un ricco programma di attività finalizzate ad approfondire la conoscenza del mondo portuale veneto e programmate a Venezia centro storico, Marghera e Chioggia. (ADNKRONOS).

"Questa iniziativa è una grande festa in cui si vanno ad alternare momenti di gioco negli spazi del porto, come ad esempio il waterfront, nel nostro caso di oggi, a momenti di formazione, momenti di divulgazione, momenti di conoscenza dei mezzi anche nautici, di tutte quelle forze dell'ordine che lavorano per quell'aspetto di sicurezza della navigazione o di sicurezza dei commerci, una comunità istituzionale che lavora a favore del porto. Si vuole far comprendere che siamo attraverso il gioco, la musica, la cultura e il confronto". Lo ha detto Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Porti di Venezia e Chioggia - AdSPMAS, a margine della giornata di presentazione ai media dei Port Days, manifestazione realizzata in coordinamento con Assoporti e patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia, che tra il 4 e il 6 ottobre proporrà a studenti, residenti, operatori del porto e curiosi un ricco programma di attività finalizzate ad approfondire la conoscenza del mondo portuale veneto e programmate a Venezia centro storico, Marghera e Chioggia. (ADNKRONOS).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Pmi

Fonti Web

Aumento tasse sui carburanti: ipotesi stangata in Manovra 2025


Pmi

Aumento tasse sui carburanti: ipotesi stangata in Manovra 2025

10/04/2024 10:29 Teresa Barone

Il Governo pensa di allineare le aliquote delle accise sui carburanti: in arrivo una stangata da 3 miliardi all'anno per gli automobilisti. Si fa strada l'ipotesi di aumento tasse sul diesel , forse già nell'ambito della Manovra 2025 , una decisione che poterebbe a una vera e propria stangata pari a 3miliardi di euro. L'allineamento delle aliquote delle accise sui carburanti (diesel e benzina) avrebbe lo scopo di riordinare le spese fiscali e definire un nuovo sistema di agevolazioni. Come si legge nel testo del Piano Strutturale di Bilancio di medio termine (2025-2029) del Governo, infatti: 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 transazione energetica e ambientale a livello europeo e nazionale. La reazione di Assoutenti non si è fatta attendere, sottolineando come il 56,1% (pari a 0,91 euro) di ogni litro di gasolio acquistato dagli automobilisti italiani se ne vada in tasse, tra IVA e accise, mentre la tassazione sulla benzina 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 di Assoutenti Gabriele Melluso. Oggi l'accisa sulla benzina è pari a 0,728 euro al litro, quella sul gasolio a 0,617 euro/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.

Il Governo pensa di allineare le aliquote delle accise sui carburanti: in arrivo una stangata da 3 miliardi all'anno per gli automobilisti. Si fa strada l'ipotesi di aumento tasse sul diesel , forse già nell'ambito della Manovra 2025 , una decisione che poterebbe a una vera e propria stangata pari a 3miliardi di euro. L'allineamento delle aliquote delle accise sui carburanti (diesel e benzina) avrebbe lo scopo di riordinare le spese fiscali e definire un nuovo sistema di agevolazioni. Come si legge nel testo del Piano Strutturale di Bilancio di medio termine (2025-2029) del Governo, infatti: 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 transazione energetica e ambientale a livello europeo e nazionale. La reazione di Assoutenti non si è fatta attendere, sottolineando come il 56,1% (pari a 0,91 euro) di ogni litro di gasolio acquistato dagli automobilisti italiani se ne vada in tasse, tra IVA e accise, mentre la tassazione sulla benzina 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 di Assoutenti Gabriele Melluso. Oggi l'accisa sulla benzina è pari a 0,728 euro al litro, quella sul gasolio a 0,617 euro/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. Se vuoi aggiornamenti su Auto e flotte aziendali inserisci la tua email nel box qui sotto:.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Pmi

Fonti Web

Imprese: in arrivo una Legge quadro per le PMI


Pmi

Imprese: in arrivo una Legge quadro per le PMI

10/04/2024 12:11 Barbara Weisz

Nel Piano Strutturale di Bilancio c'è un capitolo dedicato al miglioramento dell'ambiente imprenditoriale, con misure specifiche per le PMI. Entro il 2026 il Governo intende approvare una legge quadro sulle PMI che ne favorisca la crescita dimensionale e il passaggio generazionale. La previsione è contenuta nel Piano Strutturale di Bilancio , che prevede diverse misure volte al miglioramento dell'ambiente imprenditoriale: la riforma già in atto del mercato dei capitali, interventi progressivi sui diversi settori per stimolare la concorrenza , strumenti per potenziare la digitalizzazione e l'internazionalizzazione delle imprese. Vediamo tutto. Legge quadro sulle PMI entro il 2026 L'obiettivo è quello di migliorare l' accesso al credito agendo su diversi fattori quali la crescita dimensionale , anche attraverso processi di aggregazione, e il passaggio generazionale , tradizionalmente un momento delicato per le imprese di piccole dimensioni. Il sarà dedicato oltre che all'approvazione della legge, alla messa a punto degli strumenti attuativi , mentre negli anni successivi verranno consultate le associazioni di categoria, avviando un tavolo di lavoro specifico. Il tavolo dovrà avere funzioni di monitoraggio , anche per evidenziare criticità da risolvere eventualmente ricorrendo a strumenti legislativi. La riforma del mercato dei capitali Nel frattempo, la riforma del mercato dei capitali dovrebbe stimolare le piccole e medie imprese ad avvicinarsi al mercato, anche modernizzando la finanza d'impresa Quest'anno è stato approvato un primo tassello di riforma, con la legge 21/2024 che, con riferimento alle PMI, estende la definizione alle aziende con capitalizzazione fino a 1 miliardo di euro dall'attuale soglia di 500 milioni, e contiene misure sulla digitalizzazione delle quote. Queste norme mirano ad estendere la platea di imprese che possono usufruire delle agevolazioni per la quotazione delle PMI, e a favorire la circolazione delle quote di partecipazione. E' stata anche conferita delega al Governo , da esercitare entro il marzo del , per portare avanti la riforma, e in questo ambito è stata formata in maggio una commissione di esperti per supportare il lavoro. Leggi sulla concorrenza, obiettivi al 2029 Sulla concorrenza, viene definito un cronoprogramma che verrà scandito dalle leggi annuali. Nel 2026 focus sulla riduzione dei limiti orari per il commercio al dettaglio e dei vincoli alle promozioni di vendita, nel triennio 2027-2029 le leggi annuali prevederanno interventi nelle professioni non regolamentate, nei trasporti ferroviari regionali, nel servizio postale, nell'energia idroelettrica e nel comparto delle acque minerali. Infine, per la digitalizzazione delle imprese vengono citati il programma Made in Italy 2030 e il Fondo per lo sviluppo delle tecnologie istituito dalla Legge di Bilancio 2019, che verrà potenziato. Alle applicazioni di Intelligenza Artificiale, Blockchain e Internet of

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Pmi

Fonti Web

Things verranno aggiunte anche la ricerca su nuovi materiali e l'hardware. Infine, sul fronte dell' internazionalizzazione , è prevista un'attività di promozione all'estero del Made in Italy e lo sviluppo dei rapporti economici con i paesi africani in coerenza con il Piano Mattei. Se vuoi aggiornamenti su Legge di Bilancio, PMI inserisci la tua email nel box qui sotto:.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Policymaker

Fonti Web

Patatrac di Giorgetti sulle tasse e i "sacrifici" degli italiani (che in questo caso non sono sovranisti)


Policymaker

Patatrac di Giorgetti sulle tasse e i “sacrifici” degli italiani (che in questo caso non sono sovranisti)

10/04/2024 07:40 Giancarlo Salemi

Il Ministro dell'Economia finisce nella bufera per le sue dichiarazioni che delineano una manovra “lacrime e sangue”. Va giù Piazza Affari, si irrita Giorgia Meloni e Matteo Salvini “smentisce” il suo ministro. Le opposizioni vanno all'attacco e intanto le accise sulla benzina saliranno per fare cassa Questa volta il prudente Giancarlo Giorgetti ha fatto patatrac nella comunicazione. La manovra richiederà “sacrifici da tutti” spiega il ministro del Tesoro all'agenzia economica Bloomberg Ma la sola idea di chiedere un contributo alle imprese dei settori in cui sono maturati buoni o ottimi profitti fa scivolare la Borsa di Milano, che chiude a -1,5%, la peggiore in Europa. E così ecco i titoli dei quotidiani: “Siamo al verde” scrive il Manifesto , “Più tasse per tutti” echeggia l'Unità , “Le tasse di Giorgetti” titola in prima Repubblica e il Giornale prova a spiegare “una tantum, ecco chi pagherà”, “SACRIFICI PER TUTTI”, ECCO COSA HA DETTO GIORGETTI Le cronache dei quotidiani analizzano tutte le frasi incriminate dal ministro dell'Economia costretto poi nella serata di ieri a precisare con una nota che non ci saranno nuove tasse. Prendiamo il Sole24Ore e ricostruiamo il pensiero di Giorgetti. “Non è corretto parlare di extraprofitti”, ma di “andare a tassare i profitti a chi li ha fatti: è uno sforzo che tutto il sistema paese deve fare. Le aziende non fanno beneficenza, quindi i contributi volontari non esistono. Esiste l'articolo 53 della Costituzione che prevede che tutti sono tenuti a concorrere alle spese pubbliche in ragione della loro capacità contributiva. Siamo impegnati in un percorso particolarmente esigente di rientro. Rientreremo sotto il 3% in termini deficit nel 2026, mentre altri come la Francia lo faranno nel 2029. Di conseguenza ci apprestiamo ad approvare una Legge di Bilancio in cui si chiederanno sacrifici a tutti”. IRRITAZIONE DI MELONI E SALVINI “SMENTISCE” IL SUO MINISTRO Parole che, come riporta la Stampa in un retroscena irritano la premier Giorgia Meloni che “non si capacita di modi, tempi, contenuti dell'intervista”. Ecco allora dal Mef, come scrive il Messaggero il sottosegretario Federico Freni giungere in soccorso: “Non c'è allo studio nessun aumento delle tasse per nessuno”. Gli fa eco Matteo Salvini , vicepremier leghista: “Non è questo il governo che aumenterà le tasse”. Poi come riporta il Corriere della Sera arriva la nota che chiarisce il tutto: la richiesta di uno sforzo in più è per quelle imprese più grandi che operano in settori beneficiati da condizioni esterne. Come contribuiranno è ancora oggetto di confronto. E, viene spiegato, non ci saranno nuove tasse per gli individui, mentre le aziende più piccole sono già interessate dal concordato biennale preventivo. ANCHE LE ACCISE SULLA BENZINA SALIRANNO La verità, come scrive Lina Palmerini sul Sole24Ore è che per la prima volta in due anni di governo “è apparsa la parola sacrificio nel linguaggio del centrodestra”, una sorta di “resa dei conti” come titola efficacemente la Stampa

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

, senza considerare poi anche l'altro tema caldo, quello dell'aumento delle accise che, questo sì colpirà tutti indistintamente. Scrive Giuseppe Colombo su Repubblica : "La decisione di riallineare le accise sul gasolio a quelle, più alte, della benzina, e quindi di aumentarle, contempla la sconfessione di convinzioni e promesse. Perché un intervento sulle accise era sì previsto, ma in ben altra direzione. "Noi pretendiamo che le accise vengano progressivamente abolite", disse infatti la premier in un video, realizzato nel 2019". SIAMO "ALLA RESA DEI CONTI" PUBBLICI Insomma, una giornata di caos totale nella maggioranza, al punto che come riporta Enrico Marro sul Corriere della Sera le opposizioni sono "rinate" e partite all'attacco (nonostante i gravi problemi politici li). "La maschera è caduta. Sarà una manovra lacrime e sangue che colpirà pensioni, sanità, enti locali, imprese e lavoratori" ha ammonito la vicepresidente del Pd, Chiara Gribaudo, mentre Angelo Bonelli chiede a Giorgetti di "tassare le grandi ricchezze anziché i lavoratori e di rinunciare al ponte sullo Stretto". Ma chi ne capisce qualcosa di conti pubblici, come Roberto Perotti , economista alla Bocconi, scelto da Matteo Renzi come consulente per la revisione della spesa, incarico che lasciò dopo un anno per varie incomprensioni ammonisce in un'intervista a la Stampa : "L'esecutivo non ha alternative, paghiamo cari due anni di follia". Articoli correlati.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Policymaker

Fonti Web

Legge di bilancio 2025: dalle accise sul diesel e tasse sugli extra-profitti. La ricetta della Lega


Policymaker

Legge di bilancio 2025: dalle accise sul diesel e tasse sugli extra-profitti. La ricetta della Lega

10/04/2024 10:32 Maria Scopece

Il ministro Giorgetti spaventa i mercati parlando della Legge di bilancio per il 2025. "Una manovra che richiederà sacrifici a tutti". Il vicesegretario della Lega Andrea Crippa rincara la dose sulle banche: "I primi sette istituti di credito hanno quasi raddoppiato gli utili con un aumento del 93% dovuto soprattutto al 'gioco' dei tassi di interesse". La legge di bilancio del 2025 richiederà sacrifici a tutti. Senza giri di parole il ministro dell'economia Giancarlo Giorgetti ha anticipa che la manovra in via di preparazione chiederà uno sforzo particolare a chi ha generato profitti. Una dichiarazione, rilasciata a borse ancora aperte, che ha generato un piccolo terremoto, facendo perdere circa 1,5% su Piazza Affari. LEGGE DI BILANCIO 2025: NESSUNA TASSA SU EXTRA-PROFITTI Dopo la bufera , e il flop , della norma sugli extraprofitti delle banche introdotta nell'estate 2023 il ministro Giorgetti forse avrebbe potuto usare le parole con più cautela. Durante l'evento "Bloomberg Future of Finance Italy", il titolare dell'economia ha spiegato che saranno tassati i profitti, precisando che non si tratterà di una tassa sugli extraprofitti, ma di una contribuzione legata alla capacità contributiva, in linea con l'articolo 53 della Costituzione. A essere tassati saranno individui, ma anche per le aziende, grandi e piccole. "Non è corretto parlare di extraprofitti - ha spiegato il ministro - ma di andare a tassare i profitti a chi li ha fatti: è uno sforzo che tutto il sistema paese deve fare. Le aziende non fanno beneficenza, quindi i contributi volontari non esistono. Esiste l'articolo 53 della Costituzione" che impone che tutti concorrano alle spese pubbliche in ragione della loro capacità contributiva. OBIETTIVO: RIDURRE IL DEFICIT SOTTO IL 3% L'obiettivo del governo è ambizioso: ridurre il deficit sotto il 3% entro il 2026, un traguardo più stringente rispetto ad altri Paesi europei come la Francia, che prevede di raggiungerlo solo nel 2029. Giorgetti ha sottolineato che questa sfida richiederà una "chiamata di contribuzione per tutti" e ha garantito che sarà trovata una "soluzione equilibrata", soprattutto riguardo alla tassazione dei profitti aziendali. A rincarare la dose sulle banche ci pensa il vicesegretario della Lega, Andrea Crippa. "Qualcosa non funziona e va detto chiaramente. Mi riferisco alle banche e al cosiddetto 'gioco' dei tassi di interesse - ha detto ad -. Quando la Bce alzava il costo del denaro, dopo il Covid, gli istituti di credito facevano salire rapidamente e in modo netto le rate dei mutui e dei finanziamenti. Oggi che finalmente, con grave ritardo, la signora Lagarde ha iniziato a tagliare i tassi le rate dei mutui variabili, che moltissimi italiano hanno, scendono di poco, così come le rate dei finanziamenti a tasso variabile, e certamente non in modo proporzionale rispetto all'epoca della stretta". Il vicesegretario sottolinea che "nell'ultimo biennio i primi sette istituti di credito hanno quasi raddoppiato gli utili con un aumento del 93% dovuto soprattutto al 'gioco' dei tassi di interesse".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

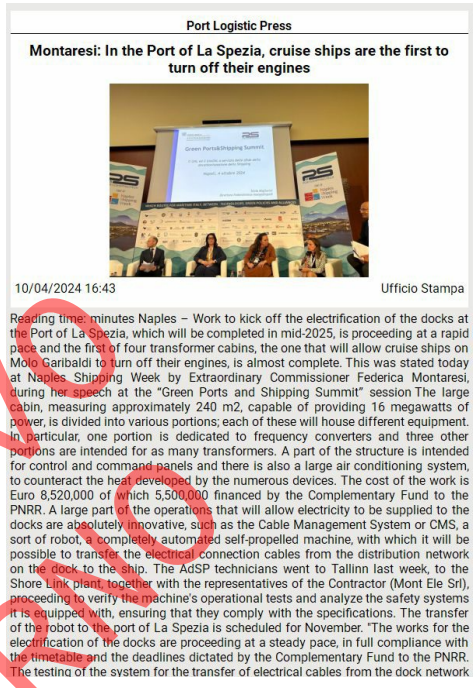
Quindi, dalle parole di Crippa, si capisce che pensando alla Legge di Bilancio per il 2025, diventa quasi eticamente plausibile chiedere un contributo dalle banche. Nonostante le difficoltà, dalla crisi della manifattura e all'instabilità internazionale, Giorgetti si è detto fiducioso sulle prospettive macroeconomiche italiane. Il governo continua a ritenere realistico l'obiettivo di una crescita del PIL dell'1% per il 2024, sebbene l'industria italiana vivendo una fase di difficoltà. Secondo il ministro, il settore dei servizi compensa le difficoltà della manifattura, e l'Italia continua a performare meglio di altri Paesi europei. Ma è dalla finanza pubblica che arrivano le notizie migliori: l'obiettivo di deficit per il 2023, originariamente fissato al 4,4%, è stato rivisto al ribasso al 3,8%, un dato che rafforza la credibilità del governo sui mercati internazionali. ACCISE SUI CARBURANTI: NESSUN AUMENTO IMMEDIATO MA UNA RIMODULAZIONE E, infine, il tema delle accise sui carburanti. Il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha smentito un imminente aumento delle accise sul gasolio, spiegando che il governo sta studiando una "rimodulazione" per allineare le accise del diesel a quelle della benzina. Un argomento molto delicato per Palazzo Chigi. La Premier, quando era solo un esponente dell'opposizione, criticò duramente la mole di imposte che gravano sui carburanti. Ma da via XX settembre provano a tranquillizzare: non un aumento generalizzato ma una riorganizzazione complessiva del sistema fiscale legato ai carburanti. Al momento, infatti, le accise sul gasolio sono più basse di quelle sulla benzina (61,7 centesimi per il gasolio contro 72,8 per la benzina), e l'intenzione è di ridurre questo divario. COLDIRETTI CHIEDE CHE SIANO CONSOLIDATI GLI SGRAVI FISCALI Un tema che interessa da vicino anche l'agricoltura. La Coldiretti, infatti, pur non intervenendo sul tema delle accise ha chiesto che nella manovra vengano consolidati gli sgravi fiscali e contributivi già esistenti, per favorire il ricambio generazionale e sostenere le imprese agricole. Articoli correlati.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Port Logistic Press

Fonti Web

Montaresi: In the Port of La Spezia, cruise ships are the first to turn off their engines


Port Logistic Press

Montaresi: In the Port of La Spezia, cruise ships are the first to turn off their engines

10/04/2024 16:43 Ufficio Stampa

Reading time: minutes Naples – Work to kick off the electrification of the docks at the Port of La Spezia, which will be completed in mid-2025, is proceeding at a rapid pace and the first of four transformer cabins, the one that will allow cruise ships on Molo Garibaldi to turn off their engines, is almost complete. This was stated today at Naples Shipping Week by Extraordinary Commissioner Federica Montaresi, during her speech at the "Green Ports and Shipping Summit" session The large cabin, measuring approximately 240 m2, capable of providing 16 megawatts of power, is divided into various portions; each of these will house different equipment. In particular, one portion is dedicated to frequency converters and three other portions are intended for as many transformers. A part of the structure is intended for control and command panels and there is also a large air conditioning system, to counteract the heat developed by the numerous devices. The cost of the work is Euro 8,520,000 of which 5,500,000 financed by the Complementary Fund to the PNRR. A large part of the operations that will allow electricity to be supplied to the docks are absolutely innovative, such as the Cable Management System or CMS, a sort of robot, a completely automated self-propelled machine, with which it will be possible to transfer the electrical connection cables from the distribution network on the dock to the ship. The AdSP technicians went to Tallinn last week, to the Shore Link plant, together with the representatives of the Contractor (Mont Ele Srl), proceeding to verify the machine's operational tests and analyze the safety systems it is equipped with, ensuring that they comply with the specifications. The transfer of the robot to the port of La Spezia is scheduled for November. "The works for the electrification of the docks are proceeding at a steady pace, in full compliance with the timetable and the deadlines dictated by the Complementary Fund to the PNRR. The testing of the system for the transfer of electrical cables from the dock network

Reading time: minutes Naples - Work to kick off the electrification of the docks at the Port of La Spezia, which will be completed in mid-2025, is proceeding at a rapid pace and the first of four transformer cabins, the one that will allow cruise ships on Molo Garibaldi to turn off their engines, is almost complete. This was stated today at Naples Shipping Week by Extraordinary Commissioner Federica Montaresi, during her speech at the "Green Ports and Shipping Summit" session The large cabin, measuring approximately 240 m2, capable of providing 16 megawatts of power, is divided into various portions; each of these will house different equipment. In particular, one portion is dedicated to frequency converters and three other portions are intended for as many transformers. A part of the structure is intended for control and command panels and there is also a large air conditioning system, to counteract the heat developed by the numerous devices. The cost of the work is Euro 8,520,000 of which 5,500,000 financed by the Complementary Fund to the PNRR. A large part of the operations that will allow electricity to be supplied to the docks are absolutely innovative, such as the Cable Management System or CMS, a sort of robot, a completely automated self-propelled machine, with which it will be possible to transfer the electrical connection cables from the distribution network on the dock to the ship. The AdSP technicians went to Tallinn last week, to the Shore Link plant, together with the representatives of the Contractor (Mont Ele Srl), proceeding to verify the machine's operational tests and analyze the safety systems it is equipped with, ensuring that they comply with the specifications. The transfer of the robot to the port of La Spezia is scheduled for November. "The works for the electrification of the docks are proceeding at a steady pace, in full compliance with the timetable and the deadlines dictated by the Complementary Fund to the PNRR. The testing of the system for the transfer of electrical cables from the dock network to the ship, which took place in recent days in Tallinn, represents another fundamental step, together with the construction of the cabin that is taking shape near the root of Molo Garibaldi. We are already working in parallel on the management model of the power system that we have already identified as a service of general economic interest. Our policy of accompanying the construction of infrastructures with the development of qualified services allows us to respond efficiently to operational needs, with particular attention to the sustainability of the project, both from an economic and environmental point of view. The completion of the works for the electrification of Molo Garibaldi in mid-2025 will allow us to reach an important milestone, especially from an environmental point of view, which is part of the set of actions to improve the port-city relationship that we are carrying out together with the Municipality of La Spezia and the terminal operator SCCT".
Share : Other

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Port Logistic Press

Fonti Web

Articles :.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Prima Firenze

Fonti Web

Gasolio miscelato con altre sostanze, titolare di un deposito indagato per evasione delle accise e frode


Prima Firenze

Gasolio miscelato con altre sostanze, titolare di un deposito indagato per evasione delle accise e frode

10/04/2024 16:00 Alberto Alfieri

L'indagine è scaturita da una verifica fiscale nel corso della quale erano già stati sequestrati 30.332 litri di gasolio Il titolare di un deposito commerciale di prodotti energetici con sede in provincia di Firenze è indagato per i reati di sottrazione all'accertamento o al pagamento dell'accisa sui prodotti energetici e frode nell'esercizio del commercio L'operazione Le attività investigative condotte dal Nucleo di Polizia Economico-Finanziaria di Firenze hanno consentito di raccogliere, in diverse circostanze, gravi indizi a sostegno della tesi investigativa. "Sarebbe stato consegnato all'utilizzatore finale prodotto energetico per autotrazione o da riscaldamento , precedentemente ed in maniera illecita, miscelato alla pensilina di carico con prodotto agevolato per l'agricoltura o che quest'ultimo prodotto sarebbe stato consegnato direttamente in luogo del gasolio per autotrazione o da riscaldamento", si legge nel comunicato del procuratore Filippo Spiezia. Sono stati di conseguenza sottoposti a sequestro circa 120.000 litri di prodotti energetici, nove serbatoi di varia capacità e quattro automezzi intestati alla società e destinati al trasporto del prodotto. L'indagine è scaturita da una verifica fiscale condotta dal Nucleo della Guardia di Finanza nei confronti dell'operatore economico, tesa a verificare il corretto adempimento degli obblighi in materia di accise , nel corso della quale sono stati sequestrati 30.332 litri di gasolio stoccata all'interno di due cisterne interrate, in quanto risultato illecitamente miscelato con sostanze denaturanti.

L'indagine è scaturita da una verifica fiscale nel corso della quale erano già stati sequestrati 30.332 litri di gasolio Il titolare di un deposito commerciale di prodotti energetici con sede in provincia di Firenze è indagato per i reati di sottrazione all'accertamento o al pagamento dell'accisa sui prodotti energetici e frode nell'esercizio del commercio L'operazione Le attività investigative condotte dal Nucleo di Polizia Economico-Finanziaria di Firenze hanno consentito di raccogliere, in diverse circostanze, gravi indizi a sostegno della tesi investigativa. "Sarebbe stato consegnato all'utilizzatore finale prodotto energetico per autotrazione o da riscaldamento , precedentemente ed in maniera illecita, miscelato alla pensilina di carico con prodotto agevolato per l'agricoltura o che quest'ultimo prodotto sarebbe stato consegnato direttamente in luogo del gasolio per autotrazione o da riscaldamento", si legge nel comunicato del procuratore Filippo Spiezia. Sono stati di conseguenza sottoposti a sequestro circa 120.000 litri di prodotti energetici, nove serbatoi di varia capacità e quattro automezzi intestati alla società e destinati al trasporto del prodotto. L'indagine è scaturita da una verifica fiscale condotta dal Nucleo della Guardia di Finanza nei confronti dell'operatore economico, tesa a verificare il corretto adempimento degli obblighi in materia di accise , nel corso della quale sono stati sequestrati 30.332 litri di gasolio stoccata all'interno di due cisterne interrate, in quanto risultato illecitamente miscelato con sostanze denaturanti.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

PrimoCanale.it

Fonti Web

Regionali, Spediporto: "Si rilanci portualità, oggi controlli sanitari infiniti"


PrimoCanale.it

Regionali, Spediporto: "Si rilanci portualità, oggi controlli sanitari infiniti"

10/04/2024 14:27 ELISABETTA BIANCALANI;

di Elisabetta Biancalani GENOVA - " Un container , in condizioni normali, dovrebbe sostare in porto 24 ore per un controllo sanitario , mentre si arriva anche a una settimana ". E' uno degli esempi portati dal direttore generale di Spediporto Giampaolo Botta , quando gli chiediamo, nell'ambito del nostro viaggio attraverso le richieste del mondo dello shipping al futuro presidente della Regione (GUARDA QUI), quali sono le priorità della sua categoria: "Chiediamo di rilanciare la blue economy, partendo dall' ottimizzazione di alcuni servizi in ambito portuale legati al ciclo dei controlli : noi abbiamo da anni problemi legati alla presenza di personale in numero sufficiente a coprire le esigenze di uno scalo che è primo in Italia per quanto riguarda i controlli e sanitari e veterinari sulle merci. Chiediamo poi di esprimersi in modo favorevole a sostenere a livello romano l'applicazione della zona logistica semplificata , questo è un elemento strategico per lo sviluppo non solo del porto ma per tutte le attività del nostro territorio. Poi chiediamo ai candidati di esprimersi chiaramente su quello che è il ruolo strategico non soltanto del porto ma dell'aeroporto e in ultimo vorremmo capire quale sarà l'impegno dei nostri candidati al fine di favorire e sostenere completamente di tutti i cantieri e dello numerose attività legate alle infrastrutture fisiche che incideranno sul nostro territorio da cui ai prossimi 10 anni. In merito alla carenza di personale per i controlli sanitari: " I traffici in importazione non hanno tempi celeri di uscita dal porto. E questo comporta maggiori costi e perdita di competitività.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Puglia Live

Fonti Web

Taranto - TRANSIZIONE GIUSTA, LA GIUNTA ADOTTA PROGETTI PER OLTRE 245 MILIONI


Puglia Live

Taranto – TRANSIZIONE GIUSTA, LA GIUNTA ADOTTA PROGETTI PER OLTRE 245 MILIONI

10/04/2024 15:56

Diversificare l'economia tarantina svincolandola dalla "grande industria siderurgica", puntare con decisione su green e blue economy, turismo, ricerca, alta formazione ed innovazione, per poi completare il processo di rigenerazione urbana già avviato dall'Amministrazione Melucci ed incentivare la crescita di attività produttive innovative e sostenibili. Sono gli indirizzi salienti del piano "Ecosistema Taranto", gli stessi che vengono ripresi dalle proposte progettuali che, facendo leva sulle risorse del "Just Transition Fund", questa mattina hanno avuto via libera dalla Giunta comunale. Chiamato ad esprimersi su iniziative finalizzate a cambiare il volto della città e a gettare le basi per migliaia di posti di nuovi e qualificati lavori, l'organo di governo cittadino ha adottato linee di azione che dovranno sfociare in quattro macro-interventi per i quali saranno richiesti complessivamente oltre 245 milioni di euro dei circa 800 che rappresentano la dotazione finanziaria prevista per la Provincia di Taranto dal programma nazionale JTF. La prima iniziativa è denominata "Sea Hub" e prevede l'utilizzo di 55 milioni di euro sia per riorganizzare e rilanciare in chiave sostenibile il sistema produttivo legato al mare (si pensi alla mitilicoltura, al trasporto marittimo e alla nautica), sia per recuperare il rapporto della città con i suoi due mari che lo sviluppo industriale ha incrinato negli ultimi decenni. È invece quantificata in novanta milioni di euro la quota necessaria per realizzare la "Green Belt" (la seconda proposta progettuale deliberata dalla Giunta), operazione che punta ad incrementare e valorizzare il patrimonio naturalistico attraverso il recupero di aree verdi esistenti, la riforestazione o nuova forestazione e la creazione di parchi urbani o loro riqualificazione. Una parte degli interventi "Green Belt" trovano finanziamento all'interno di ambiti di programmazione già consolidati o già in via di implementazione, mentre per la quota restante è richiesto un finanziamento a valere sul JTF per la trasformazione/riqualificazione green di circa 230 ettari, nell'ambito di 9 interventi. La rigenerazione dell'area tarantina si esplica anche e soprattutto nel contesto culturale ed il progetto "MediNEB-Biennale del Mediterraneo" ne è la plastica dimostrazione. Ideato dalla Amministrazione comunale e sviluppato con il Ministero della Cultura e la Regione Puglia, prevede la fondazione a Taranto di un centro Mediterraneo per la ricerca e l'innovazione in ambito culturale e creativo e per lo sviluppo del New European Bauhaus. Il MediNEB, vale a dire una struttura permanente per la promozione della ricerca e dell'innovazione e della produzione nei settori delle arti, della architettura e del design, culminerà, ogni due anni, nell'evento internazionale Biennale del Mediterraneo (per la realizzazione di questo progetto sono richiesti 40 milioni e 700mila euro). L'ultima proposta progettuale, ma non in ordine di importanza, a cui la Giunta ha dato via libera è stata quella che mira alla creazione di una struttura

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

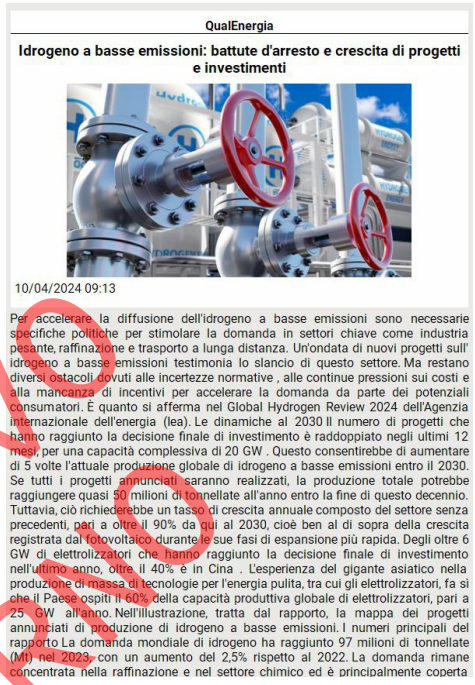
di ricerca permanente per la promozione della salute umana come "bene globale". Salubrità ambientale, sostenibilità nella produzione di energia e beni, mobilità smart, salute animale, biodiversità e giustizia sociale: saranno questi temi (già sviluppati nell'ambito del progetto "CALLIOPE", che ha come capofila l'Amministrazione comunale) ad essere trattati dall'Istituto Ionico di Ricerca e Innovazione "IRIIS" per la cui realizzazione sono richieste risorse per 60 milioni di euro. In coerenza con gli obiettivi generali del Green Deal europeo, il progetto prevede anche la realizzazione e l'attivazione di infrastrutture di ricerca e formazione nel centro storico di Taranto. A margine del provvedimento di Giunta, il sindaco Melucci ha dichiarato: " Il capoluogo ionico già da qualche anno non è più soltanto la città dell'ex Ilva, proprio grazie al piano locale per la transizione giusta europea, denominato Ecosistema Taranto. Dall'economia del mare alla innovazione tecnologica, dalle energie rinnovabili (incluso l'idrogeno verde) alle bonifiche ambientali, dalla smart city alle imprese culturali, presto alcuni settori vedranno crescere Taranto come hub di assoluto riferimento per il sud Europa e l'area mediterranea .".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

QualEnergia

Fonti Web

Idrogeno a basse emissioni: battute d'arresto e crescita di progetti e investimenti


QualEnergia

Idrogeno a basse emissioni: battute d'arresto e crescita di progetti e investimenti

10/04/2024 09:13

Per accelerare la diffusione dell'idrogeno a basse emissioni sono necessarie specifiche politiche per stimolare la domanda in settori chiave come industria pesante, raffinazione e trasporto a lunga distanza. Un'ondata di nuovi progetti sull' idrogeno a basse emissioni testimonia lo slancio di questo settore. Ma restano diversi ostacoli dovuti alle incertezze normative , alle continue pressioni sui costi e alla mancanza di incentivi per accelerare la domanda da parte dei potenziali consumatori. È quanto si afferma nel Global Hydrogen Review 2024 dell'Agenzia internazionale dell'energia (Iea). Le dinamiche al 2030 Il numero di progetti che hanno raggiunto la decisione finale di investimento è raddoppiato negli ultimi 12 mesi, per una capacità complessiva di 20 GW . Questo consentirebbe di aumentare di 5 volte l'attuale produzione globale di idrogeno a basse emissioni entro il 2030. Se tutti i progetti annunciati saranno realizzati, la produzione totale potrebbe raggiungere quasi 50 milioni di tonnellate all'anno entro la fine di questo decennio. Tuttavia, ciò richiederebbe un tasso di crescita annuale composto del settore senza precedenti, pari a oltre il 90% da qui al 2030, cioè ben al di sopra della crescita registrata dal fotovoltaico durante le sue fasi di espansione più rapida. Degli oltre 6 GW di elettrolizzatori che hanno raggiunto la decisione finale di investimento nell'ultimo anno, oltre il 40% è in Cina . L'esperienza del gigante asiatico nella produzione di massa di tecnologie per l'energia pulita, tra cui gli elettrolizzatori, fa sì che il Paese ospiti il 60% della capacità produttiva globale di elettrolizzatori, pari a 25 GW all'anno. Nell'illustrazione, tratta dal rapporto, la mappa dei progetti annunciati di produzione di idrogeno a basse emissioni. I numeri principali del rapporto La domanda mondiale di idrogeno ha raggiunto 97 milioni di tonnellate (Mt) nel 2023, con un aumento del 2,5% rispetto al 2022. La domanda rimane concentrata nella raffinazione e nel settore chimico ed è principalmente coperta dall'idrogeno prodotto da combustibili fossili Come negli anni precedenti, l'idrogeno a basse emissioni ha avuto un ruolo molto marginale, con una produzione inferiore a 1 Mt nel 2023, pari a circa l'1% del totale Tuttavia, sulla base dei progetti annunciati, la produzione di idrogeno a basse emissioni potrebbe raggiungere 49 milioni di tonnellate l'anno (Mtpa) entro il 2030, quasi il 30% in più rispetto a quanto stimato nel precedente rapporto. Questa forte crescita è stata trainata soprattutto dai progetti di elettrolisi , con una capacità di annunciata di quasi 520 GW. "La produzione di idrogeno è suddivisa in modo pressoché uniforme tra elettrolisi (1,9 Mtpa) e combustibili fossili con cattura , utilizzo e stoccaggio del carbonio (CCUS) (1,5 Mtpa)", secondo la Iea. Ciò vuol dire che la produzione potenziale di idrogeno da fonti fossili abbattute al 2030, che ha ottenuto una FID (Final Investment Decision), aumenterebbe di più del doppio , rispetto agli 0,6 Mtpa del precedente

