Conftrasporto - Rassegna Stampa

domenica, 06 ottobre 2024

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Conftrasporto - Rassegna Stampa
domenica, 06 ottobre 2024

Quotidiani Nazionali

06/10/2024 **Il Sole 24 Ore** Pagina 8 — *Gianni Trovati* — 9
Manovra, 9 miliardi in deficit e 15 da tagli e nuove entrate

06/10/2024 **Corriere della Sera** Pagina 5 — *C. Vol.* — 11
Manovra, agire sui giganti del web «Pagano un decimo delle imprese»

06/10/2024 **Corriere della Sera** Pagina 5 — *CLAUDIA VOLTATTORNI* — 13
«Banche e aziende, no ad azioni punitive Sostegno a chi crea occupazione»

06/10/2024 **Il Giorno** Pagina 7 — 15
La sottosegretaria Albano «Non toccheremo le accise Risorse da tagli e riordini»

06/10/2024 **Il Manifesto** Pagina 5 — 17
Il campo largo si ritrova contro l'autonomia

06/10/2024 **Il Mattino** Pagina 5 — 19
Gioia, Napoli e Salerno capitali dei container

06/10/2024 **Il Messaggero** Pagina 6 — 21
Carburanti inquinanti Camion e pescherecci agevolazioni in bilico

06/10/2024 **Il Tempo** Pagina 8-9 — 23
Pensioni, extraprofitti e s La Manovra tra fake e r igarette ealtà

06/10/2024 **La Repubblica** Pagina 8 — 25
Stop ai sussidi dannosi per l'ambiente

06/10/2024 **La Stampa** Pagina 11 — *SERENA RIFORMATO* — 26
Consulta scontro finale

06/10/2024 **Libero** Pagina 13 — *SANDRO IACOMETTI* — 29
La destra piace a sinistra soltanto se parla di tasse

05/10/2024 **TuttoSport** Pagina 45 — 32
In missione per l'ambiente

Quotidiani Locali

05/10/2024 **Alto Adige** Pagina 3 — 34
Sale il peso del fisco Per le coperture avanza l'ipotesi Ires

06/10/2024 **Corriere Fiorentino** Pagina 2 — *G.G.* — 36
Ncc, furgoni, auto in sosta vietata Duomo pedonale, il resto è caos

06/10/2024 **Gazzetta di Reggio** Pagina 23 — 38
Polizie locali alleate contro le irregolarità nel trasporto merci

06/10/2024 **Il Gazzettino** Pagina 9 — 39
Marco Polo, pontile pubblico scontro tra Comune e Save

06/10/2024 **Il Giornale Di Vicenza** Pagina 69 — *MARIA ELENA BONACINI* — 41
«L'export dà ottimi segnali Ora si tuteli il made in Italy»

06/10/2024 **Il Giornale Di Vicenza** Pagina 75 — *STEFANO TOMASONI* — 43
«Ordini in calo, serve trovare nuovi clienti o nuove tratte»

06/10/2024 **Il Piccolo** Pagina 21 — *PIERCARLO FIUMANÒ* — 45
Via libera di Bruxelles all'ingresso di Msc nel porto di Amburgo

06/10/2024 **Il Secolo XIX** Pagina 3 — 47
Il centrodestra ora serra i ranghi L'opposizione non partecipa al voto

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

06/10/2024 **Il Secolo XIX** Pagina 13 48
«Non abbiamo alcun servizio Stop al nostro contributo per l'Autorità dei trasporti»

06/10/2024 **Il Secolo XIX** Pagina 12-13 *ALBERTO QUARATI* 50
Verso un miliardo di container L'economia viaggia in scatola

06/10/2024 **La Nazione (ed. Firenze)** Pagina 60 52
Polveri e biossido d'azoto La città torna in regola «Mobilità sostenibile La scelta ha pagato»

05/10/2024 **La Provincia di Civitavecchia** Pagina 3 53
Hub eolico e sviluppo territoriale: i deputati pronti al confronto

06/10/2024 **La Repubblica (ed. Bari)** Pagina 2 54
Il Distretto aerospaziale e l'inchiesta sui Boeing "Aspettiamo le verifiche"

06/10/2024 **La Repubblica (ed. Bari)** Pagina 5 56
Un canale navigabile per tour turistici a Marisabella

06/10/2024 **La Repubblica (ed. Milano)** Pagina 2 57
Gli Ncc scrivono al Comune "Vogliamo 1.500 licenze in più"

06/10/2024 **La Voce di Rovigo** Pagina 16 59
I porti incontrano i giovani

06/10/2024 **L'Arena** Pagina 15 61
Tutelare Golosine e Zai dalle auto: «Anche in questi quartieri serve la Ztl»

06/10/2024 **L'Eco di Bergamo** Pagina 19 62
«Addizionale aerei I Comuni ricevono solo l'1% del totale»

06/10/2024 **Messaggero Veneto** Pagina 33 *F.A.* 63
Nautica da diporto Nuove norme regionali operative dal 2025

05/10/2024 **Roma** Pagina 3 64
«Rispettare la legge, s ep non si parte»

Quotidiani - Ed. Secondarie

06/10/2024 **Corriere Adriatico (ed. Ascoli)** Pagina 19 65
Esperti a confronto in teatro sulle scelte per A14 e ferrovia

06/10/2024 **Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro)** Pagina 23 67
Agostinelli: «Il Governo agisca sull'Ue per mitigare gli effetti della direttiva Ets»

06/10/2024 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 27 69
"Bergare, più che una scommessa

06/10/2024 **Giornale di Sicilia (ed. Agrigento)** Pagina 13 71
Voli in ritardo di ore, al Florio solo 69 su 7.670 partenze

06/10/2024 **Il Gazzettino (ed. Pordenone)** Pagina 32 72
Electrolux, crisi di volumi «Intervenga il governo per salvare gli operai»

06/10/2024 **Il Gazzettino (ed. Rovigo)** Pagina 30 73
Coimpo, bomba ecologica con il problema bonifica

06/10/2024 **Il Giornale del Piemonte e della Liguria** Pagina 5 75
Il porto green della Spezia stupisce Napoli

06/10/2024 **Il Mattino (ed. Circondario Sud)** Pagina 36 77
Fondazione Sorrento è Gargiulo il nuovo ad

06/10/2024 **Il Piccolo (ed. Gorizia)** Pagina 25 *FRANCESCO FAIN* 78
Aperto il cantiere che trasformerà il Duca d'Aosta nel campovolo Fvg

06/10/2024 **Il Resto del Carlino (ed. Ancona)** Pagina 56 80
Ma girato l'angolo è tutta una buca Via Einaudi horror

06/10/2024 **Il Secolo XIX (ed. Levante)** Pagina 13 *A. QUA.* 81
" «Non abbiamo alcun servizio Stop al nostro contributo per l'Autorità dei trasporti»

06/10/2024 **Il Secolo XIX (ed. Savona)** Pagina 3 *SERENA RIFORMATO* 83
Il centrodestra ora serra i ranghi L'opposizione non partecipa al voto

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

06/10/2024 **Il Secolo XIX (ed. Savona)** Pagina 13 *ALBERTO QUARATI* 84
Verso un miliardo di container L'economia viaggia in scatola Rotte di corto raggio In Italia vincono le rinfuse liquide Import-export fuori Ue Per l'Emilia-Romagna il primo porto è La Spezia

06/10/2024 **Il Secolo XIX (ed. Savona)** Pagina 23 *L. B.* 87
Un convegno per "avvicinare" il Palacrociere alla stazione Fs

06/10/2024 **Il Tirreno (ed. Lucca-Viareggio-Versilia-Massa-Carrara)** Pagina 14 88
Diventa operativo lo sportello di ascolto contro le violenze

06/10/2024 **La Nazione (ed. Lucca)** Pagina 67 89
Sostegno contro la violenza Inaugurato lo sportello di ascolto

06/10/2024 **La Sicilia (ed. Regionale)** Pagina 15 90
Il capitano Cacciatore «Primo obiettivo la salvaguardia dell'ambiente»

06/10/2024 **La Stampa (ed. Provincia)** Pagina 46 *DIEGO MOLINO* 91
In Borgo Campidoglio arrivano le telecamere per la nuova Ztl

06/10/2024 **La Stampa (ed. Savona)** Pagina 43 *GIAMPIERO TIMOSSI* 92
Diga, sono stati posizionati cinque cassoni "Ma se non verranno riempiti sono a rischio"

05/10/2024 **L'Altravoce dell'Italia** Pagina 10-11 *ANNA MARIA CAPPARELLI* 94
ISTAT RIVEDE STIME PIL IN SEI MESI SOLO +0,4%

05/10/2024 **L'Altravoce dell'Italia** Pagina 9 97
UNEM: + 70 EURO A FAMIGLIA

05/10/2024 **L'Altravoce dell'Italia** Pagina 12 98
Il settore è uno dei motori chiave dell'economia ma il quadro programmatico definito nel 2014 e che prevedeva 4,3 miliardi per il Sud è rimasto fermo per dieci anni

05/10/2024 **L'Altravoce dell'Italia** Pagina 13 100
DE LUCA: SOLO "AMMUINA"

05/10/2024 **L'Edicola del Sud (ed. Bari-BAT-Foggia-Basilicata)** Pagina 23 101
CON L'AUTONOMIA DIFFERENZIATA APPLICATA AL MONDO DELLA SCUOLA ECCO L'ISTRUZIONE "À LA CARTE"

06/10/2024 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 10 103
Massimo ribasso tra le aziende di trasporto: proposta rifiutata

Periodici

06/10/2024 **Avvenire (Diocesane)** Pagina 61 105
L'intervento Previsti 3 miliardi per finire l'??arteria

Fonti Web

05/10/2024 **Agenparl** 106
(ARC) Attivit produttive: Bini, ddl nautica fa crescere il territorio

05/10/2024 **Agenparl** 108
Manovra: Squeri, da FI no convinto a aumento accise

05/10/2024 **Agenparl** 109
ACCISE, M5S: FI SEMPRE CONTRARIA A MISURE GOVERNO, POI PERO' LE VOTA A CAPO CHINO

05/10/2024 **Agenparl** 110
(ACON) PORTI TURISTICI. BORDIN: ECONOMIA MARINA FONDAMENTALE PER LO SVILUPPO

05/10/2024 **Agenparl** 112
Fisco: Cattaneo, affrontare difficoltà piccole imprese ed esercizi

05/10/2024 **Aosta Cronaca** 113
Pinocchia e scheriffi

05/10/2024 **Arezzo24.net** 115
Crisi del settore moda, mobilità e sicurezza le priorità in Valdarno

05/10/2024 **Attivo Tv** 117
Autonomia, Schlein: "Ora la sfida e' portare Paese a votare"

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

06/10/2024 **Chiamami Citta** 119
Ex Caserma, stadio: ci giochiamo un pezzo di Rimini senza discutere di futuro

05/10/2024 **corriere.it** 122
La sfida per l'aeroporto di Genova. I soci pubblici ricapitalizzano, ma il presidente avverte: «Bisogna privatizzare»

05/10/2024 **corriere.it** 125
Firenze, il bivio del Comune su Ztl e permessi: «Stop all'invasione degli spazi»

05/10/2024 **corriere.it** 126
Governo, tutti contro nuove tasse. Tajani: «Paghino i colossi del web»

06/10/2024 **corriereadriatico.it** 128
Il futuro dell'A14, confronto con esperti a Porto San Giorgio: c'è Baldassarri (Istao) e l'europarlamentare Ricci

05/10/2024 **corrieredelmezzogiorno.it** 130
Barbieri: «Capodichino crescerà aprendosi alla città. Pronti ad acquisire l'ex ospedale Bianchi»

05/10/2024 **Dagospia** 132
IL DILEMMA DELLA ROMA POTENTONA: ANDARE DA GIOVANNI GRASSO O DA DARIO FRANCESCHINI...

05/10/2024 **Dagospia** 134
STANGATI DALLA POMPA - L'ALLINEAMENTO DELLE ACCISE SUL DIESEL, MESSO NERO SU BIANCO DAL GOVERNO NEL PIANO STRUTTURALE DI BILANCIO, SI TRADURREBBE IN UN AUMENTO IMMEDIATO DEI PREZZI AL CONSUMO DI 13,5 CENTESIMI AL LITRO. IN TOTALE, IL MAGGIOR ESBORSO ARRIVEREBBE A QUASI 2 MILIARDI DI EURO (70 A FAMIGLIA). E POI CI SONO GLI EFFETTI DEVASTANTI SULL'AUTOTRASPORTO, CHE GIÀ PROMETTE BATTAGLIA -

05/10/2024 **Dagospia** 136
STANGATI DALLA POMPA - L'ALLINEAMENTO DELLE ACCISE SUL DIESEL, MESSO NERO SU BIANCO DAL GOVERNO NEL PIANO

05/10/2024 **Edicola del Sud** 138
Con l'autonomia differenziata applicata alla scuola ecco l'istruzione "à la carte"

05/10/2024 **FanPage** 140
Paita (IV): "Giorgetti annuncia Manovra lacrime e sangue, Meloni si inventerà un complotto per distrarci"

05/10/2024 **FanPage** 142
Il governo dice che non ci sarà un aumento delle accise sui carburanti: come stanno davvero le cose

05/10/2024 **HD Blog** 144
Accise sul diesel: ecco quanto potrebbe costare l'allineamento alle famiglie

05/10/2024 **Il Dispaccio** 146
Trasporti, Mazza (CMG): "Necessario un riadeguamento funzionale della jonica tra Crotone e Metaponto"

05/10/2024 **Il Dispari** 148
Ischia, orari autunnali per le ZTL

05/10/2024 **Il Dubbio** 149
La Pontida sovranista si apre con i vaffa a Tajani e le scuse di Salvini

05/10/2024 **Il Quaderno.it** 151
Mef "Nessun aumento per le accise sui carburanti"

06/10/2024 **ilcentro.it** 152
Porto, l'ampliamento non decolla La Regione crea un ufficio ad hoc

05/10/2024 **ilfattoquotidiano.it** 153
I prezzi energetici tornano a scaldarsi con le tensioni in Medio Oriente. In 5 giorni maxi rialzi per petrolio e gas

05/10/2024 **IlFattoVesuviano** 154
Servono soldi, il Governo aggiunge accise sul diesel

05/10/2024 **ilfoglio.it** 155
Dai ticket d'ingresso agli hub della logistica, due modelli opposti per la mobilità a Milano e in Lombardia

05/10/2024 **ilgazzettino.it** 157
Fulvio Di Blasio rassicura sull'Autorità portuale: «Mi candido anche qui, voglio restare»

05/10/2024 **ilgazzettino.it** 159
Benzina, sconti sulle accise e gasolio più caro nella Manovra: come cambiano i prezzi

05/10/2024 **ilgazzettino.it** 161
Attività produttive: Bini, ddl nautica fa crescere il territorio

05/10/2024 **ilgiornale.it** 163
Cori contro Tajani a Pontida, Salvini si scusa: "Ogni alleato è un amico"

05/10/2024 **ilgiorno.com** 165
Città a passo d'uomo. Più bici, meno auto. Ecco la mini Area C e le prime Zone 30

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

05/10/2024 **ilmattino.it** 167
Benzina, rimodulazione delle accise: gasolio più caro e sconti sul carburante. Come cambiano i prezzi

05/10/2024 **ilmattino.it** 169
Traffico di container Mediterraneo centrale

05/10/2024 **ilrestodelcarlino.it** 171
La corsa alla Regione. Fd'I cala il poker: "Un seggio è già nostro. E la Ugolini è forte"

05/10/2024 **ilsole24ore.com** 172
Accise, dall'allineamento fra benzina e diesel possibile 1 miliardo in più per lo Stato

05/10/2024 **ilsole24ore.com** 174
Intesa Sanpaolo, a Genova il nuovo laboratorio ESG 05 ottobre 2024

05/10/2024 **iltirreno.it** 175
Nuove tasse, tensioni nel governo. Tajani frena: «Giorgetti frainteso»

05/10/2024 **iltirreno.it** 176
Gasolio agricolo al posto del diesel scatta maxi-sequestro di carburante

05/10/2024 **Informatore Navale** 177
AdSP dei mari Tirreno meridionale e Ionio - Il presidente Agostinelli partecipa alla "Naples Shipping Week"

05/10/2024 **Informatore Navale** 178
MSC Air Cargo celebra il suo nuovo aereo basato in Italia con un evento speciale

05/10/2024 **Informatore Navale** 179
A CATANIA "THE ROTARY BLUE VISION" IL CONVEGNO SULL'ECONOMIA DEL MARE

05/10/2024 **Informazioni Marittime** 180
A Palermo la sesta edizione di "Noi, il Mediterraneo"

05/10/2024 **Informazioni Marittime** 181
"Elio" completa il primo rifornimento di gas nello Stretto

05/10/2024 **Italpress** 183
Malta, sentenza favorevole su regola della "Restituzione dei veicoli"

05/10/2024 **Italpress** 184
Il laboratorio ESG di Intesa Sanpaolo sbarca in Liguria

05/10/2024 **Italpress** 186
Intesa Sanpaolo, a Genova il nuovo laboratorio ESG

05/10/2024 **La Civetta Press** 187
SIRACUSA, Porto Grande. Cambiamenti climatici e scenari futuri

05/10/2024 **La mescolanza** 189
Intesa Sanpaolo lancia il Laboratorio ESG Liguria per la crescita sostenibile delle PMI

05/10/2024 **La Voce di Genova** 193
La Fascia di Rispetto di Pra' avrà un nuovo bar ristorante: approvato il bando di gara per la realizzazione

05/10/2024 **lanazione.it** 194
Innovazione, avanti tutta. Un robot sulla banchina

05/10/2024 **lanazione.it** 195
Carburante illecitamente miscelato. Imprenditore indagato per frode

05/10/2024 **lanazione.it** 196
Incontro della conferenza zonale dei sindaci del Valdarno aretino con Confindustria Toscana sud

05/10/2024 **lanuovasardegna.it** 198
Manovra, Tajani "Extraprofitto incomprensibile, concetto extraterrestre"

05/10/2024 **lanuovasardegna.it** 199
Cittadinanza: Messina (Fdi), 'Ius Italiae? Non è nel programma elettorale ma se ne discuta'

05/10/2024 **laprovinciadisondrio.it** 200
Il laboratorio ESG di Intesa Sanpaolo sbarca in Liguria

05/10/2024 **larepubblica.it** 202
Tajani: "Tassa sugli extraprofitti è cultura sovietica". Taglio Irpef, mutui ai giovani e no tax area nel menu di Fi per la Manovra

05/10/2024 **lastampa.it** 204
Scioperi a Ottobre, tutte le date da segnare. Stop ai trasporti locali, ferroviari, aerei ma anche sanità e scuola

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

05/10/2024 **Lecco Notizie** 206
Mercato, cantieri ed eventi: le modifiche alla viabilità della prossima settimana

05/10/2024 **messina magazine** 207
La nave Elio, ammiraglia del Gruppo Caronte & Tourist, è ora pronta a solcare le acque dello Stretto utilizzando Gas Naturale Liquefatto (LNG), grazie al primo rifornimento effettuato il 4 ottobre presso il Molo Norimberga del porto di Messina

05/10/2024 **milanofinanza.it** 208
Auto elettriche dal 2035, ecco perché l'Europa si è legata le mani

05/10/2024 **Money** 210
Accise sul diesel: ecco cosa succede davvero

05/10/2024 **Monza Today** 211
"La metropolitana arriverà" e intanto Pilotto incontra Sala e spera di veder partire il cantiere

05/10/2024 **Notiziein un click** 213
Manovra, Giorgetti chiama la Difesa a contribuire. Allineamento accise

05/10/2024 **Online News** 214
Il governo italiano sta valutando l'introduzione di un'addizionale Ires

05/10/2024 **Padova News** 215
Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

05/10/2024 **Padova News** 217
III edizione di Days To Connect al Nola Business Park

05/10/2024 **Panathlon Club Milano** 218
Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto

05/10/2024 **Port Logistic Press** 219
Rixi a Port&ShippingTech: un secondo polo logistico e più autonomie alle autorità portuali

05/10/2024 **Potenza News** 220
Diesel allo stesso prezzo della benzina: l'ipotesi più estrema sulle nuove accise

05/10/2024 **Puglia Live** 221
La Regione Puglia nella cooperazione internazionale: l'assessore Delli Noci all'infoday dell'Interreg VI Grecia-Italia 2021-2027 per i potenziali Capofila

05/10/2024 **QuiFinanza** 223
Allineamento accise, quanto pagheremmo gasolio e benzina: le proiezioni

05/10/2024 **QuiFinanza** 225
Prezzi energetici in aumento per le tensioni in Medio Oriente: il Brent sale a 78 dollari

06/10/2024 **Quotidiano Contribuenti** 227
Fisco: Cattaneo (FI), affrontare difficoltà pmi ed esercizi

05/10/2024 **quotidianonet.com** 228
L'Istat rivede in calo le stime sul Pil. Ma salgono i redditi

06/10/2024 **quotidianonet.com** 230
Manovra, la sottosegretaria Albano: "Non toccheremo le accise. Risorse da tagli e riordini"

05/10/2024 **Reggio2000** 232
Polizia locale Bassa reggiana: servizio congiunto di controllo sull'autotrasporto

05/10/2024 **Reportage Online** 233
PORTO DI CROTONE: CONCLUSI I PRELIEVI DEI CAMPIONI DI SEDIME PORTUALE FINALIZZATI AL DRAGAGGIO DEI FONDALI

05/10/2024 **Repubblica (Rep)** 235
L'ansa di Marisabella cambia volto: "Qui un canale navigabile per tour turistici e allenamenti dei canoisti"

05/10/2024 **Sea Reporter** 236
Rixi a Port&ShippingTech: intermodalità strategica per il Paese per la creazione di un secondo pilastro logistico

05/10/2024 **Shipping Italy** 237
Rixi svela la riforma: "Si parte del coordinamento delle Adsp. Porti Spa in stand by"

05/10/2024 **Shipping Italy** 240
Completato con successo il primo bunkeraggio di Gnl nello Stretto di Messina

05/10/2024 **Stabia Channel** 242
Khamenei: 'Il 7 ottobre legittimo, elimineremo Israele'. Trump: lo Stato ebraico dovrebbe colpire i siti nucleari dell'Iran

05/10/2024 **Start Magazine** 244
Come possiamo costruire città accessibili e inclusive?