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

rapporto. Attesi chiarimenti sul lato offerta Nonostante gli annunci di nuovi progetti, la capacità installata per gli elettrolizzatori e i volumi di idrogeno a basse emissioni rimangono bassi, poiché gli sviluppatori attendono chiarezza sui sostegni statali prima di effettuare investimenti, si legge nel rapporto, consultabile dal link in fondo a questo articolo. L'incertezza sulla domanda e sui quadri normativi fa sì che la maggior parte della produzione potenziale sia ancora in fase di pianificazione o di sviluppo iniziale Alcuni progetti più grandi hanno subito ritardi o cancellazioni a causa di questi ostacoli, oltre che di problemi autorizzativi o operativi. Anche la domanda si fa attendere "L'aumento dei nuovi progetti suggerisce un forte interesse da parte degli investitori per lo sviluppo di una produzione di idrogeno a basse emissioni che potrebbe svolgere un ruolo fondamentale nella riduzione delle emissioni di settori industriali come acciaio, raffinazione e chimica", ha dichiarato il direttore esecutivo della Iea, Fatih Birol. "Ma perché questi progetti abbiano successo, i produttori di idrogeno a basse emissioni hanno bisogno di acquirenti . Politici e sviluppatori devono esaminare con attenzione gli strumenti per sostenere la creazione di domanda, riducendo al contempo i costi e garantendo l'esistenza di normative chiare che sostengano ulteriori investimenti nel settore", ha aggiunto Birol in una nota. Il rapporto ha infatti evidenziato un divario tra gli obiettivi governativi per la produzione e la domanda Gli obiettivi di produzione fissati dai governi di tutto il mondo ammontano a 43 milioni di tonnellate all'anno entro il 2030, ma quelli della domanda ammontano solo a poco più di un quarto, con 11 milioni di tonnellate nello stesso periodo. Alcune politiche governative sono già in atto per stimolare la domanda di idrogeno e di carburanti a base di idrogeno a basse emissioni. Alcuni esempi riguardano i contratti di carbonio per differenza e le quote di carburante sostenibile per l'aviazione e il trasporto marittimo. Tuttavia, secondo il rapporto, i progressi compiuti finora non sono sufficienti alla luce degli obiettivi climatici. Costi sempre troppo alti Visto che è un settore ancora nascente, l'idrogeno a basse emissioni non ha ancora economie di scala ed è quindi alle prese con costi di produzione elevati. In particolare, la curva dei costi degli elettrolizzatori è tornata a salire a causa dei prezzi più elevati e di catene di approvvigionamento limitate. "Il proseguimento della riduzione dei costi si basa sullo sviluppo della tecnologia, ma anche sull'ottimizzazione dei processi di distribuzione e sul passaggio alla produzione di massa per ottenere economie di scala", dicono gli autori del rapporto. La riduzione dei costi andrà a vantaggio di tutti i progetti, ma l'impatto sulla competitività dei singoli progetti varierà. Ad esempio, la produzione di idrogeno da elettrolisi in Cina potrebbe diventare più economica dell'idrogeno prodotto dal carbone senza cattura e stoccaggio della CO2 entro il 2030, nell'ipotesi che vengano realizzati tutti i progetti di elettrolizzatori sulla rampa di lancio a livello mondiale. "I poli industriali , dove l'idrogeno a basse emissioni potrebbe sostituire la grande domanda di idrogeno attualmente soddisfatta dalla produzione da combustibili fossili non abbattuti, sono un'importante opportunità non sfruttata dai governi per stimolare la domanda", secondo il rapporto. L'evoluzione futura dei costi dipenderà da numerosi fattori, come lo sviluppo

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

tecnologico, e in particolare dal livello e dal ritmo di diffusione In uno scenario di azzeramento netto delle emissioni al 2050 (Scenario NZE), il costo della produzione di idrogeno a basse emissioni da elettricità rinnovabile scenderebbe a 2-9 $/kg entro il 2030, pari alla metà del valore odierno, mentre il divario di costo rispetto alla produzione fossile si ridurrebbe dagli attuali 1,5-8 $/kg a 1-3 $/kg entro il 2030. I livelli di diffusione nello Scenario Politiche Statiche (che considera solo le politiche esistenti) implicano che la forbice dei costi si ridurrebbe solo del 30% circa. E con il calo dei prezzi del gas naturale in molte regioni, anche la produzione di idrogeno a basse emissioni da gas naturale con CCUS sarebbe destinata a subire una riduzione dei costi. Il seguente documento è riservato agli abbonati a QualEnergia.it PRO: Prova gratis il servizio per 10 giorni o abbonati subito a QualEnergia.it PRO.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Quality Travel

Fonti Web

Con TTG Travel Experience e Inout la Fiera di Rimini diventa il centro nevralgico del turismo

Redazione Qualitytravel


Quality Travel

Con TTG Travel Experience e Inout la Fiera di Rimini diventa il centro nevralgico del turismo

10/04/2024 09:42 Redazione Qualitytravel

TTG Travel Experience e InOut |The Contract Community, le manifestazioni italiane di riferimento per la promozione del turismo mondiale e l'accoglienza turistica, organizzate da Italian Exhibition Group scaldano i motori. Dal 9 all'11 ottobre alla Fiera di Rimini ci saranno oltre 2.700 espositori, più di 1.000 buyer provenienti da 75 Paesi, 55 start-up con le migliori innovazioni di settore e più di 250 speaker che interverranno negli oltre 200 talk sui palchi delle 9 Arene dedicate a confronti e dibattiti. Un ricco programma con ospiti di fama internazionale in cui si parlerà dello stato attuale del turismo, partendo dai dati più recenti: la stagione estiva 2024 infatti restituisce un bilancio positivo per l'Italia, con oltre 215 milioni di presenze, secondo i dati Fipe Confcommercio, e una crescita dell'1,6% rispetto all'estate 2023. Diversi i talk di riferimento: si parte mercoledì 9 alle ore 12 con la opening ceremony (Main Arena, hall Sud) alla quale prenderanno parte importanti figure istituzionali per proseguire alle 14,30 con Turismo territoriale e portali: la verità dietro i numeri in programma alla Village Arena (padiglione A2). Mentre, analizzando gli scenari dei prossimi anni, occorre segnalare sempre mercoledì 9 alle 16,30 Travel&Hospitality Vision +25 by TTG (Main Arena), con la rilevazione dei segnali che orienteranno le scelte del mercato turistico nei prossimi 3 anni. Ancora, giovedì 10 è da non perdere In dato Veritas: i 5 trend di consumo del mercato turistico (Main Arena, 11-13) in un'analisi realizzata dall'Osservatorio Travel del Politecnico di Milano. Infine, Turismo obiettivo 2035: momento della verità e nuove sfide con Carlo Sangalli, presidente di Confcommercio-Imprese per l'Italia (Main Arena, mercoledì 10 alle 15,30).

TTG Travel Experience e InOut |The Contract Community, le manifestazioni italiane di riferimento per la promozione del turismo mondiale e l'accoglienza turistica, organizzate da Italian Exhibition Group scaldano i motori. Dal 9 all'11 ottobre alla Fiera di Rimini ci saranno oltre 2.700 espositori, più di 1.000 buyer provenienti da 75 Paesi, 55 start-up con le migliori innovazioni di settore e più di 250 speaker che interverranno negli oltre 200 talk sui palchi delle 9 Arene dedicate a confronti e dibattiti. Un ricco programma con ospiti di fama internazionale in cui si parlerà dello stato attuale del turismo, partendo dai dati più recenti: la stagione estiva 2024 infatti restituisce un bilancio positivo per l'Italia, con oltre 215 milioni di presenze, secondo i dati Fipe Confcommercio, e una crescita dell'1,6% rispetto all'estate 2023. Diversi i talk di riferimento: si parte mercoledì 9 alle ore 12 con la opening ceremony (Main Arena, hall Sud) alla quale prenderanno parte importanti figure istituzionali per proseguire alle 14,30 con Turismo territoriale e portali: la verità dietro i numeri in programma alla Village Arena (padiglione A2). Mentre, analizzando gli scenari dei prossimi anni, occorre segnalare sempre mercoledì 9 alle 16,30 Travel&Hospitality Vision +25 by TTG (Main Arena), con la rilevazione dei segnali che orienteranno le scelte del mercato turistico nei prossimi 3 anni. Ancora, giovedì 10 è da non perdere In dato Veritas: i 5 trend di consumo del mercato turistico (Main Arena, 11-13) in un'analisi realizzata dall'Osservatorio Travel del Politecnico di Milano. Infine, Turismo obiettivo 2035: momento della verità e nuove sfide con Carlo Sangalli, presidente di Confcommercio-Imprese per l'Italia (Main Arena, mercoledì 10 alle 15,30).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Quattroruote

Fonti Web

Accise gasolio Unem: "L'aumento porterebbe un rincaro di 13,5 centesimi al litro"


Quattroruote

Accise gasolio Unem: "L'aumento porterebbe un rincaro di 13,5 centesimi al litro"

10/04/2024 21:19

Ascolta: Cupra Terramar Tutto sulla nuova Suv sportiva spagnola - FOTO GALLERY Non succede, ma se succede... l'Unem lancia l'allarme sui rincari dovuti a un possibile aumento dell' accisa del gasolio , qualora l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione con quella della benzina (più bassa). Secondo l'associazione delle imprese dei carburanti, tale provvedimento genererebbe "un aumento immediato dei prezzi al consumo del diesel di 13,5 centesimi al litro": un aggravio che, sempre secondo le stime dell'Unem, "si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato in quasi 2 miliardi di euro, circa 70 euro all'anno per 26 milioni di famiglie". Il Mef: "Sì a una rimodulazione". L'ipotesi di un innalzamento dell' accisa sul gasolio è emersa nei giorni scorsi in seguito al Piano strutturale di bilancio di medio termine 2025-2029 che la presidenza del Consiglio ha trasmesso alle Camere il 28 settembre 2024, nel quale si dice che l'esecutivo intende "utilizzare il riordino delle spese fiscali in determinati ambiti di tassazione, come l'allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina [...]". Nei giorni scorsi, il Mef (ministero dell'Economia e delle Finanze) ha definito "fuorviante" la notizia, precisando che "sulla base degli impegni Pnrr, delle Raccomandazioni specifiche della Commissione europea e del Piano per la transizione ecologica approvato nel 2022, il governo è tenuto ad adottare misure volte a ridurre i sussidi ambientali dannosi (Sad)". E in questo contesto, ha sottolineato il Mef, "rientrano anche le minori accise che gravano sul gasolio rispetto a quelle sulla benzina: pertanto è allo studio un meccanismo di allineamento tra i livelli delle rispettive accise. In ogni caso, in coerenza con l'impostazione di questo governo, l'intervento non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due. Il Piano strutturale di bilancio di medio termine ha previsto che questo allineamento sarà definito nell'ambito delle misure attuative della delega fiscale". Attualmente il carico fiscale totale (accise + Iva) sulla benzina è pari al 60% del prezzo al consumo, mentre per il gasolio è del 56%.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Qui News Chianti

Fonti Web

Evasione accise e frode, sequestrati 120mila litri di gasolio

Oltre che al prodotto energetico, la guardia di finanza ha apposto i sigilli a 9 serbatoi e 4 automezzi. L'indagine è partita da una verifica fiscale PROVINCIA DI FIRENZE - Accise evase e frode in commercio: per questo la guardia di finanza ha sequestrato stamani oltre 120mila litri di gasolio, 9 serbatoi e 4 automezzi al titolare di un deposito commerciale di prodotti energetici con sede nel territorio provinciale di Firenze. Il provvedimento è stato disposto dal giudice per le indagini preliminari del capoluogo toscano a seguito di indagini delle Fiamme Gialle avviate dopo una verifica fiscale. L'imprenditore è indagato per sottrazione all'accertamento o al pagamento dell'accisa sui prodotti energetici e frode nell'esercizio del commercio. Già nel corso degli accertamenti erano stati sequestrati 30.332 litri di gasolio stoccato all'interno di due cisterne interrate e risultato miscelato illecitamente con sostanze denaturanti. Secondo le ricostruzioni investigative, il gasolio per autotrazione o riscaldamento sarebbe stato venduto miscelato con prodotto agevolato per l'agricoltura, oppure quest'ultimo sarebbe stato talvolta consegnato direttamente al posto del gasolio. Tag.



Qui News Chianti

Evasione accise e frode, sequestrati 120mila litri di gasolio

10/04/2024 18:56

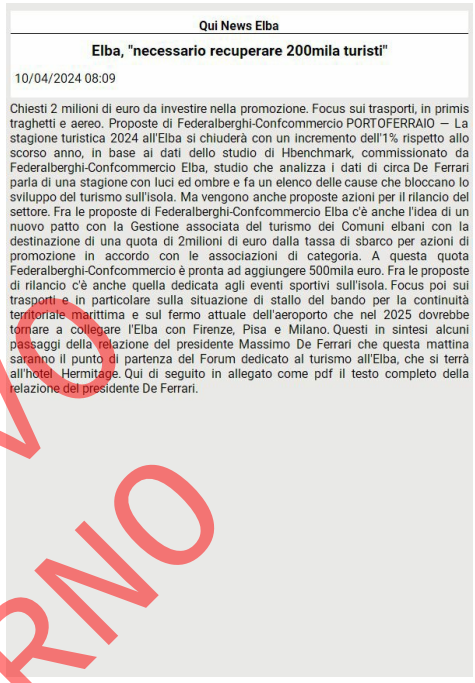
Oltre che al prodotto energetico, la guardia di finanza ha apposto i sigilli a 9 serbatoi e 4 automezzi. L'indagine è partita da una verifica fiscale PROVINCIA DI FIRENZE — Accise evase e frode in commercio: per questo la guardia di finanza ha sequestrato stamani oltre 120mila litri di gasolio, 9 serbatoi e 4 automezzi al titolare di un deposito commerciale di prodotti energetici con sede nel territorio provinciale di Firenze. Il provvedimento è stato disposto dal giudice per le indagini preliminari del capoluogo toscano a seguito di indagini delle Fiamme Gialle avviate dopo una verifica fiscale. L'imprenditore è indagato per sottrazione all'accertamento o al pagamento dell'accisa sui prodotti energetici e frode nell'esercizio del commercio. Già nel corso degli accertamenti erano stati sequestrati 30.332 litri di gasolio stoccato all'interno di due cisterne interrate e risultato miscelato illecitamente con sostanze denaturanti. Secondo le ricostruzioni investigative, il gasolio per autotrazione o riscaldamento sarebbe stato venduto miscelato con prodotto agevolato per l'agricoltura, oppure quest'ultimo sarebbe stato talvolta consegnato direttamente al posto del gasolio. Tag.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Qui News Elba

Fonti Web

Elba, "necessario recuperare 200mila turisti"


Qui News Elba

Elba, "necessario recuperare 200mila turisti"

10/04/2024 08:09

Chiesti 2 milioni di euro da investire nella promozione. Focus sui trasporti, in primis traghetti e aereo. Proposte di Federalberghi-Confcommercio PORTOFERRAIO — La stagione turistica 2024 all'Elba si chiuderà con un incremento dell'1% rispetto allo scorso anno, in base ai dati dello studio di Hbenchmark, commissionato da Federalberghi-Confcommercio Elba, studio che analizza i dati di circa De Ferrari parla di una stagione con luci ed ombre e fa un elenco delle cause che bloccano lo sviluppo del turismo sull'isola. Ma vengono anche proposte azioni per il rilancio del settore. Fra le proposte di Federalberghi-Confcommercio Elba c'è anche l'idea di un nuovo patto con la Gestione associata del turismo dei Comuni elbani con la destinazione di una quota di 2milioni di euro dalla tassa di sbarco per azioni di promozione in accordo con le associazioni di categoria. A questa quota Federalberghi-Confcommercio è pronta ad aggiungere 500mila euro. Fra le proposte di rilancio c'è anche quella dedicata agli eventi sportivi sull'isola. Focus poi sui trasporti e in particolare sulla situazione di stallo del bando per la continuità territoriale marittima e sul fermo attuale dell'aeroporto che nel 2025 dovrebbe tornare a collegare l'Elba con Firenze, Pisa e Milano. Questi in sintesi alcuni passaggi della relazione del presidente Massimo De Ferrari che questa mattina saranno il punto di partenza del Forum dedicato al turismo all'Elba, che si terrà all'hotel Hermitage. Qui di seguito in allegato come pdf il testo completo della relazione del presidente De Ferrari.

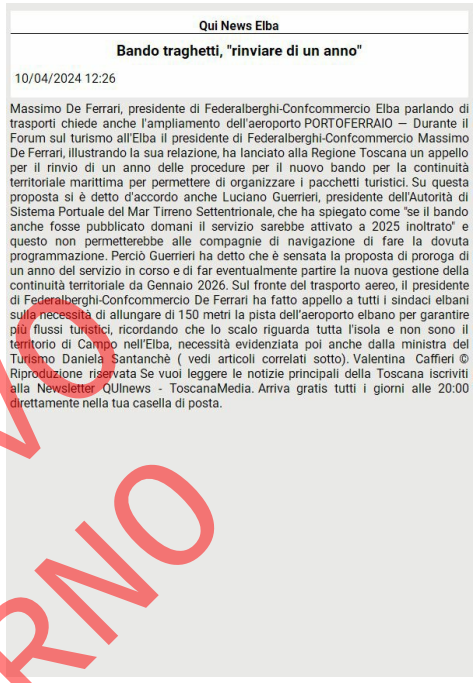
Chiesti 2 milioni di euro da investire nella promozione. Focus sui trasporti, in primis traghetti e aereo. Proposte di Federalberghi-Confcommercio PORTOFERRAIO - La stagione turistica 2024 all'Elba si chiuderà con un incremento dell'1% rispetto allo scorso anno, in base ai dati dello studio di Hbenchmark, commissionato da Federalberghi-Confcommercio Elba, studio che analizza i dati di circa De Ferrari parla di una stagione con luci ed ombre e fa un elenco delle cause che bloccano lo sviluppo del turismo sull'isola. Ma vengono anche proposte azioni per il rilancio del settore. Fra le proposte di Federalberghi-Confcommercio Elba c'è anche l'idea di un nuovo patto con la Gestione associata del turismo dei Comuni elbani con la destinazione di una quota di 2milioni di euro dalla tassa di sbarco per azioni di promozione in accordo con le associazioni di categoria. A questa quota Federalberghi-Confcommercio è pronta ad aggiungere 500mila euro. Fra le proposte di rilancio c'è anche quella dedicata agli eventi sportivi sull'isola. Focus poi sui trasporti e in particolare sulla situazione di stallo del bando per la continuità territoriale marittima e sul fermo attuale dell'aeroporto che nel 2025 dovrebbe tornare a collegare l'Elba con Firenze, Pisa e Milano. Questi in sintesi alcuni passaggi della relazione del presidente Massimo De Ferrari che questa mattina saranno il punto di partenza del Forum dedicato al turismo all'Elba, che si terrà all'hotel Hermitage. Qui di seguito in allegato come pdf il testo completo della relazione del presidente De Ferrari.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Qui News Elba

Fonti Web

Bando traghetti, "rinviare di un anno"



Qui News Elba

Bando traghetti, "rinviare di un anno"

10/04/2024 12:26

Massimo De Ferrari, presidente di Federalberghi-Confcommercio Elba parlando di trasporti chiede anche l'ampliamento dell'aeroporto PORTOFERRAIO — Durante il Forum sul turismo all'Elba il presidente di Federalberghi-Confcommercio Massimo De Ferrari, illustrando la sua relazione, ha lanciato alla Regione Toscana un appello per il rinvio di un anno delle procedure per il nuovo bando per la continuità territoriale marittima per permettere di organizzare i pacchetti turistici. Su questa proposta si è detto d'accordo anche Luciano Guerrieri, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, che ha spiegato come "se il bando anche fosse pubblicato domani il servizio sarebbe attivato a 2025 inoltrato" e questo non permetterebbe alle compagnie di navigazione di fare la dovuta programmazione. Perciò Guerrieri ha detto che è sensata la proposta di proroga di un anno del servizio in corso e di far eventualmente partire la nuova gestione della continuità territoriale da Gennaio 2026. Sul fronte del trasporto aereo, il presidente di Federalberghi-Confcommercio De Ferrari ha fatto appello a tutti i sindaci elbani sulla necessità di allungare di 150 metri la pista dell'aeroporto elbano per garantire più flussi turistici, ricordando che lo scalo riguarda tutta l'isola e non sono il territorio di Campo nell'Elba, necessità evidenziata poi anche dalla ministra del Turismo Daniela Santanchè (vedi articoli correlati sotto). Valentina Caffieri © Riproduzione riservata Se vuoi leggere le notizie principali della Toscana iscriviti alla Newsletter QUInews - ToscanaMedia. Arriva gratis tutti i giorni alle 20:00 direttamente nella tua casella di posta. Qui News Elba

Massimo De Ferrari, presidente di Federalberghi-Confcommercio Elba parlando di trasporti chiede anche l'ampliamento dell'aeroporto PORTOFERRAIO - Durante il Forum sul turismo all'Elba il presidente di Federalberghi-Confcommercio Massimo De Ferrari, illustrando la sua relazione, ha lanciato alla Regione Toscana un appello per il rinvio di un anno delle procedure per il nuovo bando per la continuità territoriale marittima per permettere di organizzare i pacchetti turistici. Su questa proposta si è detto d'accordo anche Luciano Guerrieri, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, che ha spiegato come "se il bando anche fosse pubblicato domani il servizio sarebbe attivato a 2025 inoltrato" e questo non permetterebbe alle compagnie di navigazione di fare la dovuta programmazione. Perciò Guerrieri ha detto che è sensata la proposta di proroga di un anno del servizio in corso e di far eventualmente partire la nuova gestione della continuità territoriale da Gennaio 2026. Sul fronte del trasporto aereo, il presidente di Federalberghi-Confcommercio De Ferrari ha fatto appello a tutti i sindaci elbani sulla necessità di allungare di 150 metri la pista dell'aeroporto elbano per garantire più flussi turistici, ricordando che lo scalo riguarda tutta l'isola e non sono il territorio di Campo nell'Elba, necessità evidenziata poi anche dalla ministra del Turismo Daniela Santanchè (vedi articoli correlati sotto). Valentina Caffieri © Riproduzione riservata Se vuoi leggere le notizie principali della Toscana iscriviti alla Newsletter QUInews - ToscanaMedia. Arriva gratis tutti i giorni alle 20:00 direttamente nella tua casella di posta.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

QuiFinanza

Fonti Web

Petrolio in rialzo grazie all'assist di Biden sull'Iran


QuiFinanza

Petrolio in rialzo grazie all'assist di Biden sull'Iran

10/04/2024 08:56

Le quotazioni del greggio si sono riportate al di sopra dei 77 dollari per la qualità Brent del Mare del Nord mentre il greggio statunitense ha superato i 73 dollari al barile QuiFinanza Redazione QuiFinanza, il canale verticale di Italiaonline dedicato al mondo dell'economia e della finanza: il sito di riferimento e di approfondimento per risparmiatori, professionisti e PMI. Tornano a salire con decisione le quotazioni del petrolio , che si ha riavvicinato molto gli 80 dollari al barile, rispondendo all'escalation di tensioni in Medioriente . Già da alcuni giorni le quotazioni del barile stanno crescendo sulle principali piazze di scambio internazionali, di riflesso all'avvio delle ostilità fra Israele ed Iran . E questo fattore sta sostenendo il recupero del greggio, che recentemente sembrava destinato a perdere ancora terreno per la mancanza di una domanda e l'offerta sovrabbondante dell'Opec+. Le quotazioni del Brent oltre 77 dollari Le quotazioni del Brent del Mare del Nord all'lintercontinental Exchange di Londra si sono portate a 77,44 dollari al barile , evidenziando su base settimanale un rialzo dell'8,5%. Anche il Light Sweet Crude Oil statunitense o WTI sul mercato del Nymex di New York è salito nella stessa proporzione, attestandosi a 73,52 dollari al barile , n aumento di quasi il 9% su base settimanale. Stesso movimento per l'OPEC Basket, un indicatore di prezzo delle diverse qualità di greggio commercializzate dai membri del cartello, che è stato indicato ieri a 74,62 dollari per barile , in forte rialzo rispetto ai 71,34 USD/b del giorno precedente. Le parole di Biden sui possibili target A sostenere l'impennata delle quotazioni sono state le parole del Presidente americano Joe Biden , il quale ha confermato che sta "discutendo" con Israele la possibilità di un attacco agli impianti petroliferi iraniani, per minare una delle principali fonti di entrate del Paese mediorientale, dopo aver escluso un attacco ad obiettivi nucleari. La risposta di Israele all'attacco missilistico di Teheran, infatti, è assolutamente scontata e già da alcuni giorni si parlava della possibilità di attaccare le infrastrutture petrolifere del Paese Preoccupa il rischio di blocco delle forniture Per gli esperti di Generali Investment "il segnale più importante da osservare a breve termine è il rischio di interruzione della fornitura di petrolio", che "avrebbe il potenziale di far aumentare significativamente i prezzi del petrolio a causa delle preoccupazioni sull'approvvigionamento ". "Gli attacchi di ritorsione da parte di Israele - si ipotizza - potrebbero colpire i siti di produzione di petrolio iraniani. Gli Houthi pro-iraniani in Yemen potrebbero intensificare gli attacchi nel Mar Rosso , interrompendo ulteriormente il commercio globale e il trasporto di petrolio in particolare. E in caso estremo (rischio di coda), l'Iran potrebbe tentare di chiudere potenzialmente lo Stretto di Hormuz , attraverso il quale transitano circa 20 milioni di barili di petrolio e prodotti petroliferi

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

(circa il 20% della fornitura globale)". Ma la domanda modesta può "temperare" lo shock Una cosa è certa: il petrolio oggi parte da livelli molto più bassi di un anno fa, quando l'attacco di Hamas a Israele fece risalire il prezzo del petrolio, portandolo vicino ai 100 dollari. In questa occasione di parte da quotazioni attorno ai 70 dollari, che scontano la debolezza della domanda globale e, soprattutto, le difficoltà in cui versa l'economia cinese Non esclusa una nuova impennata dell'inflazione La corsa delle quotazioni petrolifere, ovviamente, avrebbe effetti a catena sul livello generale dei prezzi , facendo nuovamente aumentare l'inflazione . E che ne sarebbe poi delle politiche "accomodanti" delle banche centrali? "L'aumento dei prezzi del petrolio e dell'energia potrebbe riaccendere le preoccupazioni sull'inflazione e rallentare l'ulteriore normalizzazione della politica monetaria . - sottolinea Thomas Hempell Head of Macro & Market Research di Generali Investments - Non sorprende che le recenti tensioni abbiano già fatto aumentare i prezzi del petrolio, estendendo il recupero iniziato dagli annunci di stimolo cinesi".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Quotidiano del Sud

Fonti Web

Manovra, Giorgetti: «Chiederemo sacrifici a tutti»


Quotidiano del Sud

Manovra, Giorgetti: «Chiederemo sacrifici a tutti»

10/04/2024 10:12 Lia Romagno

Giorgetti e i sacrifici per la manovra: «Si chiederà uno sforzo alle imprese più grandi che operano in determinati settori in cui l'utile ha beneficiato in qualche modo di condizioni favorevoli» Erano i primi giorni di luglio e, di fronte alla platea dell'Abi, il ministro Giancarlo Giorgetti aveva promesso che "l'obbligo morale" di rimettere a posto i conti non sarebbe passato per una manovra "lacrime e sangue". Una promessa che dopo aver "misurato" l'entità dell'impegno – messo nero su bianco nel Piano strutturale di Bilancio – che comprende anche l'ambizione di portare al 3% il rapporto deficit/Pil nel 2026, non potrà mantenere. "Siamo impegnati in un percorso di rientro particolarmente esigente, è evidente che stiamo per approvare una legge di Bilancio che richiederà sacrifici a tutti", ha affermato nel corso di un'intervista in occasione dell'evento Future of Finance Italy Economic Outlook 2024 di Bloomberg, facendo poi cadere l'annuncio di una tassazione dei profitti delle imprese, dalle piccole alle grandi, dalle banche alle aziende che operano nel settore della difesa. Piazza Affari ha subito registrato la "sofferenza" per il sacrificio che verrà, perdendo di colpo terreno fino a chiudere a -1,5%. La performance peggiore nel Vecchio Continente insieme a Parigi, a -1,32%, che anche ieri ha fatto i conti con "l'imposta eccezionale sulle imprese" annunciata mercoledì dal governo di Michel Barnier, con il parere favorevole del presidente Emmanuel Macron. Non solo le imprese saranno chiamate a dare il proprio contributo, ma anche i privati e la Pa che dovrà essere "più performante e produttiva, fare risultati migliori con spese inferiori. E' uno sforzo che tutto il Paese deve fare". "Prevalentemente - ha spiegato - taglieremo le spese ma un concorso per quanto riguarda le entrate ci sarà", però ha puntualizzato, "è scorretto parlare di extraprofitti": si tratta di "tassare i profitti a chi li ha fatti, di tassare gli utili determinati in modo corretto". E nel mirino non ci sono solo le banche quindi, nel mirino ci sono anche le imprese della difesa, dell'energia. "Non ci sarà la replica della narrativa o della discussione della tassazione degli extraprofitti bancari, in quel momento - ha ricordato - le banche facevano extraprofitti. Paradossalmente uno potrebbe dire oggi che con tutte queste guerre chi produce armi va particolarmente bene e produce utili superiori. L'economia è fatta in un certo modo, le situazioni sono determinate anche da situazioni eccezionali, siccome facciamo tutti parte di un Paese chiamato a mettere a posto i propri conti tutti siamo chiamati a concorrere". Una chiamata caduta nella giornata in cui, in occasione dell'avvio del ciclo di audizioni in Commissione Bilancio sul Psb, le imprese attraverso le rispettive associazioni di categoria - da Confindustria a Confcommercio, dagli artigiani a Coldiretti - hanno fatto arrivare al governo la lista della spesa, ovvero l'elenco degli interventi ritenuti prioritari. Sull'onda delle reazioni arrivate in prima battuta dall'opposizione, con molti a paventare una nuova stangata,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Quotidiano del Sud

Fonti Web

il sottosegretario al Mef, il leghista Federico Freni, si è affrettato a smentire l'arrivo di una nuova stangata: "Non c'è allo studio nessun aumento delle tasse per nessuno. Quando Giorgetti dice che tutti dovranno contribuire dice una cosa scontata: tutti devono pagare le tasse, non ci sono nuove tasse allo studio, è escluso". E in serata anche al Mef si è ritenuto necessario aggiustare il tiro, confermando la premessa che il ministro aveva già enunciato nel corso dell'intervista: "La linea guida sarà l'articolo 53 della Costituzione: tutti sono tenuti a concorrere alle spese pubbliche in ragione della loro capacità contributiva". Quindi la definizione del perimetro dell'intervento. "Si chiederà uno sforzo alle imprese più grandi che operano in determinati settori in cui l'utile ha beneficiato in qualche modo di condizioni favorevoli esterne affinché contribuiscano con modalità sulle quali è in corso un confronto. Non è allo studio, si chiarisce nella nota, nessuna nuova tassazione per gli individui mentre le aziende più piccole sono già interessate al concordato biennale preventivo". "Se lo Stato chiama noi rispondiamo, vedremo qual è la richiesta": l'ad di Leonardo, Roberto Cingolani, interpellato a margine di un evento della Luiss, era stato tra i primi a commentare le parole di Giorgetti. "Ci possono essere alcuni modi in cui contribuire alla situazione del debito pubblico senza avere impatti sui conti delle società", ha affermato l'ad di Intesa Sanpaolo, Carlo Messina, intervenendo all'evento di Bloomberg. Come? Ad esempio si può "lavorare sulle attività fiscali differite, fornire dei flussi di cassa al settore pubblico". "In questo momento - ha sostenuto - chi è nelle condizioni di fare utili significativi può pensare o di alzare i salari, e in questo modo migliori la situazione sociale e il Pil, o trovare soluzioni con il governo per migliorare le condizioni del debito pubblico del Paese, non necessariamente con la tassazione". La precisazione arrivata dal Mef avrà rassicurato il ceo di Eni, Claudio Descalzi? "Noi siamo quelli che hanno dato il contributo maggiore nella storia" degli extra profitti. Speriamo di non doverci passare più", ha affermato, a margine del convegno della Luiss. Nel pomeriggio, intanto Giorgetti, era intervenuto per sminare un altro fronte, quello delle accise sul gasolio. Tra le righe del Psb si legge l'ipotesi dell'allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina "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". Tanto era bastato per scatenare associazioni di categoria, dei consumatori e opposizioni, con la Faib Confesercenti a prospettare "una vera e propria stangata per famiglie e imprese". Ma dal ministero hanno chiarito che è "del tutto fuorviante la notizia secondo la quale il Governo intende aumentare le accise sui carburanti". Piuttosto "è allo studio un meccanismo di allineamento tra i livelli delle rispettive accise" sulla base degli impegni Pnrr, delle Raccomandazioni specifiche della Commissione europea e del Piano per la transizione ecologica approvato nel marzo 2022. E dunque "l'intervento non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due". Il Piano strutturale di bilancio

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

di medio termine, si è aggiunto, "ha previsto che questo allineamento sarà definito nell'ambito delle misure attuative della delega fiscale". Come, è da vedere. Durante l'intervista con Bloomberg il ministro Giorgetti ha fatto il punto sullo stato di salute della nostra economia: i risultati fanno ritenere "realistico" l'obiettivo del Pin all'1% nel 2024. La previsione del governo, ha sottolineato, "si è dimostrata affidabile e oggi l'andamento conferma queste aspettative". "E' chiaro che c'è una situazione internazionale che condizionerà l'economia mondiale e anche il nostro Paese e l'economia tedesca". "La manifattura non va bene ma è più che compensata dai servizi", ha osservato. I dati Istat attesi nei prossimi giorni dovrebbero confermare le stime, ma se "non sarà dell'1% - ha considerato - sarà molto, molto prossimo a quel risultato". Quanto al capitolo conti pubblici, "non soltanto rispettiamo gli obiettivi che ci siamo dati ma addirittura facciamo meglio", ha rimarcato, osservando che quest'anno l'obiettivo di deficit era del 4,4%: "Sembrava irrealistico e ora è stato aggiornato al 3,8%, quasi un unicum nel contesto europeo". Questo governo "deve dare un messaggio di credibilità e che quello che promettiamo lo facciamo". E la credibilità si gioca anche sul piano di privatizzazione in tre anni che dovrebbe portare circa 20 miliardi nelle casse dello Stato. Sarà "un autunno-inverno particolarmente denso", ha affermato Giorgetti. "Andremo sulla tranche di Poste, un'altra tranche di Mps, in questo programma stiamo mettendo ordine e razionalizzando le quote dello Stato. Tutto ciò che ruota intorno a Tim risponde a questo tipo di logica, l'operazione relativa a Sparkle testimonia che lo Stato c'è, molto spesso con i privati, per raggiungere forme più efficienti di risposta". Invia commento.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Quotidiano del Sud