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

05/10/2024 **Start Magazine** 247
Perché Italia e Austria bisticciano sul Brennero

05/10/2024 **SuperTv Oristano** 249
ARISTANIS TV

05/10/2024 **SuperTv Oristano** 250
ARISTANIS TV

05/10/2024 **Tiscali** 252
La doccia fredda: l'Istat dice che cresciamo meno del previsto. Più concreti i "sacrifici" di Giorgetti

05/10/2024 **Today** 255
Diesel allo stesso prezzo della benzina: l'ipotesi più estrema sulle nuove accise

05/10/2024 **Umbria Left** 256
Non può essere derubricato all'errore umano o dare la colpa a un chiodo

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Sole 24 Ore

Quotidiani Nazionali

Manovra, 9 miliardi in deficit e 15 da tagli e nuove entrate

Conti pubblici. I numeri che agitano il Governo: proporzioni fra disavanzo e coperture ribaltate rispetto allo scorso anno. Tre i nodi più delicati: rimodulazione del cuneo fiscale, limiti alle detrazioni e accise

Gianni Trovati


Manovra, 9 miliardi in deficit e 15 da tagli e nuove entrate

ROMA A far schizzare il livello di agitazione nella maggioranza sulla manovra è bastato un concetto generale, i «sacrifici per tutti» evocati dal ministro dell'Economia Giorgetti. In una manciata di 10 giorni però bisognerà passare dalla teoria alla pratica, con l'indicazione ufficiale delle misure da dettagliare nel programma di bilancio (Dpb) da inviare a Bruxelles entro il 15 ottobre (salvo proroghe per il complicato avvio del Patto Ue). Lì si comincerà a sollevare il velo su tre dossier che più degli altri si annunciano spinosi: la revisione del taglio al cuneo fiscale, che secondo quanto scritto da Giorgetti nel Piano di bilancio deve assumere «una nuova fisionomia» anche per evitare «ulteriori tensioni» sulla spesa pluriennale, lo sfoltimento degli sconti fiscali e le accise. Tre filoni complicati da gestire sul piano politico mentre la manovra inevitabilmente deluderà molte delle attese più ottimiste su sanità, pure destinata a crescere più della media, o Pa.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Le fibrillazioni di oggi accompagnano insomma solo il riscaldamento pre-partita, complicato dalla revisione Istat che ha tagliato dal +0,6% al +0,4% la crescita acquisita nei primi sei mesi 2024. Ieri Giorgetti, oggi atteso a Pontida, ha respinto seccamente l'ipotesi che i nuovi numeri cambino i piani del Governo, fondati su un obiettivo di crescita al +1% quest'anno e al +1,2% l'anno prossimo: scelta ovvia, ma ora più complessa del previsto. Sempre ieri, ma da Milano dove si è tenuta la Giornata dell'economia di Forza Italia, il vicepremier Antonio Tajani è tornato a ribadire che «nessuno nel Governo vuole aumentare le tasse: servono 10 miliardi e tra mille miliardi di spesa pubblica si possono trovare». Come?

Tra le leve citate dal ministro degli Esteri c'è il «taglio alle piccole detrazioni, che servono a poco» e la «spending review». Le due mosse faranno parte dell'elenco della manovra, che però si annuncia più lungo e più ampio per dimensioni finanziarie.

I numeri del Piano di bilancio indicano che gli sforzi principali si devono concentrare sul prossimo anno. L'aumento delle entrate e la revisione dei livelli di Pil danno una grossa mano ai saldi di finanza pubblica, che però devono intrecciare le esigenze di correzione imposte dalle regole Ue. L'incrocio di questi due fattori misura gli spazi di deficit aggiuntivo rispetto al tendenziale «a legislazione vigente», cioè senza nuove misure: che Piano alla mano valgono circa 9 miliardi nel 2025 (0,4% del Pil), prima di allargarsi allo 0,7% (16 miliardi) e all'1,1% (26 miliardi) nei due anni successivi.

Con una manovra intorno ai 24 miliardi e 9 di deficit, le coperture devono raccogliere circa 15 miliardi, in un quadro ribaltato rispetto allo scorso anno quando fu lo «scostamento» a garantire circa i due

terzi della manovra.

Nelle ambizioni della vigilia 5 potrebbero arrivare da spending review e tagli alle tax expenditures, altri 2-3 da misure fiscali su rivalutazioni, giochi e tabacco mentre il concordato punta a 1-2 miliardi. Gli effetti sui saldi del «contributo» alle grandi imprese sono ancora tutti da valutare, mentre Fi e FdI rilanciano un aumento della web tax. A completare il quadro dovrebbero intervenire gli obblighi di accantonamento per gli enti locali e i risparmi dalla rimodulazione del cuneo, che dipenderanno dalle scelte sul decalage.

Ma la difficoltà politica non è sempre proporzionale al valore finanziario delle misure. Lo mostra l'ipotesi di riallineamento delle accise, che potrebbe portare un miliardo tra riduzione del carico fiscale sulla benzina e aumento di quello sul gasolio (Sole 24 Ore di ieri). Ieri la leader del Pd Elly Schlein, che pure ha proposto a più riprese il taglio dei «sussidi ambientalmente dannosi» (fra cui spicca appunto l'accisa "disallineata" per il gasolio) come copertura per molte spese, ha tuonato contro la nuova «tassa Meloni». E l'ipotesi agita ovviamente gli autotrasportatori: «Un grave errore - sostiene il presidente di Conftrasporto-Confcommercio Pasquale Russo - perché già oggi paghiamo sul gasolio l'accisa più alta di tutta la Ue».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Corriere della Sera

Quotidiani Nazionali

Manovra, agire sui giganti del web «Pagano un decimo delle imprese»

La spinta di Forza Italia. Giorgetti dopo la revisione delle stime sul Pil: i piani non cambiano

C. Vol.


Manovra, agire sui giganti del web «Pagano un decimo delle imprese»

La spinta di Forza Italia. Giorgetti dopo la revisione delle stime sul Pil: i piani non cambiano

Roma «Nessuno nel governo vuole aumentare le tasse, né la Lega, né Fratelli d'Italia: il ministro Giorgetti è stato male interpretato». Piuttosto, rilancia il vicepremier e leader di Forza Italia Antonio Tajani, «i giganti del web devono pagarle, non possono essere esenti, loro che pagano un decimo di quello che pagano le imprese normali, non è giusto, bisogna compiere passi in avanti per rendere l'Europa più competitiva».

Intervenendo alla Giornata dell'Economia organizzata da Forza Italia a Milano, Tajani ribadisce il no del suo partito ma anche del resto della maggioranza, a nuove imposte nella manovra. Pure Matteo Salvini da Pontida lo ripete: «Giorgetti parla di chi ha patrimoni miliardari, non di chi ha 1.000 euro sul conto corrente». E anche sul potenziale contributo che il governo potrebbe chiedere a banche, assicurazioni e imprese Tajani non cede: «No a qualsiasi tassa sugli extraprofitti, decidere cosa è extra e cosa no forse è da cultura sovietica: l'obiettivo del governo è la crescita che si realizza abbassando la pressione fiscale, non aumentando le tasse». E il presidente dell'Abi Antonio Patuelli puntualizza: «Noi il contributo lo diamo tutti gli anni, ci sono già le addizionali sul settore bancario, nel diritto non si è mai vista un'addizionale su un'addizionale, il problema non sono le entrate, ma il contenimento delle uscite». Ma la Cisl, con il segretario Luigi Sbarra intervistato dal direttore del Corriere Luciano Fontana, è di un altro parere: «Siamo d'accordo nel mettere un contributo di solidarietà sugli extraprofitti, sulle grandi multinazionali di energia, farmaceutica, logistica, economia digitale, banche e assicurazioni: lì bisogna chiedere un po' di sacrifici per sostenere chi è in difficoltà».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

E nonostante i nuovi dati Istat che rivedono al ribasso la crescita, il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti va avanti con il lavoro sulla manovra: «I piani del governo non cambiano», assicura. Ma il Pd attacca. «Con questi numeri pronti a scendere in piazza», assicura Andrea Orlando. Il presidente dei senatori dem Francesco Boccia si dice «sempre più preoccupato di come il governo, nel caos, sta gestendo le procedure, da un Def fantasma a un Psb fatto male con un piano di riordino delle spese fiscali che porterà all'aumento delle accise con un forte aumento del costo dei carburanti: manovra da macelleria sociale». L'intervento sulle accise, che il governo definisce un «riallineamento» di gasolio e benzina, spaventa anche Conftrasporto: «Se il governo aumenterà le accise sul gasolio ci saranno conseguenze gravi per il sistema Paese, con effetti negativi sulla competitività degli operatori di trasporto e logistica, e non solo». I 5 Stelle ricordano: «L'aumento rischia di avere una ricaduta drammatica sui beni di largo consumo, FI è sempre stata contraria ma poi lo vota».

Intanto il governo starebbe ragionando su un nuovo ritocco delle pensioni minime che la scorsa manovra

aveva portato da 598,61 a 614,77 euro al mese, ma solo per il 2024.

L'idea è portare l'assegno mensile a oltre 621 euro. Si va verso la conferma invece delle regole più rigide inaugurate nel 2024 per le uscite anticipate con Ape sociale, Opzione donna e Quota 103 .

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Corriere della Sera

Quotidiani Nazionali

Intervista

«Banche e aziende, no ad azioni punitive Sostegno a chi crea occupazione»

La sottosegretaria Albano: risorse sulla sanità

CLAUDIA VOLTATTORNI


Manovra, agire sui giganti del web «Pagano un decimo delle imprese»

Intervista

«Banche e aziende, no ad azioni punitive Sostegno a chi crea occupazione»

La sottosegretaria Albano: risorse sulla sanità

Roma Sottosegretaria Lucia Albano, gli italiani devono aspettarsi una manovra lacrime e sangue?

«Nessuna manovra lacrime e sangue. È scritto nero su bianco nel Piano strutturale di bilancio: confermiamo e rendiamo strutturale il taglio del cuneo fiscale sui redditi da lavoro dipendente fino a 35 mila euro e l'accorpamento delle aliquote Irpef su tre scaglioni, già in vigore quest'anno, e investiamo importanti risorse anche nella spesa sanitaria, che crescerà a un tasso molto superiore a quello dell'aggregato di spesa netta.

Rafforziamo le politiche per la famiglia e sosteniamo le imprese che assumono in Italia».

Il ministro Giorgetti ha detto che tutti devono fare sacrifici, sarà così?

«Il ministro ha richiamato l'articolo 53 della Costituzione secondo cui "tutti sono tenuti a concorrere alle spese pubbliche in ragione della loro capacità contributiva". Un principio inderogabile al quale mi sento di aggiungere anche un riferimento alla responsabilità sociale di impresa richiamata di recente anche dal presidente del Consiglio Meloni. Mi sento di accumunare le parole del ministro Giorgetti all'invito degasperiano del presidente Mattarella di "mettersi tutti alla stanga" per contribuire al benessere della Nazione».

Che tipo di contributo verrà chiesto alle grandi aziende? A chi state pensando?

«Esistono delle distorsioni del sistema fiscale che consentono ad alcune imprese di pagare meno di altre attraverso espedienti, come lo spostamento della sede in un altro Paese, come grandi aziende del settore tech, oppure, come per banche e assicurazioni, con meccanismi contabili.

Il governo intende intervenire gradualmente per sanare queste situazioni che creano disparità di trattamento tra imprese e favorire chi crea occupazione in Italia. Siamo già intervenuti con la Global minimum tax e Pillar 2, vogliamo continuare in questa direzione. Con buon senso e senza alcuna logica punitiva».

Da dove potrebbero arrivare i tagli della spesa?

«I sacrifici sono stati richiesti ai ministeri per una revisione delle spese. Stiamo lavorando a diverse possibilità, come la revisione delle tax expenditures . Attendiamo i dati del concordato preventivo biennale. Ricordo che sono tornate in vigore le regole europee del patto di Stabilità: l'obiettivo della riduzione annuale del deficit dello 0,5 è ampiamente alla nostra portata. Ma abbiamo ancora la zavorra

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

del Superbonus che graverà sui nostri conti pubblici fino al 2027. Il nostro è un doppio sforzo: contenere la spesa e stimolare la crescita».

Aumenteranno le accise?

Nel 2019, la premier Meloni ne chiedeva l'abolizione.

«Escludiamo un aumento.

Stiamo lavorando a un allineamento tra benzina e gasolio per ottemperare a un impegno preso dai governi precedenti con l'Europa. Lavoriamo su un valore medio, ma escludo che ci sia un aumento».

Forza Italia continua a dire di non volere nuove tasse.

Giorgetti chiede contributi e sacrifici. Quale è la posizione di Fratelli d'Italia?

«La posizione di tutto il centrodestra è chiara e univoca: niente nuove tasse su cittadini e mondo produttivo».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Giorno

Quotidiani Nazionali

La sottosegretaria Albano «Non toccheremo le accise Risorse da tagli e riordini»

La vice di Giorgetti rassicura famiglie e imprese: non ci saranno aumenti «Ci sono categorie che pagano più di altre, interverremo sulle iniquità»


La sottosegretaria Albano «Non toccheremo le accise Risorse da tagli e riordini»

La vice di Giorgetti rassicura famiglie e imprese: non ci saranno aumenti «Ci sono categorie che pagano più di altre, interverremo sulle iniquità»

di Claudia Marin ROMA Come finirà la disputa su sacrifici e tasse nella manovra?

«Il governo Meloni non intende in alcun modo aumentare le tasse; al contrario, l'esecutivo è al lavoro per diminuire il carico fiscale fin dal suo insediamento - avvisa Lucia Albano, sottosegretaria all'Economia, di Fratelli d'Italia, molto vicina alla premier -. Abbiamo varato una riforma che, a differenza di quelle proposte dai governi precedenti, dichiara nero su bianco l'obiettivo di diminuire le tasse. Lo abbiamo fatto già con l'accorpamento delle prime due aliquote Irpef e con il sostegno ai redditi più basso. Il nostro obiettivo futuro è intervenire per alleggerire il carico fiscale del ceto medio».

Famiglie e imprese piccole e medie possono stare al sicuro da possibili aumenti fiscali?

«Certo, famiglie e piccole e medie imprese possono stare tranquille, non vi sarà alcun aumento del carico fiscale. Il governo continua a sostenere con determinazione queste categorie così come ha fatto finora. La maggior parte delle risorse delle leggi di Bilancio targate governo Meloni sono state destinate a riparare famiglie e imprese dagli effetti dell'inflazione: con il taglio del cuneo fiscale abbiamo messo più soldi in busta paga ai lavoratori, con la carta Dedicata a Te abbiamo mitigato il caro carrello e con il bonus bollette contenuto il caro energia».

Per le grandi, soprattutto banche e gruppi energetici, che contributo si può ipotizzare?

«Il governo si è posto il problema di intervenire su alcune storture del nostro sistema fiscale che consentono legalmente ad alcune imprese di particolari settori di pagare meno di altre, anche in virtù di meccanismi contabili. Intendiamo intervenire su queste distorsioni per evitare disparità di trattamento tra imprese e favorire chi crea occupazione in Italia. È un percorso di visione che si svilupperà con gradualità e non è non legato alla contingenza del momento».

E per le multinazionali del web?

«Sul tema delle multinazionali siamo già intervenuti con la global minimum tax e la Pillar 2 ma non escludiamo altri interventi».

Le risorse verranno da tagli ai ministeri e alle agevolazioni per attività inquinanti?

«Le risorse verranno sicuramente dai tagli ai ministeri, dal riordino delle tax expenditures, sul

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

quale siamo già al lavoro, e attendiamo i risultati del concordato preventivo biennale. Smentiamo invece con chiarezza l'ipotesi paventata su alcuni di un aumento delle accise.

È allo studio una operazione di allineamento tra le accise del gasolio della benzina per ottemperare ad un impegno preso dai governi precedenti con l'Europa sulle Sad, ma il lavoro di questo governo non si tradurrà in alcun modo in un aumento delle accise».

Per il capitolo lavoro, famiglie, natalità sono confermati gli interventi su cuneo, taglio Irpef e bonus mamme?

«Siamo orientati a confermare queste misure da lei menzionate e intendiamo renderle strutturali, a cominciare dal taglio del cuneo fiscale. Abbiamo deciso di concentrare le risorse limitate su alcune priorità: sostegno ai salari con una riduzione dell'imposizione sui redditi da lavoro, sostegno alle famiglie con figli e alle imprese che vogliono assumere e poi naturalmente la sanità».

Per le pensioni si va verso l'aumento delle minime come ipotizzato?

«La legge di bilancio 2024 ha provveduto all'indicizzazione, per fasce di reddito, dell'importo delle pensioni, prevedendo la rivalutazione al 100% dell'inflazione per le pensioni più basse. È nostra intenzione continuare in questa direzione anche nella prossima manovra».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Manifesto

Quotidiani Nazionali

INCONTRO DEL COMITATO REFERENDARIO

Il campo largo si ritrova contro l'autonomia



MARINA DELLA CROCE IIAll'assemblea nazionale del comitato referendario contro l'Autonomia differenziata i sindacati, giustamente, mettono le mani avanti: non è questa la sede per fare la diagnosi quotidiana dello stato del campo largo. «Le beghe stanno fuori da questo tema importantissimo», dice ad esempio Ivana Veronese, segretaria confederale Uil e vicepresidente del comitato. Ma quando viene interpellata sui tempi brevi di preavviso che non avrebbero consentito la partecipazione di Giuseppe Conte risponde: «La convocazione è di quindici giorni fa, ma ciascuno ha i suoi impegni».

Il segretario confederale della Cgil Christian Ferrari ribadisce: «Questa non è una battaglia di parte, non è una battaglia di schieramento ma una grande battaglia generale che vuole parlare a tutto il paese.

Abbiamo raccolto firme trasversali, sia geograficamente sia politicamente. Noi parliamo a tutti gli elettori, compresi quelli di centrodestra, sappiamo che anche in quell'area politico-culturale c'è grande preoccupazione su questo progetto. Parliamo anche ad esponenti politici e amministratori del centrodestra».

C'è, invece, Elly Schlein. La quale avverte: «È di una gravità assoluta che il comitato che lavora all'individuazione dei Lep stia lavorando a considerare gli indicatori sociodemografici, che vuol dire esattamente fotografare le diseguaglianze esistenti e cristallizzarle per sempre. Vuol dire prendere atto già oggi che l'accesso alla salute, al trasporto pubblico, alla scuola è diverso e che lo vogliono mantener diverso, al contrario di quello che dice la nostra Costituzione». Poi riprende le polemiche sull'elezione del membro della Consulta che rimbalzano dalle chat dei parlamentari di Fratelli d'Italia alle pagine dei giornali: «Non accetteremo alcun tipo di blitz sull'elezione dei giudici della Corte costituzionale - scandisce la segretaria del Partito democratico - È gravissimo anche solo averlo appreso dalla stampa. Questa concezione proprietaria delle massime istituzioni della Repubblica deve finire qui, e vederci tutti mobilitati a difesa delle garanzie democratiche». Proprio la Corte costituzionale inizierà a esaminare i ricorsi di Puglia e Toscana sull'autonomia il 12 novembre. Nel frattempo, Pd, Movimento 5 Stelle e Alleanza Verdi Sinistra battono un cenno unitario e dicono di star lavorando a una mozione comune.

Dalla quale sarebbero fuori i renziani, ieri rappresentati all'assemblea da Maria Elena Boschi. La quale reitera ineffabile il copione ecumenico delle ultime settimane. «Se siamo uniti possiamo raggiungere il quorum e se il referendum per bloccare l'autonomia differenziata va bene mandiamo a casa il governo - ha detto la deputata di Italia viva - Se siamo divisi facciamo un regalo

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

a Meloni e Salvini».

Per il M5S è presente la senatrice Alessandra Maiorino. Che a margine si intrattiene a discutere delle questioni di coalizione. «Non mi sembra una novità che il Movimento 5 Stelle abbia detto 'Renzi no', e non è una questione di antipatia o di simpatia del personaggio. Semplicemente il personaggio è inaffidabile, rappresenta un mondo incompatibile con il nostro». Poi un messaggio a Schlein: «Noi crediamo che una derenzizzazione faccia bene al Partito democratico». Per Avs, Angelo Bonelli ribadisce l'alleanza in Liguria, Umbria ed Emilia Romagna: «Siamo per confermare quella intesa programmatica dice Ma ho dei seri dubbi che il simbolo di Italia Viva ci sarà». Avs e M5S mostrano di agire in sintonia nel chiedere al Pd «un chiarimento». Perché, dice ancora Bonelli, «è che il governo del paese passa per programmi credibili e persone credibili».

Maiorino acconsente: «Siamo lieti che anche Bonelli faccia la nostra stessa richiesta».