Fonti Web

Salvini invade Pontida con i sovranisti europei, la Lega disapprova


Quotidiano del Sud

Salvini invade Pontida con i sovranisti europei, la Lega disapprova

10/04/2024 19:41 Giuseppe Alberto Falci

Alla disperata ricerca di un rilancio, Salvini alla Pontida trasforma il pratone in una assemblea sovranista ma dalla Lega qualcuno storce il naso Il pratone di Pontida è il classico appuntamento annuale con il popolo della Lega. Ci sono sempre grandi aspettative sull'intervento di chiusura del segretario. I sostenitori di via Bellerio desiderano conoscere la linea del partito e i suoi obiettivi. Tanti, da quelle parti, auspicano che il Carroccio ritorni a suonare lo spartito della vecchia Lega, che era antifascista e a tratti sembrava più un contenitore di sinistra. Non a caso, per un certo periodo, c'è stato chi l'ha definita «una costola della sinistra italiana». ADUNATA SOVRANISTA Ma tant'è. A Pontida si dibatterà di questo e si comprenderà se prevarrà la posizione sovranista di Salvini o se prevarrà il pragmatismo di alcuni governatori che propugnano un modello di Lega più moderata. Quale sarà allora il destino del partito più vecchio del Parlamento italiano? Di sicuro, per la prima volta, il popolo di Pontida si ritroverà in un contesto differente. Perché ha trasformato Pontida in un'assemblea dei sovranisti. Il leader della Lega sfiderà l'Europa dei tecnocrati, la Ue di Ursula von der Leyen, il Green deal, e rilancerà tutte le storiche battaglie della narrazione salviniana. Ci saranno Viktor Orbán, l'olandese Wilders, il portoghese Ventura. Marine Le Pen forse si collegherà. Insomma, tutti i patrioti in giro per l'Europa. E lui, il diretto interessato, farà gli onori di casa cercando di mettersi alla tolda di comando di questo gruppo che può sconquassare gli equilibri europei. «Per la felicità di Meloni e Tajani» ironizzano in Transatlantico. Ecco perché Salvini ha inviato una lettera al popolo della Lega che recita: «Domenica non sarà una giornata come le altre, una Pontida come le altre. Domenica sarà una giornata importante, non tanto per gli ospiti e le tv che arriveranno da tutta Italia e da tutto il mondo, ma soprattutto perché il tuo sostegno e la tua presenza mi daranno quella forza che mi accompagnerà fra qualche settimana in quel tribunale, dove a rischio non c'è tanto la mia libertà, quanto la libertà di fare politica, di governare e amministrare, di vivere in un Paese davvero libero, autonomo e democratico». Per Salvini, una prova di forza Per Salvini si tratta di una prova di forza: invoca la massima mobilitazione, anche perché desidera inviare un segnale oltre i confini italiani e, sotto traccia, intende rilanciare la sua leadership. Ecco perché, subito dopo, ha chiesto un ulteriore aiuto a tutto il gruppo dirigente: «Caro assessore, caro consigliere, caro militante. Ti aspetto a Pontida domenica. Pochi giorni dopo, a Palermo, i giudici stabiliranno se condannarmi o meno a sei anni di carcere per aver fermato gli sbarchi. Capisco che per un sindaco e un amministratore anche la domenica sia piena di impegni sul proprio territorio, ma domenica sarà l'occasione di dimostrarsi uniti, compatti e determinati». Il sogno di Salvini è riportare la Lega in doppia cifra. Si è messo

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

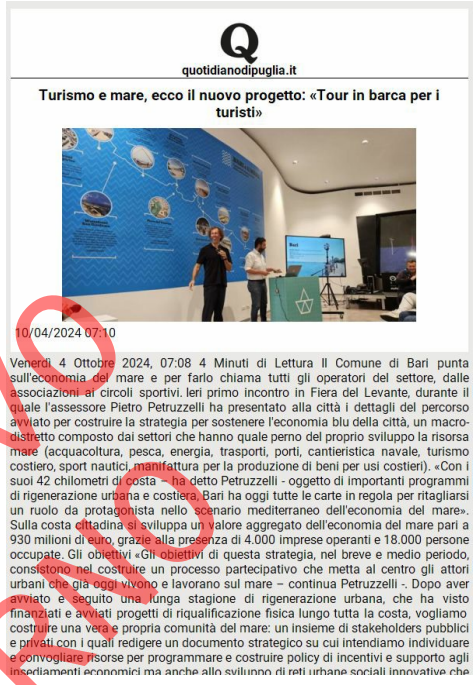
in testa che l'operazione è ancora possibile a una condizione: fare il controcanto di Giorgia Meloni e di FdI. I numeri dicono che oggi la Lega oscilla fra l'8 e il 9%, troppo poco per potersi sedere al tavolo delle trattative in Europa da una posizione di forza. La parola che ripete con più insistenza in queste ore è «coerenza», quasi a voler rimarcare le giravolte compiute in questi due anni di governo dalla premier. Tutto questo per ingraziarsi la pancia del Paese, consapevole che gli insoddisfatti oggi si annidano anche nel centrodestra e tra le fila dell'elettorato di Meloni. IL VERO OBIETTIVO In questo contesto, Salvini se la dovrà vedere con lo storico gruppo dirigente della Lega, con i governatori del Nord che mal gradiscono la deriva sovranista e con gran parte del tessuto produttivo che vorrebbe una postura diversa rispetto all'Europa. Gli stessi credono che siano sbagliati i toni del generale Vannacci, ormai icona del neoleghismo, e che tutto questo possa portare all'isolamento. Ecco perché in tanti sospettano che storceranno il naso davanti alla sfilata di leader sovranisti. Salvini, però, farà finta di nulla. Il suo vero obiettivo è continuare a recitare la parte del guastafeste, di chi vuole cambiare gli equilibri in Europa. Auspicando - anche se non lo dice espressamente - che il centrodestra torni a trazione leghista. Non ha, insomma, accantonato il progetto di Lega nazionale. E non ha nemmeno accantonato l'idea di poter essere lui il faro della coalizione. È convinto di poter riconquistare l'elettorato del sud con una grande opera come il Ponte sullo Stretto e con il potenziamento della linea ferroviaria. A proposito di treni, il blocco dei trasporti ferroviari gli si è ritorto contro. L'opposizione gli ha chiesto di riferire in aula e ha invocato le sue dimissioni. E il segretario confederale della Cgil, Pino Gismundo, ha rincarato la dose: «Il ministro dei Trasporti ha dimostrato di non essere in grado di farlo, meglio che si occupi di nonni e passi il tempo a postare sui social». Invia commento.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

quotidianodipuglia.it

Fonti Web

Turismo e mare, ecco il nuovo progetto: «Tour in barca per i turisti»


quotidianodipuglia.it

Turismo e mare, ecco il nuovo progetto: «Tour in barca per i turisti»

10/04/2024 07:10

Venerdì 4 Ottobre 2024, 07:08 4 Minuti di Lettura Il Comune di Bari punta sull'economia del mare e per farlo chiama tutti gli operatori del settore, dalle associazioni ai circoli sportivi. Ieri primo incontro in Fiera del Levante, durante il quale l'assessore Pietro Petruzzelli ha presentato alla città i dettagli del percorso avviato per costruire la strategia per sostenere l'economia blu della città, un macro-distretto composto dai settori che hanno quale perno del proprio sviluppo la risorsa mare (acquacoltura, pesca, energia, trasporti, porti, cantieristica navale, turismo costiero, sport nautici, manifattura per la produzione di beni per usi costieri). «Con i suoi 42 chilometri di costa – ha detto Petruzzelli - oggetto di importanti programmi di rigenerazione urbana e costiera, Bari ha oggi tutte le carte in regola per ritagliarsi un ruolo da protagonista nello scenario mediterraneo dell'economia del mare». Sulla costa cittadina si sviluppa un valore aggregato dell'economia del mare pari a 930 milioni di euro, grazie alla presenza di 4.000 imprese operanti e 18.000 persone occupate. Gli obiettivi «Gli obiettivi di questa strategia, nel breve e medio periodo, consistono nel costruire un processo partecipativo che metta al centro gli attori urbani che già oggi vivono e lavorano sul mare – continua Petruzzelli -. Dopo aver avviato e seguito una lunga stagione di rigenerazione urbana, che ha visto finanziati e avviati progetti di riqualificazione fisica lungo tutta la costa, vogliamo costruire una vera e propria comunità del mare: un insieme di stakeholders pubblici e privati con i quali redigere un documento strategico su cui intendiamo individuare e convogliare risorse per programmare e costruire policy di incentivi e supporto agli insediamenti economici ma anche allo sviluppo di reti urbane sociali innovative

Venerdì 4 Ottobre 2024, 07:08 4 Minuti di Lettura Il Comune di Bari punta sull'economia del mare e per farlo chiama tutti gli operatori del settore, dalle associazioni ai circoli sportivi. Ieri primo incontro in Fiera del Levante, durante il quale l'assessore Pietro Petruzzelli ha presentato alla città i dettagli del percorso avviato per costruire la strategia per sostenere l'economia blu della città, un macro-distretto composto dai settori che hanno quale perno del proprio sviluppo la risorsa mare (acquacoltura, pesca, energia, trasporti, porti, cantieristica navale, turismo costiero, sport nautici, manifattura per la produzione di beni per usi costieri). «Con i suoi 42 chilometri di costa – ha detto Petruzzelli - oggetto di importanti programmi di rigenerazione urbana e costiera, Bari ha oggi tutte le carte in regola per ritagliarsi un ruolo da protagonista nello scenario mediterraneo dell'economia del mare». Sulla costa cittadina si sviluppa un valore aggregato dell'economia del mare pari a 930 milioni di euro, grazie alla presenza di 4.000 imprese operanti e 18.000 persone occupate. Gli obiettivi «Gli obiettivi di questa strategia, nel breve e medio periodo, consistono nel costruire un processo partecipativo che metta al centro gli attori urbani che già oggi vivono e lavorano sul mare – continua Petruzzelli -. Dopo aver avviato e seguito una lunga stagione di rigenerazione urbana, che ha visto finanziati e avviati progetti di riqualificazione fisica lungo tutta la costa, vogliamo costruire una vera e propria comunità del mare: un insieme di stakeholders pubblici e privati con i quali redigere un documento strategico su cui intendiamo individuare e convogliare risorse per programmare e costruire policy di incentivi e supporto agli insediamenti economici ma anche allo sviluppo di reti urbane sociali innovative che diventino protagoniste della nuova Bari: una città che dal mare genera valore, lavoro, benessere e sostenibilità». All'incontro ha partecipato anche Giovanna Iacovone, vicesindaca e assessora alla Rigenerazione urbana e sociale: «Questo evento costituisce un momento partecipativo che si inscrive in un percorso più ampio di "disegno collettivo della città" - ha detto - che stiamo avviando avvalendoci di tutti i contributi utili a mettere a valore la rigenerazione intesa come processo di integrazione tra infrastrutture e attività costiere con le aree "interne" della città, anche, per esempio, utilizzando il sistema delle lame». La Blue economy E il primo a portare esempi proprio di come attuare la Blue economy è stato l'ammiraglio Vincenzo Leone, commissario dell'Autorità portuale. «L'Italia - ha detto - pur essendo abbracciata dal mare non ha la cultura del mare, perché a scuola non si parla del mare, noi viviamo affascinati dal mare me non lo abbiamo mai immaginato come qualcosa di sistemico, considerandolo una leva di sviluppo. Le potenzialità sono immense a cominciare da Bari dove non viene esercitata pienamente la funzione marittima, come quella della pesca

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

che ormai non c'è più». L'ammiraglio ha portato come esempio un progetto che vorrebbe realizzare. Con i lavori dell'ansa di Marisabella si è creato un canale di circa un chilometro di cui 700 in linea retta che potrebbe essere navigabile, ad esempio adibito a tour. «Immerso - continua ancora - in un'area verde, un canale importante che potremo quindi gestire e programmare anche architettonicamente con l'Università di Bari. Ma il Comune deve aiutarci a realizzare questo progetto». È stato portato anche l'esempio di San Girolamo: qui il Comune di Bari è stato il primo in Italia a prendere in consegna uno specchio d'acqua. E proprio sull'esperienza di San Girolamo sono intervenuti Jean Christophe Iacobazzi dell'associazione Impact e Beppe Caldarulo della scuola di surf. «Noi siamo arrivati a San Girolamo quando il quartiere era conosciuto per altre vicissitudini - ha detto Iacobazzi - ora è un punto di riferimento per le attività sportive sul mare. Bari ha sempre dato le spalle al mare, San Girolamo è stato il primo quartiere dove si guarda il mare, con una zona pedonale importante che favorisce l'interazione». «Mi auguro - ha detto Caldarulo - che le attività possano implementarsi sempre di più. Per la nostra scuola le iscrizioni aumentano anche di inverno. L'esigenza di avere attrattive turistiche o per la cittadinanza su attività da diporto è altissima». L'incontro di ieri è stata l'occasione anche di parlare dei circoli sportivi. Sono state ribadite delle richieste importanti: dal dragaggio dei porti con relativa pulizia dai rifiuti alla polemica in merito alle future gare per le concessioni. «Noi diamo lavoro a tante persone - hanno detto i rappresentanti dei circoli - il Comune deve intervenire e presentare al Governo le nostre preoccupazioni». © RIPRODUZIONE RISERVATA - SEPA © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

quotidianodipuglia.it

Fonti Web

Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto"

(Adnkronos) - "Questa iniziativa è una grande festa in cui si vanno ad alternare momenti di gioco negli spazi del porto, come ad esempio il waterfront, nel nostro caso di oggi, a momenti di formazione, momenti di divulgazione, momenti di conoscenza dei mezzi anche nautici, di tutte quelle forze dell'ordine che lavorano per quell'aspetto di sicurezza della navigazione o di sicurezza dei commerci, una comunità istituzionale che lavora a favore del porto. Si vuole far comprendere che siamo attraverso il gioco, la musica, la cultura e il confronto". Lo ha detto Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Porti di Venezia e Chioggia - AdSPMAS, a margine della giornata di presentazione ai media dei Port Days, manifestazione realizzata in coordinamento con Assoporti e patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia, che tra il 4 e il 6 ottobre proporrà a studenti, residenti, operatori del porto e curiosi un ricco programma di attività finalizzate ad approfondire la conoscenza del mondo portuale veneto e programmate a Venezia centro storico, Marghera e Chioggia.


quotidianodipuglia.it

Port Days, Di Blasio (AdSPMAS): "Vogliamo far conoscere il mondo portuale attraverso gioco, cultura e confronto"

10/04/2024 15:14

(Adnkronos) - "Questa iniziativa è una grande festa in cui si vanno ad alternare momenti di gioco negli spazi del porto, come ad esempio il waterfront, nel nostro caso di oggi, a momenti di formazione, momenti di divulgazione, momenti di conoscenza dei mezzi anche nautici, di tutte quelle forze dell'ordine che lavorano per quell'aspetto di sicurezza della navigazione o di sicurezza dei commerci, una comunità istituzionale che lavora a favore del porto. Si vuole far comprendere che siamo attraverso il gioco, la musica, la cultura e il confronto". Lo ha detto Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Porti di Venezia e Chioggia - AdSPMAS, a margine della giornata di presentazione ai media dei Port Days, manifestazione realizzata in coordinamento con Assoporti e patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia, che tra il 4 e il 6 ottobre proporrà a studenti, residenti, operatori del porto e curiosi un ricco programma di attività finalizzate ad approfondire la conoscenza del mondo portuale veneto e programmate a Venezia centro storico, Marghera e Chioggia.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

quotidianonet.com

Fonti Web

Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

'70 euro all'anno in più per 26 milioni di famiglie' "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise). Un aumento che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie". Lo scrive in una nota l'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti.


quotidianonet.com

Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

10/04/2024 15:53

'70 euro all'anno in più per 26 milioni di famiglie' "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise). Un aumento che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie". Lo scrive in una nota l'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Rai News

Fonti Web

Unem: allineamento accise, 2 miliardi di esborso

L'allarme dell'associazione delle imprese dei carburanti sull'equiparazione gasolio-benzina "Se l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, ci sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi al litro". Così una nota dell'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti, dopo quanto trapelato dal Piano strutturale di bilancio. "L'aumento si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato in quasi 2 miliardi di euro, circa 70 euro all'anno per 26 milioni di famiglie", spiega l'Unem.


Rai News

Unem: allineamento accise, 2 miliardi di esborso

10/04/2024 16:36

L'allarme dell'associazione delle imprese dei carburanti sull'equiparazione gasolio-benzina "Se l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, ci sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi al litro". Così una nota dell'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti, dopo quanto trapelato dal Piano strutturale di bilancio. "L'aumento si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato in quasi 2 miliardi di euro, circa 70 euro all'anno per 26 milioni di famiglie", spiega l'Unem.

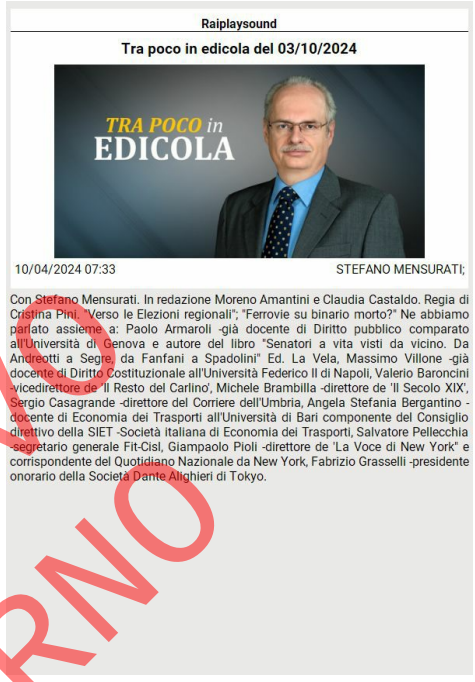
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Raiplaysound

Fonti Web

Tra poco in edicola del 03/10/2024

Con Stefano Mensurati. In redazione Moreno Amantini e Claudia Castaldo. Regia di Cristina Pini. "Verso le Elezioni regionali"; "Ferrovie su binario morto?" Ne abbiamo parlato assieme a: Paolo Armaroli -già docente di Diritto pubblico comparato all'Università di Genova e autore del libro "Senatori a vita visti da vicino. Da Andreotti a Segre, da Fanfani a Spadolini" Ed. La Vela, Massimo Villone -già docente di Diritto Costituzionale all'Università Federico II di Napoli, Valerio Baroncini -vicedirettore de 'Il Resto del Carlino', Michele Brambilla -direttore de 'Il Secolo XIX', Sergio Casagrande -direttore del Corriere dell'Umbria, Angela Stefania Bergantino -docente di Economia dei Trasporti all'Università di Bari componente del Consiglio direttivo della SIET -Società italiana di Economia dei Trasporti, Salvatore Pellecchia -segretario generale Fit-Cisl, Giampaolo Pioli -direttore de 'La Voce di New York" e corrispondente del Quotidiano Nazionale da New York, Fabrizio Grasselli -presidente onorario della Società Dante Alighieri di Tokyo.



AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Reportage Online

Fonti Web

Naples Shipping Week: Agostinelli, presidente dell'Autorità di Sistema portuale, alla sesta edizione


Reportage Online

Naples Shipping Week: Agostinelli, presidente dell'Autorità di Sistema portuale, alla sesta edizione

10/04/2024 07:21

Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, sta partecipando 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, attraverso una serie di conferenze e incontri aperti all'intera community dello shipping internazionale, con il contributo di relatori di prestigio provenienti dal mondo istituzionale, imprenditoriale, scientifico ed accademico. Tra i vari incontri, il presidente Andrea Agostinelli ha preso parte alla "Bilaterale sullo shipping Italia-Malta", organizzata dal Propeller Port of Naples e Malta Maritime Summit, evento a cadenza biennale gemellato con la Naples Shipping Week. Nel corso del dibattito, Agostinelli ha illustrato le peculiarità del porto di Gioia Tauro che, tra luci e ombre, vanta il primato nel settore del transhipment in Italia <<Gioia Tauro, dopo dieci anni, è come un figlio, – ha dichiarato il presidente Andrea Agostinelli – il più importante porto nazionale, con infiniti margini di crescita, ma nello stesso tempo è un Colosso di Rodi, con alcune precarietà ed alcuni rischi. Il problema della forza-lavoro e le sue evidenti ripercussioni sulla sicurezza dei luoghi di lavoro, ad esempio. Gli integrativi per gli artt. 16 che non si firmano, l'avvicendamento degli organici del terminalista MCT e il problema dei picchi di lavoro e della costituzione della Impresa ex art. 17. E poi le Tasse di ancoraggio, parte delle quali restituite agli armatori, mentre a Malta c'è un sistema di detrazioni fiscali ben più significativo. Il cold ironing, per il quale stiamo ancora aspettando l'ultima e decisiva tranche di finanziamento. Siamo noi come Autorità di Sistema – ha aggiunto Agostinelli – che mettiamo 35/40 milioni di euro annui dai nostri bilanci per ristrutturare 5 porti, o per costruire nuove banchine, l'ultima inaugurata due mesi fa, e voi capite che tutto questo non può' bastare, quando il privato investe somme assai più ingenti. Abbiamo un progetto definitivo e

Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, sta partecipando 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, attraverso una serie di conferenze e incontri aperti all'intera community dello shipping internazionale, con il contributo di relatori di prestigio provenienti dal mondo istituzionale, imprenditoriale, scientifico ed accademico. Tra i vari incontri, il presidente Andrea Agostinelli ha preso parte alla "Bilaterale sullo shipping Italia-Malta", organizzata dal Propeller Port of Naples e Malta Maritime Summit, evento a cadenza biennale gemellato con la Naples Shipping Week. Nel corso del dibattito, Agostinelli ha illustrato le peculiarità del porto di Gioia Tauro che, tra luci e ombre, vanta il primato nel settore del transhipment in Italia. <sistema di detrazioni fiscali ben più significativo. Il cold ironing, per il quale stiamo ancora aspettando l'ultima e decisiva tranche di finanziamento. Siamo noi come Autorità di Sistema - ha aggiunto Agostinelli - che mettiamo 35/40 milioni di euro annuì dai nostri bilanci per ristrutturare 5 porti, o per costruire nuove banchine, l'ultima inaugurata due mesi fa, e voi capite che tutto questo non può' bastare, quando il privato investe somme assai più ingenti. Abbiamo un progetto definitivo e lungimirante per allargare l'imboccatura del porto, da 285 a 400, e soprattutto alla quota di -20, da appena 165 a 290. E il finanziamento? Quindi - ha concluso - capirete che la palla passa necessariamente al Governo, alla sua riforma dei porti, ma per quanto mi riguarda, soprattutto alla sua volontà di mantenere e sviluppare la leadership di Gioia Tauro nel segmento del transhipment>>. L'intervento del presidente Andrea Agostinelli è stato accompagnato, in conclusione, dalla proiezione di uno un cortometraggio, un piccolo capolavoro, 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. Leggi anche...

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Rimini Today

Fonti Web

Carburante, Federconsumatori: "Inaccettabile allineare le accise del gasolio a quelle della benzina"


Rimini Today

Carburante, Federconsumatori: "Inaccettabile allineare le accise del gasolio a quelle della benzina"

10/04/2024 10:04

Le ricadute ammonterebbero a +112 euro in termini diretti per chi ha un'auto diesel e +121 euro per tutte le famiglie, a causa dell'aumento dei prezzi dei beni "L'ipotesi di aumentare le accise sul gasolio, emerse tra le righe del piano strutturale di bilancio predisposto in vista della prossima manovra, appare assurda, addirittura paradossale. Specialmente se si considera che il Governo che la propone è lo stesso che, finché era all'opposizione e in campagna elettorale ha reso l'abolizione delle accise sui carburanti uno dei suoi cavalli di battaglia". Così prende posizion e la Federconsumatori di Rimini. L'allineamento delle accise diesel/benzina (portando cioè l'attuale accisa sul gasolio da 0,617 a 0,728 euro) avrebbe sugli automobilisti e su tutti i cittadini un effetto disastroso. Secondo le stime di Federconsumatori le ricadute sui cittadini Riminesi già penalizzati da una inflazione più alta della media nazionale, in termini diretti, ogni automobilista sarebbe di un aumento per il rifornimento di gasolio, di circa +112 euro annui. Ma le ripercussioni più gravi si avrebbero per gli effetti indiretti di tale operazione, dal momento che in Italia circa l'84% delle merci è trasportato su gomma: l'aumento del costo del diesel produrrebbe un ulteriore aggravio dei beni di largo consumo pari a +121 euro annui a famiglia (per tutte le famiglie, anche quelle che non posseggono un'auto). L'aggravio totale, per una famiglia che ha un'auto diesel, ammonta a circa 233 euro annui. "Quando non sono le tensioni in Medio Oriente a far lievitare i costi dei carburanti, spingendo al rialzo i prezzi dei beni, ci pensa quindi il governo - sostiene Federconsumatori -. Si tratta di un disegno inaccettabile da ogni punto di vista. Forse il governo ci ha frainteso quando chiedevamo di intervenire sulle accise: rivendicavamo l'urgenza di un taglio delle accise sui carburanti, immediato e congruo, oppure la definizione di un'accisa mobile realmente efficace; nonché lo scorporo delle accise dall'applicazione dell'Iva sui carburanti, eliminando così l'iniqua imposizione di una tassa su un'altra tassa. Oltre a ciò, ben venga l'intenzione di rimettere ordine nelle agevolazioni presenti in materia energetica, ma attenzione a non farlo, ancora una volta, in maniera peggiorativa".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Rimini Today

Fonti Web

La tassa sulle imprese e il giallo sulle accise di benzina e diesel: governo in tilt


Rimini Today

La tassa sulle imprese e il giallo sulle accise di benzina e diesel: governo in tilt

10/04/2024 10:28 Antonio Piccirilli

Sui carburanti il Mef smentisce le notizie di nuovi aumenti, ma ammette che ci sarà un riallineamento delle imposte. Le parole di Giorgetti sul "contributo" chiesto alle grandi aziende aprono un nuovo fronte. Salvini: "No a nuove tasse, ma le banche...". Il Pd: "Mancanza di chiarezza allarmante" La legge di bilancio è ancora un rebus. Per il governo. Ma soprattutto per gli italiani. Che non hanno ancora capito le intenzioni della maggioranza su due temi non proprio marginali: le accise sui carburanti e le presunte nuove tasse sugli utili delle grandi imprese di cui ha parlato ieri il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti. Sul primo punto va segnalata la nota con cui il ministero dell'Economia (Mef) ha provato a smentire le voci - non di corridoio, ma messe nero su bianco nel Piano strutturale di bilancio - di possibili rialzi sul diesel. La (non)smentita del governo Oggi l'accisa sulla benzina è pari a 0,728 euro al litro, quella sul gasolio a 0,617 euro/litro. L'ipotesi di cui si è parlato è di allineare le due accise, aumentando proprio quella sul diesel. Nel comunicato diffuso ieri il Mef parla di una notizia "del tutto fuorviante", salvo poi ammettere che "è allo studio un meccanismo di allineamento tra i livelli delle rispettive accise". Un intervento che però non si tradurrà "nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due". In cosa consisterà questa "rimodulazione" non è ancora chiaro, ma in pochi scommettono che l'allineamento avverrà al "ribasso" e cioè riducendo le accise sulla benzina anziché alzare quelle su diesel. Nel comunicato diffuso ieri il Mef parla di una notizia "del tutto fuorviante", salvo poi ammettere che "è allo studio un meccanismo di allineamento tra i livelli delle rispettive accise". Un intervento che però non si tradurrà "nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due". In cosa consisterà questa "rimodulazione" non è ancora chiaro, ma in pochi scommettono che l'allineamento avverrà al "ribasso" e cioè riducendo le accise sulla benzina anziché alzare quelle su diesel. Anche perché, come ricorda la nota del ministero, "sulla base degli impegni Pnrr" il governo "è tenuto ad adottare misure volte a ridurre i sussidi ambientali dannosi (Sad)". Senza contare che abbassare le accise, e non alzarle, avrebbe un costo. Nelle ultime ore sul tema è intervenuto anche il vicepremier Matteo Salvini, il quale ha assicurato, ospite del talk 'Dritto e rovescio', che "non ci sarà nessun aumento di tasse o accise". L'opposizione va all'attacco. Per Marco Simiani e Ubaldo Pagano, capigruppo del Pd in commissione Ambiente e Bilancio della Camera, "la smentita del Mef non regge e gli italiani rischiano di pagare il prezzo di un aumento delle imposte sui carburanti, nonostante le promesse elettorali di riduzione", mentre la deputata M5s Chiara Appendino parla di "farsa totale" e di "fonti ufficiali che sbugiardano documenti ufficiali". La tassa sugli utili per le grandi imprese Anche sul secondo punto, l'aumento della tassazione alle imprese, le intenzioni dell'esecutivo non sono chiare. Parlando a un evento organizzato dal quotidiano economico Bloomberg a Milano, Giorgetti ha chiesto uno sforzo a tutti: "Privati, aziende e pubblica amministrazione". Il ministro ha spiegato che "ci sarà una chiamata alla contribuzione - ragionato e

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

razionale - per tutti, non solo per le banche" ma anche per altri settori che hanno beneficiato della congiuntura come la difesa. Si tratterebbe di "tassare utili determinati in modo corretto" ha aggiunto Giorgetti. Che poi ha ammonito: "Le aziende non fanno beneficenza e i contributi volontari non esistono" ma "esiste la stella polare che è l'articolo 53 della Costituzione" in base al quale "tutti sono chiamati a contribuire per le loro possibilità alle necessità della nazione". Il chiarimento del Mef Inutile dire che la notizia ha messo in allarme imprenditori e mercati. Tanto che nella tarda serata di giovedì fonti del Mef hanno provato a chiarire: "Per quanto riguarda le entrate significa che si chiederà uno sforzo alle imprese più grandi che operano in determinati settori in cui l'utile ha beneficiato in qualche modo di condizioni favorevoli esterne affinché contribuiscano con modalità sulle quali è in corso un confronto". La linea guida della manovra, si legge, "sarà l'articolo 53 della Costituzione" che "sancisce come tutti siano tenuti a concorrere alle spese pubbliche in ragione della loro capacità contributiva". Inoltre, viene spiegato dalle stesse fonti, non è prevista "nessuna nuova tassazione per gli individui". Insomma, un chiarimento che però non smentisce l'ipotesi ventilata dal ministro. Ossia quello di un aumento delle tasse sugli utili delle grandi imprese "che operano in determinati settori". Salvini: "No a nuove tasse, ma le banche...". Il Pd: "Mancanza di chiarezza allarmante" Voci di corridoio parlano di una Meloni sorpresa dall'uscita di Giorgetti. "Non è questo il governo che aumenterà le tasse" ha assicurato ieri Salvini su Rete 4. Aggiungendo però che siccome "le banche hanno fatto l'anno scorso 40 miliardi di euro di utili, spesso senza faticare più di tanto, penso personalmente che un loro contributo spontaneo all'Italia farebbe tanto bene". Insomma, la tassa sui profitti colpirà le banche? Per Pagano del Pd "mai prima d'ora avevamo assistito a una serie così contrastante di dichiarazioni riguardo alla manovra economica, con continui cambi di rotta e annunci confusi su nuove tasse". Così in una nota il capogruppo democratico in commissione Bilancio della Camera, Ubaldo Pagano. "La mancanza di chiarezza", spiega il deputato dem, "è allarmante. In un momento così delicato per l'economia nazionale, l'Italia ha bisogno di stabilità e certezze, non di dichiarazioni contraddittorie che gettano nel panico imprese, famiglie e investitori. Una gestione irresponsabile".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Roma Today

Fonti Web

Ztl Fascia verde, proroga per i diesel euro 4 fino al 2025. In arrivo la delibera regionale


Roma Today

Ztl Fascia verde, proroga per i diesel euro 4 fino al 2025. In arrivo la delibera regionale

10/04/2024 05:35 Matteo Torrioli

L'assessora regionale all'ambiente, Elena Palazzo, ha annunciato che entro metà ottobre verrà approvata una delibera che prorogherà di un anno la possibilità per i veicoli diesel euro 4 di entrare nella Ztl Fascia verde di Roma Il documento ancora non c'è ma tutti ne parlano. A fare chiarezza ci ha pensato l'assessora regionale del Lazio all'Ambiente, Elena Palazzo che, a margine di un evento, ha annunciato che entro metà ottobre arriverà in Giunta la delibera con la quale ci sarà la proroga di un anno per l'ingresso nella Ztl fascia verde di Roma per i veicoli alimentati a diesel euro 4. Una proroga che sembrava scontata già da tempo ma che, adesso, è (quasi) ufficiale. Proroga per i diesel euro 4 nella Ztl Fascia verde Che il rinvio dei divieti per la circolazione per i veicoli più inquinanti fosse inevitabile lo si sapeva già da tempo. Anche per tutto il 2025, quindi, i diesel euro 4 potranno circolare in città. Nella giornata di mercoledì 2 ottobre senatori e consiglieri capitolini di Fratelli d'Italia hanno cominciato a commentare l'imminente arrivo della delibera regionale che prorogherà i divieti. Peccato che, ad oggi, il documento ancora non ci sia. Situazione confermata anche dalla stessa Palazzo: "La delibera arriverà entro metà ottobre – riporta l'agenzia Nova – abbiamo uno stretto rapporto con il Comune di Roma. Sono certa che la proroga riusciremo a darla ma aspettiamo di avere tutti gli atti pronti". Tra l'altro Palazzo, in qualità di assessore all'Ambiente, sta curando anche il decisivo nuovo Piano della qualità dell'aria. Il Piano della qualità dell'aria regionale È stato sulla base del piano redatto nel 2019 dalla ex assessora regionale Lombardi che Roma aveva stabilito norme più stringenti per l'ingresso delle autovetture nella Ztl Fascia verde. In Regione puntano sul fatto che, nel corso degli ultimi anni, i dati sulla qualità dell'aria siano migliorati. Questo permetterà di redigere un nuovo piano che porti poi Roma ad adottare dei provvedimenti meno restrittivi rispetto a quelli pensati dal Campidoglio. Anche Roma vuole una proroga D'accordo con la linea della Regione Lazio l'assessora all'Ambiente di Roma, Sabrina Alfonsi. Intervistata dall'agenzia Nova, Alfonsi ha spiegato che è stato il Campidoglio a chiedere "di rivedere il piano regionale sulla qualità dell'aria per andare verso delle prospettive ambientali giuste". Secondo l'assessora, infatti, è giusto prendere delle misure per il rispetto dell'ambiente ma occorre "anche tenere in conto l'interesse della popolazione. Si attua un cambiamento reale se si guardano tutti i fattori - ha aggiunto - compreso l'accompagnamento alle fasce più povere della popolazione", ovvero quelle che non possono permettersi un'auto "green". Inoltre, già ad inizio settembre, il Campidoglio aveva spiegato di stare lavorando con la Regione Lazio "a una deroga ai divieti imposti

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

dal Piano regionale della qualità dell'aria sulla base dei dati e del complesso delle azioni mitigative dell'inquinamento messe in campo a partire dalla modulazione degli orari degli impianti di riscaldamento e dei progressi sul fronte della forestazione urbana". La proroga, inoltre, servirà proprio all'assessorato regionale all'Ambiente per avere più tempo per redigere il nuovo piano Che fine fanno i varchi Rimane aperta la questione sull' accensione dei varchi da 12,2 milioni di eur o già installati in tutta Roma. Gli occhi elettronici dovrebbero accendersi già dal 1° novembre ma, anche in questo caso, la loro attivazione verrà rinviata probabilmente al prossimo anno. La questione è che a Roma ci sono già i divieti per non far circolare, nella Ztl Fascia verde, autoveicoli alimentati a benzina o diesel pre Euro 1, Euro 1 ed Euro 2; autoveicoli diesel Euro 3; ciclomotori e motoveicoli benzina e diesel pre Euro 1 ed Euro 1. Il fatto è che senza i controlli, ordinanze e divieti restano soprattutto su carta. Per questo il vero nodo della Ztl Fascia verde, oltre a quali tipi di veicoli verranno coinvolti, è legato all'accensione delle 51 telecamere, anche questa rimandata, seppur ancora non ufficialmente, a data da destinarsi. Per muoverti con i mezzi pubblici e in sharing nella città di Roma usa la nostra Partner App gratuita.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Roma Today

Fonti Web

Rinviati i divieti per la Ztl. Svolta per la Sanità (e le liste di attesa). ASCOLTA il podcast di oggi 4 ottobre

Le notizie di oggi, venerdì 4 ottobre, lette e commentate da Roberta Marchetti e Matteo Torrioli. In redazione Valerio Valeri Ascolta il podcast RomaTodaily su Spotify Le notizie di oggi, venerdì 4 ottobre, a Roma, lette e commentate da Roberta Marchetti e Matteo Torrioli nel podcast gratuito RomaTodaily, la rassegna stampa quotidiana di 15 minuti che si può ascoltare su Spotify, Apple Podcast e i maggiori servizi di streaming. In redazione Valerio Valeri Questi i temi toccati. Proroga per le auto diesel euro 4 che potranno continuare a circolare nella ztl fascia verde, stop a nuovi negozi nel centro storico, molesta una disabile in casa al Nomentano, il presidente della Regione Lazio Francesco Rocca annuncia il risanamento dei conti della Sanità. Ascolta RomaTodaily su Apple Podcast Ascolta RomaTodaily su Amazon Music Le ultime notizie su RomaToday.



AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Roma Today

Fonti Web

Giubileo 2025, ecco come Roma farà cassa con i pellegrini


Roma Today

Giubileo 2025, ecco come Roma farà cassa con i pellegrini

10/04/2024 17:56 Matteo Torrioli

Dai musei ai taxi passando per i bus turistici. Roma non vuole farsi scappare l'occasione dell'Anno Santo quando arriveranno 35 milioni di pellegrini Musei, trasporti, bus turistici. Sotto alcuni aspetti Roma non sembra ancora pronta per il Giubileo 2025 , con tanti lavori ancora da terminare ed altri che non vedranno la luce . Su una cosa, però, la Città Eterna sembra essere pronta: spremere il più possibile il portafoglio dei turisti. I circa 35 milioni di pellegrini in arrivo in città si stanno trasformando in galline dalle uova d'oro con le quali "fare cassa". Aumenti su musei e siti archeologici La scorsa estate la Giunta di Roma Capitale ha approvato dei sostanziosi aumenti sugli abbonamenti per visitare musei e siti archeologici di Roma . Parliamo, nello specifico, delle card Roma Pass 72H e 48H che permettono, tra l'altro, di viaggiare gratuitamente sui mezzi del trasporto pubblico. Il primo è un ticket della durata di tre giorni che permette di visitare gratuitamente i primi due musei o siti archeologici per poi avere biglietti scontati sulle visite successive. Uguale il meccanismo per la card da due giorni ma solo la prima visita è gratuita. La card 72H, in vista del Giubileo, passerà da 52 a 58,50 euro mentre la carda 48H da 32 a 36,5. Aumenti c'erano già stati nel 2020 quando la card da tre giorni passò dal costare 38,50 euro a 52 euro. Fontana di Trevi a pagamento? C'è poi la questione della possibilità di rendere la Fontana di Trevi a pagamento. Un'idea lanciata dall'assessore al Turismo, Alessandro Onorato, e spostata dal sindaco Roberto Gualtieri . Secondo quanto annunciato finora dall'amministrazione capitolina, l'intenzione è obbligare alla prenotazione chi vuole vedere da vicino la fontana pagando, inoltre, un ticket che dovrebbe aggirarsi sui due euro . Un progetto che ha già suscitato polemiche e diverse voci contrarie, specialmente quelle dei commercianti. Aumentano le tariffe per i bus turistici C'è una stangata, seppur indiretta, per quei turisti che utilizzeranno i bus turistici per raggiungere Roma. Gualtieri, in qualità di commissario straordinario per il Giubileo, ha firmato un'ordinanza con la quale ha triplicato le tariffe per far accedere i torpedoni nella Ztl B, ovvero quella del centro storico . Tanto per fare un esempio, 300 ingressi che prima costavano 26.250 euro, dal 24 dicembre 2024 e fino al 6 gennaio 2026, costeranno 78.950 euro. È facile ipotizzare su chi ricadranno questi aumenti, ovvero sugli utenti che utilizzeranno questi mezzi di trasporto per visitare Roma che vedranno, loro malgrado, aumentare i costi per avere un posto a bordo dei bus. Sono aumentate le tariffe dei taxi Una revisione delle tariffe taxi si chiedeva da tempo ma, stranamente, questo provvedimento è arrivato proprio a ridosso

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

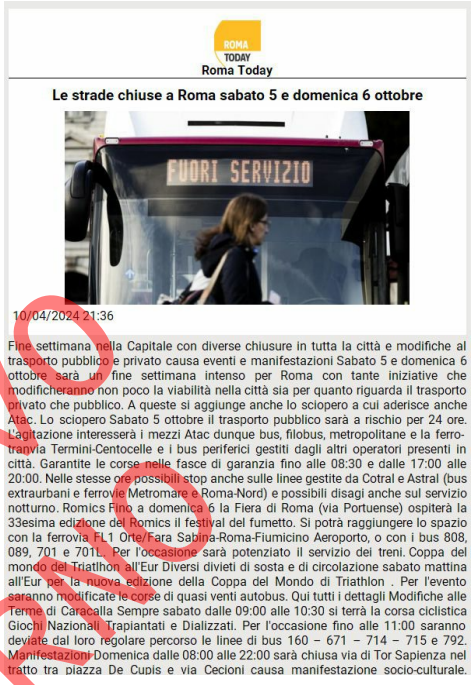
dell'anno giubilare. Secondo molti è stato anche un modo per "calmare" la categoria visto il bando per il rilascio di 1.000 nuove licenze . Fatto sta che dalla scorsa estate sono aumentati i costi per prendere un taxi in città. Le corse dalle mura aureliane a Fiumicino e Ciampino sono passate da 50 a 55 euro le prime, da 31 a 40 euro le seconde. Rincari anche per le corse dal centro di Roma al porto di Civitavecchia, da 120 a 130 euro. Cambia anche il costo delle corse a tassametro, con un sistema che prevede per gli utenti costi più alti tanto più è lunga la corsa. Rincaro per le quote fisse per le corse nei giorni feriali dalle 6 alle 22: da 3 a 3,5 euro per le diurne, da 7 a 7,5 euro per le notturne. La tariffa per corsa minima costa 9 euro in sostituzione di quella precedente da 3 euro. Aumenta il costo dei biglietti del trasporto pubblico? Manca ancora un ultimo aumento ovvero il tanto discusso rincaro dei biglietti del trasporto pubblico locale. Se ne parla da mesi del Bit, il biglietto per la corsa singola, che passerà dal costare 1,50 euro a 2 o 2,50 euro . Regione Lazio e Campidoglio stanno discutendo da tempo su questo. La Pisana non vorrebbe gli aumenti per non rendersi impopolare. Dall'altra c'è il Campidoglio che chiede più soldi e non vuole rinunciare alle agevolazioni già in essere per recuperare i fondi. Su una cosa, però, sono tutti d'accordo, sindacati compresi: se ci saranno gli aumenti saranno per i turisti.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Roma Today

Fonti Web

Le strade chiuse a Roma sabato 5 e domenica 6 ottobre


Roma Today

Le strade chiuse a Roma sabato 5 e domenica 6 ottobre

10/04/2024 21:36

Fine settimana nella Capitale con diverse chiusure in tutta la città e modifiche al trasporto pubblico e privato causa eventi e manifestazioni Sabato 5 e domenica 6 ottobre sarà un fine settimana intenso per Roma con tante iniziative che modificheranno non poco la viabilità nella città sia per quanto riguarda il trasporto privato che pubblico. A queste si aggiunge anche lo sciopero a cui aderisce anche Atac. Lo sciopero Sabato 5 ottobre il trasporto pubblico sarà a rischio per 24 ore. L'agitazione interesserà i mezzi Atac dunque bus, filobus, metropolitane e la ferro-tranvia Termini-Centocelle e i bus periferici gestiti dagli altri operatori presenti in città. Garantite le corse nelle fasce di garanzia fino alle 08:30 e dalle 17:00 alle 20:00. Nelle stesse ore possibili stop anche sulle linee gestite da Cotral e Astral (bus extraurbani e ferrovie Metromare e Roma-Nord) e possibili disagi anche sul servizio notturno. Romics Fino a domenica 6 la Fiera di Roma (via Portuense) ospiterà la 33esima edizione del Romics il festival del fumetto. Si potrà raggiungere lo spazio con la ferrovia FL1 Orte/Fara Sabina-Roma-Fiumicino Aeroporto, o con i bus 808, 089, 701 e 701L. Per l'occasione sarà potenziato il servizio dei treni. Coppa del mondo del Triatlhon all'Eur Diversi divieti di sosta e di circolazione sabato mattina all'Eur per la nuova edizione della Coppa del Mondo di Triathlon . Per l'evento saranno modificate le corse di quasi venti autobus. Qui tutti i dettagli Modifiche alle Terme di Caracalla Sempre sabato dalle 09:00 alle 10:30 si terrà la corsa ciclistica Giochi Nazionali Trapiantati e Dializzati. Per l'occasione fino alle 11:00 saranno deviate dal loro regolare percorso le linee di bus 160 - 671 - 714 - 715 e 792. Manifestazioni Domenica dalle 08:00 alle 22:00 sarà chiusa via di Tor Sapienza nel tratto tra piazza De Cupis e via Cecioni causa manifestazione socio-culturale. Questo comporterà la deviazione dei bus 150F e 313 su via via De Chirico, saltando cinque fermate a via di Tor Sapienza. Nello stesso arco temporale a Centocelle per una manifestazione a via dei Castani, tra piazza dei Mirti e via dei Faggi saranno deviati i bus C5 - 313 - 542 - 556. Ad Ostia sarà chiuso viale delle Repubbliche Marinale da lungomare Toscanelli a corso Duca Di Genova per una manifestazione. Il bus 05 direzione via Mar Rosso, devia su lungomare Toscanelli, via Giuliano da Sangallo e corso Duca di Genova, per poi tornare su viale delle Repubbliche Marinare. Lo sport Causa Cardio Race (gara competitiva e amatoriale) dalle 09:00 alle 13:00 di domenica saranno deviate le linee 118, 520, 559, 654, 664 e C11 in zona Capannelle. I corridori si muoveranno su via delle Capannelle, via Appia Nuova, viale Appio Claudio, Parco degli Acquedotti, via Lemonia, circonvallazione Tuscolana, via Tuscolana, via delle Capannelle e Ippodromo delle Capannelle. In zona Cecchignola dalle 08:00 alle 12:00 per la sesta edizione di Cecchignola di corsa sarà modificato il percorso del bus 763L proveniente da piazzale dell'Agricoltura e temporaneamente

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

soppresse 4 fermate in via degli Arditi, 3 in via dell'Esercito e 1 in via Laurentina. Lazio-Empoli all'Olimpico Alle ore 15:00 di domenica 6 ottobre all'Olimpico si giocherà la partita di calcio Lazio-Empoli (qui le probabili formazioni) . Per raggiungere lo stadio si potrà contare sulle diverse linee autobus a disposizione dei tifosi. Nell'area del Foro Italico previsto il solito piano mobilità con divieti di sosta già dalla mattina. Divieti zona Vaticano Domenica alle 12:00 Papa Francesco officerà la preghiera dell'Angelus. Per il regolare svolgimento della funzione dalle ore 07:00 sarà vietato transitare in via via Rusticucci, vicolo del Campanile e via Scossacavalli. Divieti di sosta anche nelle aree limitrofe. Altro Divieti di sosta in via Siculiana, zona Tor Bella Monaca per festeggiamenti in onore della patrona della Chiesa "Santa Edith Stein". Per il mercato di Porta Portese deviazione per le linee di bus 170, 719 e 781. Pedonalizzazione anche per i Fori Imperiali con deviazioni per le linee 51, 75, 85, 87 e 118. Nella notte tra sabato e domenica si sposta la nMB. Per muoverti con i mezzi pubblici e in sharing nella città di Roma usa la nostra Partner App gratuita.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

RomaIT

Fonti Web

Manovra, il Governo valuta un (vergognoso) aumento delle accise


RomaIT

Manovra, il Governo valuta un (vergognoso) aumento delle accise

10/04/2024 08:01 Mirko Ciminiello

La misura, da 3 miliardi, riguarderebbe il gasolio, che verrebbe allineato ai livelli della benzina: ma le tasse di scopo "eterne" restano immorali, e in più la Meloni sconfesserebbe se stessa Il Governo del Premier Giorgia Meloni è alle prese con la Manovra 2025 che, come da tradizione, si annuncia piuttosto complicata. Forse ancor più che in passato, e non solo perché Giancarlo Giorgetti , Ministro dell'Economia, ha già anticipato, scrive TGCom24 , che essa « richiederà sacrifici » da parte di tutti. Quanto, soprattutto, perché stavolta l'inquilino chigiano sembra disposta addirittura a snaturare e sconfessare se stessa Verso la Manovra 2025 La coalizione FdI-Lega-FI , come riferisce l' ANSA , sta valutando di aumentare le accise sul gasolio , per allinearle a quelle sulla benzina . La misura, aggiunge Il Sole 24 Ore , è scritta nero su bianco nel Piano Strutturale di Bilancio . E, secondo le stime di Assoutenti citate da Sky TG24 , si tradurrebbe in una « stangata da 3,1 miliardi di euro sugli automobilisti». Ora, è certamente vero che un esecutivo deve fare i conti, se non proprio con la realtà , almeno con la realpolitik , ma a tutto c'è un limite. Perché, come ricorda l' Agenzia Dire , nel 2019 il leader fratellista assicurava che «noi pretendiamo che le accise vengano progressivamente abolite ». Denunciando al contempo – e giustamente – come fosse «una vergogna che, su 50 euro, 35 vadano allo Stato». Ma non solo. Come RomaIT sostiene da tempo, l'aggravio è completamente immorale , perché una tassa di scopo deve decadere non appena lo scopo in questione si esaurisce. Gli Italiani , invece, pagano ancora per i terremoti in Belice (1968), Friuli (1976) e Irpinia (1980), l' alluvione di Firenze (1966) e perfino la Guerra d'Etiopia Ancora più a monte, poi, c'è che gli incrementi delle imposte sarebbe lecito attenderseli da una maggioranza di tutt'altro colore politico. Ragion per cui viene quasi spontaneo esclamare, parafrasando un Nanni Moretti d'antan : "Giorgia, fa' qualcosa di destra!".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Immediapress Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle...


Sbircia la Notizia

Immediapress Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle...

10/04/2024 13:39 STEFANO TESTINI;MATTEO SPINELLI;

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta La seconda giornata di lavori della 6ª edizione del Festival Nazionale dell'Economia si è aperta a Palazzo Vecchio con gli interventi di Sara Funaro (Sindaca del Comune di Firenze) e Maurizio Leo (Vice Ministro dell'Economia e delle Finanze), che hanno preso parte al panel "Partecipare al cambiamento dell'economia: Impatto civile, inclusione sociale ed equa fiscalità". Firenze, 4 ottobre 2024. Il Vice Ministro Leo ha dichiarato: «In questo momento, come MEF e come Governo, siamo al lavoro per preparare una delega che possa adeguare diverse situazioni problematiche, con particolare riguardo verso la certezza del diritto, l'evasione fiscale, la semplificazione delle procedure come quelle di dichiarazione e la pressione fiscale. Misure concrete di diverso genere, in grado di aiutare non solamente le imprese, ma anche e soprattutto il cittadino». «Noi – ha aggiunto Leo – abbiamo oggi una pressione fiscale molto pronunciata. Il nostro obiettivo, com'è già stato fatto nel 2024 quando siamo passati dalle quattro alle tre aliquote, è di spingerci ulteriormente per venire incontro al ceto medio che oggi si sta sempre più impoverendo. E' un tema che eventualmente, con il consenso di tutta la maggioranza e trovando le adeguate risorse potremmo trattare nella prossima legge di bilancio». Funaro ha ricordato: «Prima ancora che da Sindaco, ho avuto la possibilità anche da Assessore di dare attenzione a tutte quelle politiche di sostenibilità – ambientale, civile, sociale e non solo – di cui Firenze e altre città hanno bisogno. Attualmente i Sindaci stanno vivendo un momento di grandissima urgenza, con cambiamenti climatici più che drammatici, innalzamenti delle temperature, alluvioni e calamità sempre più frequenti. A Firenze l'attuale amministrazione, come quella precedente, ha rivolto un grande impegno in questa direzione, cercando di rendere la città sempre più sostenibile. Firenze è da tempo esempio e capofila, e mi impegnerò affinché lo rimanga a lungo, su diverse tematiche d'innovazione, dal sistema educativo a quello dei trasporti e, soprattutto, della sostenibilità» Nel panel seguente l'economista Alberto Acosta ha parlato di BuenVivir: «Il "vivere bene" nasce dalle comunità indigene, tradizionalmente emarginate e spinte ai margini della storia. Questi popoli, dopo aver dimostrato di essere capaci di condurre una lotta di resistenza per oltre 500 anni, nelle ultime decadi si sono resi soggetti politici portatori di una propria visione del mondo. Al centro del concetto di "buenvivir" ci sono tre elementi fondamentali: il primo è l'essere umano, tenendo a mente che pur essendo individui ci realizziamo solo nella comunità e nel rapporto con l'altro. Il secondo, è il tenere a mente che siamo parte della natura e non possiamo collocarla a margine. In ultimo, la necessità di un altro tipo di relazione tra gli uomini, ma anche tra umano e non umano, soprattutto tramite la reciprocità e l'empatia». Acosta ha poi aggiunto: «Che significa l'Economia? Di quale

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

economia stiamo parlando? In questo momento potremmo essere felici di un incremento del Pil ma questo non è un indicatore trasparente. Ad esempio non sappiamo quanta distruzione ambientale è stata necessaria per ottenerlo. Se vogliamo costruire un mondo sostenibile in termini ambientali, un mondo giusto in termini sociali e un mondo democratico in termici politici, dobbiamo iniziare a pensare a una nuova economia. Invece vediamo che la democrazia è in ritirata. Dobbiamo iniziare a lavorare ad una nuova economia che deve essere sempre subordinata all'essere umano, non al capitale». Il FNEC è promosso da Federcasse (l'Associazione Nazionale delle Banche di Credito Cooperativo, Casse Rurali, Casse Raiffeisen) e da Confcooperative, organizzato e progettato con NeXt (Nuova Economia Per Tutti), con il contributo di Fondosviluppo, Assimoco, Assicooper, Coopersystem, Federazione Toscana delle BCC, Frecciarossa e la collaborazione della SEC (Scuola di Economia Civile) e di MUS.E. Ufficio Stampa Festival Nazionale dell'Economia Civile Stefano Testini 3356138145 Matteo Spinelli 3347661138 ufficiostampa@festivalnazionaleeconomiacivile.it.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Sea Reporter

Fonti Web

Conclusi i prelievi dei campioni di sedime portuale finalizzati al dragaggio dei fondali del porto di Crotone


Sea Reporter

Conclusi i prelievi dei campioni di sedime portuale finalizzati al dragaggio dei fondali del porto di Crotone

10/04/2024 14:15 Redazione Seareporter

Ott 4, 2024 – Continua a passo spedito l'azione dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio nel mettere in atto il proprio programma infrastrutturale, che cambierà il volto del porto di Crotone, al fine di valorizzare e ampliare le funzionalità e i servizi offerti dallo scalo. Inseriti in un'ampia e articolata attività progettuale dell'Ente, guidato dal presidente Andrea Agostinelli, mirata alla riqualificazione ambientale dell'infrastruttura portuale, sono stati appena conclusi i lavori di prelievo dei campioni di sedimento dei fondali del porto di Crotone, propedeutici alla caratterizzazione dei sedimi e così all'attività di dragaggio dei fondali portuali. Iniziati lo scorso 24 settembre, in otto giorni di attività, è stata battuta l'intera costa di fronte lo scalo cittadino, lungo la quale sono stati prelevati 363 campioni di sedimento, al fine di effettuare 64 sondaggi ed avere così una approfondita campionatura per eseguire, in modo esaustivo, le analisi di caratterizzazione. Si tratta di un'operazione di straordinaria importanza per l'intera cittadina crotonese che ha visto, sinergicamente, operare insieme, anche a bordo della nave, l'Autorità di Sistema portuale con la ditta incaricata, l'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente della Calabria (ARPACAL), che effettuerà su una percentuale dei campioni prelevati le proprie analisi, i cui risultati saranno successivamente confrontati con quelli dell'Ente, l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), che ha contribuito a definire l'intero progetto, con l'obiettivo di determinare, in base a quanto stabilito dalla normativa vigente in materia, la più dettagliata analisi, anche, in modo celere. A sostenere le operazioni, naturalmente, la Capitaneria di Porto di Crotone, che ha assicurato la sicurezza dello specchio acqueo nel corso delle operazioni di prelievo, e il generale Emilio Errigo, commissario straordinario del Sito contaminato di interesse nazionale (SIN) di Crotone, Cassano e Cerchiara. Finita questa fase, si punta ora al passo successivo, che vedrà l'Ente impegnato a progettare la migliore soluzione tecnica per la gestione dei sedimenti, al fine di avviare le attività di dragaggio e segnare, così, un altro traguardo nella concreta politica di risanamento e rigenerazione ambientale dello scalo portuale di Crotone. << Le attività di redazioni del piano e l'esecuzione del campionamento hanno visto un impegno lungo un anno. - ha dichiaro Lorena Tedesco, responsabile della sede di Crotone dell'Autorità di Sistema portuale - È stata una procedura complessa che ha visto lavorare in sinergia tutti i soggetti coinvolti. Il porto è stato campionato per poter progettare un dragaggio che porterà i fondali a 11 metri. Le attività di campionamento ed esecuzione delle analisi saranno di tipo analitiche chimico fisiche, microbiologiche, eco-tossicologiche e permetteranno di conoscere lo

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

stato dei sedimi del bacino portuale. A risultati validati da ARPACAL, quale Ente preposto alle attività di controllo, partirà lo step successivo, per la progettazione della gestione dei sedimi dei futuri dragaggi>>.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

secoloditalia.it

Fonti Web

Carburanti: Schlein e Boccia farneticano contro il governo, ma un anno fa chiedevano l'aumento in Finanziaria


secoloditalia.it

Carburanti: Schlein e Boccia farneticano contro il governo, ma un anno fa chiedevano l'aumento in Finanziaria

10/04/2024 15:32

A Roma la metterebbero così: "Fate pace col cervello". E poiché si parla di politiche nazionali, quindi con base a Roma, si potrà ben attingere a quel detto così diffuso. Rivolgendo l'invito al Pd, a partire dai suoi vertici. La segretaria Elly Schlein e il capogruppo al Senato Francesco Boccia in queste ore hanno preso a sbraitare contro il fantomatico aumento delle accise sui carburanti che il governo vorrebbe inserire in Finanziaria. Il Mef lo ha smentito; loro sono andati avanti. Già questo basterebbe, ma le circostanze sono più impegnative di così. Le circostanze sono, infatti, che meno di un anno fa, nel dicembre 2023, a chiedere l'aumento delle accise erano proprio Schlein e proprio Boccia. E questo non è testimoniato da indiscrezioni o interpretazioni forzate, come avviene oggi per i piani del governo, ma da atti parlamentari. Due emendamenti, per la precisione: uno a prima firma Schlein, presentato alla Camera, e uno a prima firma Boccia, presentato al Senato. Gli emendamenti alla scorsa Finanziaria con cui Boccia e Schlein chiedevano l'aumento delle accise Si tratta di due emendamenti fotocopia, formulati dal Pd come misura per trovare le coperture a quella che presentavano come la loro contro-finanziaria. Dunque, un'azione ragionata, fortemente voluta, in qualche modo anche di bandiera. "Sono disposte misure di (...) di rimodulazione ed eliminazione dei sussidi dannosi per l'ambiente (Sad) di cui all'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221", si legge in entrambi i testi , che furono bocciati. Tradotto dal burocratese al linguaggio comune: i Sad sono gli "sconti" sulle accise sui carburanti, senza i quali chiaramente le accise salgono. Il Pd, atti parlamentari alla mano, dunque, proponeva di aumentare le accise anche fino al massimo possibile

A Roma la metterebbero così: "Fate pace col cervello". E poiché si parla di politiche nazionali, quindi con base a Roma, si potrà ben attingere a quel detto così diffuso. Rivolgendo l'invito al Pd, a partire dai suoi vertici. La segretaria Elly Schlein e il capogruppo al Senato Francesco Boccia in queste ore hanno preso a sbraitare contro il fantomatico aumento delle accise sui carburanti che il governo vorrebbe inserire in Finanziaria. Il Mef lo ha smentito; loro sono andati avanti. Già questo basterebbe, ma le circostanze sono più impegnative di così. Le circostanze sono, infatti, che meno di un anno fa, nel dicembre 2023, a chiedere l'aumento delle accise erano proprio Schlein e proprio Boccia. E questo non è testimoniato da indiscrezioni o interpretazioni forzate, come avviene oggi per i piani del governo, ma da atti parlamentari. Due emendamenti, per la precisione: uno a prima firma Schlein, presentato alla Camera, e uno a prima firma Boccia, presentato al Senato. Gli emendamenti alla scorsa Finanziaria con cui Boccia e Schlein chiedevano l'aumento delle accise Si tratta di due emendamenti fotocopia, formulati dal Pd come misura per trovare le coperture a quella che presentavano come la loro contro-finanziaria. Dunque, un'azione ragionata, fortemente voluta, in qualche modo anche di bandiera. "Sono disposte misure di () di rimodulazione ed eliminazione dei sussidi dannosi per l'ambiente (Sad) di cui all'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221", si legge in entrambi i testi , che furono bocciati. Tradotto dal burocratese al linguaggio comune: i Sad sono gli "sconti" sulle accise sui carburanti, senza i quali chiaramente le accise salgono. Il Pd, atti parlamentari alla mano, dunque, proponeva di aumentare le accise anche fino al massimo possibile, eliminando ogni aiuto al cittadino. La faccia tosta del Pd, che ora urla contro il governo Oggi, però, a dieci mesi di distanza, proprio Schlein e proprio Boccia urlano contro l'incoerenza del governo, che vuole - dicono loro - mettere le mani nelle tasche degli italiani. "Ci ricordiamo tutti Giorgia Meloni davanti ai benzinai a promettere di cancellare le accise e invece la verità è che è un'altra, lo dice un documento del governo, in cui mostra che voglia aumentare le accise sul diesel, un'altra tassa Meloni per 3 miliardi su imprese, famiglie e lavoratori. Hanno smentito tutto il giorno ma la verità la dice un documento del governo: Meloni spieghi perché inserisce una nuova tassa per famiglie e imprese mentre tagliano sul trasporto pubblico locale", ha detto Schlein, per altro - dettaglio che aggiunge sapore a questa vicenda già così gustosa - ai microfoni del Tg1, ovvero di quella che a ogni piè sospinto lamentano essere l'ammiraglia della corazzata "TeleMeloni". Quanto alla dichiarazione di Boccia , dettaglio in più, dettaglio in meno, nella sostanza è la replica di quella della segretaria.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

secoloditalia.it

Fonti Web

La smentita del Mef: "Del tutto fuorviante parlare di aumento delle accise sui carburanti" Il Mef nel suo chiarimento sul caso ha spiegato che è "del tutto fuorviante la notizia secondo la quale il Governo intende aumentare le accise sui carburanti". "Sulla base degli impegni Pnrr, delle Raccomandazioni specifiche della Commissione europea e del Piano per la transizione ecologica approvato nel 2022, il governo - ha spiegato il ministero dell'Economia - è tenuto ad adottare misure volte a ridurre i sussidi ambientali dannosi (Sad). In questo contesto, rientrano anche le minori accise che gravano sul gasolio rispetto a quelle sulla benzina, e pertanto è allo studio un meccanismo di allineamento tra i livelli delle rispettive accise". "In ogni caso in coerenza con l'impostazione di questo governo, l'intervento non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due", ha precisato ancora la nota, sottolineando che "il Piano strutturale di bilancio di medio termine (il "documento del governo" cui faceva riferimento Schlein, ndr) ha previsto che questo allineamento sarà definito nell'ambito delle misure attuative della delega fiscale". Commenti.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Sentinella del Canavese Web

Fonti Web

Blue economy, nasce Lab Esg Liguria di Intesa Sanpaolo. Perusin: "Possiamo guidare la nuova consapevolezza sulle tematiche green"


Sentinella del Canavese Web

Blue economy, nasce Lab Esg Liguria di Intesa Sanpaolo. Perusin: "Possiamo guidare la nuova consapevolezza sulle tematiche green"

10/04/2024 20:27 Fabrizio Goria

La transizione verde per le piccole e medie imprese al centro della nuova iniziativa, che punta a massimizzare gli investimenti del Pnrr. Focus su mari, oceani e sinergie tra pubblico e privato Sostenere le piccole e medie imprese a ripensare il proprio business in modo più sostenibile e inclusivo, sfruttando al massimo la spinta degli investimenti legati al Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr). È questo l'obiettivo del nuovo "Laboratorio Esg Liguria" che Intesa Sanpaolo, in collaborazione con Fondazione Compagnia di San Paolo, Camera di Commercio di Genova, Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale e Srm Centro Studi e Ricerche, ha inaugurato nei locali del Genova Blu District. In altre parole, secondo l'intenzione del progetto, un punto di incontro dove le imprese potranno essere accompagnate nei processi di transizione ambientale, sociale, digitale e di governance, in linea con le missioni del Pnrr. «Il sistema imprenditoriale esprime nuova consapevolezza verso le tematiche Esg e un cambiamento di mentalità eticamente virtuoso e cruciale per la competitività nel lungo periodo - ha spiegato Andrea Perusin, direttore regionale Piemonte sud e Liguria Intesa Sanpaolo - e il Laboratorio Esg Liguria si propone di guidare e dove possibile anticipare questa tendenza, in un'ottica di sinergia tra pubblico e privato, offrendo occasioni di incontro, consulenza, formazione». L'attività, si sottolinea, «sarà fortemente indirizzata sulle caratteristiche della città metropolitana di Genova e della Liguria, con focus sulla "Blue Economy" che si conferma come uno due pilastri fondamentale dell'economia nazionale». I volumi non sono bassi. «L'impatto è molto importante con 5,7 miliardi di euro di valore aggiunto è 50mila occupati su tutto il territorio della Liguria - spiega Massimo Deandreis, direttore generale di Srm Centro Studi e Ricerche -, che cresce a 10 miliardi e 122mila posti di lavori se guardiamo all'insieme delle altre regioni del Nord Italia, all'indotto di tutti i settori produttivi che dipendono largamente dall'import marittimo da e verso il porto di Genova». Un comparto, quello dell'economia del mare, al quale dedica grande attenzione anche la Compagnia di San Paolo. «Nei siamo partner assieme a Comune di Genova e UniGe in tutto quello che è Blue District. Dalla creazione ci questo luogo ai fondi destinati alle startup del comparto, al la collaborazione con il Comune di Genova per la "fabbrica delle idee" che sorgerà nel waterfront», ha ricordato Alberto Anfossi, segretario generale della Compagnia di San Paolo. Nello specifico, come spiega una nota, «l'attività sarà fortemente indirizzata sulle caratteristiche della città metropolitana di Genova e della Liguria, con focus sull'economia del mare e sulla capacità di innovazione del territorio , ampiamente rappresentata da diversi istituti locali (IIT Genova, Università degli Studi di Genova), associazioni (es. Genova Smart City), società del Comune (es. Genova Blue District, Job Centre)». Allo stesso tempo, «consulenza, informazione, assessment, identificazione delle

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

azioni saranno offerti insieme a partner di eccellenza: Circularity, la prima piattaforma di simbiosi industriale dedicata all'economia circolare in Italia, che può supportare le imprese a integrare nel proprio business i principi di sostenibilità e di economia circolare; Nativa, la prima B Corp e Società Benefit in Europa, che integra la sostenibilità nel DNA delle imprese per migliorarne i risultati di business e creare una prosperità durevole e condivisa; CE LAB, nata dalla partnership tra Intesa Sanpaolo Innovation Center e Cariplo Factory, per contribuire all'evoluzione del sistema economico italiano e diffondere nuovi modelli di creazione del valore nell'interesse collettivo, accelerando la transizione verso modelli di economia circolare; Lexacta, realtà che svolge attività di consulenza in ambito di Governance». A breve i primi appuntamenti. Nel mese di novembre ci sarà un approfondimento in ambito Blue Economy, con l'analisi del recente report di Intesa Sanpaolo Innovation Center "Ocean - Nutrition, Sustainability, Technology" , realizzato in collaborazione con One Ocean Foundation e Fondazione LINKS. Lo studio affronta con una visione olistica il ruolo chiave dell'oceano e sarà funzionale a capire come agricoltura, pesca e acquacoltura potranno innovarsi. A dicembre, invece, ci sarà la presentazione del progetto "Venture Building Filiera Nautica", promosso da CDP Venture Capital SGR e supportato da PSA, Fincantieri, Intesa con Intesa Sanpaolo Innovation Center e NEVA SGR, Friulia e Compagnia di San Paolo . Un progetto che «si propone di rivoluzionare la filiera nautica italiana attraverso un processo di digitalizzazione e innovazione». Con l'obiettivo di lanciare dieci startup nei prossimi tre anni, si rimarca in una nota, «mira a sviluppare soluzioni all'avanguardia che migliorino l'efficienza, la sostenibilità e la competitività delle pmi che operano in questo settore strategico, coinvolgendo attori chiave dell'ecosistema territoriale». Per lo sviluppo locale, ma anche per quello nazionale. Video del giorno.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Sesto Potere

Fonti Web

Confartigianato Trasporti Cesena: "No all'aumento delle accise sul gasolio"


Sesto Potere

Confartigianato Trasporti Cesena: "No all'aumento delle accise sul gasolio"

10/04/2024 11:41

(Sesto Potere) – Cesena- 4 ottobre 2024 – "No a penalizzazioni per le imprese di autotrasporto in manovra di bilancio con aumenti delle accise sul gasolio!". Lo richiede Confartigianato Trasporti dopo le notizie circolate in queste ore di una revisione complessiva delle cosiddette tax expenditures (comprese le accise sul gasolio) che l'esecutivo starebbe operando nella legge di bilancio per il 2025. "E' fondamentale chiarire subito che l'Italia è al primo posto tra i 27 Paesi dell'Unione europea per livello delle accise applicate sul gasolio (0,62 centesimi al litro) – mette in luce il presidente di Confartigianato Trasporti Cesena Luca Facciani -. Considerata la significativa incidenza del costo del gasolio per le imprese di autotrasporto (di cui le pmi costituiscono il 90% del totale iscritti all'Albo Autotrasporto). Confartigianato Trasporti sottolinea la necessità di evitare qualsiasi intervento che possa avere effetti negativi per un comparto strategico per l'economia nazionale, che assicura la mobilità delle merci da e verso il Paese". "Come ha affermato il nostro presidente Amedeo Genedani rimaniamo fiduciosi che, nonostante le ben note esigenze del Mef, il Ministro dei Trasporti e l'intero Governo, consapevoli delle implicazioni legate a un tema così delicato – conclude il presidente Facciani – sapranno rassicurare le migliaia di artigiani e piccole e medie imprese del settore, già impegnati nella difficile sfida della transizione ecologica".