Schlein è avvisata.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Mattino

Quotidiani Nazionali

Gioia, Napoli e Salerno capitali dei container

`Cresce la dimensione delle navi portacontainer e la concentrazione nel settore con un numero sempre minore di operatori. Le buone prospettive per il Sud


Gioia, Napoli e Salerno capitali dei container

PROTAGONISTI DELLA NAUTICA

LO STUDIO Antonino Pane Non c'è crisi che tenga: il traffico dei contenitori aumenterà del 14,5% nei prossimi cinque anni. E l'area dove crescerà di più è il Mediterraneo con un bel +16%. E se nove porti su 20 nel Mediterraneo sono italiani è facile capire che i maggiori benefici verranno all'Italia. E non basta. Qui entra in gioco il cambio di paradigma del Mezzogiorno che ha portato i porti del Sud, a cominciare da Gioia Tauro, Napoli e Salerno, a 1/3 del movimento complessivo italiano. E, quindi, i benefici dovrebbero toccare e molto il Mezzogiorno.

La Naples Shipping Week si è chiusa e ancora c'è l'eco positiva di un evento che ha messo i porti italiani e gli operatori in primo piano. Cominciamo proprio dai contenitori. Il centro studi Stm, che fa capo al gruppo Intesa Sanpaolo, ha presentato una ricerca sul traffico internazionale dei container.

Alessandro Panaro, responsabile dell'Area di Ricerca Maritime & Energy di Srm ha tracciato un quadro che è lo specchio dell'andamento del settore manifatturiero globale. È proprio dall'analisi portata avanti dal team di Intesa Sanpaolo emerge che il traffico dei container è previsto in crescita nei prossimi cinque anni nonostante i conflitti, le crisi geopolitiche in corso in varie parti del mondo e il decoupling sempre più evidente in atto fra le economie di Stati Uniti e Cina.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

In particolare Panaro ha messo in evidenza che il traffico container è stato pari a 865,9 milioni di Teu nel 2023 e dovrebbe salire del 14,2% a quota 989,1 milioni di Teu nel 2028.

Inoltre che il mercato del traffico container è dominato dall'Asia, mentre il Mediterraneo è l'area in cui ci sarà maggiore crescita (+16%) nei prossimi cinque anni.

LE FLOTTE Lo studio Srm mette anche in evidenza che 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.

Alessandro Panaro ha anche evidenziato che 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). E, a guardare più lontano, il traffico container nei porti italiani è previsto in crescita del 26% se si guarda 2050.

Insomma numeri positivi. Dati che seguono quelli diffusi poche settimane fa sempre da Srm.

L'indagine Srm sulla logistica meridionale e sul porto di Napoli in particolare, confermano che nonostante le due guerre in corso che creano pressione sul Mediterraneo, nei primi sei mesi del 2024 Napoli ha messo a segno sui container (Teu) un +8,9%. Un dato straordinario che si somma a quello di Salerno,

annunciato pochi giorni fa e che porta l'Autorità di sistema portuale del mare Tirreno centrale al centro dell'interesse generale in tema di logistica.

Oltre a Srm, presente con gli interventi di Alessandro Panaro e del direttore generale Massimo Deandreis, alla settimana napoletana sono intervenuti anche Anna Roscio, Executive Director Sales & Marketing Imprese Intesa Sanpaolo, Giuseppe Nargi, direttore regionale Campania, Calabria e Sicilia, e Alessandro Balboni, Head of Innovation Business Development Intesa Sanpaolo Innovation Center.

SHIPPING WEEK Naples Shipping Week ha messo in vetrina anche una eccellenza napoletana, la Next Geosolutions. Si tratta di una vera e propria Fabbrica Italiana dell'Innovazione, che con Intesa Sanpaolo Innovation Center si è rivelata come un'occasione unica per esplorare il ruolo dell'innovazione nel migliorare la competitività delle imprese e delle filiere produttive della Blue Economy.

Questa azienda, che parte da Napoli ma ha sedi anche in Nord Europa e Regno Unito, utilizza l' applicazione di Realtà Aumentata per l'ispezione di infrastrutture subacquee e l'identificazione di target e ordigni bellici.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Messaggero

Quotidiani Nazionali

Carburanti inquinanti Camion e pescherecci agevolazioni in bilico

`Il governo studia come rimodulare gli sconti fiscali destinati alle fonti fossili: oltre a riequilibrare l'accisa sul diesel si guarda agli 1,5 miliardi di aiuti all'autotrasporto


Carburanti inquinanti Camion e pescherecci agevolazioni in bilico

IL CASO ROMA Dai pescherecci ai tir, passando per i trattori. Sono finiti nel mirino del Mef gli sconti fiscali per rifornirsi di carburante. Nel 2023 gli italiani hanno consumato 28 miliardi di litri di gasolio contro gli 11 miliardi di benzina. E i tecnici del ministero dell'Economia non potevano che partire da qui, dal diesel, nel loro impervio tentativo di recuperare i 10 o 12 miliardi (come ha confermato ieri il vicepremier Antonio Tajani) che serviranno al governo quest'anno per scrivere la manovra. Per la cronaca, sul primo carburante si pagano 61,7 centesimi al litro di accisa, mentre l'imposta erariale sulla benzina arriva a 72,8 centesimi.

L'Europa da tempo chiede di riequilibrare questi due prelievi. E se si applicasse alla lettera quanto è stato scritto nel Piano strutturale di bilancio, nella delega fiscale o negli impegni italiani sul Pnrr - «l'allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina» - il recupero secco di gettito sarebbe di 3 miliardi di euro.

In realtà la partita è più complessa: in primo luogo perché il governo su questo fronte vuole usare il bisturi e non l'accetta tanto da guardare a un aumento dell'accisa del gasolio da compensare con un taglio simile (si parla di 5 o 6 centesimi) a quella della benzina. Inoltre quello delle agevolazioni fiscali è una giungla, un dedalo di sconti e microsconti (le cosiddette tax expedintures) da 120 miliardi sul quale conviene muoversi rimodulando gli aiuti ai singoli settori, per recuperare più soldi e spalmare il malcontento sociale.

L'AGENDA Giancarlo Giorgetti domani sarà a Bruxelles per l'Ecofin e da lì avrà i primi segnali sulla traiettoria di spesa inserita nel Psb per riportare il debito sotto controllo, con una riduzione annua nel prossimo settennato di 12 miliardi alla spesa. Un tema sempre più cogente dopo che l'Istat ha dovuto rivedere al ribasso la crescita nei primi due semestri del 2024 (da +0,9 a 0,6 per cento). Il giorno dopo sarà in audizione alla Camera per illustrare il Psb. Intanto venerdì ha incontrato il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, dal quale ha ottenuto il via libera per iniziare assieme il disboscamento delle tax expenditures. Su questo fronte, sicuramente, si inizierà dai cosiddetti Sad, i sussidi ambientalmente dannosi, come l'accisa agevolata per il diesel. Secondo il fisco valgono circa 16 miliardi di euro, secondo il ministero dell'Ambiente 21 miliardi, perché il dicastero considera anche gli 1,2 miliardi di minore Iva per l'acquisto di auto nuove per le società di noleggio e la stessa cifra sotto forma di credito d'imposto per le aziende che cambiano i macchinari. Parliamo in entrambi casi di mezzi energivori.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Messaggero

Quotidiani Nazionali

Accanto all'accisa agevolata sul diesel in generale, nella lista allo studio del ministero ci sarebbe quella ancora più bassa - 22 per cento - che si applica su tutti i carburanti acquistati per il lavoro agricolo e assimilato (orticoltura, allevamento, silvicoltura, apicoltura, piscicoltura e florovivaistica). Vale 1,153,6 miliardi. Ancora di più - 1,549,4 milioni - vale lo sconto sui pieni di carburante per gli autotrasportatori.

LE FAMIGLIE Ma in questa corsa contro il tempo, per fare cassa, potrebbero rientrare anche il mezzo miliardo destinato a sterilizzare le accise nelle abitazioni fino a 150 kwh di consumo, quella ridotta sul gas naturale impiegato per usi industriali per i maggiori energivori (valore 28,7 milioni) o l'imposta erariale al 10 per le cessioni di pellet in legno. Va da sé che queste detrazioni saranno rimodulate, non cassate. Anche perché con un riallineamento pieno delle accise - come ha ricordato l'Unem - gli automobilisti rischiano di spendere alla pompa 70 euro in più all'anno. Mentre il Codacons ha stimato extracosti totali (tenendo conto l'aumento delle tariffe di trasporto) per le famiglie pari a 7,5 miliardi.

F. Pac.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Tempo

Quotidiani Nazionali

LEGGE DI BILANCIO

Pensioni, extraprofitti e s La Manovra tra fake e r igarette ealtà

Le aliquote sui carburanti saranno soltanto rimodulate Tra le misure in cantiere c'è l'aumento delle pensioni minime Emendamento per aumentare di 5 euro il costo delle sigarette


LEGGE DI BILANCIO
Pensioni, extraprofitti e s
La Manovra tra fake e r
Le aliquote sui carburanti saranno soltanto rimodulate
Tra le misure in cantiere c'è l'aumento delle pensioni minime
Emendamento per aumentare di 5 euro il costo delle sigarette
GIANNI DI CAPUA

GIANNI DI CAPUA Dopo le parole del ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti è scattato il panico: il governo vuole introdurre nuove tasse e alzare le accise. Una manna dal cielo per le opposizioni che subito hanno riesumato l'ormai celebre video di Giorgia Meloni del 2019 in cui si scagliava contro le accise.

Sul punto è intervenuto il vicepremier Tajani che ha spiegato come le parole di Giorgetti siano stato «malinterpretate, non vuole aumentare le tasse. Tutti devono contribuire pagando le tasse che già ci sono».

Per cercare di chiarire le parole di Giorgetti dal Ministero è stata inviata ai media una nota. «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. Non è allo studio, si chiarisce, nessuna nuova tassazione per gli individui mentre le aziende più piccole sono già interessate al Concordato biennale preventivo. Altre eventuali intepretazioni delle parole del ministro Giorgetti sono da considerarsi delle forzature». Insomma nessuna nuova tassa, almeno per gli individui e per le aziende più piccole, al massimo si andrà a chiedere un contributo alle grandi aziende che in questi anni hanno avuto delle entrate extra. E proprio il ministro aveva fatto l'esempio delle aziende produttrici di armi che con la guerra in Ucraina hanno avuto un incremento del fatturato.

Discorso diverso sulle accise. Anche qui non ci sarà un aumento ma nel catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi, redatto dal Ministero dell'Ambiente, a pagina 109 si legge che «in Italia l'accisa applicata per il gasolio per autotrazione è inferiore a quella della benzina e ciò non trova giustificazioni in termini ambientali». Una questione che ha posto anche la Commissione europea in una serie di raccomandazioni all'Italia in cui chiede di ridurre i sussidi ambientalmente dannosi.

Nel Piano strutturale di bilancio, ora all'esame del Parlamento, viene specificato come nel «riordino delle spese fiscali» c'è «l'allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina». Ma cosa si intende per allineamento delle accise? In pratica si tagliano le accise sulla benzina aumentandolo, per lo stesso importo (5,5 centesimi) per il diesel. Un'operazione che avrebbe un doppio effetto: mantenere il totale delle accise per litro di carburante invariato, facendo

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

incassare allo Stato circa un miliardo di euro in più di gettito. Questo perché il gasolio si vende quasi tre volte di più della benzina.

In questo momento non c'è ancora un programma sulle misure della legge di bilancio ma qualcosa è filtrato.

Il governo starebbe lavorando a un intervento sulle pensioni minime per tentare di portarle oltre i 621 euro. E, contestualmente, verrebbe confermato l'intervento messo in campo nel 2023-24 che le aveva portate da 598,61 euro a 614,77 euro. A questo ci sarebbe in cantiere anche un minibonus per convincere a restare a lavoro per chi è prossimo alla pensione. Anche perché il cosiddetto Bonus Maroni nel 2024 è stato sfruttato da poche centinaia di persone. L'incentivo prevederebbe il versamento dei contributi in busta paga a fronte della rinuncia dell'accredito di quei contributi sul proprio montante sul quale sarà calcolata la pensione.

Fra le novità anche una brutta notizia per i fumatori. La vicepresidente del Senato Domenica Castellone starebbe pensando, su input di una proposta dell'Associaizone italiana di oncologia medica, a un emendamento alla manovra per aumentare di 5 euro il costo dei pacchetti di sigarette. L'incremento potrebbe portare una iniezione di 13,8 miliardi di euro per sostenere il Servizio sanitario nazionale.

©RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Repubblica

Quotidiani Nazionali

Sad e Saf

Stop ai sussidi dannosi per l'ambiente


Di Stefano "Disponibili a minori sconti fiscali ma nella manovra servono investimenti"

Sad e Saf

Stop ai sussidi dannosi per l'ambiente

Il tema dei sussidi ambientalmente dannosi, acronimo Sad, e dei sussidi ambientalmente favorevoli, detti Saf, è un altro campo di azione per andare a limare sconti, riduzioni e agevolazioni che riguardano non solo trasporti ed energia, principalmente, ma pure l'agricoltura. Acronimi balzati alla cronaca perché sono stati tirati in ballo dallo stesso governo per sostenere la necessità di allineare, aumentando, le accise del gasolio a quelle della benzina.

Una misura che porterebbe nelle casse dello Stato più di 3 miliardi.

Attualmente le accise pesano per 61,7 centesimi al litro sul gasolio a fronte dei 72,8 centesimi per la benzina. Una stangata che ha subito provocato la reazione di automobilisti e trasportatori. Il governo sottolinea che la questione ha risvolti ambientali: colpire chi più contribuisce alle emissioni di CO2. In effetti alcune sigle ambientaliste, come il think tank Ecco sono in linea con questa visione. L'idea di Palazzo Chigi, per non finire nel tritacarne, è di alzare le accise del gasolio e di abbassare quelle della benzina di poco più di 5 centesimi. Alla fine il gioco sarà sempre a favore delle casse dello Stato: 1 miliardo di euro in più. L'ultimo catalogo dei Sad e dei Saf vale circa 35 miliardi e i Sad da soli sono di poco sotto i 20 miliardi.

Elenco di incentivi, agevolazioni ed esenzioni da cui recuperare soldi.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Stampa

Quotidiani Nazionali

La premier: "Alla fine mollerò per questo. Fare sta vita per far eleggere sta gente, anche no"

Consulta scontro finale

Dopo sette tentativi a vuoto, il centrodestra pronto a sbloccare lo stallo L'opposizione non partecipa al voto. Ma nel campo largo c'è il caso Bonelli

SERENA RIFORMATO


Consulta
scontro finale

Lo sfogo in chat di Meloni agita FdI
Nel partito scatta la caccia alla talpa


Donatella Stasio
Quel blitz sui giudici
che mina il pluralismo

Serena Riformato ROMA Prima l'incredulità, poi l'indignazione.

I leader di minoranza si sono trovati a leggere la notizia sui giornali: martedì il centrodestra serrerà i ranghi, in parlamento, per votare il giudice della Consulta mancante da quasi un anno. Sette votazioni sono andate a vuoto da novembre 2023, quando è scaduto il mandato di Silvana Sciarra. Ora, all'ottava seduta comune di Camera e Senato, la maggioranza conta di poter raggiungere i 363 sì necessari a blindare il proprio candidato: Francesco Saverio Marini, consigliere giuridico di Palazzo Chigi e padre del premierato. I partiti di centrodestra, inclusi i parlamentari di area del gruppo Misto, da soli arriverebbero a 360 voti. Ma solo nel caso miracoloso di non registrare nessuna assenza: malati, sottosegretari, ministri, assenteisti cronici. Dovrebbe essere tutti presenti. Improbabile. E mancherebbero comunque tre sì per l'elezione di Marini.

Per questo, nella minoranza, è scattato l'allarme: se la destra è convinta di chiudere la partita martedì, non può che esserci una pattuglia di franchi tiratori arruolati in manovre sotterranea. Ecco perché, dall'assemblea del comitato referendario per l'autonomia, la segretaria del Pd Elly Schlein lancia un avviso ai naviganti: «Non accetteremo alcun tipo di blitz sull'elezione dei giudici della Corte costituzionale. È gravissimo anche solo averlo appreso dalla stampa». La leader dem denuncia l'esclusione delle opposizioni da una scelta che tocca il più alto organo di garanzia del Paese: «Questa concezione proprietaria delle massime istituzioni della Repubblica - dice - deve finire qui, e vederci tutti mobilitati a difesa delle garanzie democratiche». Nelle stesse ore, i capigruppo del centrosinistra sono attaccati al telefono per concordare una strategia comune: le opposizioni, martedì, rimarranno fuori dall'aula. È l'unica garanzia per sterilizzare il rischio che il voto segreto porti un aiutino alla destra.

L'accordo, per ora, comprende tutti: Partito democratico, Movimento 5 stelle, Alleanza Verdi e Sinistra, +Europa, Italia viva e Azione. Certo, il voto Rai e le baruffe sulle regionali hanno creato un clima da ultima cena, fra i sospetti reciproci su chi possa tradire per primo. Tanti i segnali di fatica. Il leader di Europa Verde Angelo Bonelli che chiede un «chiarimento» sullo stato dell'alleanza e il M5s rilancia. Le agende dei leader che si incrociano meno volentieri.

Ieri, all'assemblea del comitato referendario sull'autonomia era presente Schlein, ma non Conte.

«Troppo poco preavviso», motiva la senatrice Cinquestelle Alessandra Maiorino in rappresentanza della sua forza politica. Sulla Corte, il centrodestra sembra intenzionato a cercare propria la sponda del

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Stampa

Quotidiani Nazionali

M5s, ma il partito di Giuseppe Conte nega qualsiasi tentazione: «Non parteciperemo alla chiama, è certo», giura uno dei dirigenti del partito dopo aver consultato il leader. Per Italia viva garantisce il capogruppo al Senato Enrico Borghi: «Se il Pd ci chiede di essere leali e non votare, lo saremo anche sulla Corte costituzionale, a maggior ragione per l'importanza istituzionale dell'organo». La questione non si limita al giudice che potrebbe essere eletto martedì. A dicembre, altri tre togati della Consulta andranno in scadenza.

E in più c'è la vicenda della consigliera del Csm Rosanna Natoli, per ora sospesa. L'intesa informale fra maggioranza e opposizione guardava a un confronto complessivo sulle cinque caselle. Il 12 novembre, però, la Consulta valuterà la legittimità costituzionale della riforma sull'autonomia differenziata, prima ancora di giudicare i quesiti referendari a gennaio. L'appuntamento avrebbe portato il centrodestra allo sprint, senza alcun tentativo di aprire un dialogo: «Scelgono sempre la forza dei numeri, anziché la politica», commenta il capogruppo Pd al Senato Francesco Boccia: «Abbiamo chiesto ripetutamente un tavolo, alla luce del sole, per confrontarci su un'istituzione che dev'essere prima di tutto autorevole. Non si possono scegliere i giudici costituzionali in base alle magliette che indossano».

- © RIPRODUZIONE RISERVATA Federico Capurso Roma Al centrodestra servono almeno 3 voti per provare a centrare, dopo vari tentativi falliti, la nomina di un giudice della Corte costituzionale (che manca ormai da mesi). Giorgia Meloni ha bisogno di un uomo di fiducia nelle stanze della Consulta, in un momento in cui la Corte vedrà passare tra le sue mani una serie di temi particolarmente delicati per il governo, come l'autonomia e la cittadinanza, tra referendum e giudizi di incostituzionalità. Eppure, più delle possibili defezioni in Aula o degli accordi per trovare i voti necessari, la premier in queste ore è preoccupata soprattutto dell'ennesima fuga di notizie. E per questo, ha riaperto la caccia alla talpa.

È andata su tutte le furie dopo aver visto su tutti i siti il messaggio con cui i suoi capigruppo avevano convocato i parlamentari di Fratelli d'Italia per il giorno della votazione, martedì prossimo. È quasi un'ossessione quella per il controllo sulle informazioni dentro il partito e nel governo. E sembrava forse già tracimata oltre gli argini quando aveva richiesto di allontanare la polizia dalla zona del suo ufficio di Palazzo Chigi, qualche settimana fa (salvo poi tornare sui suoi passi). Questa volta, però, decide di reagire in modo diverso.

In una delle chat di deputati e senatori in cui era stato inviato il messaggio di convocazione, la premier testa il muro di riservatezza e si lascia andare a uno sfogo plateale: «Io alla fine mollerò per questo. Perché fare sta vita per far eleggere sta gente anche no», scrive. E ancora: «L'infamia di pochi mi costringe a non avere rapporti con i gruppi parlamentari.

Molto sconfortante». Questi messaggi vengono pubblicati ieri dal Fatto. Una fonte qualificata racconta che la premier avrebbe fatto lo stesso in un'altra chat, creata più di recente, scrivendo messaggi diversi in cui, ad esempio, apostrofava i suoi parlamentari: «Siete meglio di un ufficio stampa» e poi via,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

proseguendo con uno sfogo simile all'altro. Dalla seconda chat, però, non esce nulla. Nessun giornale, ieri, riportava quelle frasi.

Meloni avrebbe quindi dato mandato ai suoi fedelissimi di procedere per sottrazione. In questo modo, viene subito notata una cosa: nella prima chat "colabrodo", dove ogni cosa è stata passata ai giornalisti, non sono presenti solo deputati e senatori, ma anche alcuni collaboratori parlamentari e altri membri dello staff. Il cerchio inizierebbe quindi a stringersi intorno a una ventina di nomi che nella nuova chat, quella più fedele, non sono stati aggiunti. Un'esca, dunque. E sul risultato si costruiscono congetture, per ora niente di più.

Ma è anche il segno di quanto Meloni si senta accerchiata e ritenga importante proteggersi dal mondo esterno.