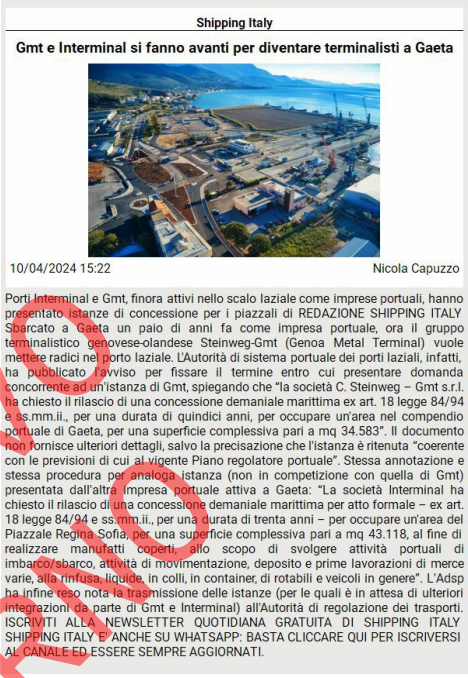
(Sesto Potere) - Cesena- 4 ottobre 2024 - "No a penalizzazioni per le imprese di autotrasporto in manovra di bilancio con aumenti delle accise sul gasolio!". Lo richiede Confartigianato Trasporti dopo le notizie circolate in queste ore di una revisione complessiva delle cosiddette tax expenditures (comprese le accise sul gasolio) che l'esecutivo starebbe operando nella legge di bilancio per il 2025. "E' fondamentale chiarire subito che l'Italia è al primo posto tra i 27 Paesi dell'Unione europea per livello delle accise applicate sul gasolio (0,62 centesimi al litro) - mette in luce il presidente di Confartigianato Trasporti Cesena Luca Facciani -. Considerata la significativa incidenza del costo del gasolio per le imprese di autotrasporto (di cui le pmi costituiscono il 90% del totale iscritti all'Albo Autotrasporto). Confartigianato Trasporti sottolinea la necessità di evitare qualsiasi intervento che possa avere effetti negativi per un comparto strategico per l'economia nazionale, che assicura la mobilità delle merci da e verso il Paese". "Come ha affermato il nostro presidente Amedeo Genedani rimaniamo fiduciosi che, nonostante le ben note esigenze del Mef, il Ministro dei Trasporti e l'intero Governo, consapevoli delle implicazioni legate a un tema così delicato - conclude il presidente Facciani - sapranno rassicurare le migliaia di artigiani e piccole e medie imprese del settore, già impegnati nella difficile sfida della transizione ecologica".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Shipping Italy

Fonti Web

Gmt e Interminal si fanno avanti per diventare terminalisti a Gaeta


Shipping Italy

Gmt e Interminal si fanno avanti per diventare terminalisti a Gaeta

10/04/2024 15:22 Nicola Capuzzo

Porti Interminal e Gmt, finora attivi nello scalo laziale come imprese portuali, hanno presentato istanze di concessione per i piazzali di REDAZIONE SHIPPING ITALY Sbarcato a Gaeta un paio di anni fa come impresa portuale, ora il gruppo terminalistico genovese-olandese Steinweg-Gmt (Genoa Metal Terminal) vuole mettere radici nel porto laziale. L'Autorità di sistema portuale dei porti laziali, infatti, ha pubblicato l'avviso per fissare il termine entro cui presentare domanda concorrente ad un'istanza di Gmt, spiegando che "la società C. Steinweg – Gmt s.r.l. ha chiesto il rilascio di una concessione demaniale marittima ex art. 18 legge 84/94 e ss.mm.ii., per una durata di quindici anni, per occupare un'area nel compendio portuale di Gaeta, per una superficie complessiva pari a mq 34.583". Il documento non fornisce ulteriori dettagli, salvo la precisazione che l'istanza è ritenuta "coerente con le previsioni di cui al vigente Piano regolatore portuale". Stessa annotazione e stessa procedura per analoga istanza (non in competizione con quella di Gmt) presentata dall'altra impresa portuale attiva a Gaeta: "La società Interminal ha chiesto il rilascio di una concessione demaniale marittima per atto formale – ex art. 18 legge 84/94 e ss.mm.ii., per una durata di trenta anni – per occupare un'area del Piazzale Regina Sofia, per una superficie complessiva pari a mq 43.118, al fine di realizzare manufatti coperti, allo scopo di svolgere attività portuali di imbarco/sbarco, attività di movimentazione, deposito e prime lavorazioni di merce varie, alla rinfusa, liquide, in colli, in container, di rotabili e veicoli in genere". L'Adsp ha infine reso nota la trasmissione delle istanze (per le quali è in attesa di ulteriori integrazioni da parte di Gmt e Interminal) all'Autorità di regolazione dei trasporti. 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.

Porti Interminal e Gmt, finora attivi nello scalo laziale come imprese portuali, hanno presentato istanze di concessione per i piazzali di REDAZIONE SHIPPING ITALY Sbarcato a Gaeta un paio di anni fa come impresa portuale, ora il gruppo terminalistico genovese-olandese Steinweg-Gmt (Genoa Metal Terminal) vuole mettere radici nel porto laziale. L'Autorità di sistema portuale dei porti laziali, infatti, ha pubblicato l'avviso per fissare il termine entro cui presentare domanda concorrente ad un'istanza di Gmt, spiegando che "la società C. Steinweg - Gmt s.r.l. ha chiesto il rilascio di una concessione demaniale marittima ex art. 18 legge 84/94 e ss.mm.ii., per una durata di quindici anni, per occupare un'area nel compendio portuale di Gaeta, per una superficie complessiva pari a mq 34.583". Il documento non fornisce ulteriori dettagli, salvo la precisazione che l'istanza è ritenuta "coerente con le previsioni di cui al vigente Piano regolatore portuale". Stessa annotazione e stessa procedura per analoga istanza (non in competizione con quella di Gmt) presentata dall'altra impresa portuale attiva a Gaeta: "La società Interminal ha chiesto il rilascio di una concessione demaniale marittima per atto formale - ex art. 18 legge 84/94 e ss.mm.ii., per una durata di trenta anni - per occupare un'area del Piazzale Regina Sofia, per una superficie complessiva pari a mq 43.118, al fine di realizzare manufatti coperti, allo scopo di svolgere attività portuali di imbarco/sbarco, attività di movimentazione, deposito e prime lavorazioni di merce varie, alla rinfusa, liquide, in colli, in container, di rotabili e veicoli in genere". L'Adsp ha infine reso nota la trasmissione delle istanze (per le quali è in attesa di ulteriori integrazioni da parte di Gmt e Interminal) all'Autorità di regolazione dei trasporti. 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.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Sicilia Report

Fonti Web

Sicilfiera: convegno su infrastrutture e trasporti per una Sicilia europea


Sicilia Report

Sicilfiera: convegno su infrastrutture e trasporti per una Sicilia europea

10/04/2024 17:20

Il convegno su "Infrastrutture e Trasporti – Presente e Futuro per una Sicilia europea", che si è tenuto a Misterbianco, nella sede di Sicilfiera, ha visto la partecipazione, tra gli altri, del sindaco metropolitano Enrico Trantino; del sottosegretario di Stato per le infrastrutture, Tullio Ferrante; dell'eurodeputato Marco Falcone; del deputato dell'ARS Giuseppe Lombardo; dell'assessore regionale Andrea Messina. Il sindaco metropolitano Enrico Trantino, intervistato dai giornalisti in merito alla tema della mobilità, ha dichiarato: "Questo è un argomento molto caro ai cittadini catanesi. Tutti vogliono muoversi agevolmente ma, per fare questo, occorre cambiare paradigma, rinunciare alle vecchie abitudini, non pretendere di arrivare in auto a destinazione, parcheggiando in seconda fila o addirittura sul marciapiede. A breve Catania sarà un grande cantiere per le opere che saranno realizzate. Se continueremo ad andare tutti in auto la città sarà completamente bloccata. La soluzione è utilizzare i mezzi pubblici e, se si può, andare a piedi. Bisogna cioè fare le identiche cose che si fanno quando si è turisti in altre città. Questo cambiamento di mentalità, di paradigma, va unito ai obiettivi preziosi per i prossimi 20 anni: in questo orizzonte a lungo termine si colloca innanzi tutto il nuovo collegamento, in fase di progettazione, tra la città e l'hinterland per decongestionare il traffico; altra opera nodale per tutto il territorio metropolitano è il collegamento tra la le autostrade CT-Me (dal casello di Giarre o di Acireale) e CT-SR, bypassando la tangenziale che è spesso congestionata; infine bisogna risolvere il nodo ferroviario per restituire la città al mare. Tante prospettive interessanti. Cerchiamo fonti di finanziamento per concretizzare tali progetti e migliorare le infrastrutture del nostro territorio". Il dottor Rosario Alfino presidente di Expo Mediterraneo del sistema ConfCommercio ha sottolineato che i relatori – moderati dalla giornalista Chiara Borzì – hanno dato impulso fattivo al convegno collaterale

Il convegno su "Infrastrutture e Trasporti - Presente e Futuro per una Sicilia europea", che si è tenuto a Misterbianco, nella sede di Sicilfiera, ha visto la partecipazione, tra gli altri, del sindaco metropolitano Enrico Trantino; del sottosegretario di Stato per le infrastrutture, Tullio Ferrante; dell'eurodeputato Marco Falcone; del deputato dell'ARS Giuseppe Lombardo; dell'assessore regionale Andrea Messina. Il sindaco metropolitano Enrico Trantino, intervistato dai giornalisti in merito alla tema della mobilità, ha dichiarato: "Questo è un argomento molto caro ai cittadini catanesi. Tutti vogliono muoversi agevolmente ma, per fare questo, occorre cambiare paradigma, rinunciare alle vecchie abitudini, non pretendere di arrivare in auto a destinazione, parcheggiando in seconda fila o addirittura sul marciapiede. A breve Catania sarà un grande cantiere per le opere che saranno realizzate. Se continueremo ad andare tutti in auto la città sarà completamente bloccata. La soluzione è utilizzare i mezzi pubblici e, se si può, andare a piedi. Bisogna cioè fare le identiche cose che si fanno quando si è turisti in altre città. Questo cambiamento di mentalità, di paradigma, va unito ai obiettivi preziosi per i prossimi 20 anni: in questo orizzonte a lungo termine si colloca innanzi tutto il nuovo collegamento, in fase di progettazione, tra la città e l'hinterland per decongestionare il traffico; altra opera nodale per tutto il territorio metropolitano è il collegamento tra la le autostrade CT-Me (dal casello di Giarre o di Acireale) e CT-SR, bypassando la tangenziale che è spesso congestionata; infine bisogna risolvere il nodo ferroviario per restituire la città al mare. Tante prospettive interessanti. Cerchiamo fonti di finanziamento per concretizzare tali progetti e migliorare le infrastrutture del nostro territorio". Il dottor Rosario Alfino presidente di Expo Mediterraneo del sistema ConfCommercio ha sottolineato che i relatori - moderati dalla giornalista Chiara Borzì - hanno dato impulso fattivo al convegno collaterale alla Fiera Med Move- Salone dei Trasporti e della Logistica Mediterranea, in corso sino al 6 ottobre nella sede di Sicilfiera. "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. Questo Salone è un'importante opportunità per il Mezzogiorno 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, è 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

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

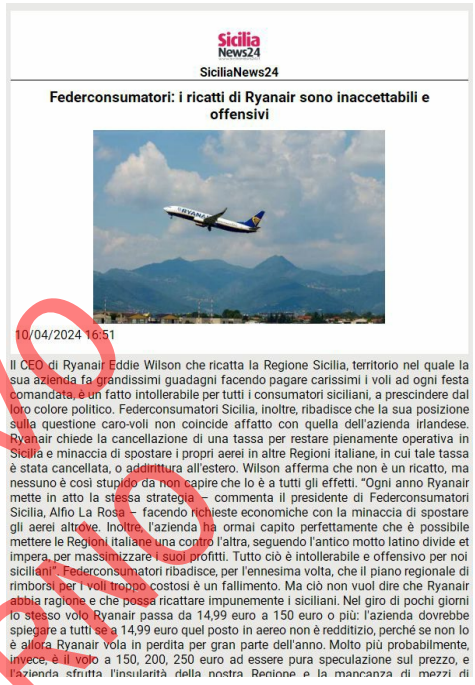
la riqualificazione dell'aeroporto di Catania, la Sicilia e il Sud Italia stanno per affrontare una fase di sviluppo senza precedenti".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

SiciliaNews24

Fonti Web

Federconsumatori: i ricatti di Ryanair sono inaccettabili e offensivi


Sicilia News24

SiciliaNews24

Federconsumatori: i ricatti di Ryanair sono inaccettabili e offensivi

10/04/2024 16:51

Il CEO di Ryanair Eddie Wilson che ricatta la Regione Sicilia, territorio nel quale la sua azienda fa grandissimi guadagni facendo pagare carissimi i voli ad ogni festa comandata, è un fatto intollerabile per tutti i consumatori siciliani, a prescindere dal loro colore politico. Federconsumatori Sicilia, inoltre, ribadisce che la sua posizione sulla questione caro-voli non coincide affatto con quella dell'azienda irlandese. Ryanair chiede la cancellazione di una tassa per restare pienamente operativa in Sicilia e minaccia di spostare i propri aerei in altre Regioni italiane, in cui tale tassa è stata cancellata, o addirittura all'estero. Wilson afferma che non è un ricatto, ma nessuno è così stupido da non capire che lo è a tutti gli effetti. "Ogni anno Ryanair mette in atto la stessa strategia – commenta il presidente di Federconsumatori Sicilia, Alfio La Rosa – facendo richieste economiche con la minaccia di spostare gli aerei altrove. Inoltre, l'azienda ha ormai capito perfettamente che è possibile mettere le Regioni italiane una contro l'altra, seguendo l'antico motto latino divide et impera, per massimizzare i suoi profitti. Tutto ciò è intollerabile e offensivo per noi siciliani". Federconsumatori ribadisce, per l'ennesima volta, che il piano regionale di rimborsi per i voli troppo costosi è un fallimento. Ma ciò non vuol dire che Ryanair abbia ragione e che possa ricattare impunemente i siciliani. Nel giro di pochi giorni lo stesso volo Ryanair passa da 14,99 euro a 150 euro o più: l'azienda dovrebbe spiegare a tutti se a 14,99 euro quel posto in aereo non è redditizio, e

Il CEO di Ryanair Eddie Wilson che ricatta la Regione Sicilia, territorio nel quale la sua azienda fa grandissimi guadagni facendo pagare carissimi i voli ad ogni festa comandata, è un fatto intollerabile per tutti i consumatori siciliani, a prescindere dal loro colore politico. Federconsumatori Sicilia, inoltre, ribadisce che la sua posizione sulla questione caro-voli non coincide affatto con quella dell'azienda irlandese. Ryanair chiede la cancellazione di una tassa per restare pienamente operativa in Sicilia e minaccia di spostare i propri aerei in altre Regioni italiane, in cui tale tassa è stata cancellata, o addirittura all'estero. Wilson afferma che non è un ricatto, ma nessuno è così stupido da non capire che lo è a tutti gli effetti. "Ogni anno Ryanair mette in atto la stessa strategia – commenta il presidente di Federconsumatori Sicilia, Alfio La Rosa – facendo richieste economiche con la minaccia di spostare gli aerei altrove. Inoltre, l'azienda ha ormai capito perfettamente che è possibile mettere le Regioni italiane una contro l'altra, seguendo l'antico motto latino divide et impera, per massimizzare i suoi profitti. Tutto ciò è intollerabile e offensivo per noi siciliani". Federconsumatori ribadisce, per l'ennesima volta, che il piano regionale di rimborsi per i voli troppo costosi è un fallimento. Ma ciò non vuol dire che Ryanair abbia ragione e che possa ricattare impunemente i siciliani. Nel giro di pochi giorni lo stesso volo Ryanair passa da 14,99 euro a 150 euro o più: l'azienda dovrebbe spiegare a tutti se a 14,99 euro quel posto in aereo non è redditizio, perché se non lo è allora Ryanair vola in perdita per gran parte dell'anno. Molto più probabilmente, invece, è il volo a 150, 200, 250 euro ad essere pura speculazione sul prezzo, e l'azienda sfrutta l'insularità della nostra Regione e la mancanza di mezzi di trasporto realmente alternativi all'aereo per collegare la Sicilia a gran parte dell'Italia continentale. Eddie Wilson ha ragione solo su una cosa: Schifani deve volare a Roma, ma non per chiedere che si taglino le tasse a Ryanair. Schifani deve andare a Roma per parlare con Salvini, con Urso, con il presidente dell'Enac Pierluigi Di Palma e con i rappresentanti delle società di gestione di tutti e quattro gli aeroporti siciliani, al fine di organizzare un piano voli di lungo periodo, che preveda un sistematico aumento dei voli disponibili durante le festività e gli altri giorni da bollino rosso.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Sky Tg24

Fonti Web

Diesel, in Italia è il più tassato d'Europa: i dati su accise e consumi


Sky Tg24

Diesel, in Italia è il più tassato d'Europa: i dati su accise e consumi

10/04/2024 08:43

Il governo è sceso in campo per smentire le voci circa un aumento delle accise sui carburanti. Sarebbe invece allo studio un intervento di rimodulazione, peraltro già previsto dalla delega fiscale come ha dichiarato il sottosegretario Freni. Il diesel italiano è oggi il più tassato d'Europa e costerebbe 215 euro in più all'anno, a consumo invariato, se lo Stato decidesse di eliminare i sussidi presenti. Di questo si è parlato a "Numeri", il programma di Sky TG24 andato in onda il 3 ottobre 2024 ©Ansa LE POLEMICHE "È fuorviante" parlare di un aumento delle accise sui carburanti: il governo è sceso in campo per fare chiarezza e spegnere le polemiche, dopo che un passaggio contenuto nel Piano strutturale di bilancio ha scatenato un'alzata di scudi generale. Dei costi del carburante si è parlato nella puntata di "Numeri", il programma di Sky TG24 andato in onda il 3 ottobre 2024 ©Ansa Secondo quanto emerge sarebbe allo studio del governo un intervento di rimodulazione delle accise su gasolio e benzina che punti a riequilibrarle, mantenendo però il totale per litro di carburante invariato . Come ha ricordato il sottosegretario all'Economia Federico Freni, la revisione delle accise è già " nel perimetro dei criteri della delega fiscale . Non possiamo passare la giornata a smentire cose che non esistono" Aumento accise gasolio, Assoutenti: "Sarebbe stangata da 3,1 miliardi" Sky TG24 GLI SCONTI FISCALI SUL DIESEL Gli sconti fiscali sul diesel aiutano a mantenere basso il prezzo del carburante : costano allo Stato 3,4 miliardi (prendendo come riferimento l'anno 2022) e aiutano a ridurre di 11 centesimi il prezzo al litro. Senza di essi un pieno arriverebbe a costare diversi euro in più Sky TG24 IL PREZZO DI BENZINA E DIESEL Il costo industriale di benzina e diesel è molto simile: come certifica il MASE si aggira tra i 76 e i 77 centesimi di euro al litro . Se oggi il diesel costa meno è grazie agli sconti fiscali attualmente vigenti Sky TG24 IL PARCO AUTO IN ITALIA Il possibile intervento sulle accise andrebbe a toccare in primis i 17 milioni di auto a benzina presenti in Italia : la maggioranza, anche se di poco, visto che quelle a diesel sono poco meno (16,9 milioni) e quelle che utilizzano altri carburanti o altre fonti di energia sono ancora meno (6,1 milioni) Prezzo della benzina, quanto pesa l'accisa sul carburante Sky TG24 IL CONSUMO DI DIESEL IN ITALIA In Italia la media di consumo annua è di 1656 litri : senza aiuti statali il costo annuo salirebbe a 2926 euro , 215 euro in più rispetto ad oggi Sky TG24 L'ITALIA IL PAESE EUROPEO CHE TASSA DI PIÙ IL DIESEL Siamo il Paese che in Europa tassa di più il diesel: secondo i dati della Commissione Ue , il costo delle tasse in Italia è di 0,933 euro al litro , davanti a Belgio (0,904 euro al litro) e Irlanda (0,903 euro al litro). Ancora

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

più dietro Paesi come Francia (0,895 euro al litro) e Germania (0,848 euro al litro) Sky TG24 LA SPESA PER SUSSIDI NON GREEN Lo Stato spende ancora tanto per dei sussidi ambientalmente dannosi: nel gli sconti fiscali sui combustibili fossili sono stati quasi il doppio di tutti gli altri messi assieme , come ha certificato il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica. Un dato che lo Stato si è impegnato a ridurre Carburanti, ipotesi accisa del diesel allineata a quella della benzina.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Sky Tg24

Fonti Web

Aumento tasse nella Manovra 2025, le ipotesi allo studio del governo


Sky Tg24

Aumento tasse nella Manovra 2025, le ipotesi allo studio del governo

10/04/2024 14:03

Introduzione Il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti ha parlato di "sacrifici per tutti" in riferimento alla prossima Manovra e i mercati, in risposta, ne hanno risentito. Il responsabile del Mef ha poi chiarito che "non ci sarà la replica della discussione sugli extraprofitti delle banche" dell'anno scorso e ha definito "irrealistica" l'idea di un versamento volontario. Il sottosegretario al Mef Federico Freni ha commentato ulteriormente: "Le nuove tasse non fanno parte del Dna di questo governo". E il ministro degli Esteri, Tajani, ha precisato: "Siamo contrarissimi. Ci sono state alcune cattive interpretazioni di alcune parole dette ieri". Ma quali sono i possibili scenari? Quello che devi sapere Le parole di Giorgetti a Bloomberg Il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti nel corso di un'intervista a Bloomberg ha fatto sapere che la Manovra richiederà "sacrifici da tutti", perché risanare i conti pubblici come ci chiede l'Ue è uno sforzo che dovranno sostenere individui, pubblica amministrazione, aziende grandi e piccole. Le sue parole, pronunciate a Borse aperte , hanno fatto scivolare Piazza Affari a -1,5% (ha chiuso la giornata del 3 ottobre come la peggiore in Europa). A turbare i mercati è stata soprattutto l'idea di tassare i profitti delle imprese Per approfondire: Il chiarimento Il ministro Giorgetti ha però chiarito subito che stavolta "non ci sarà la replica della discussione sugli extraprofitti delle banche" che ci fu l'anno scorso. Prima di tutto, ha spiegato, extraprofitti "è un termine scorretto". Si deve parlare di "tassare i giusti profitti, gli utili" , calcolati "in modo corretto". Irrealistica l'idea di un versamento volontario : "Le aziende non fanno beneficenza, i contributi volontari non esistono", spiega Giorgetti ricordando "la stella polare", ovvero l'articolo 53 della Costituzione secondo cui "tutti sono tenuti a concorrere alle spese pubbliche in ragione della loro capacità contributiva" Mef: "No nuove tasse" Dal Mef, poi, spiegano che si chiederà uno sforzo alle imprese più grandi che operano in determinati settori in cui l'utile ha beneficiato di condizioni favorevoli esterne. Sulle modalità del loro contributo è in corso un confronto. "Niente nuove tasse", viene comunque messo in chiaro , anche perché qualche fibrillazione arriva da dentro la maggioranza con il portavoce di Fi, Raffaele Nevi , che sostiene con forza: "Forza Italia è sempre stata e rimane contraria ad innalzare la tassazione in Italia". Interviene anche il vicepremier e segretario della Lega Matteo Salvini che ribadisce che "questo non è il governo delle tasse" ma auspica un "contributo volontario delle banche, che hanno fatto lo scorso anno 40 miliardi di utili" Tajani: "Contrarissimi a nuove tasse" Inoltre oggi, 4 ottobre, sulla questione si è espresso anche il leader di Fi, Antonio Tajani, che ha sottolineato: " Nessuna nuova tassa , siamo contrarissimi a imporre nuove tasse. Ci sono state alcune cattive interpretazioni di alcune parole dette ieri" dal ministro Giorgetti, ma "finché

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Sky Tg24

Fonti Web

saremo noi al governo non ci saranno nuove tasse per gli italiani" I settori a cui si richiederà - forse - uno sforzo I settori coinvolti dallo 'sforzo'? Potrebbero essere banche, assicurazioni, difesa ed energia . Sulla difesa il ministro ha fatto un accenno, portando un esempio, durante l'intervista a Bloomberg : "Paradossalmente uno potrebbe dire che con tutte queste guerre chi produce armi sta andando particolarmente bene e anche in questo caso c'è una situazione di mercato favorevole". Ma 'tutti' devono contribuire . Le aziende più piccole, ad esempio, sono già interessate al Concordato e "devono accettare l'idea che devono dichiarare di più" rispetto al passato per mettersi in regola, spiega il ministro Obiettivi Non significa nuove tasse, insiste anche il sottosegretario al Mef Federico Freni . "Non fanno parte del Dna di questo governo, lo abbiamo detto due anni fa e lo ribadiamo, evitiamo boutade", precisa parlando del percorso di risanamento nel quale l'Italia è impegnata con l'Ue. Ad esempio, la crescita per quest'anno - ribadisce Giorgetti - dovrebbe confermarsi all'1%, "o un risultato molto molto prossimo a quel target", come da previsioni. E i dati di finanza pubblica - aggiunge - "per quest'anno andranno meglio" di come abbiamo comunicato ai mercati e alla Commissione", visto che l'obiettivo di deficit del 4,4% "sembrava irrealistico e ora è stato aggiornato al 3,8% , quasi un unicum nel contesto europeo. "Stiamo dimostrando che non soltanto rispettiamo" quanto detto "ma facciamo meglio", quindi bisogna mantenersi credibili proseguendo con l'atteggiamento "prudente e responsabile", sostiene Giorgetti. È per questo che per finanziare la manovra bisognerà reperire risorse da "tutto il sistema Paese", cioè "i privati, le aziende e soprattutto la Pa che sarà chiamata ad essere più performante e produttiva" Il commento di Intesa Sanpaolo Le banche , che con i bilanci in crescita daranno comunque più flusso alle entrate statali, si stanno già preparando al nuovo sforzo , ma si intuisce che il confronto non è ancora finito. Per il ceo di Intesa Sanpaolo, Carlo Messina , "ci possono esser alcuni modi in cui contribuire alla situazione del debito pubblico senza avere impatti sui conti delle società" come ad esempio "lavorare sulle attività fiscali differite, fornire dei flussi di cassa al settore pubblico" ma anche mettere risorse a disposizione delle fasce più deboli o "aumentare i salari delle persone che lavorano" all'interno delle società che stanno generando "significativi profitti" La reazione di Giorgia Meloni Intanto trapela la sorpresa di Giorgia Meloni per quanto detto da Giancarlo Giorgetti a Bloomberg . Chi ha raccolto i suoi pensieri racconta che sarebbe quantomeno rimasta perplessa per il tempismo del colloquio, che era registrato ma - come detto - è andato in onda a Borse aperte. E anche per il contenuto, per quel riferimento a "un concorso per quanto riguarda le entrate" e ai "sacrifici" che saranno richiesti in manovra alle grandi imprese: concetti scanditi davanti alla comunità finanziaria, mentre è in corso dietro le quinte una delicata trattativa con il settore bancario . La premier non era al corrente di questa intervista Cosa ha detto il governo sulle accise In merito alle accise , fra i temi più caldi in questo periodo, il governo fa sapere che è "del tutto fuorviante" parlare di un aumento . Cerca di spegnere le polemiche, dopo che un passaggio contenuto nel Piano strutturale di bilancio ha scatenato un'alzata di scudi generale, con gli autotrasportatori pronti a dare

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

battaglia, i consumatori che gridano alla stangata e le opposizioni che rispolverano le promesse della premier in campagna elettorale. Il governo, in linea con il Pnrr e le raccomandazioni Ue, - spiega una nota del ministero dell'Economia - deve adottare misure per ridurre i sussidi ambientali dannosi e "in questo contesto, rientrano anche le minori accise che gravano sul gasolio rispetto a quelle sulla benzina". Allo studio, spiega il Tesoro, c'è "un meccanismo di allineamento" , ma, in ogni caso, "l'intervento non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due". Fra l'ipotesi di alzare le accise sul gasolio o abbassare quelle sulla benzina, quello su cui si starebbe ragionando, secondo quanto si apprende, sarebbe una soluzione intermedia che mantenga il totale delle accise per litro di carburante invariato.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Taranto Buonasera

Fonti Web

Arrivano i Port Days 2024


Taranto Buonasera

Arrivano i Port Days 2024

10/04/2024 09:25 Matteo Dusconi

Al Porto di Taranto dall'11 al 12 ottobre Sulla magnifica terrazza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio è stato presentato il fitto programma di eventi legati all' Italian Port Days 2024 www.italianportdays.it L'iniziativa era stata lanciata nel 2019 da Assoporti, l'Associazione dei Porti Italiani, al fine di promuovere, attraverso lo slogan "opening port life and culture to people", un'attività di promozione congiunta e coordinata della portualità e della cultura del mare, in sinergia tra tutte le Autorità di sistema portuale. A Taranto, il motore di tutta la kermesse multitasking è sempre l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, che si avvale del patrocinio del Comune di Taranto e della collaborazione del la Marina Militare Italiana, della Capitaneria di Porto Guardia Costiera, del Propeller Club Port of Taras , di vari sponsor (tra cui Vestas, ndr) e partner. La location sarà il porto di Taranto (eccezionalmente aperto alla città e ai cittadini); le date da segnare in agenda sono l'11 e 12 ottobre 2024 , due giorni incredibili in cui Taranto port-city sarà nuovamente protagonista per un evento speciale dedicato alla risorsa mare ed allo sviluppo sostenibile del territorio. Tutti gli eventi in programma saranno legati da un fil rouge comune sul tema dell' inclusione con particolare focus sulle disabilità (obiettivo n.10 SDGs dell'ONU), attraverso la valorizzazione di tematiche quali le pari opportunità e la riduzione delle disuguaglianze. Alla conferenza stampa di presentazione hanno partecipato il Presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Sergio Prete , accompagnato, il Comandante del Comando Interregionale Marittimo Sud della Marina Militare, Ammiraglio di Squadra Vincenzo Montanaro , il Comandante della Capitaneria di Porto Guardia Costiera, C.V. (C.P.) Rosario Meo , l'Assessore ai Lavori Pubblici e alle Risorse Mare del Comune di Taranto, Mimmo Ciraci in rappresentanza del Sindaco Rinaldo Melucci, il Presidente dell'Associazione The International Propeller Club – Port of Taras, Michele Conte . Tra il pubblico tanti colleghi giornalisti e tanti ospiti, tra gli altri Jonathan Hernø

Al Porto di Taranto dall'11 al 12 ottobre Sulla magnifica terrazza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio è stato presentato il fitto programma di eventi legati all' Italian Port Days 2024 www.italianportdays.it L'iniziativa era stata lanciata nel 2019 da Assoporti, l'Associazione dei Porti Italiani, al fine di promuovere, attraverso lo slogan "opening port life and culture to people", un'attività di promozione congiunta e coordinata della portualità e della cultura del mare, in sinergia tra tutte le Autorità di sistema portuale. A Taranto, il motore di tutta la kermesse multitasking è sempre l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, che si avvale del patrocinio del Comune di Taranto e della collaborazione del la Marina Militare Italiana, della Capitaneria di Porto Guardia Costiera, del Propeller Club Port of Taras , di vari sponsor (tra cui Vestas, ndr) e partner. La location sarà il porto di Taranto (eccezionalmente aperto alla città e ai cittadini); le date da segnare in agenda sono l'11 e 12 ottobre 2024 , due giorni incredibili in cui Taranto port-city sarà nuovamente protagonista per un evento speciale dedicato alla risorsa mare ed allo sviluppo sostenibile del territorio. Tutti gli eventi in programma saranno legati da un fil rouge comune sul tema dell' inclusione con particolare focus sulle disabilità (obiettivo n.10 SDGs dell'ONU), attraverso la valorizzazione di tematiche quali le pari opportunità e la riduzione delle disuguaglianze. Alla conferenza stampa di presentazione hanno partecipato il Presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Sergio Prete , accompagnato, il Comandante del Comando Interregionale Marittimo Sud della Marina Militare, Ammiraglio di Squadra Vincenzo Montanaro , il Comandante della Capitaneria di Porto Guardia Costiera, C.V. (C.P.) Rosario Meo , l'Assessore ai Lavori Pubblici e alle Risorse Mare del Comune di Taranto, Mimmo Ciraci in rappresentanza del Sindaco Rinaldo Melucci, il Presidente dell'Associazione The International Propeller Club - Port of Taras, Michele Conte . Tra il pubblico tanti colleghi giornalisti e tanti ospiti, tra gli altri Jonathan Hernø Head of manufacturing Vestas Italia, il presidente del Marina Molo Sant'Eligio, Antonio Melpignano, il presidente di Optima Marco Caffio Giuliana Di Giuseppe Executive Management Assistant della SJS Group dell'ing. Michele Angelo Lentini, Luca Pellicoro Enjoy your Dive, Jonian Dolphin Conservation. La cerimonia d'inaugurazione dei Taranto Port Days 2024 si terrà venerdì 11 ottobre. L'opening sarà accompagnata dalle note del duo musicale SbandAut, (Alessandro e Antonio). Come da tradizione, alla cerimonia di apertura seguirà la premiazione dei vincitori della call for artists "Taranto: la mia città porto", contest artistico rivolto alle scuole di ogni ordine e grado di Taranto e provincia. I giovani che saranno presenti nella mattinata dell'11 ottobre avranno

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Taranto Buonasera

Fonti Web

l'opportunità di conoscere il progetto DIDACTA , con spazi espositivi istituzionali dedicati alle buone pratiche del sistema di istruzione e formazione regionale. Con il tema inclusione sarà dato grande spazio all' Osservatorio per la Sicurezza Contro gli Atti Discriminatori della Polizia di Stato Nelle due giornate dell'evento, la Calata 1 del porto di Taranto ospiterà talk, approfondimenti, visite guidate, sport e intrattenimento. Durante i Port Days l'accesso all'area dell'evento in calata 1 sarà libero e gratuito, come la partecipazione alle numerose iniziative e manifestazioni, tra cui le visite guidate via terra e via mare, grazie alla disponibilità di Jonian Dolphin Conservation Anche quest'anno ci sarà il Port Village con ben 16 stand, a cura di Istituzioni ed operatori della port community. Per promuovere la partecipazione attiva e inclusiva nell'area dedicata agli sport a terra sono in programma eventi sportivi organizzati dalla Fondazione Taranto 25 con le società sportive del territorio. Gli sport a mare saranno organizzati da Enjoy your dive e da Mediterraneo Village, con il contributo della Marina Militare che ha messo a disposizione una piattaforma galleggiante. Da mettere in agenda anche il convegno "Il ruolo dei Porti nello sviluppo energetico del Paese" a cura del The International Propeller Club - Port of Taras e dedicato al tema della transizione energetica e dello sviluppo sostenibile (venerdi 11 ottobre - ore 16:00). Durante l'evento saranno consegnati i Falanto Awards. Sabato 12 ottobre si alterneranno in Calata 1 i talk " Workability: strumenti, competenze e valori per incoraggiare la cultura dell'inclusione nel mondo del lavoro " con il patrocinio dell'Ordine dei Commercialisti e dell'Ordine dei Consulenti del lavoro (12 ottobre - ore 9:30) e " Diario di una sirena: storie di intersezionalità e discriminazioni multiple " (12 ottobre - ore 17:30) Gli spettacoli di musica e teatro andranno in scena sulla piattaforma Kinetic - grazie alla disponibilità di Ecotaras Srl - che sarà ormeggiata in Calata 1 per trasformarsi in palco galleggiante sullo sfondo della città di Taranto. A calcare per primo la scena venerdì 11 ottobre (ore 18:30) sarà Salvatore Cosentino con la pièce teatrale "Eva non è ancora nata" : il sostituto procuratore sarà introdotto dalla Giudice di pace Marisa Di Santo. Il Kinetic si accenderà con gli eventi di live music in programma venerdì e sabato, portando sul palco due concerti serali sul mare. L'11 ottobre toccherà al duo rock-crossover Golden Salt con Arianna Mazzarese (violino) ed Eleonora Loi (chitarra elettrica). Sabato 12 ottobre sarà la volta del Simona Molinari quintet. Commenti.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Tele Ischia

Fonti Web

Mef "Nessun aumento per le accise sui carburanti"

ROMA (ITALPRESS) - "Del tutto fuorviante la notizia secondo la quale il Governo intende aumentare le accise sui carburanti. Sulla base degli impegni PNRR, delle Raccomandazioni specifiche della Commissione europea e del Piano per la transizione ecologica approvato nel marzo 2022, il Governo è tenuto ad adottare misure volte a ridurre i sussidi ambientali dannosi (Sad)". Così una nota del Mef. "In questo contesto, rientrano anche le minori accise che gravano sul gasolio rispetto a quelle sulla benzina, e pertanto è allo studio un meccanismo di allineamento tra i livelli delle rispettive accise - spiega il ministero dell'Economia e Finanze -. In ogni caso, in coerenza con l'impostazione di questo Governo, l'intervento non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due. Il Piano strutturale di bilancio di medio termine ha previsto che questo allineamento sarà definito nell'ambito delle misure attuative della delega fiscale". - Foto Agenzia Fotogramma - (ITALPRESS).