C'è anche qualcun altro che ha letto attentamente i giornali in queste ore: Francesco Saverio Marini, il giurista candidato da Meloni alla Consulta. Ha visto che FdI ha convocato le truppe e lo stesso ha fatto Forza Italia, mentre dalla Lega non è ancora arrivato alcun messaggio ai parlamentari. Sarà che oggi c'è Pontida e i leghisti hanno ben altro a cui pensare, ma Marini ha iniziato a chiedere in giro: «Che intenzioni hanno Salvini e i suoi?». L'impressione, finora, è che dentro il centrodestra gli uomini del Carroccio siano quelli che con meno trasporto stanno affrontando la sfida.

Ma Meloni ha bisogno di tutti, martedì. E anche di qualcuno in più. Specie ora che - a quanto sembra - non sarà possibile trovare alcun accordo con le opposizioni.

Dentro FdI speravano che la poltrona da direttore del Tg3 potesse allettare i Cinque stelle e ammorbidirli anche su questa partita, ma il Pd ha giocato d'anticipo e ha concordato con Giuseppe Conte di uscire dall'Aula al momento del voto.

La speranza di riuscire a chiudere la partita della Corte costituzionale si fa quindi più complicata. Per avere qualche chance, servono circa 10 voti, in modo da poter sopperire alle assenze che inevitabilmente ci saranno, per malattia, imprevisti o altri impegni. Così, adesso, anche dentro il partito iniziano a prendere in considerazione l'ipotesi di non farcela: «Nel caso - dice una fonte di primo livello di FdI - ci riproveremo la prossima volta».

Meloni però ha fretta di avere un "suo" giudice alla Consulta. E anche di più, forse, di scoprire chi è la talpa.

- © RIPRODUZIONE RISERVATA il caso Mauro Scrobogna / LaPresse Senza quorum Sono già sette le votazioni andate a vuoto per eleggere il giudice mancante della Corte costituzionale il retroscena Francesco Saverio Marini Giurista e consulente giuridico della premier Giorgia Meloni: ha scritto la riforma del premierato Carlo Deodato Classe 1967, è l'attuale Segretario generale della Presidenza del Consiglio Per ottenere qualche chance di avere il consenso in Aula servono circa 10 voti Sotto accusa una ventina di collaboratori membri degli staff.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Libero

Quotidiani Nazionali

Giorgetti nuovo eroe

La destra piace a sinistra soltanto se parla di tasse

SANDRO IACOMETTI


Giorgetti nuovo eroe
La destra piace a sinistra soltanto se parla di tasse
SANDRO IACOMETTI

Che bella questa destra che chiede sacrifici agli elettori, che vuole aumentare i balzelli sulle sigarette, intascarsi una parte dei profitti delle imprese, torchiare un po' i ricchi e spremere i contribuenti. Che bella questa destra che ha finalmente scoperto la nobiltà dell'austerity e inizia ad andare a caccia del denaro lì dove ce n'è troppo. Mentre gli elettori della maggioranza storcono il naso di fronte a ventilate ipotesi di nuovi prelievi, mentre il ceto medio, che con le sue tasse manda avanti il paese e tiene in piedi il welfare, aspetta un segnale di attenzione da parte del governo, finora concentrato, giustamente per carità, sulla difesa del potere di acquisto dei redditi più bassi, la coalizione che guida il Paese trova nuovi alleati e insospettabili sostegni.

Intendiamoci, le opposizioni non si fanno scrupoli a denunciare la rimodulazione delle accise sul gasolio che un anno fa chiedevano a gran voce tempestando la manovra di bilancio con emendamenti per la riduzione delle agevolazioni ai combustibili fossili, a chiedere più spesa pubblica per la sanità dopo averla spolpata per anni, a puntare il dito sul ministro dell'Economia che, tradendo le promesse fatte agli elettori, vuole mettere le mani nelle tasche degli italiani, come loro sognano da tempo proponendo patrimoniali, incrementi delle tasse di successione e prelievi selvaggi su chiunque produca ricchezza nel Paese.

Ma la leva fiscale, i sacrifici, la sofferenza dei contribuenti, sono un richiamo della foresta antico per la sinistra. Ed è così, ad esempio, che sfogliando Repubblica troviamo una bella paginata sulla proposta degli oncologi di massacrare di tasse le sigarette. Proposta che, udite udite, piacerebbe anche a Fratelli d'Italia. Basta fasciosfera, saluti romani, fiamme e trame nere. Per una volta il quotidiano degli Elkann, impegnato nella perenne, meticolosa e inarrestabile caccia al fascista, inserisce gli eredi dell'Msi tra i buoni, tra coloro che hanno finalmente capito come gira il mondo: educare a suon di balzelli. E poco importa se andrà a gambe all'aria la filiera del tabacco, se i consumi crolleranno insieme al gettito e se i lavoratori del settore andranno in mezzo alla strada. Le tasse sono belle a prescindere, se poi sono anche «di scopo», ovvero servono ad insegnare al popolo a non beccarsi il tumore rinunciando ad una delle tante cose che dannose che scegliamo di fare in libertà nella nostra vita, sono ancora meglio.

Ma il vero eroe del momento è Giancarlo Giorgetti. La sua uscita, un po' improvvida per un ministro che ha fatto della prudenza il suo mantra, non poteva ovviamente ricevere applausi a scena aperta dalla sinistra, che da sempre chiede di sommergere le grandi imprese di gabelle aggiuntive. Ma neanche essere contestata. Così, invece di intervenire nel merito l'opposizione politica e mediatica si è accontentata

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

di girare il coltello nella piaga delle spaccature della coalizione, delle contraddizioni di una maggioranza che non mantiene gli impegni, dell'irritazione di Giorgia Meloni e dell'isolamento del ministro.

Ma a qualcuno quella parola "sacrifici" ha davvero aperto il cuore.

Il governo che aumenta il debito pubblico, non pensa ai giovani, vuole distruggere il sistema pensionistico e non ha idea di come si gestica il bilancio? Dimenticate tutto. «La destra, va riconosciuto, è stata responsabile. La destra che si presenta in Europa, e che viene rispettata, è un'Italia che non pratica bizzarrie di bilancio». Parola di Elsa Fornero. Sì, proprio lei. Quella che ha sparso fiumi di lacrime mentre chiedeva sacrifici agli italiani, imprigionandoli da un giorno all'altro nel loro posto di lavoro, non ha potuto credere alle sue orecchie quando ha sentito, dopo 13 anni, un altro ministro comunicare ai cittadini che è giunto il momento di soffrire. Il tempo è galantuomo e finalmente la Fornero può rivendicare di aver fatto la cosa giusta, perché ora anche Giorgetti lo dice.

Sacrifici, spiega la professoressa in un'intervista al Foglio, «non solo si può dire, le dico di più, gli italiani fanno sacrifici da trent'anni, non hanno paura della parola che è una parola nobile, è la parola della bella destra».

Già vedere associato l'aggettivo "bella" a "destra" fa un po' strabuzzare gli occhi. Ma l'ex ministro va avanti e si avventura in una serie di lodi sperticate al "suo" Giorgetti, «che so è riferito a un principio della Costituzione», che «ha parlato in maniera chiara, limpida», sostenendo il concetto che «chi ha di più ha il dovere di dare qualcosa in più».

Ora, va bene l'entusiasmo, ma l'articolo 53 della Costituzione recita che «tutti sono tenuti a concorrere alle spese pubbliche in ragione della loro capacità contributiva» e che «il sistema tributario è informato a criteri di progressività». Cose che già sono nell'ordinamento italiano, che prevede aliquote più alte per chi guadagna di più e sconti e agevolazioni per chi guadagna di meno. Tutto il resto sono elucubrazione che attengono al pauperismo, all'invidia sociale e all'uguaglianza sostanziale. Principi da socialismo reale che hanno fatto andare a rotoli le economie di tutti i Paesi dove sono stati applicati, peraltro non con le buone.

D'altra parte bisogna ammettere che la spiegazione di Giorgetti, secondo cui «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», non è proprio da turbo-liberista.

Ma è proprio questo che ha solleticato i sentimenti della sinistra e mandato in brodo di giuggiole la Fornero. Già, perché è merito del suo nuovo eroe Giorgetti se «le cose dette a vanvera in campagna elettorale» non si sono tradotte in scelte compiute. E al posto delle balle ora c'è una nobile richiesta di sacrifici.

E la cara, vecchia sinistra? Nel cuore della prof sembra non ci sia più spazio. «Non mi piace la sinistra che vuole aumentare la spesa pubblica senza preoccuparsi del debito. La sinistra non è immune dal populismo».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

TuttoSport

Quotidiani Nazionali

MSC FOUNDATION

In missione per l'ambiente

L'impegno ecologico e umanitario del Gruppo MSC: durante Rom-E verranno promosse attività interattive di educazione e sensibilizzazione del pubblico alla protezione dei mari


SPECIALE ROM-E AM 11

Al fianco degli animali

Monge, azienda leader in Italia nella produzione del pet food con oltre 60 anni di storia, è nuovo Premium Partner di Rom-E: ecco la sua filosofia

MSC FOUNDATION

In missione per l'ambiente

L'impegno ecologico e umanitario del Gruppo MSC: durante Rom-E verranno promosse attività interattive di educazione e sensibilizzazione del pubblico alla protezione dei mari

MSC Foundation è un'organizzazione indipendente e senza scopo di lucro fondata nel 2018 dalla famiglia Aponte per guidare ed evolvere gli impegni umanitari e ambientali del Gruppo MSC. La Fondazione sostiene programmi in quattro aree di intervento: conservazione ambientale, sostegno alle comunità, istruzione e aiuti di emergenza. Fin dall'inizio ha investito in partnership con alcune delle principali organizzazioni internazionali e non governative come UNICEF, Mercy Ships e Marevivo, oltre che con le principali organizzazioni umanitarie, per portare avanti la sua missione in tutto il mondo.

La Fondazione rafforza costantemente il suo impegno nella conservazione marina, sostenendo progetti di protezione e ripristino degli ecosistemi, supportando lo sviluppo della ricerca scientifica marina e promuovendo l'educazione e la sensibilizzazione del pubblico. Questo impegno si concretizza nel suo programma di punta, il Super Coral Programme alle Bahamas, nello sviluppo di iniziative strategiche pluriennali in collaborazione con partner specializzati come l'IUCN e Mission Blue, e attraverso il coinvolgimento attivo degli ospiti delle crociere a bordo. Nei primi cinque anni di attività, MSC Foundation è passata dal sostegno a 7 programmi in 5 Paesi a 42 programmi in 30 Paesi, erogando contributi superiori a 12 milioni di euro. Nello stesso periodo, la Fondazione ha fornito supporto anche a 61 emergenze in 38 Paesi, a beneficio di oltre 2,3 milioni di persone. In Italia la MSC Foundation collabora con Marevivo, ONG italiana che si occupa di conservazione del mare, sostenendo programmi educativi per bambini e giovani. Durante Rom-E, MSC Foundation e Marevivo intendono sensibilizzare grandi e piccoli sull'importanza della protezione dei mari, offrendo attività interattive di educazione ambientale con la "valigia del mare", uno scrigno che contiene tutte le meraviglie del mare che molto spesso troviamo sulle nostre spiagge e che diamo per scontate, ma che invece dovremmo conoscere e proteggere. Si potrà anche giocare con gli origami legati al tema del mare e si potrà visitare la riserva marina Ocean Cay alle Bahamas indossando i visori 3D che daranno la sensazione di essere davvero sull'isola. Ocean Cay era un sito industriale in disuso per l'estrazione della sabbia che il Gruppo MSC ha riconvertito in un'isola incontaminata di 64 miglia quadrate con un'imponente attività di bonifica e di ripristino della vegetazione e della barriera corallina. MSC Foundation su quell'isola ha istituto il Super Coral Programme per ripristinare le barriere coralline intorno all'Isola di Ocean Cay nelle Bahamas. La Fondazione gestisce la componente di conservazione e restauro del programma, implementata insieme a partner universitari alle Bahamas e in Florida, il cui fulcro sono il popolamento

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

di un vivaio di coralli Elkhorn, in pericolo critico, e la costruzione di un Centro di conservazione marina, che sarà una base per i biologi marini che si occupano di ricerca sul ripopolamento dei coralli. Il programma sostiene anche tirocini di studenti universitari e attività di sensibilizzazione del pubblico per gli ospiti delle crociere.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Alto Adige

Quotidiani Locali

Sale il peso del fisco Per le coperture avanza l'ipotesi Ires

L'Istat raffredda le stime sul Pil. Se la frenata fosse confermata servirebbero più tasse: si fa largo l'idea del contributo delle imprese


ATTUALITÀ

Sale il peso del fisco Per le coperture avanza l'ipotesi Ires

L'Istat raffredda le stime sul Pil. Se la frenata fosse confermata servirebbero più tasse: si fa largo l'idea del contributo delle imprese

I dati Istat

• Una manovra accise su benzina e gasolio rischia di costare fino a 2 miliardi alle famiglie

• Per le sigarette gli oncologi hanno proposto un aumento di 5 euro a pacchetto

• Le banche respingono al mittente le ipotesi di un aumento dell'addizionale Ires

utonomia, Fedriga all'attacco: «Gravissimi ritardi sui Lep»

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.

Ma c'è soprattutto il tema del «contributo» delle imprese e del mondo bancario e assicurativo, poco

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

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».

L'idea di un contributo delle grandi imprese è invece condivisa dai sindacati.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Corriere Fiorentino

Quotidiani Locali

Ncc, furgoni, auto in sosta vietata Duomo pedonale, il resto è caos

G.G.


Ncc, furgoni, auto in sosta vietata Duomo pedonale, il resto è caos

Qualcuno lo chiama il «salotto buono» della città. Di certo, è il corridoio attraverso il quale i turisti che sbarcano alla stazione di Santa Maria Novella arrivano a piedi in piazza del Duomo. Ma nonostante la Ztl e le corsie preferenziali, lo scenario di via Panzani e di via de' Cerretani non è diverso da quello della trafficatissima via Nazionale: anche qui, come se le limitazioni non esistessero, la fila di bus, furgoni e auto è lunghissima e perenne, specialmente in uscita dal centro.

Il paradosso è che in via Panzani c'è un varco Ztl sotto al quale pochi residenti possono realmente transitare, perché prima, in piazza Stazione le preferenziali impediscono ai più anche solo di avvicinarsi al Duomo. Così, il grosso dei flussi arriva dai lungarni e dalla zona di via Strozzi. E finisce per ingolfare il traffico attorno a Santa Maria Novella, nel tratto pieno di semafori che va verso piazza Adua e via Valfonda.

La voce del leone la fanno le grosse auto nere, spesso dilatate fino a diventare furgoni, del «Noleggio con conducente»: una processione a servizio dei turisti più abbienti che fa ricordare i grandi funerali dei film americani. Tante delle macchine nere, poi, nel medaglione argentato che compare accanto alla targa non portano le insegne della città di Firenze. L'invasione arriva da tutti i Comuni d'Italia. Il risultato è che gli autobus di At devono accordarsi e attendere per portare a destinazione residenti, lavoratori, studenti.

E se in via de' Cerretani auto e bus si possono disporre su due file in direzione stazione, in via Panzani invece c'è il doppio senso di marcia e i bus di At trovano continui ostacoli nei mezzi parcheggiati abusivamente a lato strada. Dal carico-scarico a metà pomeriggio, mezza giornata oltre l'orario limite (le 10 di mattina), al camion che deve ritirare i cartelli stradali dei cantieri che è abbandonato per metà sul marciapiede, con l'autista che si è dileguato chi sa dove.

Il salotto buono diventa l'Osmannoro, quando anche un enorme camion decide si spuntare da piazza Santa Maria Maggiore e inoltrarsi in mezzo al traffico pomeridiano. Se piove, poi, con alla congestione si aggiungono i fiorentini che prendono l'auto rinunciando allo scooter, con la conseguenza che via de' Cerretani si ingolfa completamente, con una coda degna dei viali di circonvallazione, come dimostra un'immagine scattata da un residente e pubblicata sui social giovedì scorso.

Il no alla tramvia e la pedonalizzazione del Duomo del 2009 ha risparmiato dallo smog un lato di Santa Maria del Fiore (ma sull'altro lato, quello di Palazzo Sacrati Strozzi, c'è invece ancora il passaggio di taxi, Ncc e bus), ma non ha salvato dal traffico molte delle strade circostanti.

Così, sui social è una gara di nostalgia in bianco e nero, tra chi pubblica le foto di via Panzani

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Corriere Fiorentino

Quotidiani Locali

e di via de' Cerretani ai tempi delle carrozze e chi invece sceglie quelle degli anni Cinquanta con il vecchio «tranvai» poi smantellato.

Nel salotto buono non c'è solo traffico, ma anche tante auto parcheggiate (regolarmente): nel primo tratto di via de' Cerretani, quello che va dal Duomo a piazza di Santa Maria Maggiore ci sono gli stalli per le auto dei residenti.

E, una volta tanto quasi tutte hanno esposto un regolare permesso Ztl. Una piccola rivincita, nei confronti delle folle di turisti e anche degli Ncc.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Gazzetta di Reggio

Quotidiani Locali

Polizie locali alleate contro le irregolarità nel trasporto merci

Bassa reggiana Sanzionati quattro trasportatori


Polizie locali alleate contro le irregolarità nel trasporto merci

Bassa reggiana Sanzionati quattro trasportatori

n "gemellaggio" tra la Bassa Reggiana e quella modenese per far fronte alle irregolarità del trasporto merci nazionale e internazionale. Si è realizzato con la collaborazione tra la polizia locale della Bassa reggiane e quella di Mirandola che hanno operato insieme venerdì per effettuare una serie di controlli mirati.

Le principali violazioni riscontrate riguardano i tempi di guida e di riposo, nonché la mancanza di documentazione necessaria al trasporto internazionale. Dieci i mezzi pesanti controllati, di cui 5 stranieri, e 4 le sanzioni, per un valore complessivo di circa 1.000 euro.

Il servizio congiunto è stato svolto sul territorio dell'Unione bassa reggiana dalle 8 al tardo pomeriggio, allo scopo di verificare la regolarità dei mezzi e dei conducenti, nonché il rispetto di tutta la normativa che regola il trasporto merci nazionale e internazionale, quale utile strumento anche a proteggere le aziende da possibili fenomeni di concorrenza sleale.

Il servizio Nel servizio sono state impiegate complessivamente tre pattuglie dell'Unione Bassa Reggiana e una del Comune di Mirandola, che ha voluto partecipare per approfondire le proprie conoscenze tecniche e giuridiche nell'ambito dell'autotrasporto, nel quale il Nucleo Pronto Intervento della Bassa Reggiana può vantare una lunga esperienza maturata negli anni.

Da anni, infatti, si è ravvisata la necessità di verificare gli imponenti volumi di traffico pesante che attraversano quotidianamente le nostre strade, che fungono da importante via di collegamento tra le regioni Emilia Romagna e Lombardia, e tra due importantissimi snodi autostradali: l'Autostrada del Brennero (A22) e l'Autostrada del Sole (A1).

«Con il servizio svolto venerdì - ha spiegato Francesco Crudo, comandante della polizia locale Bassa Reggiana - i colleghi della polizia locale di Mirandola, provenienti da un diverso territorio, ma ugualmente interessato da volumi importanti di traffico pesante, hanno potuto sperimentare in prima persona la professionalità maturata dai nostri operatori e hanno fornito a loro volta utili spunti di approfondimento su una materia complessa e altamente qualificante per gli agenti».

Le regole «La consapevolezza che questo territorio è presidiato in maniera efficace da personale di polizia locale, dotato delle idonee attrezzature tecnologiche e capace di procedere a verifiche approfondite su mezzi e documenti, contribuisce certamente a garantire un maggior rispetto delle regole da parte degli autotrasportatori in transito e di conseguenza un livello più elevato di sicurezza stradale», ha aggiunto il comandante Crudo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Gazzettino

Quotidiani Locali

Marco Polo, pontile pubblico scontro tra Comune e Save


Marco Polo, pontile pubblico scontro tra Comune e Save

Venezia, le Comunali agitano gli alleati: «Tocca ai melonian? Vedremo, c'è tempo»

LA POLEMICA VENEZIA Il Comune di Venezia è pronto ad intervenire direttamente avere una concessione demaniale per realizzare quell'approdo pubblico (comprensivo di stazione dei taxi acquei) all'aeroporto Marco Polo che manca dal 31 luglio 1961, anno della sua apertura. La darsena da dove partono e arrivano i motoscafi a fianco dello scalo lagunare è infatti riservata al noleggio con conducente, tipologia di trasporto pubblico non di linea che, a differenza del taxi propriamente detto, lavora esclusivamente su prenotazione.

Sembrerà strano, ma dall'aeroporto di Venezia non ci si può mettere semplicemente in coda per una barca che porti a destinazione. E, ancor meno, si può accedere con imbarcazioni private per trasportare liberamente parenti e amici.

Tutto questo è considerato inaccettabile dal Comune di Venezia, che con i suoi rappresentanti porterà le sue doglianze domani dal Prefetto.

TENSIONE È questo l'ultimo capitolo del braccio di ferro tra il Comune e la società di gestione Save Spa o meglio, tra il sindaco Luigi Brugnaro e il presidente Enrico Marchi. Lo scontro tra il finanziere e l'amministratore cittadino era esploso un paio di anni fa quando il sindaco di Venezia annunciò che si sarebbe avvalso della facoltà - prevista dalla legge - di applicare una tassa d'imbarco da 2 euro e mezzo per ogni passeggero in partenza. Da allora gli scontri si sono ripetuti.

LA DARSENA Il fatto che non sia possibile per i taxi accedere ai pontili, che sono stati dati in concessione a cinque tra consorzi