Tele Ischia

Mef "Nessun aumento per le accise sui carburanti"

10/04/2024 06:32 Meta Time

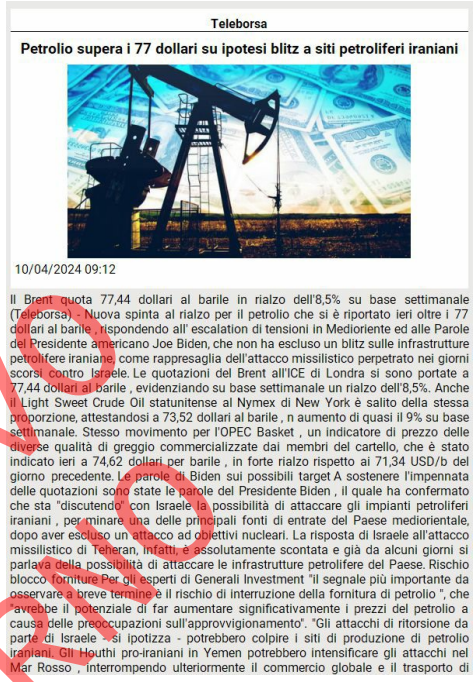
ROMA (ITALPRESS) – "Del tutto fuorviante la notizia secondo la quale il Governo intende aumentare le accise sui carburanti. Sulla base degli impegni PNRR, delle Raccomandazioni specifiche della Commissione europea e del Piano per la transizione ecologica approvato nel marzo 2022, il Governo è tenuto ad adottare misure volte a ridurre i sussidi ambientali dannosi (Sad)". Così una nota del Mef. "In questo contesto, rientrano anche le minori accise che gravano sul gasolio rispetto a quelle sulla benzina, e pertanto è allo studio un meccanismo di allineamento tra i livelli delle rispettive accise – spiega il ministero dell'Economia e Finanze -. In ogni caso, in coerenza con l'impostazione di questo Governo, l'intervento non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due. Il Piano strutturale di bilancio di medio termine ha previsto che questo allineamento sarà definito nell'ambito delle misure attuative della delega fiscale". – Foto Agenzia Fotogramma – (ITALPRESS).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Teleborsa

Fonti Web

Petrolio supera i 77 dollari su ipotesi blitz a siti petroliferi iraniani


Teleborsa

Petrolio supera i 77 dollari su ipotesi blitz a siti petroliferi iraniani

10/04/2024 09:12

Il Brent quota 77,44 dollari al barile in rialzo dell'8,5% su base settimanale (Teleborsa) - Nuova spinta al rialzo per il petrolio che si è riportato ieri oltre i 77 dollari al barile , rispondendo all' escalation di tensioni in Medioriente ed alle Parole del Presidente americano Joe Biden, che non ha escluso un blitz sulle infrastrutture petrolifere iraniane, come rappresaglia dell'attacco missilistico perpetrato nei giorni scorsi contro Israele. Le quotazioni del Brent all'ICE di Londra si sono portate a 77,44 dollari al barile , evidenziando su base settimanale un rialzo dell'8,5%. Anche il Light Sweet Crude Oil statunitense al Nymex di New York è salito della stessa proporzione, attestandosi a 73,52 dollari al barile , n aumento di quasi il 9% su base settimanale. Stesso movimento per l'OPEC Basket , un indicatore di prezzo delle diverse qualità di greggio commercializzate dai membri del cartello, che è stato indicato ieri a 74,62 dollari per barile , in forte rialzo rispetto ai 71,34 USD/b del giorno precedente. Le parole di Biden sui possibili target A sostenere l'impennata delle quotazioni sono state le parole del Presidente Biden , il quale ha confermato che sta "discutendo" con Israele la possibilità di attaccare gli impianti petroliferi iraniani , per minare una delle principali fonti di entrate del Paese mediorientale, dopo aver escluso un attacco ad obiettivi nucleari. La risposta di Israele all'attacco missilistico di Teheran, infatti, è assolutamente scontata e già da alcuni giorni si parlava della possibilità di attaccare le infrastrutture petrolifere del Paese. Rischio blocco forniture Per gli esperti di Generali Investment "il segnale più importante da osservare a breve termine è il rischio di interruzione della fornitura di petrolio ", che "avrebbe il potenziale di far aumentare significativamente i prezzi del petrolio a causa delle preoccupazioni sull'approvvigionamento". "Gli attacchi di ritorsione da parte di Israele - si ipotizza - potrebbero colpire i siti di produzione di petrolio iraniani. Gli Houthi pro-iraniani in Yemen potrebbero intensificare gli attacchi nel Mar Rosso , interrompendo ulteriormente il commercio globale e il trasporto di

Il Brent quota 77,44 dollari al barile in rialzo dell'8,5% su base settimanale (Teleborsa) - Nuova spinta al rialzo per il petrolio che si è riportato ieri oltre i 77 dollari al barile , rispondendo all' escalation di tensioni in Medioriente ed alle Parole del Presidente americano Joe Biden, che non ha escluso un blitz sulle infrastrutture petrolifere iraniane, come rappresaglia dell'attacco missilistico perpetrato nei giorni scorsi contro Israele. Le quotazioni del Brent all'ICE di Londra si sono portate a 77,44 dollari al barile , evidenziando su base settimanale un rialzo dell'8,5%. Anche il Light Sweet Crude Oil statunitense al Nymex di New York è salito della stessa proporzione, attestandosi a 73,52 dollari al barile , n aumento di quasi il 9% su base settimanale. Stesso movimento per l'OPEC Basket , un indicatore di prezzo delle diverse qualità di greggio commercializzate dai membri del cartello, che è stato indicato ieri a 74,62 dollari per barile , in forte rialzo rispetto ai 71,34 USD/b del giorno precedente. Le parole di Biden sui possibili target A sostenere l'impennata delle quotazioni sono state le parole del Presidente Biden , il quale ha confermato che sta "discutendo" con Israele la possibilità di attaccare gli impianti petroliferi iraniani , per minare una delle principali fonti di entrate del Paese mediorientale, dopo aver escluso un attacco ad obiettivi nucleari. La risposta di Israele all'attacco missilistico di Teheran, infatti, è assolutamente scontata e già da alcuni giorni si parlava della possibilità di attaccare le infrastrutture petrolifere del Paese. Rischio blocco forniture Per gli esperti di Generali Investment "il segnale più importante da osservare a breve termine è il rischio di interruzione della fornitura di petrolio ", che "avrebbe il potenziale di far aumentare significativamente i prezzi del petrolio a causa delle preoccupazioni sull'approvvigionamento". "Gli attacchi di ritorsione da parte di Israele - si ipotizza - potrebbero colpire i siti di produzione di petrolio iraniani. Gli Houthi pro-iraniani in Yemen potrebbero intensificare gli attacchi nel Mar Rosso , interrompendo ulteriormente il commercio globale e il trasporto di petrolio in particolare. E in caso estremo (rischio di coda), l'Iran potrebbe tentare di chiudere potenzialmente lo Stretto di Hormuz , attraverso il quale transitano circa 20 milioni di barili di petrolio e prodotti petroliferi (circa il 20% della fornitura globale)". La domanda modesta può mitigare lo shock Una cosa è certa: il petrolio oggi parte da livelli molto più bassi di un anno fa, quando l'attacco di Hamas a Israele fece risalire il prezzo del petrolio, portandolo vicino ai 100 dollari. In questa occasione di parte da quotazioni attorno ai 70 dollari, che scontano la debolezza della domanda globale e, soprattutto, la fase di rallentamento dell'economia cinese Ma c'è il rischio impennata dell'inflazione La corsa delle quotazioni petrolifere, ovviamente, avrebbe effetti a catena sul livello generale dei prezzi

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Teleborsa

Fonti Web

, facendo nuovamente aumentare l'inflazione e condizionando le politiche delle banche centrali. "L'aumento dei prezzi del petrolio e dell'energia potrebbe riaccendere le preoccupazioni sull'inflazione e rallentare l'ulteriore normalizzazione della politica monetaria . - sottolinea Thomas Hempell Head of Macro & Market Research di Generali Investments - Non sorprende che le recenti tensioni abbiano già fatto aumentare i prezzi del petrolio, estendendo il recupero iniziato dagli annunci di stimolo cinesi". (Foto: © Aleksandr Prokopenko / 123RF).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Teleborsa

Fonti Web

Carburanti, Unem: con allinemento accise per famiglie maggiore esborso di 2 miliardi l'anno


Teleborsa

Carburanti, Unem: con allinemento accise per famiglie maggiore esborso di 2 miliardi l'anno

10/04/2024 18:45

(Teleborsa) - "Attualmente il carico fiscale totale (accise + Iva) sulla benzina è di 1,041 euro/litro (di cui 0,313 di Iva) pari al 60% del prezzo al consumo, mentre sul gasolio di 0,909 euro/litro (di cui 0,292 di Iva) pari al 56%. Un livello di tassazione che nel caso del gasolio è il più alto tra i 27 paesi europei". Lo ha ricordato Unem in una nota sottolineando commentando l'ipotesi allo studio del Governo che vorrebbe introdurre un principio di allineamento delle aliquote fiscali che tenga conto delle raccomandazioni della Commissione europea in materia di sussidi ambientali dannosi (SAD)" che, secondo il MEF, "non si tradurrà nel semplice innalzamento delle accise sul gasolio". Stando all'ultimo " Catalogo dei SAD e dei SAF ", pubblicato nel 2022 dal Mase, vengono considerati SAF i vari sussidi introdotti a sostegno di particolari categorie professionali, come gli agricoltori o gli autotrasportatori, nonché la differenza di trattamento fiscale tra benzina e gasolio (circa 3,4 miliardi di euro). "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina , l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise)", ha calcolato l'associazione che rappresenta le principali imprese che operano in Italia nei settori della raffinazione, della logistica, della distribuzione di prodotti petroliferi. "Un aumento – ha aggiunto – che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro , ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie. L'aumento del gasolio avrebbe inoltre un effetto sul trasporto merci e passeggeri con mezzi che non usufruiscono delle agevolazioni di accisa oggi previste (mezzi pesanti inferiori alle 7,5 tonnellate e mezzi pesanti ante euro V)". "In tale quadro – ha quindi concluso Unem – si auspica che l'intervento del Governo sia complessivo

(Teleborsa) - "Attualmente il carico fiscale totale (accise + Iva) sulla benzina è di 1,041 euro/litro (di cui 0,313 di Iva) pari al 60% del prezzo al consumo, mentre sul gasolio di 0,909 euro/litro (di cui 0,292 di Iva) pari al 56%. Un livello di tassazione che nel caso del gasolio è il più alto tra i 27 paesi europei". Lo ha ricordato Unem in una nota sottolineando commentando l'ipotesi allo studio del Governo che vorrebbe introdurre un principio di allineamento delle aliquote fiscali che tenga conto delle raccomandazioni della Commissione europea in materia di sussidi ambientali dannosi (SAD)" che, secondo il MEF, "non si tradurrà nel semplice innalzamento delle accise sul gasolio". Stando all'ultimo " Catalogo dei SAD e dei SAF ", pubblicato nel 2022 dal Mase, vengono considerati SAF i vari sussidi introdotti a sostegno di particolari categorie professionali, come gli agricoltori o gli autotrasportatori, nonché la differenza di trattamento fiscale tra benzina e gasolio (circa 3,4 miliardi di euro). "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina , l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise)", ha calcolato l'associazione che rappresenta le principali imprese che operano in Italia nei settori della raffinazione, della logistica, della distribuzione di prodotti petroliferi. "Un aumento - ha aggiunto - che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro , ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie. L'aumento del gasolio avrebbe inoltre un effetto sul trasporto merci e passeggeri con mezzi che non usufruiscono delle agevolazioni di accisa oggi previste (mezzi pesanti inferiori alle 7,5 tonnellate e mezzi pesanti ante euro V)". "In tale quadro - ha quindi concluso Unem - si auspica che l'intervento del Governo sia complessivo e riveda la fiscalità di tutti i prodotti energetici in base alla loro impronta carbonica, in linea con la revisione della direttiva sulla tassazione energetica in corso a livello europeo, intervenendo anche sulla fiscalità dei prodotti rinnovabili, quali i biocarburanti valorizzati anche nel recente aggiornamento del PNIEC, oggi ancora sottoposti alla stessa accisa dei prodotti fossili (benzina e gasolio) che vanno a sostituire". (Foto: bizoon | 123RF).

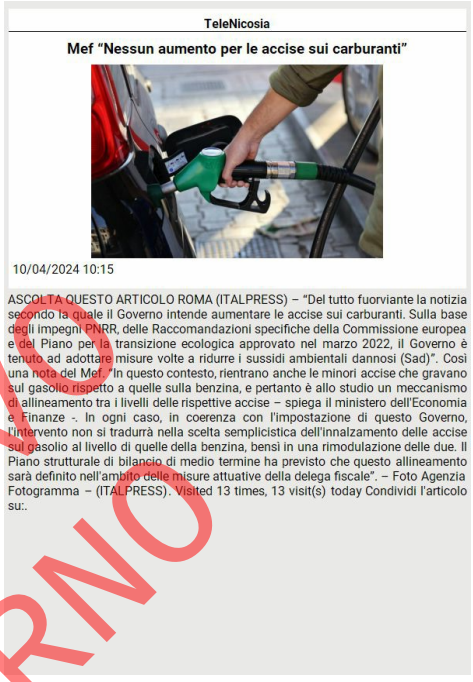
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

TeleNicosia

Fonti Web

Mef "Nessun aumento per le accise sui carburanti"

ASCOLTA QUESTO ARTICOLO ROMA (ITALPRESS) - "Del tutto fuorviante la notizia secondo la quale il Governo intende aumentare le accise sui carburanti. Sulla base degli impegni PNRR, delle Raccomandazioni specifiche della Commissione europea e del Piano per la transizione ecologica approvato nel marzo 2022, il Governo è tenuto ad adottare misure volte a ridurre i sussidi ambientali dannosi (Sad)". Così una nota del Mef. "In questo contesto, rientrano anche le minori accise che gravano sul gasolio rispetto a quelle sulla benzina, e pertanto è allo studio un meccanismo di allineamento tra i livelli delle rispettive accise - spiega il ministero dell'Economia e Finanze -. In ogni caso, in coerenza con l'impostazione di questo Governo, l'intervento non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due. Il Piano strutturale di bilancio di medio termine ha previsto che questo allineamento sarà definito nell'ambito delle misure attuative della delega fiscale". - Foto Agenzia Fotogramma - (ITALPRESS). Visited 13 times, 13 visit(s) today Condividi l'articolo su:.


TeleNicosia

Mef “Nessun aumento per le accise sui carburanti”

10/04/2024 10:15

ASCOLTA QUESTO ARTICOLO ROMA (ITALPRESS) – “Del tutto fuorviante la notizia secondo la quale il Governo intende aumentare le accise sui carburanti. Sulla base degli impegni PNRR, delle Raccomandazioni specifiche della Commissione europea e del Piano per la transizione ecologica approvato nel marzo 2022, il Governo è tenuto ad adottare misure volte a ridurre i sussidi ambientali dannosi (Sad)”. Così una nota del Mef. “In questo contesto, rientrano anche le minori accise che gravano sul gasolio rispetto a quelle sulla benzina, e pertanto è allo studio un meccanismo di allineamento tra i livelli delle rispettive accise – spiega il ministero dell'Economia e Finanze -. In ogni caso, in coerenza con l'impostazione di questo Governo, l'intervento non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due. Il Piano strutturale di bilancio di medio termine ha previsto che questo allineamento sarà definito nell'ambito delle misure attuative della delega fiscale”. – Foto Agenzia Fotogramma – (ITALPRESS). Visited 13 times, 13 visit(s) today Condividi l'articolo su:.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

The Social Post

Fonti Web

Carburanti, l'aumento delle accise del diesel costrebbe 70 euro a famiglia: tutti i conti

Scatta l'allarme dell'Unem (Unione Energie per la Mobilità) per il possibile aumento delle spese a carico delle famiglie italiane: "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise)". Lo ha sottolineato la stessa Unem in una nota: "Un aumento che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie. L'aumento del gasolio avrebbe inoltre un effetto sul trasporto merci e passeggeri con mezzi che non usufruiscono delle agevolazioni di accisa oggi previste (mezzi pesanti inferiori alle 7,5 tonnellate e mezzi pesanti ante euro V)".


The Social Post

Carburanti, l'aumento delle accise del diesel costrebbe 70 euro a famiglia: tutti i conti

10/04/2024 17:49 Remo Girotti

Scatta l'allarme dell'Unem (Unione Energie per la Mobilità) per il possibile aumento delle spese a carico delle famiglie italiane: "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise)". Lo ha sottolineato la stessa Unem in una nota: "Un aumento che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie. L'aumento del gasolio avrebbe inoltre un effetto sul trasporto merci e passeggeri con mezzi che non usufruiscono delle agevolazioni di accisa oggi previste (mezzi pesanti inferiori alle 7,5 tonnellate e mezzi pesanti ante euro V)".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Tiscali

Fonti Web

La verità amara di Giorgetti: "Chiederemo sacrifici a tutti". Tassazione al 42,8, la più alta degli ultimi anni


Tiscali

La verità amara di Giorgetti: "Chiederemo sacrifici a tutti". Tassazione al 42,8, la più alta degli ultimi anni

10/04/2024 08:29 CLAUDIA FUSANI;

Iniziate le audizioni in Parlamento sul Piano strutturale di bilancio, il documento che sostituisce Def e Nadef e anticipa la legge di bilancio. Per favorire la transizione verde e semplificare il fisco, è previsto l'aumento delle accise sul diesel per un gettito pari a tre miliardi Claudia Fusani Lo dice proprio così: "Chiederemo sacrifici a tutti altrimenti saltano i conti pubblici". Il ministro Giorgetti è fatto così: poche e chiare parole che più o meno rispondono alla verità. Così, dopo tanto aspettare - da aprile - e filosofare - da inizio anno - a fine mattinata arriva la verità sulla legge di bilancio 2025 e su come si dovrà regolare il Tesoro nei prossimi anni per evitare l'intervento di Bruxelles sui nostri conti pubblici. "Stiamo per approvare una legge di bilancio che chiederà sacrifici a tutti" ha detto il titolare del Mef intervistato nel pomeriggio in un evento organizzato da Bloomberg. "La stella polare della manovra - aggiunge spiegandosi ancora meglio - è l'articolo 53 della Costituzione, secondo cui ciascuno è chiamato a contribuire in base alla propria capacità". Cosa farà il governo Meloni nella manovra 2025: ha bisogno di oltre venti miliardi, non potrà fare debito, quindi taglierà la spesa pubblica o aumenterà le tasse? Chi poneva questa banale ma fastidiosa domanda nei mesi scorsi - perché era tutto scritto nel momento in cui Bruxelles a dicembre 2023 approvò le nuove regole di bilancio dei 27 - veniva guardato noioso o, peggio, male augurante. Ora che i nodi vengono al pettine, sono tutti in piedi a strillare. Anche nella maggioranza. Primo round di audizioni Andiamo con ordine. Ieri mattina alla Camera sono iniziate le audizioni delle Commissione Bilancio e Finanza di Camera e Senato delle organizzazioni di categoria e delle parti sociali sul Piano strutturale di bilancio, il documento di oltre duecento pagine che il governo ha trasmesso al Parlamento 27 settembre e disegna come il governo intende muoversi nei prossimi sette anni per rientrare del debito e del deficit e per aumentare la crescita. Il PSB, al suo debutto quest'anno, mette insieme un po' quello che sono state in questi anni Def e Nadef e traccia le linee per la legge di Bilancio. Entro metà ottobre Bruxelles dovrà dare il suo via libera o meno al Piano. Il punto è che leggendo il documento i partiti - non solo le opposizioni - hanno trovato qualche questione non del tutto gradita (eufemismo) su tasse, pensioni e recupero. In generale hanno scoperto che la pressione fiscale salirà al 42,8% nel 2025, il massimo negli ultimi anni. E' mezzo punto percentuale in più rispetto al 2024, oltre un punto in più rispetto al 2023. Pagina 189 La brutta notizia si trova a pagina 189 del Piano strutturale. Nonostante le promesse, il carico tributario del prossimo triennio sarà vicino al 43%. Mai così alte negli ultimi dieci anni. Mentre il Parlamento ascolta le varie associazioni di categoria, da Confindustria ai sindacati e il loro diversi aiuti di vista sul documento, Giorgetti cerca di spiegare e smussare. Ma il messaggio "più tasse" arriva chiaro

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

e tondo a piazza Affari, che vira immediatamente in negativo e finisce per chiudere in rosso (-1,5%). Giorgetti cerca di calmare gli animi e spiega che certo, prevalentemente si lavorerà per tagliare la spesa e se "non è corretto tassare gli extraprofitti", bisogna senz'altro "tassare i profitti correttamente calcolati. Sono convinto che alla fine ci sarà una soluzione equilibrata. Ci sarà un contributo da parte di tutti, non solo per le banche". Anche perché, se lo scorso anno erano gli istituti di crediti a beneficiare del contesto grazie al costo del denaro altissimo, "paradossalmente uno potrebbe dire oggi che con tutte queste guerre chi produce armi va particolarmente bene e produce utili superiori. Quindi, come vedete, siccome facciamo tutti parte di un Paese chiamato a mettere a posto i propri conti tutti siamo chiamati a concorrere". Il ragionamento non fa una piega. Anzi, è assai apprezzabile. Ha una sua giustizia progressiva - chi più ha più è chiamato a dare - e redistribuiva. Il problema è che scontenta tutti. E chissà come Giorgetti e la premier Meloni riusciranno a condurre in porto questo approccio e con quali risultati. Come e quante volte i partiti di maggioranza costringeranno questo "Mario Draghi" del nord Italia a fare marcia indietro. Il caso accise La giornata ieri è girata intorno ad un'altra notizia scritta nel Psb, a pagina 116 questa volta dove si legge che "nell'ambito del riordino delle tax expenditures è previsto l'allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina". Dove le prime sono assai più basse delle seconde e l'adeguamento comporta un maggior incasso per lo Stato di circa tre miliardi. Alzata di scudi generale, autotrasportatori pronti a dare battaglia, i consumatori che gridano alla stangata, le opposizioni che rispolverano le promesse della premier in campagna elettorale. E' subito "tassa Meloni". anche la maggioranza non sta poi così zitta. Il governo prova a correggere il tiro e a fare chiarezza: è "del tutto fuorviante" parlare di un aumento delle accise sui carburanti. La verità è che, in linea con il Pnrr e le raccomandazioni Ue, il governo deve adottare misure per ridurre i sussidi ambientali dannosi (Sad). In questo contesto, rientrano anche le minori accise che gravano sul gasolio rispetto a quelle sulla benzina". Quello che è allo studio, spiega il Tesoro, è "un meccanismo di allineamento" ma, in ogni caso, "l'intervento non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione di entrambe". La revisione delle accise, ha aggiunto poi il sottosegretario Federico Freni, è già "nel perimetro dei criteri della delega fiscale. Non possiamo passare la giornata a smentire cose che non esistono". Il punto di caduta finale sarebbe abbassare quelle della benzina, alzare quelle del gasolio in modo che alla fine il totale delle accise per litro di carburante invariato. Tutto in nome del green deal e del Pnrr. Sta a vedere che alla fine il governo darà la colpa all'Europa anche di questo aumento. Sarebbe il colpo. Lo diciamo qui in modo preventivo. Alla ricerca di soldi Troppo facile dare, inoltre, come sempre la colpa a giornalisti ed opposizioni che creano fantasmi. Il testo del Psb è chiaro: nel capitolo tax expenditures è chiarissimo (per come possono esserlo questi documenti): si parla di "allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina". E in questi mesi il ministro Giorgetti,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Tiscali

Fonti Web

interpellato ogni volta sulle modalità di trovare risorse per la manovra, ha sempre detto: "Faremo tagli alla spesa corrente e ci sarà un riordino delle tax expenditures". Le cosiddette "spese fiscali" sono quell'insieme di misure attraverso le quali si riconosce ai contribuenti una qualsiasi forma di esenzione, esclusione, riduzione dell'imponibile o dell'imposta, un regime di favore, uno sgravio. L'ultimo documento in materia dell'Ufficio parlamentare di bilancio (aprile 2024) ne indica ben 625 per un probabile mancato gettito vicino ai cento miliardi, circa sei punti di Pil. In Italia, com altrove, è una voce di bilancio molto discussa e criticata perchè crea "distorsioni", "mancato gettito", "ostacolo alla trasparenza" nel sistema tributario e fiscale. Giorgetti non è il primo ministro a mettere nel mirino questa voce così importante del bilancio dello Stato. Ma è chiaro che ridurre le tax expenditure vuol dire aumentare le tasse. Assoutenti calcola una stangata da 3,1 miliardi. Codacons arriva a 7,5 miliardi perchè ci mette anche l'aumento dei prezzi al dettaglio. Tutte contrarie le associazioni di categoria. Le opposizioni cavalcano. La segretaria del Pd Elly Schlein manda sui social una clip in cui ricorda come "nel 2019 Giorgia Meloni spiegava come e perché avrebbe abolito le accise. Ora, 5 anni dopo, Palazzo Chigi spieghi in modo altrettanto didascalico il motivo per cui ha deciso di aumentarle per fare cassa sulle tasche delle famiglie e delle imprese". Rincara la dose Enrico Borghi, capogruppo di Italia viva in Senato: "Le promesse elettorali fatte con il populismo si dissolvono una volta al potere. Nella seconda repubblica tutti i governi hanno annunciato tagli delle tasse e alla fine la pressione fiscale è aumentata di 3 punti". Anche Forza Italia non ci sta. Il portavoce Nevi alza la voce: "Noi siamo da sempre contrari ad aumentare le tasse". Le audizioni Sul Psb è intanto partito il ciclo di audizioni in Parlamento. Ieri ce ne sono state quindici tra mattina e pomeriggio. Confindustria punta l'attenzione sugli obiettivi di crescita del Pil (+1,2% nel 2025) e ricorda la centralità del Pnrr: senza una "rapida messa a terra del Piano sarà impossibile raggiungerli". Il numero 2 Angelo Camilli ha spiegato che "stando agli ultimi dati Regis, rilevati il 1 ottobre, finora sono stati spesi solo 9 miliardi su 44 previsti nel 2024, cioè il 20% del totale; mentre per il 2025 e 2026 si dovranno spendere rispettivamente 58 e 48 miliardi. E' chiaro che serve massima attenzione da parte di tutti i livelli di governo per la rapida messa a terra del piano. Senza l'attuazione di questo sarà impossibile raggiungere i tassi di crescita indicati dal Governo. E dopo il 2026 occorrerà poi dare continuità ad alcuni interventi in grado di aumentare la crescita potenziale del Paese in particolare quelli relativi agli investimenti". Ed è questo il grande "non detto" di tutto il quadro economico e di bilancio italiano: fare bene il Pnrr che non sta andando bene; cosa c'è dopo il Pnrr. Bene il lavoro ma... Confindustria ha parole positive sul mercato del lavoro. Il tasso della disoccupazione del 6,5% "è il più basso dal 2008. Anche in questo caso, però, l'andamento del mercato è trainato da servizi e turismo. L'industria tiene ma preoccupa. I costi dell'energia sono troppo alti, +40% rispetto al riso d'Europa, servirà vedere nel breve e medio periodo cosa accadrà". Da notare anche come i nostri salari sono diminuiti del 4% (nel rinnovo del contratto per gli statele si dovrebbe recuperare il 2%) mentre, per far un esempio, negli Usa sono cresciuti del 4%. L'Ance si

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

preoccupa che il risanamento dei conti si traduca in una riduzione della spesa per investimenti. La Cgil stigmatizza un'austerità "selettiva" a danno dei "soliti noti, lavoratori e pensionati". L'alternativa è nota: tassare le grandi rendite finanziarie e i profitti generati dal costo del danaro alto per recuperare risorse. Su questo il ministro ha aperto nel senso che ha promesso che "tutti pagheranno in proporzione a quanto guadagnano". La legge di bilancio svelerà una volta per tutte il dettaglio di questo "contributo". E speriamo che non sia il solito bluff come alla fine è stato lo scorso il contributo volontario delle banche. Fonti del ministero dell'Economia chiariscono in giornata che "non è allo studio nessuna nuova tassazione per gli individui" ma "si chiederà uno sforzo alle imprese più grandi che operano in determinati settori in cui l'utile ha beneficiato in qualche modo di condizioni favorevoli esterne affinché contribuiscano con modalità sulle quali è in corso un confronto". Le aziende più piccole "sono già interessate al Concordato biennale preventivo", cioè il cosiddetto fisco amico. Le pensioni L'altra fonte di polemica sono le pensioni. Nel Psb il governo scrive nero su bianco che "l'allungamento della vita lavorativa costituisce una necessità, condivisa da quasi tutti i Paesi avanzati, per la sostenibilità dei sistemi previdenziali e che quindi sono allo studio incentivi alla permanenza nel mercato del lavoro". Ancora una volta con grande chiarezza Giorgetti manda in fimo le promesse di Salvini circa l'abolizione della Fornero e usa parole di verità: la spesa pensionistica non regge, occorre rallentare e far entrare i giovani in un sistema lavorativo garantito, cioè in cui vengono versati contributi. Questo vuol dire andare in pensione più tardi. La Cisl è preoccupata perché "manca nel Piano l'indicazione della provenienza delle risorse necessarie per finanziare queste misure, alcune delle quali peraltro (contratti del pubblico impiego, misure a favore della famiglia) necessitano ancora di una quantificazione". Insomma, scansata, rinviata, posticipata, la stagione del bilancio dello Stato è alla fine arrivata. Bugie, propaganda, promesse, progetti tutto dovrà ora fare i conti con i numeri. Con le risorse. E i numeri, come si sa, non mentono. di Claudia Fusani.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Tiscali

Fonti Web

Petrolio supera i 77 dollari su ipotesi blitz a siti petroliferi iraniani


Tiscali

Petrolio supera i 77 dollari su ipotesi blitz a siti petroliferi iraniani

10/04/2024 09:39

di Teleborsa (Teleborsa) - Nuova spinta al rialzo per il petrolio che si è riportato ieri oltre i 77 dollari al barile , rispondendo all' escalation di tensioni in Medioriente ed alle Parole del Presidente americano Joe Biden, che non ha escluso un blitz sulle infrastrutture petrolifere iraniane, come rappresaglia dell'attacco missilistico perpetrato nei giorni scorsi contro Israele. Le quotazioni del Brent all'ICE di Londra si sono portate a 77,44 dollari al barile , evidenziando su base settimanale un rialzo dell'8,5%. Anche il Light Sweet Crude Oil statunitense al Nymex di New York è salito della stessa proporzione, attestandosi a 73,52 dollari al barile , n aumento di quasi il 9% su base settimanale. Stesso movimento per l'OPEC Basket , un indicatore di prezzo delle diverse qualità di greggio commercializzate dai membri del cartello, che è stato indicato ieri a 74,62 dollari per barile , in forte rialzo rispetto ai 71,34 USD/b del giorno precedente. Le parole di Biden sui possibili target A sostenere l'impennata delle quotazioni sono state le parole del Presidente Biden , il quale ha confermato che sta "discutendo" con Israele la possibilità di attaccare gli impianti petroliferi iraniani , per minare una delle principali fonti di entrate del Paese mediorientale, dopo aver escluso un attacco ad obiettivi nucleari. La risposta di Israele all'attacco missilistico di Teheran, infatti, è assolutamente scontata e già da alcuni giorni si parlava della possibilità di attaccare le infrastrutture petrolifere del Paese. Rischio blocco forniture Per gli esperti di Generali Investment "il segnale più importante da osservare a breve termine è il rischio di interruzione della fornitura di petrolio ", che "avrebbe il potenziale di far aumentare significativamente i prezzi del petrolio a causa delle preoccupazioni sull'approvvigionamento". "Gli attacchi di ritorsione da parte di Israele - si ipotizza - potrebbero colpire i siti di produzione di petrolio iraniani. Gli Houthi pro-iraniani in Yemen potrebbero intensificare gli attacchi nel Mar Rosso , interrompendo ulteriormente il commercio globale e il trasporto di petrolio in particolare. E in caso estremo (rischio di coda), l'Iran potrebbe tentare di chiudere potenzialmente lo Stretto di Hormuz , attraverso il quale transitano circa 20 milioni di barili di petrolio e prodotti petroliferi (circa il 20% della fornitura globale)". La domanda modesta può mitigare lo shock Una cosa è certa: il petrolio oggi parte da livelli molto più bassi di un anno fa, quando l'attacco di Hamas a Israele fece risalire il prezzo del petrolio, portandolo vicino ai 100 dollari. In questa occasione di parte da quotazioni attorno ai 70 dollari, che scontano la debolezza della domanda globale e, soprattutto, la fase di rallentamento dell'economia cinese Ma c'è il rischio impennata dell'inflazione La corsa delle quotazioni petrolifere, ovviamente, avrebbe effetti a catena sul livello generale dei prezzi , facendo nuovamente aumentare l'inflazione e condizionando le politiche delle banche centrali.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Tiscali

Fonti Web

"L'aumento dei prezzi del petrolio e dell'energia potrebbe riaccendere le preoccupazioni sull'inflazione e rallentare l'ulteriore normalizzazione della politica monetaria . - sottolinea Thomas Hempell Head of Macro & Market Research di Generali Investments - Non sorprende che le recenti tensioni abbiano già fatto aumentare i prezzi del petrolio, estendendo il recupero iniziato dagli annunci di stimolo cinesi". (Foto: © Aleksandr Prokopenko / 123RF). di Teleborsa.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Tiscali

Fonti Web

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta


Tiscali

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

10/04/2024 12:27 STEFANO TESTINI;MATTEO SPINELLI;

di Adnkronos (Adnkronos) - La seconda giornata di lavori della 6ª edizione del Festival Nazionale dell'Economia si è aperta a Palazzo Vecchio con gli interventi di Sara Funaro (Sindaca del Comune di Firenze) e Maurizio Leo (Vice Ministro dell'Economia e delle Finanze), che hanno preso parte al panel "Partecipare al cambiamento dell'economia: Impatto civile, inclusione sociale ed equa fiscalità". Firenze, 4 ottobre 2024. Il Vice Ministro Leo ha dichiarato: «In questo momento, come MEF e come Governo, siamo al lavoro per preparare una delega che possa adeguare diverse situazioni problematiche, con particolare riguardo verso la certezza del diritto, l'evasione fiscale, la semplificazione delle procedure come quelle di dichiarazione e la pressione fiscale. Misure concrete di diverso genere, in grado di aiutare non solamente le imprese, ma anche e soprattutto il cittadino». «Noi – ha aggiunto Leo – abbiamo oggi una pressione fiscale molto pronunciata. Il nostro obiettivo, com'è già stato fatto nel 2024 quando siamo passati dalle quattro alle tre aliquote, è di spingerci ulteriormente per venire incontro al ceto medio che oggi si sta sempre più impoverendo. E' un tema che eventualmente, con il consenso di tutta la maggioranza e trovando le adeguate risorse potremmo trattare nella prossima legge di bilancio». Funaro ha ricordato: «Prima ancora che da Sindaco, ho avuto la possibilità anche da Assessore di dare attenzione a tutte quelle politiche di sostenibilità – ambientale, civile, sociale e non solo – di cui Firenze e altre città hanno bisogno. Attualmente i Sindaci stanno vivendo un momento di grandissima urgenza, con cambiamenti climatici più che drammatici, innalzamenti delle temperature, alluvioni e calamità sempre più frequenti. A Firenze l'attuale amministrazione, come quella precedente, ha rivolto un grande impegno in questa direzione, cercando di rendere la città sempre più sostenibile. Firenze è da tempo esempio e capofila, e mi impegnerò affinché lo rimanga a lungo, su diverse tematiche d'innovazione, dal sistema educativo a quello dei trasporti e, soprattutto, della sostenibilità» Nel panel seguente l'economista Alberto Acosta ha parlato di BuenVivir: «Il "vivere bene" nasce dalle comunità indigene, tradizionalmente emarginate e spinte ai margini della storia. Questi popoli, dopo aver dimostrato di essere capaci di condurre una lotta di resistenza per oltre 500 anni, nelle ultime decadi si sono resi soggetti politici portatori di una propria visione del mondo. Al centro del concetto di "buenvivir" ci sono tre elementi fondamentali: il primo è l'essere umano, tenendo a mente che pur essendo individui ci realizziamo solo nella comunità e nel rapporto con l'altro. Il secondo, è il tenere a mente che siamo parte della natura e non possiamo collocarla a margine. In ultimo, la necessità di un altro tipo di relazione tra gli uomini, ma anche tra umano e non umano, soprattutto tramite la reciprocità e l'empatia». Acosta ha poi aggiunto: «Che significa l'Economia? Di quale economia stiamo parlando? In questo momento potremmo essere felici

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

di un incremento del Pil ma questo non è un indicatore trasparente. Ad esempio non sappiamo quanta distruzione ambientale è stata necessaria per ottenerlo. Se vogliamo costruire un mondo sostenibile in termini ambientali, un mondo giusto in termini sociali e un mondo democratico in termici politici, dobbiamo iniziare a pensare a una nuova economia. Invece vediamo che la democrazia è in ritirata. Dobbiamo iniziare a lavorare ad una nuova economia che deve essere sempre subordinata all'essere umano, non al capitale». Il FNEC è promosso da Federcasse (l'Associazione Nazionale delle Banche di Credito Cooperativo, Casse Rurali, Casse Raiffeisen) e da Confcooperative, organizzato e progettato con NeXt (Nuova Economia Per Tutti), con il contributo di Fondosviluppo, Assimoco, Assicooper, Coopersystem, Federazione Toscana delle BCC, Frecciarossa e la collaborazione della SEC (Scuola di Economia Civile) e di MUS.E. Ufficio Stampa Festival Nazionale dell'Economia Civile Stefano Testini 3356138145 Matteo Spinelli 3347661138ufficiostampa@festivalnazionaleeconomiacivile.it. di Adnkronos.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Tiscali

Fonti Web

CNA Fita denuncia: "I costi sono saliti alle stelle"


Tiscali

CNA Fita denuncia: "I costi sono saliti alle stelle"

10/04/2024 15:16

di Teleborsa (Teleborsa) - In soli sei mesi i costi di esercizio di un veicolo pesante sono aumentati tra i 2mila e i 4mila euro l'anno. A denunciarlo CNA Fita , analizzando i dati pubblicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti . Aumenti ingenti si sono registrati – si legge in una nota dell'associazione – anche per i passaggi nave e la tariffa Ets Surchage (imposta dall'Unione europea per le emissioni di gas a effetto serra) sostenuti dalle imprese che effettuano trasporti da Sicilia e Sardegna. Solo questo regolamento comunitario, in vigore dal primo gennaio 2024, segna un incremento medio di circa il 17% . Nel 2024 il biglietto, al netto della tariffa Ets Surchage, richiesto dagli armatori per trasportare i veicoli da e per le principali isole del Paese, ha avuto una crescita media di 111 euro, il 18,7% in più rispetto a quattro anni fa. CNA Fita stima che, soltanto a causa della tariffa Ets Surchage, ogni impresa con sede in una delle principali isole italiane, sopporterà 24mila euro di costi aggiuntivi per ogni mezzo pesante utilizzato per i trasporti fuori regione, oltre ai costi generali di esercizio e al biglietto per il passaggio nave. La tariffa Ets Surchage riguarda le compagnie armatoriali che sono obbligate a compensare le emissioni prodotte in ottica di transizione ecologica, ma a pagare questi costi sono i soggetti più vulnerabili della catena economica, ovvero gli autotrasportatori. Per facilitare la transizione ecologica, secondo CNA Fita, occorre evitare che tutto il peso del cambiamento ricada sui più deboli, mentre le grandi compagnie di navigazione con l'applicazione della tariffa Ets Surchage riescono a conseguire fino a 325mila euro di extraprofitti per singolo viaggio, come riportato in un articolo datato marzo 2024 de "Il Sole 24 Ore". Per CNA Fita vanno introdotte norme che consentano alle imprese di autotrasporto di recuperare i costi di esercizio direttamente in fattura e prevedano, nella costruzione dei modelli Isa, gli oltre quattro miliardi di costi in più determinati dalla tariffa Ets Surchage per le imprese di autotrasporto siciliane e sarde oltre quelli generali che appesantiscono gli operatori di questo comparto. Allargando lo sguardo a tutto il settore, CNA Fita rileva ulteriori aumenti per gli autotrasportatori come il costo del carburante, che in soli due anni ha generato un aggravio per le imprese di circa 800 euro annui a veicolo . Anche il rinnovo contrattuale in corso è destinato a influenzare i costi del settore. "In un contesto di crescita dei costi e di carico addizionale - conclude la nota di CNA Fita - le imprese dell'autotrasporto si trovano ad affrontare sfide sempre più complesse, rendendo necessaria una revisione delle politiche e delle normative per supportare questo settore cruciale per il Paese. È indispensabile, pertanto, che il Governo confermi anche per il futuro le accise agevolate per le aziende del comparto". di Teleborsa.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Tiscali

Fonti Web

Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

di Ansa (ANSA) - ROMA, 04 OTT - "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise). Un aumento che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie". Lo scrive in una nota l'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti. (ANSA). di Ansa.


Tiscali

Unem, da allineamento accise 2 miliardi di euro di esborso

10/04/2024 16:02

di Ansa (ANSA) - ROMA, 04 OTT - "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise). Un aumento che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro, ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie". Lo scrive in una nota l'Unem, l'associazione delle imprese dei carburanti. (ANSA). di Ansa.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Tiscali

Fonti Web

Carburanti, Unem: con allinemento accise per famiglie maggiore esborso di 2 miliardi l'anno


Tiscali

Carburanti, Unem: con allinemento accise per famiglie maggiore esborso di 2 miliardi l'anno

10/04/2024 19:00

di Teleborsa (Teleborsa) - "Attualmente il carico fiscale totale (accise + Iva) sulla benzina è di 1,041 euro/litro (di cui 0,313 di Iva) pari al 60% del prezzo al consumo, mentre sul gasolio di 0,909 euro/litro (di cui 0,292 di Iva) pari al 56%. Un livello di tassazione che nel caso del gasolio è il più alto tra i 27 paesi europei". Lo ha ricordato Unem in una nota sottolineando commentando l'ipotesi allo studio del Governo che vorrebbe introdurre un principio di allineamento delle aliquote fiscali che tenga conto delle raccomandazioni della Commissione europea in materia di sussidi ambientali dannosi (SAD)" che, secondo il MEF, "non si tradurrà nel semplice innalzamento delle accise sul gasolio". Stando all'ultimo " Catalogo dei SAD e dei SAF ", pubblicato nel 2022 dal Mase, vengono considerati SAF i vari sussidi introdotti a sostegno di particolari categorie professionali, come gli agricoltori o gli autotrasportatori, nonché la differenza di trattamento fiscale tra benzina e gasolio (circa 3,4 miliardi di euro "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina , l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro, includendo la componente dell'Iva (pari al 22% del prezzo industriale maggiorato delle accise)", ha calcolato l'associazione che rappresenta le principali imprese che operano in Italia nei settori della raffinazione, della logistica, della distribuzione di prodotti petroliferi. "Un aumento - ha aggiunto - che si tradurrebbe in un maggiore esborso per le famiglie stimato a quasi 2 miliardi di euro , ovvero circa 70 euro all'anno per le 26 milioni di famiglie. L'aumento del gasolio avrebbe inoltre un effetto sul trasporto merci e passeggeri con mezzi che non usufruiscono delle agevolazioni di accisa oggi previste (mezzi pesanti inferiori alle 7,5 tonnellate e mezzi pesanti ante euro V)". "In tale quadro - ha quindi concluso Unem - si auspica che l'intervento del Governo sia complessivo e riveda la fiscalità di tutti i prodotti energetici in base alla loro impronta carbonica, in linea con la revisione della direttiva sulla tassazione energetica in corso a livello europeo, intervenendo anche sulla fiscalità dei prodotti rinnovabili, quali i biocarburanti valorizzati anche nel recente aggiornamento del PNIEC, oggi ancora sottoposti alla stessa accisa dei prodotti fossili (benzina e gasolio) che vanno a sostituire". (Foto: bizoon | 123RF). di Teleborsa.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Today

Fonti Web

Tasse alle grandi imprese e "rimodulazione" delle accise di benzina e diesel: il governo in tilt


Today

Tasse alle grandi imprese e "rimodulazione" delle accise di benzina e diesel: il governo in tilt

10/04/2024 10:02 Antonio Piccirilli

Sui carburanti il Mef smentisce le notizie di nuovi aumenti, ma ammette che ci sarà un riallineamento delle imposte. Le parole di Giorgetti sul "contributo" chiesto alle aziende aprono un nuovo fronte. Salvini: "No a nuove tasse, ma le banche...". Il Pd: "Mancanza di chiarezza allarmante" La legge di bilancio è ancora un rebus. Per il governo. Ma soprattutto per gli italiani. Che non hanno ancora capito le intenzioni della maggioranza su due temi non proprio marginali: le accise sui carburanti e le presunte nuove tasse alle imprese di cui ha parlato ieri il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti. Sul primo punto va segnalata la nota con cui il ministero dell'Economia (Mef) ha provato a smentire le voci - non di corridoio, ma messe nero su bianco nel Piano strutturale di bilancio - di possibili rialzi sul diesel. Oggi l'accisa sulla benzina è pari a 0,728 euro al litro, quella sul gasolio a 0,617 euro/litro. La (non)smentita del governo L'ipotesi di cui si è parlato è di allineare le due accise, aumentando proprio quella sul diesel. Nel comunicato diffuso ieri il Mef parla di una notizia "del tutto fuorviante", salvo poi ammettere che "è allo studio un meccanismo di allineamento tra i livelli delle rispettive accise". Un intervento che però non si tradurrà "nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due". In cosa consisterà questa "rimodulazione" non è ancora chiaro, ma in pochi scommettono che l'allineamento avverrà al "ribasso" e cioè riducendo le accise sulla benzina anziché alzare quelle su diesel. Anche perché, come ricorda la nota del ministero, "sulla base degli impegni Pnrr" il governo "è tenuto ad adottare misure volte a ridurre i sussidi ambientali dannosi (Sad)". Senza contare che abbassare le accise, e non alzarle, avrebbe un costo. Nelle ultime ore sul tema è intervenuto anche il vicepremier Matteo Salvini, il quale ha assicurato, ospite del talk 'Dritto e rovescio', che "non ci sarà nessun aumento di tasse o accise". L'opposizione va all'attacco. Per Marco Simiani e Ubaldo Pagano, capigruppo del Pd in commissione Ambiente e Bilancio della Camera, "la smentita del Mef non regge e gli italiani rischiano di pagare il prezzo di un aumento delle imposte sui carburanti, nonostante le promesse elettorali di riduzione", mentre la deputata M5s Chiara Appendino parla di "farsa totale" e di "fonti ufficiali che sbugiardano documenti ufficiali". La tassa sugli utili per le grandi imprese Anche sul secondo punto, l'aumento della tassazione alle imprese, le intenzioni dell'esecutivo non sono chiare. Parlando a un evento organizzato dal quotidiano economico Bloomberg a Milano, Giorgetti ha chiesto uno sforzo a tutti: "Privati, aziende e pubblica amministrazione". Il ministro ha spiegato che "ci sarà una chiamata alla contribuzione - ragionato e

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

razionale - per tutti, non solo per le banche" ma anche per altri settori che hanno beneficiato della congiuntura come la difesa. Si tratterebbe di "tassare utili determinati in modo corretto" ha aggiunto Giorgetti. Che poi ha ammonito: "Le aziende non fanno beneficenza e i contributi volontari non esistono" ma "esiste la stella polare che è l'articolo 53 della Costituzione" in base al quale "tutti sono chiamati a contribuire per le loro possibilità alle necessità della nazione". Il chiarimento del Mef Inutile dire che la notizia ha messo in allarme imprenditori e mercati. Tanto che nella tarda serata di giovedì fonti del Mef hanno provato a chiarire: "Per quanto riguarda le entrate significa che si chiederà uno sforzo alle imprese più grandi che operano in determinati settori in cui l'utile ha beneficiato in qualche modo di condizioni favorevoli esterne affinché contribuiscano con modalità sulle quali è in corso un confronto". La linea guida della manovra, si legge, "sarà l'articolo 53 della Costituzione" che sancisce come tutti siano tenuti a concorrere alle spese pubbliche in ragione della loro capacità contributiva. Inoltre, viene spiegato dalle stesse fonti, non è prevista "nessuna nuova tassazione per gli individui". Insomma, un chiarimento che però non smentisce l'ipotesi ventilata dal ministro. Ossia quello di un aumento delle tasse sugli utili delle grandi imprese "che operano in determinati settori". Salvini: "No a nuove tasse, ma le banche...". Il Pd: "Mancanza di chiarezza allarmante" Voci di corridoio parlano di una Meloni sorpresa dall'uscita di Giorgetti. "Non è questo il governo che aumenterà le tasse" ha assicurato ieri Salvini su Rete 4. Aggiungendo però che siccome "le banche hanno fatto l'anno scorso 40 miliardi di euro di utili, spesso senza faticare più di tanto, penso personalmente che un loro contributo spontaneo all'Italia farebbe tanto bene". Insomma, la tassa sui profitti colpirà le banche? Per Pagano del Pd "mai prima d'ora avevamo assistito a una serie così contrastante di dichiarazioni riguardo alla manovra economica, con continui cambi di rotta e annunci confusi su nuove tasse". Così in una nota il capogruppo democratico in commissione Bilancio della Camera, Ubaldo Pagano. "La mancanza di chiarezza" spiega il deputato dem "è allarmante. In un momento così delicato per l'economia nazionale, l'Italia ha bisogno di stabilità e certezze, non di dichiarazioni contraddittorie che gettano nel panico imprese, famiglie e investitori. Una gestione irresponsabile".

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

TPI News

Fonti Web

Le tasse agitano il Governo. Giorgetti: "Nella manovra chiederemo sacrifici a tutti"


TPI News

Le tasse agitano il Governo. Giorgetti: “Nella manovra chiederemo sacrifici a tutti”

10/04/2024 12:13

“Approveremo una Legge di Bilancio in cui saranno chiesti sacrifici a tutti”. Lo dice il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti in un' intervista pubblicata ieri, giovedì 3 ottobre, dall'agenzia di stampa statunitense Bloomberg . Parole che hanno provocato fibrillazioni nella maggioranza di governo e che hanno avuto un contraccolpo anche a Piazza Affari, che ha chiuso la giornata a -1,5%, peggior listino in Europa. Giorgetti stava rispondendo a una domanda sull'eventuale contributo volontario che l'esecutivo avrebbe in programma di chiedere alle banche, come forma lieve di tassa sugli extraprofitti. Extraprofitti, precisa il ministro, “è un termine scorretto”. L'idea del Mef è quella di “andare a tassare i profitti di chi li ha fatti, le rendite di chi le ha fatte”. “È uno sforzo – spiega Giorgetti – che tutto il sistema Paese deve fare: privati, piccole, medie e grandi aziende, e soprattutto la Pubblica amministrazione, che sarà chiamata a essere molto più performante e produttiva”. “Non ci sarà la replica della discussione sugli extraprofitti delle banche”, sottolinea, ma “una chiamata di contribuzione per tutti, non semplicemente per le banche. Ma sarà ragionata e razionale”. E quando gli viene chiesto se sarà coinvolto anche il settore della difesa, che negli ultimi due anni ha registrato ricavi in forte crescita, risponde: “Evidentemente sì”. “Le aziende non fanno beneficenza, i contributi volontari non esistono”, insiste il ministro dell'Economia. “Esiste l'articolo 53 della Costituzione che prevede che tutti contribuiscano in base alle loro possibilità. Si tassano i profitti a chi li ha fatti, gli utili vanno determinati in modo corretto e sono convinto che alla fine troveremo una soluzione equilibrata”. E ancora: occorre “verificare che tutti facciano la propria parte”. Ad esempio, coloro a cui si rivolge il concordato preventivo “devono accettare l'idea che devono dichiarare di più rispetto al passato, per mettersi in regola con il Fisco”. Secondo indiscrezioni di stampa (non confermate da Palazzo

"Approveremo una Legge di Bilancio in cui saranno chiesti sacrifici a tutti". Lo dice il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti in un' intervista pubblicata ieri, giovedì 3 ottobre, dall'agenzia di stampa statunitense Bloomberg . Parole che hanno provocato fibrillazioni nella maggioranza di governo e che hanno avuto un contraccolpo anche a Piazza Affari, che ha chiuso la giornata a -1,5%, peggior listino in Europa. Giorgetti stava rispondendo a una domanda sull'eventuale contributo volontario che l'esecutivo avrebbe in programma di chiedere alle banche, come forma lieve di tassa sugli extraprofitti. Extraprofitti, precisa il ministro, "è un termine scorretto". L'idea del Mef è quella di "andare a tassare i profitti di chi li ha fatti, le rendite di chi le ha fatte". "È uno sforzo - spiega Giorgetti - che tutto il sistema Paese deve fare: privati, piccole, medie e grandi aziende, e soprattutto la Pubblica amministrazione, che sarà chiamata a essere molto più performante e produttiva". "Non ci sarà la replica della discussione sugli extraprofitti delle banche", sottolinea, ma "una chiamata di contribuzione per tutti, non semplicemente per le banche. Ma sarà ragionata e razionale". E quando gli viene chiesto se sarà coinvolto anche il settore della difesa, che negli ultimi due anni ha registrato ricavi in forte crescita, risponde: "Evidentemente sì". "Le aziende non fanno beneficenza, i contributi volontari non esistono", insiste il ministro dell'Economia. "Esiste l'articolo 53 della Costituzione che prevede che tutti contribuiscano in base alle loro possibilità. Si tassano i profitti a chi li ha fatti, gli utili vanno determinati in modo corretto e sono convinto che alla fine troveremo una soluzione equilibrata". E ancora: occorre "verificare che tutti facciano la propria parte". Ad esempio, coloro a cui si rivolge il concordato preventivo "devono accettare l'idea che devono dichiarare di più rispetto al passato, per mettersi in regola con il Fisco". Secondo indiscrezioni di stampa (non confermate da Palazzo Chigi), l'intervista di Giorgetti ha irritato la presidente del Consiglio Giorgia Meloni, che non era informata dell'uscita pubblica del ministro. Intanto, però, il portavoce di Forza Italia, Raffaele Nevi, mette in chiaro: "Forza Italia è sempre stata e rimane contraria ad innalzare la tassazione", mentre il sottosegretario al Mef Federico Freni, leghista come Giorgetti, prova a gettare acqua sul fuoco: le tasse, assicura, "non fanno parte del Dna di questo governo, lo abbiamo detto due anni fa e lo ribadiamo, evitiamo boutade", dice. Nella serata di ieri fonti del Ministro hanno puntualizzato che nella manovra si chiederà uno sforzo alle imprese più grandi che operano in determinati settori in cui l'utile ha beneficiato in qualche modo di condizioni favorevoli esterne affinché contribuiscano con modalità sulle quali è in corso un confronto. Non sarebbe invece allo studio nessuna nuova tassazione per gli individui, mentre per le aziende più piccole si continuerà a far leva sul concordato biennale preventivo. Secondo il quotidiano

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

TPI News

Fonti Web

La Repubblica , Giorgetti pensa a un'addizionale selettiva e progressiva sull'Ires, l'imposta sui redditi delle società, oggi pari al 24%. Nell'intervista a Bloomberg , il ministro ha rimarcato che la prossima Legge di Bilancio avrà un'impostazione "seria, prudente e responsabile". "Noi siamo impegnati in un percorso particolarmente esigente per il rientro, abbiamo annunciato che scenderemo sotto il 3% nel 2026, mentre altri come la Francia lo faranno nel 2029", ha detto. La manovra dovrebbe aggirarsi attorno ai 25 miliardi di euro. La conferma delle due misure centrali della scorsa finanziaria - ossia il taglio del cuneo fiscale fino a 35mila euro e la riduzione a tre delle aliquote Irpef - assorbiranno circa 15 miliardi. Sul tavolo c'è l'ipotesi di estendere il taglio del cuneo ai redditi fino a 60mila euro, operazione che costerebbe tra i 2,5 e i 4 miliardi), inoltre si punta ad aumentare i fondi per la sanità. Altri 10 miliardi di euro dovranno invece essere recuperati per rispettare i vincoli sul deficit imposti dal nuovo Patto di Stabilità europeo. TPI esce in edicola ogni venerdì Puoi abbonarti o acquistare un singolo numero a 2,49 dalla nostra app gratuita: Una leva che il Governo intende utilizzare è quella delle privatizzazioni: "Abbiamo già in cantiere alcune operazioni", ha confermato Giorgetti a Bloomberg, "sarà un autunno-inverno particolarmente denso, andremo sulla tranche di Poste già annunciata, poi ci sarà un'altra di Mps. In questo programma definito di privatizzazioni in realtà noi stiamo mettendo ordine e razionalizzando quelle che sono le forme di intervento dello Stato". Il Mef definisce invece "fuorviante" la notizia dell' aumento delle accise sul diesel , che sembrava previsto dal Piano strutturale di Bilancio di medio termine 2025-2029 pubblicato nei giorni scorsi. In una nota il Tesoro ricorda che "sulla base degli impegni Pnrr, delle raccomandazioni specifiche della Commissione europea e del Piano per la transizione ecologica approvato nel 2022, il Governo è tenuto ad adottare misure volte a ridurre i sussidi ambientali dannosi ". Secondo il Ministero dell'Economia, è allo studio "un meccanismo di allineamento tra i livelli delle rispettive accise" ma "l'intervento non si tradurrà nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due".

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Travelnostop

Fonti Web

Brindisi, risarcimento anche per stress post traumatico?


Travelnostop

Brindisi, risarcimento anche per stress post traumatico?

10/04/2024 11:27

Momenti interminabili di paura per un volo che difficilmente sarà dimenticato. Sono quelli vissuti dai 184 passeggeri e dai 6 membri dell'equipaggio dell'aereo Ryanair che ieri mattina all'aeroporto di Brindisi, intorno alle ore 8.35, ha registrato un principio di incendio durante la fase di prerullaggio. Lo scalo è stato chiuso per 3 ore, con i voli sospesi mentre i vigili del fuoco erano impegnati prima a domare le fiamme e poi a bonificare la pista. La compagnia aerea si è scusata per l'accaduto, ma per l'associazione Codici non è sufficiente. "In questo caso la questione non si limita al ritardo del volo – sottolinea l'avvocato Stefano Gallotta, esperto di Codici per il settore Trasporti e Turismo – e ai disagi provocati dalla mancata partenza secondo l'orario prestabilito. Dal racconto dei passeggeri emerge chiaramente il terrore provato. La vista prima del fumo all'esterno dell'aereo e poi delle fiamme, l'uscita attraverso gli scivoli di emergenza: è facile intuire la paura di chi si trovava a bordo. Un fattore che non può essere ignorato, anzi che è motivo di un ulteriore risarcimento. È quello che abbiamo intenzione di chiedere perché a nostro avviso ci sono tutti gli elementi tipici dello stress post traumatico". Dal canto suo, il presidente di Aeroporti di Puglia, Antonio Maria Vasile ha dichiarato: "quanto accaduto a Brindisi ha messo in luce ancora una volta, e ove ve ne fosse la necessità, l'eccellente livello di preparazione delle donne e degli uomini di Aeroporti di Puglia. In poco meno di tre ore, infatti, l'impegno della nostra struttura, in coordinamento con il personale dei Vigili del Fuoco, dell'ENAC, dell'ENAV e delle Forze dell'ordine, ha consentito la riapertura dello scalo e la ripresa delle operazioni di volo sospese a causa del problema verificatosi a un aeromobile in partenza. Tutte le operazioni di messa in sicurezza e assistenza ai passeggeri del volo

Momenti interminabili di paura per un volo che difficilmente sarà dimenticato. Sono quelli vissuti dai 184 passeggeri e dai 6 membri dell'equipaggio dell'aereo Ryanair che ieri mattina all'aeroporto di Brindisi, intorno alle ore 8.35, ha registrato un principio di incendio durante la fase di prerullaggio. Lo scalo è stato chiuso per 3 ore, con i voli sospesi mentre i vigili del fuoco erano impegnati prima a domare le fiamme e poi a bonificare la pista. La compagnia aerea si è scusata per l'accaduto, ma per l'associazione Codici non è sufficiente. "In questo caso la questione non si limita al ritardo del volo – sottolinea l'avvocato Stefano Gallotta, esperto di Codici per il settore Trasporti e Turismo – e ai disagi provocati dalla mancata partenza secondo l'orario prestabilito. Dal racconto dei passeggeri emerge chiaramente il terrore provato. La vista prima del fumo all'esterno dell'aereo e poi delle fiamme, l'uscita attraverso gli scivoli di emergenza: è facile intuire la paura di chi si trovava a bordo. Un fattore che non può essere ignorato, anzi che è motivo di un ulteriore risarcimento. È quello che abbiamo intenzione di chiedere perché a nostro avviso ci sono tutti gli elementi tipici dello stress post traumatico". Dal canto suo, il presidente di Aeroporti di Puglia, Antonio Maria Vasile ha dichiarato: "quanto accaduto a Brindisi ha messo in luce ancora una volta, e ove ve ne fosse la necessità, l'eccellente livello di preparazione delle donne e degli uomini di Aeroporti di Puglia. In poco meno di tre ore, infatti, l'impegno della nostra struttura, in coordinamento con il personale dei Vigili del Fuoco, dell'ENAC, dell'ENAV e delle Forze dell'ordine, ha consentito la riapertura dello scalo e la ripresa delle operazioni di volo sospese a causa del problema verificatosi a un aeromobile in partenza. Tutte le operazioni di messa in sicurezza e assistenza ai passeggeri del volo interessato, si sono svolte nel massimo ordine e senza nessuna conseguenza. L'emergenza, altresì, ha dimostrato quanto sia importante per la nostra regione disporre di una rete aeroportuale moderna ed efficiente che ha permesso, anche in una situazione molto impegnativa per strutture e personale, di gestire fasi operative di estrema delicatezza senza che nessun passeggero, in arrivo e in partenza, abbia dovuto subire disagi accentuati. L'interoperabilità degli scali ha consentito ai nostri passeggeri di poter arrivare e partire dalla nostra regione se non con un leggero differimento del proprio operativo necessario a garantire loro i più elevati standard di safety".

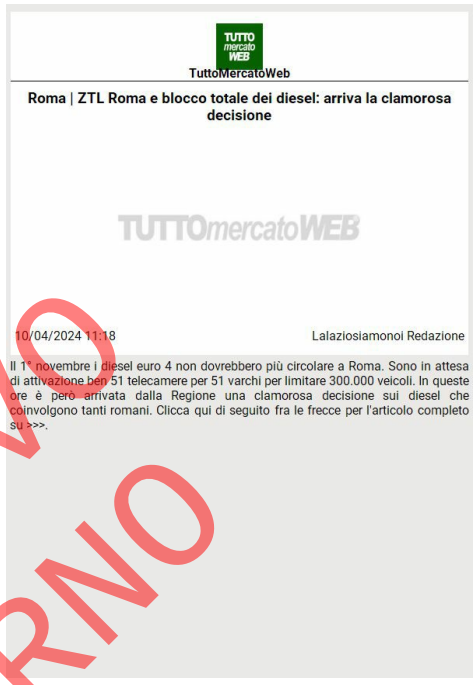
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

TuttoMercatoWeb

Fonti Web

Roma | ZTL Roma e blocco totale dei diesel: arriva la clamorosa decisione

Il 1° novembre i diesel euro 4 non dovrebbero più circolare a Roma. Sono in attesa di attivazione ben 51 telecamere per 51 varchi per limitare 300.000 veicoli. In queste ore è però arrivata dalla Regione una clamorosa decisione sui diesel che coinvolgono tanti romani. Clicca qui di seguito fra le frecce per l'articolo completo su >>>.



TuttoMercatoWeb

Roma | ZTL Roma e blocco totale dei diesel: arriva la clamorosa decisione

TUTTOmercatoWEB

10/04/2024 11:18 Lalaziosiamonoi Redazione

Il 1° novembre i diesel euro 4 non dovrebbero più circolare a Roma. Sono in attesa di attivazione ben 51 telecamere per 51 varchi per limitare 300.000 veicoli. In queste ore è però arrivata dalla Regione una clamorosa decisione sui diesel che coinvolgono tanti romani. Clicca qui di seguito fra le frecce per l'articolo completo su >>>.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

UltimOra

Fonti Web

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta


UltimOra

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

adnkronos

10/04/2024 11:56 STEFANO TESTINI;MATTEO SPINELLI;

(Adnkronos) - La seconda giornata di lavori della 6ª edizione del Festival Nazionale dell'Economia si è aperta a Palazzo Vecchio con gli interventi di Sara Funaro (Sindaca del Comune di Firenze) e Maurizio Leo (Vice Ministro dell'Economia e delle Finanze), che hanno preso parte al panel 'Partecipare al cambiamento dell'economia: Impatto civile, inclusione sociale ed equa fiscalità'. Firenze, 4 ottobre 2024. Il Vice Ministro Leo ha dichiarato: «In questo momento, come MEF e come Governo, siamo al lavoro per preparare una delega che possa adeguare diverse situazioni problematiche, con particolare riguardo verso la certezza del diritto, l'evasione fiscale, la semplificazione delle procedure come quelle di dichiarazione e la pressione fiscale. Misure concrete di diverso genere, in grado di aiutare non solamente le imprese, ma anche e soprattutto il cittadino». «Noi - ha aggiunto Leo - abbiamo oggi una pressione fiscale molto pronunciata. Il nostro obiettivo, com'è già stato fatto nel 2024 quando siamo passati dalle quattro alle tre aliquote, è di spingerci ulteriormente per venire incontro al ceto medio che oggi si sta sempre più impoverendo. E' un tema che eventualmente, con il consenso di tutta la maggioranza e trovando le adeguate risorse potremmo trattare nella prossima legge di bilancio». Funaro ha ricordato: «Prima ancora che da Sindaco, ho avuto la possibilità anche da Assessore di dare attenzione a tutte quelle politiche di sostenibilità - ambientale, civile, sociale e non solo - di cui Firenze e altre città hanno bisogno. Attualmente i Sindaci stanno vivendo un momento di grandissima urgenza, con cambiamenti climatici più che drammatici, innalzamenti delle temperature, alluvioni e calamità sempre più frequenti. A Firenze l'attuale amministrazione, come quella precedente, ha rivolto un grande impegno in questa direzione, cercando di rendere la città sempre più sostenibile. Firenze è da tempo esempio e capofila, e mi impegnerò affinché lo rimanga a lungo, su diverse tematiche d'innovazione, dal sistema educativo a quello dei trasporti e, soprattutto, della sostenibilità» Nel panel seguente l'economista Alberto Acosta ha parlato di BuenVivir: «Il 'vivere bene' nasce dalle comunità indigene, tradizionalmente emarginate e spinte ai margini della storia. Questi popoli, dopo aver dimostrato di essere capaci di condurre una lotta di resistenza per oltre 500 anni, nelle ultime decadi si sono resi soggetti politici portatori di una propria visione del mondo. Al centro del concetto di 'buenvivir' ci sono tre elementi fondamentali: il primo è l'essere umano, tenendo a mente che pur essendo individui ci realizziamo solo nella comunità e nel rapporto con l'altro. Il secondo, è il tenere a mente che siamo parte della natura e non possiamo collocarla a margine. In ultimo, la necessità di un altro tipo di relazione tra gli uomini, ma anche tra umano e non umano, soprattutto tramite la reciprocità e l'empatia». Acosta ha poi aggiunto: «Che significa l'Economia? Di quale economia stiamo parlando? In questo momento potremmo essere felici di

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

un incremento del Pil ma questo non è un indicatore trasparente. Ad esempio non sappiamo quanta distruzione ambientale è stata necessaria per ottenerlo. Se vogliamo costruire un mondo sostenibile in termini ambientali, un mondo giusto in termini sociali e un mondo democratico in termici politici, dobbiamo iniziare a pensare a una nuova economia. Invece vediamo che la democrazia è in ritirata. Dobbiamo iniziare a lavorare ad una nuova economia che deve essere sempre subordinata all'essere umano, non al capitale». Il FNEC è promosso da Federcasse (l'Associazione Nazionale delle Banche di Credito Cooperativo, Casse Rurali, Casse Raiffeisen) e da Confcooperative, organizzato e progettato con NeXt (Nuova Economia Per Tutti), con il contributo di Fondosviluppo, Assimoco, Assicooper, Coopersystem, Federazione Toscana delle BCC, Frecciarossa e la collaborazione della SEC (Scuola di Economia Civile) e di MUS.E. Ufficio Stampa Festival Nazionale dell'Economia Civile Stefano Testini 3356138145 Matteo Spinelli 3347661138 .

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

unionesarda.it

Fonti Web

Manovra, Bonelli: Governo chiede sacrifici? Meloni tassi grandi ricchezze e rinunci a Ponte Messina

(Agenzia Vista) Roma, 04 ottobre 2024 "'Stiamo per approvare una legge di bilancio che chiederà sacrifici a tutti', sono le parole del ministro Giorgetti. Il governo Meloni ha tolto la maschera e, dopo le bugie dette durante le elezioni europee, annuncia agli italiani che la manovra sarà lacrime e sangue. Giorgetti afferma che tutti siamo chiamati a contribuire. Tutti chi? Pensionati, dipendenti pubblici, operai e operaie? No, grazie! I soldi, la premier Meloni li prenda dove la ricchezza si è accumulata, e certamente i risparmi non possono essere realizzati tagliando la spesa pubblica in settori fondamentali come sanità, trasporti, scuola, assistenza sociale e sanitaria agli anziani, e ai comuni per il funzionamento delle nostre città". Così il portavoce nazionale di Europa Verde e deputato di Avs Angelo Bonelli, che prosegue: "Cara Meloni, non siamo tutti uguali: c'è chi è milionario e chi non arriva alla fine del mese, chi paga quotidianamente sulla propria pelle le politiche di tagli alla spesa pubblica. Le politiche inaccettabili di questo governo, come quella del concordato preventivo - concluso con un condono tombale - sono un vero e proprio insulto ai cittadini onesti". Fonte: Agenzia Vista / Alexander Jakhnagiev.



unionesarda.it

Manovra, Bonelli: Governo chiede sacrifici? Meloni tassi grandi ricchezze e rinunci a Ponte Messina

10/04/2024 16:35

(Agenzia Vista) Roma, 04 ottobre 2024 "Stiamo per approvare una legge di bilancio che chiederà sacrifici a tutti', sono le parole del ministro Giorgetti. Il governo Meloni ha tolto la maschera e, dopo le bugie dette durante le elezioni europee, annuncia agli italiani che la manovra sarà lacrime e sangue. Giorgetti afferma che tutti siamo chiamati a contribuire. Tutti chi? Pensionati, dipendenti pubblici, operai e operaie? No, grazie! I soldi, la premier Meloni li prenda dove la ricchezza si è accumulata, e certamente i risparmi non possono essere realizzati tagliando la spesa pubblica in settori fondamentali come sanità, trasporti, scuola, assistenza sociale e sanitaria agli anziani, e ai comuni per il funzionamento delle nostre città". Così il portavoce nazionale di Europa Verde e deputato di Avs Angelo Bonelli, che prosegue: "Cara Meloni, non siamo tutti uguali: c'è chi è milionario e chi non arriva alla fine del mese, chi paga quotidianamente sulla propria pelle le politiche di tagli alla spesa pubblica. Le politiche inaccettabili di questo governo, come quella del concordato preventivo - concluso con un condono tombale - sono un vero e proprio insulto ai cittadini onesti". Fonte: Agenzia Vista / Alexander Jakhnagiev.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

unionesarda.it

Fonti Web

Imprese, in vista la stangatina Ires


L'UNIONE DIGITAL
unionesarda.it

Imprese, in vista la stangatina Ires

10/05/2024 00:38

E spunta l'ipotesi di un'addizionale di cinque euro sul pacchetto di sigarette Per restare aggiornato entra nel nostro Un'addizionale Ires tra 0,5% e 1%: potrebbe avere questa forma il contributo che imprese, banche e assicurazioni dovranno dare in vista della manovra. Una via che gli istituti di credito sembrano intenzionati a respingere per evitare un impatto sui conti. La trattativa andrà avanti prima che la legge di bilancio sia approvata dal Consiglio dei ministri e le ipotesi restano aperte. Caccia ai soldi Trovare le coperture è difficile e il dato sul Pil dall'Istat genera perplessità sull'andamento dell'economia. L'istituto di statistica ribassa la stima tendenziale sul Pil del secondo trimestre e taglia, con una correzione in un secondo momento, la crescita per il 2024, portandola dallo 0,6% allo 0,4%. Se il +1% scritto dal governo nel Piano strutturale di bilancio, ribadito da Giorgetti, sembrava un risultato già in tasca, le certezze vacillano. Se la crescita non centra l'obiettivo, il lavoro del governo si fa complicato: meno crescita vuol dire meno entrate e più deficit, oltre che maggiore pressione fiscale. Nel secondo trimestre in cui l'Istat ha rivisto la crescita al ribasso, il peso del fisco rispetto al Pil è stato del 41,3%, in aumento di 0,7 rispetto a un anno prima. Il dato non passa inosservato: proprio sulle tasse, l'opposizione ha gioco facile ad attaccare e rischiano di giocarsi anche gli equilibri tra gli alleati. La questione accise Sul tavolo c'è il nodo accise. Il Governo ha chiarito che non si tratterà di un aumento di quelle sul diesel, ma di un allineamento tra benzina e gasolio. L'Unem sottolinea che «nell'ipotesi estrema» di equiparare l'accisa sul gasolio a quella della benzina, l'effetto sarebbe un aumento immediato dei prezzi al consumo del gasolio di 13,5 centesimi di euro al litro: due miliardi in più per le famiglie, cioè 70 euro l'anno ciascuna. C'è poi il tema sigarette: gli oncologi hanno proposto un maxi-aumento di 5 euro a pacchetto come sostegno al Sistema sanitario nazionale. La cui sostenibilità finanziaria, osserva il ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti, «sarà sempre più legata alla prevenzione». C'è soprattutto il tema del "contributo" delle imprese e del mondo bancario e assicurativo, poco inclini ad accettare un'addizionale Ires. Augusto dell'Erba, presidente di Federcasse-Bcc, commenta: «I prelievi forzosi e improvvisi su redditi già generati, quindi retroattivi, non sono la via migliore per un rilancio del Paese». Antonio Patuelli aggiunge: «Più le tasse sono alte, più la ricchezza e i valori vanno via». Le norme sulla sanità La prossima legge di bilancio avrà anche uno «spazio importante» per la sanità, assicura il ministro della Salute Orazio Schillaci, che ribadisce la priorità: assunzioni e aumento degli stipendi di medici e sanitari. Un obiettivo, quest'ultimo, che si potrà raggiungere anche attraverso una misura alla quale si sta lavorando: una flat tax, annuncia, sull'indennità di specificità

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

dei medici. «Una delle ipotesi concrete che ho già presentato al ministro Giorgetti - spiega - riguarda la tassazione al 15% delle indennità di specificità per dare ulteriore ossigeno alle buste paga». È un'ipotesi di lavoro che va incontro alle richieste del sindacato dei medici ospedalieri Anaao Assomed, gradita anche a Cimo-Fesmed. Oggi la tassazione su questa voce è pari al 43%. RIPRODUZIONE RISERVATA Questo contenuto è riservato agli utenti abbonati Per continuare a leggere abbonati o effettua l'accesso se sei già abbonato. Accedi agli articoli premium Sfoglia il quotidiano da tutti i dispositivi.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Vconews

Fonti Web

La Repubblica dell'Ossola protagonista a Roma, intervenuti anche Borghi e Pizzi VIDEO


Vconews

La Repubblica dell'Ossola protagonista a Roma, intervenuti anche Borghi e Pizzi VIDEO

10/04/2024 09:54 Arialdo Catenazzi

Presentazione del libro "Ne valeva la pena" di Aldo Aniasi e inaugurazione della mostra commemorativa Martedì 1° ottobre 2024 la Casa della Resistenza di Verbania ha preso parte a Roma, alla Camera dei deputati, alla presentazione della nuova edizione del libro Ne valeva la pena di Aldo Aniasi, dedicato alla storia della repubblica partigiana dell'Ossola. L'incontro, organizzato dalla Fondazione Aldo Aniasi e dalla Fiap (Federazione italiana associazioni partigiane) è stato aperto dalla vicepresidente della Camera, Anna Ascani, e ha visto gli interventi del presidente nazionale Fiap Luca Aniasi, del senatore Enrico Borghi, dell'assessore al Comune di Milano Emmanuel Conte, del sindaco di Domodossola Lucio Pizzi, di Andrea Pozzetta della Casa della Resistenza e di Ferruccio Parri della Fiap. A seguire, si è svolta una tavola rotonda, moderata da Enrico Mentana, cui hanno partecipato Giuliano Amato, Filippo Sensi e gli storici Marcello Flores, Mirco Carrattieri e Fiorella Imprenti. Il volume di Aldo Aniasi, pubblicato per la prima volta nel 1997, raccoglie saggi, racconti, documenti originali e riflessioni sulla repubblica dell'Ossola, in una storia corale narrata da protagonisti, storici e testimoni. A seguire, la repubblica partigiana dell'Ossola è stata commemorata alla Casa della Memoria e della Storia di Roma, dove è stata inaugurata la mostra Ricordo la luce: dalla Repubblica dell'Ossola alla ricostruzione di Milano, curata da Fiorella Imprenti. È stato inoltre presentato il libro di Mirco Carrattieri e Luca Zanotta Agli albori della democrazia: la Repubblica dell'Ossola (Biblion edizioni) e infine è stato presentato il podcast Ne valeva la pena, ora disponibile su tutte le piattaforme digitali, realizzato da Vanessa Vidano e da Fabrizio Zanotti con la collaborazione della Casa della Resistenza. Il podcast narra la storia della Resistenza ossolana e della repubblica partigiana, utilizzando anche memorie e testimonianze orali, tra cui un'intervista realizzata al partigiano Arialdo Catenazzi o il patrimonio audiovisivo conservato

Presentazione del libro "Ne valeva la pena" di Aldo Aniasi e inaugurazione della mostra commemorativa Martedì 1° ottobre 2024 la Casa della Resistenza di Verbania ha preso parte a Roma, alla Camera dei deputati, alla presentazione della nuova edizione del libro Ne valeva la pena di Aldo Aniasi, dedicato alla storia della repubblica partigiana dell'Ossola. L'incontro, organizzato dalla Fondazione Aldo Aniasi e dalla Fiap (Federazione italiana associazioni partigiane) è stato aperto dalla vicepresidente della Camera, Anna Ascani, e ha visto gli interventi del presidente nazionale Fiap Luca Aniasi, del senatore Enrico Borghi, dell'assessore al Comune di Milano Emmanuel Conte, del sindaco di Domodossola Lucio Pizzi, di Andrea Pozzetta della Casa della Resistenza e di Ferruccio Parri della Fiap. A seguire, si è svolta una tavola rotonda, moderata da Enrico Mentana, cui hanno partecipato Giuliano Amato, Filippo Sensi e gli storici Marcello Flores, Mirco Carrattieri e Fiorella Imprenti. Il volume di Aldo Aniasi, pubblicato per la prima volta nel 1997, raccoglie saggi, racconti, documenti originali e riflessioni sulla repubblica dell'Ossola, in una storia corale narrata da protagonisti, storici e testimoni. A seguire, la repubblica partigiana dell'Ossola è stata commemorata alla Casa della Memoria e della Storia di Roma, dove è stata inaugurata la mostra Ricordo la luce: dalla Repubblica dell'Ossola alla ricostruzione di Milano, curata da Fiorella Imprenti. È stato inoltre presentato il libro di Mirco Carrattieri e Luca Zanotta Agli albori della democrazia: la Repubblica dell'Ossola (Biblion edizioni) e infine è stato presentato il podcast Ne valeva la pena, ora disponibile su tutte le piattaforme digitali, realizzato da Vanessa Vidano e da Fabrizio Zanotti con la collaborazione della Casa della Resistenza. Il podcast narra la storia della Resistenza ossolana e della repubblica partigiana, utilizzando anche memorie e testimonianze orali, tra cui un'intervista realizzata al partigiano Arialdo Catenazzi o il patrimonio audiovisivo conservato presso gli archivi della Casa della Resistenza.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Veneto News

Fonti Web

Il vicesindaco Tomaello all'inaugurazione dell'edizione 2024 di PortDays "Tutti a Bordo"



Veneto News

Il vicesindaco Tomaello all'inaugurazione dell'edizione 2024 di PortDays "Tutti a Bordo"

10/04/2024 16:30

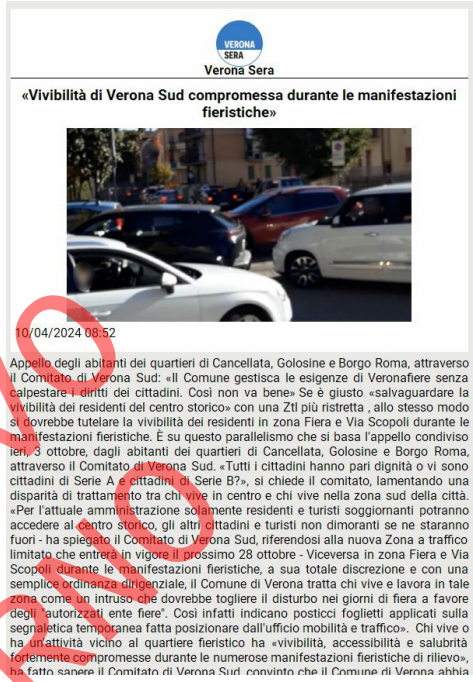
E' stata inaugurata questa mattina, a Santa Marta, l'edizione 2024 Port Days 2024 rassegna di eventi culturali, formativi, sportivi e ludico-didattici dislocati tra Venezia, Marghera e Chioggia che coinvolgerà dal 4 al 6 ottobre, tutta la comunità portuale. Alla cerimonia di inaugurazione è intervenuto il vicesindaco Andrea Tomaello: "Una giornata di divertimento, ma anche formativa. State scoprendo un nuovo angolo di Venezia, che è la vostra casa – ha detto Tomaello rivolgendosi ai piccoli studenti – da qui passano molte persone, in arrivo da tante parti del mondo. Da qui è partito anche il nostro concittadino Marco Polo, il grande esploratore veneziano". Inserita nell'ambito dei PORT DAYS nazionali, la rassegna ideata e organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, patrocinata dai Comuni di Venezia e di Chioggia, si svilupperà in tre giornate coinvolgendo il centro storico di Venezia, Marghera e Chioggia, che compongono il peculiare sistema portuale del Veneto. A Venezia, è stato allestito per la prima volta un "villaggio portuale" nel waterfront di Santa Marta. L'area che si estende dalla banchina alle aree tra gli edifici delle realtà che operano in porto fino agli specchi acquei di fronte alle sedi dell'Autorità di Sistema Portuale. Diverse aree dedicate a talk, sport, stand, posizionamento mezzi di terra o di acqua. Al mattino, piccoli studenti si sono cimentati in attività sportive e ricreative, ma anche in laboratori ludico-didattici guidati dallo strumento multimediale Port Educational e focalizzati sulla "sezione" dedicata a Marco Polo, realizzata ad hoc dall'AdSPMAS per i 700 anni dalla sua morte celebrati. Per l'edizione di quest'anno, parallelamente gli studenti degli istituti superiori potranno visitare in barca le aree portuali. Nel pomeriggio l'area sport vedrà protagonisti i ragazzi delle scuole secondarie e gli studenti universitari, mentre l'area "talk" vedrà il welcome day dell'ITS Marco Polo e successivamente un inedito talk "Il porto si racconta" che prevede 3 interviste doppie con protagonisti i vertici di AdSPMAS e Capitaneria di Porto, i rappresentanti di Venezia Port Community e Asamar e infine due terminal operativi. Sempre nel pomeriggio la banchina di Santa Marta sarà popolata dagli stand, dai mezzi di terra e di acqua di operatori e istituzioni portuali Le giornate si chiuderanno in musica sulle note del San Basilio Music Fest, promosso dall'Università Ca' Foscari e realizzato in collaborazione con AdSPMAS. Dopo gli appuntamenti di Venezia e Chioggia, domenica 6 ottobre i Port Days si concluderanno a Porto Marghera dove curiosi e appassionati potranno vivere l'esperienza di un viaggio tra passato e presente di questa realtà industriale-logistica-portuale grazie a un tour in barca lungo le banchine portuali e ai tour guidati allala Venezia Heritage Tower . Maggiori informazioni: https://www.port.venice.it/portdays/ Please follow and like us.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Verona Sera

Fonti Web

«Vivibilità di Verona Sud compromessa durante le manifestazioni fieristiche»


Verona Sera

«Vivibilità di Verona Sud compromessa durante le manifestazioni fieristiche»

10/04/2024 08:52

Appello degli abitanti dei quartieri di Cancellata, Golosine e Borgo Roma, attraverso il Comitato di Verona Sud: «Il Comune gestisca le esigenze di Veronafiere senza calpestare i diritti dei cittadini. Così non va bene» Se è giusto «salvaguardare la vivibilità dei residenti del centro storico» con una Ztl più ristretta , allo stesso modo si dovrebbe tutelare la vivibilità dei residenti in zona Fiera e Via Scopoli durante le manifestazioni fieristiche. È su questo parallelismo che si basa l'appello condiviso ieri, 3 ottobre, dagli abitanti dei quartieri di Cancellata, Golosine e Borgo Roma, attraverso il Comitato di Verona Sud. «Tutti i cittadini hanno pari dignità o vi sono cittadini di Serie A e cittadini di Serie B?», si chiede il comitato, lamentando una disparità di trattamento tra chi vive in centro e chi vive nella zona sud della città. «Per l'attuale amministrazione solamente residenti e turisti soggiornanti potranno accedere al centro storico, gli altri cittadini e turisti non dimoranti se ne staranno fuori - ha spiegato il Comitato di Verona Sud, riferendosi alla nuova Zona a traffico limitato che entrerà in vigore il prossimo 28 ottobre - Viceversa in zona Fiera e Via Scopoli durante le manifestazioni fieristiche, a sua totale discrezione e con una semplice ordinanza dirigenziale, il Comune di Verona tratta chi vive e lavora in tale zona come un intruso che dovrebbe togliere il disturbo nei giorni di fiera a favore degli "autorizzati ente fiere". Così infatti indicano posticci foglietti applicati sulla segnaletica temporanea fatta posizionare dall'ufficio mobilità e traffico». Chi vive o ha un'attività vicino al quartiere fieristico ha «vivibilità, accessibilità e salubrità fortemente compromesse durante le numerose manifestazioni fieristiche di rilievo», ha fatto sapere il Comitato di Verona Sud, convinto che il Comune di Verona abbia più a cuore i «presunti diritti della fiera» a discapito della vivibilità dei cittadini. Come dimostrato anche da un'episodio di qualche anno fa quando ad essere multata fu una donna con disabilità che aveva parcheggiato l'auto nell'apposito stallo e con regolare pass disabili. «Era disabile, ma non "autorizzata ente fiere" - ha ricordato il comitato - La sanzione è poi stata annullata ma non in autotutela come in prima battuta chiesto direttamente al comando dei vigili, che risposero di aver applicato l'ordinanza comunale, ma a seguito di ricorso al giudice di pace». Infine, per il Comitato di Verona Sud, l'ordinanza che permette tutto questo non starebbe in piedi perché basata su ragioni di ordine pubblico ed eccezionalità degli eventi. «Le manifestazioni fieristiche sono ampiamente programmate e si ripetono tali e quali da innumerevoli anni - è la conclusione dell'appello - Com'è che il Comune di Verona non è ancora stato capace di gestire le esigenze di Veronafiere senza calpestare i diritti dei cittadini di Verona Sud? Crediamo che l'amministrazione ed il sindaco

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

in primis dovrebbero fare una onesta ed approfondita riflessione. Perché una cosa è certa: così non va bene». Per muoverti con i mezzi pubblici e in sharing nella città di Verona usa la nostra Partner App gratuita.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Vetrina Tv

Fonti Web

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

(Adnkronos) - La seconda giornata di lavori della 6ª edizione del Festival Nazionale dell'Economia si è aperta a Palazzo Vecchio con gli interventi di Sara Funaro (Sindaca del Comune di Firen

Vetrinatv


Vetrina Tv

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

(Adnkronos) – La seconda giornata di lavori della 6ª edizione del Festival Nazionale dell'Economia si è aperta a Palazzo Vecchio con gli interventi di Sara Funaro (Sindaca del Comune di Firen...

10/04/2024 13:57 Vetrinatv

(Adnkronos) – La seconda giornata di lavori della 6ª edizione del Festival Nazionale dell'Economia si è aperta a Palazzo Vecchio con gli interventi di Sara Funaro (Sindaca del Comune di Firenze) e Maurizio Leo (Vice Ministro dell'Economia e delle Finanze), che hanno preso parte al panel 'Partecipare al cambiamento dell'economia: Impatto civile, inclusione sociale ed equa fiscalità'. Firenze, 4 ottobre 2024. Il Vice Ministro Leo ha dichiarato: «In questo momento, come MEF e come Governo, siamo al lavoro per preparare una delega che possa adeguare diverse situazioni problematiche, con particolare riguardo verso la certezza del diritto, l'evasione fiscale, la semplificazione delle procedure come quelle di dichiarazione e la pressione fiscale. Misure concrete di diverso genere, in grado di aiutare non solamente le imprese, ma anche e soprattutto il cittadino». «Noi - ha aggiunto Leo - abbiamo oggi una pressione fiscale molto pronunciata. Il nostro obiettivo, com'è già stato fatto nel 2024 quando siamo passati dalle quattro alle tre aliquote, è di spingerci ulteriormente per venire incontro al ceto medio che oggi si sta sempre più impoverendo. E' un tema che eventualmente, con il consenso di tutta la maggioranza e trovando le adeguate risorse potremmo trattare nella prossima legge di bilancio». Funaro ha ricordato: «Prima ancora che da Sindaco, ho avuto la possibilità anche da Assessore di dare attenzione a tutte quelle politiche di sostenibilità - ambientale, civile, sociale e non solo - di cui Firenze e altre città hanno bisogno. Attualmente i Sindaci stanno vivendo un momento di grandissima urgenza, con cambiamenti climatici più che drammatici, innalzamenti delle temperature, alluvioni e calamità sempre più frequenti. A Firenze l'attuale amministrazione, come quella precedente, ha rivolto un grande impegno in questa direzione, cercando di rendere la città sempre più sostenibile. Firenze è da tempo esempio e capofila, e mi impegnerò affinché lo rimanga a lungo, su diverse tematiche d'innovazione, dal sistema educativo a quello dei trasporti e, soprattutto, della sostenibilità» Nel panel seguente l'economista Alberto Acosta ha parlato di BuenVivir: «Il 'vivere bene' nasce dalle comunità indigene, tradizionalmente emarginate e spinte ai margini della storia. Questi popoli, dopo aver dimostrato di essere capaci di condurre una lotta di resistenza per oltre 500 anni, nelle ultime decadi si sono resi soggetti politici portatori di una propria visione del mondo. Al centro del concetto di 'buenvivir' ci sono tre elementi fondamentali: il primo è l'essere umano, tenendo a mente che pur essendo individui ci realizziamo solo nella comunità e nel rapporto con l'altro. Il secondo, è il tenere a mente che siamo parte della natura e non possiamo collocarla a margine. In ultimo, la necessità di un altro tipo di relazione tra gli uomini, ma anche tra umano e non umano, soprattutto tramite la reciprocità e l'empatia». Acosta ha poi aggiunto: «Che

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

significa l'Economia? Di quale economia stiamo parlando? In questo momento potremmo essere felici di un incremento del Pil ma questo non è un indicatore trasparente. Ad esempio non sappiamo quanta distruzione ambientale è stata necessaria per ottenerlo. Se vogliamo costruire un mondo sostenibile in termini ambientali, un mondo giusto in termini sociali e un mondo democratico in termici politici, dobbiamo iniziare a pensare a una nuova economia. Invece vediamo che la democrazia è in ritirata. Dobbiamo iniziare a lavorare ad una nuova economia che deve essere sempre subordinata all'essere umano, non al capitale». Il FNEC è promosso da Federcasse (l'Associazione Nazionale delle Banche di Credito Cooperativo, Casse Rurali, Casse Raiffeisen) e da Confcooperative, organizzato e progettato con NeXt (Nuova Economia Per Tutti), con il contributo di Fondosviluppo, Assimoco, Assicooper, Coopersystem, Federazione Toscana delle BCC, Frecciarossa e la collaborazione della SEC (Scuola di Economia Civile) e di MUS.E. Ufficio Stampa Festival Nazionale dell'Economia Civile Stefano Testini 3356138145 Matteo Spinelli 3347661138 ufficiostampa@festivalnazionaleeconomiacivile.it - immediapresswebinfo@adnkronos.com (Web Info) Correlati.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Vipiù


Vipiu

Vipiù

10/04/2024 22:15 Edoardo Pepe

Corso di formazione gratuito per diventare autista di autobus nel Vicentino, ENAC Veneto e SVT: al via la II edizione ENAC Veneto e SVT rinnovano l'iniziativa già realizzata lo scorso anno, proponendo un percorso di formazione finanziato dalla Regione Veneto. Chi concluderà con successo il percorso vedrà SVT co-finanziare il conseguimento delle patenti speciali per autista di autobus . Le iscrizioni sono aperte fino al 22 ottobre. Prende il via la seconda edizione del corso di formazione IFTS, organizzato da ENAC Veneto in collaborazione con SVT, finalizzato a formare nuovi autisti per il trasporto pubblico locale. Il percorso, gratuito per i partecipanti grazie al finanziamento della Regione Veneto, permetterà di acquisire tutte le competenze necessarie per affrontare l'esame per le patenti D, DE e CQC, indispensabili per diventare autista di autobus. Il corso inizierà entro la fine di ottobre e avrà una durata di circa 8 mesi, per un totale di 800 ore, suddivise equamente tra 400 ore di formazione in aula e 400 ore di tirocinio presso SVT. Durante il tirocinio, i partecipanti avranno modo di approfondire la conoscenza delle varie tipologie di mezzi, dell'organizzazione delle linee e dei flussi organizzativi delle attività di officina e biglietteria. Il percorso include anche 10 ore di attività di supporto con gli operatori di ENAC Veneto per facilitare l'accompagnamento formativo. Al termine del corso, chi avrà completato con successo il percorso e ottenuto le patenti D, DE e CQC potrà essere assunto a tempo indeterminato da SVT, che è disponibile a co-finanziare l'esame per la patente per coloro che accetteranno l'assunzione. «La carenza di autisti è una problematica generale - spiega Marco Sandonà, presidente di SVT - che la nostra Azienda affronta non solo con nuovi bandi di assunzione, ma anche promuovendo direttamente la professione, soprattutto tra i giovani, e organizzando percorsi formativi specifici. Un altro aspetto rilevante è il costo per il conseguimento delle patenti, che può essere un ostacolo per alcuni candidati. Quest'anno, abbiamo deciso di offrire un contributo in tal senso, come già fatto in passato, con l'obiettivo di rendere questa proposta formativa ancora più competitiva, grazie alla gratuità del corso, alla possibilità di assunzione a tempo indeterminato e al co-finanziamento delle patenti.» Requisiti e modalità di iscrizione Per partecipare al corso è necessario avere almeno 21 anni, essere in possesso della patente B e di un diploma di scuola secondaria di II grado. In casi particolari, potranno essere valutati titoli di studio inferiori attraverso una procedura di riconoscimento crediti. È previsto anche un incentivo per i disoccupati che frequenteranno il corso, con un'indennità di frequenza di 6 euro l'ora per le ore effettivamente frequentate in aula, a condizione che venga raggiunta una frequenza minima del 70%. Il corso è a numero chiuso, con un massimo di 16 posti disponibili. Le domande dovranno essere inviate entro le ore 13 di martedì 22 ottobre. Per ulteriori

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

informazioni e iscrizioni, è possibile consultare il sito di ENAC Veneto: www.enacveneto.it.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Voce Apuana

Fonti Web

Zone logistiche semplificate, il Pd: «Nessuna risorsa per le imprese toscane»


Voce Apuana

Zone logistiche semplificate, il Pd: «Nessuna risorsa per le imprese toscane»

10/04/2024 20:45

I parlamentari Simiani e Fossi: «Ieri nell'Aula di Montecitorio è andata in scena una scena surreale: i deputati della maggioranza che per settimane avevano assicurato che le imprese toscane potevano accedere alle risorse hanno poi votato un provvedimento che impegnava il governo a riconoscere in tempi brevi proprio la Zls ammettendo di fatto il loro errore» TOSCANA – "Le imprese della costa toscana non possono beneficiare degli incentivi previsti per le Zls (Zone logistiche semplificate) dal Decreto Omnibus e per un semplice motivo: la Zona logistica semplificata della Regione Toscana ancora non esiste, e soltanto a causa dei colpevoli ritardi del governo Meloni. Nonostante le dichiarazioni rassicuranti di numerosi parlamentari di destra del territorio (la lista è lunga), che hanno ripetuto per giorni il contrario, la mancata istituzione è stata certificata ieri dalla Camera di Deputati che ha approvato un ordine del giorno proprio per accelerarne l'iter": è quanto dichiarano i deputati del Partito Democratico, Marco Simiani ed Emiliano Fossi. "Ieri nell'Aula di Montecitorio è andata in scena una scena surreale: i deputati della maggioranza che per settimane avevano assicurato che le imprese toscane potevano accedere alle risorse hanno poi votato un provvedimento che impegnava il governo a riconoscere in tempi brevi proprio la Zls ammettendo di fatto il loro errore. Quello che però è assolutamente inaccettabile è che le imprese di un territorio vastissimo – che comprende i porti di Livorno, Piombino, Marina di Carrara e Portoferraio, le due aree intermodali con gli interporti di Guasticce e Prato oltre all'aeroporto di Pisa – saranno penalizzate. Tutte le risorse stanziate con Decreto Omnibus andranno infatti al Veneto nell'unica Zls riconosciuta", concludono la nota.

I parlamentari Simiani e Fossi: «Ieri nell'Aula di Montecitorio è andata in scena una scena surreale: i deputati della maggioranza che per settimane avevano assicurato che le imprese toscane potevano accedere alle risorse hanno poi votato un provvedimento che impegnava il governo a riconoscere in tempi brevi proprio la Zls ammettendo di fatto il loro errore» TOSCANA - "Le imprese della costa toscana non possono beneficiare degli incentivi previsti per le Zls (Zone logistiche semplificate) dal Decreto Omnibus e per un semplice motivo: la Zona logistica semplificata della Regione Toscana ancora non esiste, e soltanto a causa dei colpevoli ritardi del governo Meloni. Nonostante le dichiarazioni rassicuranti di numerosi parlamentari di destra del territorio (la lista è lunga), che hanno ripetuto per giorni il contrario, la mancata istituzione è stata certificata ieri dalla Camera di Deputati che ha approvato un ordine del giorno proprio per accelerarne l'iter": è quanto dichiarano i deputati del Partito Democratico, Marco Simiani ed Emiliano Fossi. "Ieri nell'Aula di Montecitorio è andata in scena una scena surreale: i deputati della maggioranza che per settimane avevano assicurato che le imprese toscane potevano accedere alle risorse hanno poi votato un provvedimento che impegnava il governo a riconoscere in tempi brevi proprio la Zls ammettendo di fatto il loro errore. Quello che però è assolutamente inaccettabile è che le imprese di un territorio vastissimo - che comprende i porti di Livorno, Piombino, Marina di Carrara e Portoferraio, le due aree intermodali con gli interporti di Guasticce e Prato oltre all'aeroporto di Pisa - saranno penalizzate. Tutte le risorse stanziate con Decreto Omnibus andranno infatti al Veneto nell'unica Zls riconosciuta", concludono la nota.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Voce Apuana

Fonti Web

Porto Marina di Carrara, Salvini: «Sono un autonomista, non decido né al posto degli spezzini né al posto dei livornesi»


Voce Apuana

Porto Marina di Carrara, Salvini: «Sono un autonomista, non decido né al posto degli spezzini né al posto dei livornesi»

10/04/2024 21:34

Il ministro non si sbilancia, ma la comunità portuale apuana è contraria alla proposta LA SPEZIA – "Ne parlavo con il ligure Edoardo Rixi che è un difensore della portualità e dei marittimi liguri. Entro la fine dell'anno ci sarà il rinnovo di nove autorità portuali. Il viceministro Rixi sta lavorando a una riforma e alla governance dei porti per essere più veloci, più efficaci, più efficienti. Poi io sono un autonomista, quindi non decido al posto né dei livornesi né degli spezzini". Così il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini ha risposto in merito all'ipotesi di trasferire il porto di Marina di Carrara dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale insieme alla Spezia a quella dell'Alto Tirreno insieme a Livorno e Piombino, formulata nei giorni scorsi dal deputato leghista Andrea Barabotti e accolta con favore dal presidente della Regione Toscana Eugenio Giani. Una proposta nata in seno alla politica e contro la quale nelle ultime ore si sono registrate non poche perplessità da parte degli esponenti della comunità portuale ed economica apuana, che hanno invece sottolineato come la collaborazione con La Spezia abbia portato risultati positivi e hanno manifestato perplessità sulla possibilità di accasarsi con Livorno e Piombino, temendo ripercussioni negative sotto il profilo economico. "Sicuramente ci sono tante risorse da investire. Il nostro obiettivo è di spenderle tutte, perché in passato non sempre sui porti si è investito il necessario. Aggiungo una riflessione da ministro, visto che sono in contatto con i colleghi europei: vorrei sapere perché qualcuno in passato ha approvato la tassa sul marittimo che sta rischiando di penalizzare i porti italiani e i porti europei. Comunque, conto di invertire la rotta e quindi di rimettere al centro i porti. Stiamo investendo tanto in Liguria e sono contento", ha concluso il ministro Salvini.

Il ministro non si sbilancia, ma la comunità portuale apuana è contraria alla proposta LA SPEZIA - "Ne parlavo con il ligure Edoardo Rixi che è un difensore della portualità e dei marittimi liguri. Entro la fine dell'anno ci sarà il rinnovo di nove autorità portuali. Il viceministro Rixi sta lavorando a una riforma e alla governance dei porti per essere più veloci, più efficaci, più efficienti. Poi io sono un autonomista, quindi non decido al posto né dei livornesi né degli spezzini". Così il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini ha risposto in merito all'ipotesi di trasferire il porto di Marina di Carrara dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale insieme alla Spezia a quella dell'Alto Tirreno insieme a Livorno e Piombino, formulata nei giorni scorsi dal deputato leghista Andrea Barabotti e accolta con favore dal presidente della Regione Toscana Eugenio Giani. Una proposta nata in seno alla politica e contro la quale nelle ultime ore si sono registrate non poche perplessità da parte degli esponenti della comunità portuale ed economica apuana, che hanno invece sottolineato come la collaborazione con La Spezia abbia portato risultati positivi e hanno manifestato perplessità sulla possibilità di accasarsi con Livorno e Piombino, temendo ripercussioni negative sotto il profilo economico. "Sicuramente ci sono tante risorse da investire. Il nostro obiettivo è di spenderle tutte, perché in passato non sempre sui porti si è investito il necessario. Aggiungo una riflessione da ministro, visto che sono in contatto con i colleghi europei: vorrei sapere perché qualcuno in passato ha approvato la tassa sul marittimo che sta rischiando di penalizzare i porti italiani e i porti europei. Comunque, conto di invertire la rotta e quindi di rimettere al centro i porti. Stiamo investendo tanto in Liguria e sono contento", ha concluso il ministro Salvini.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO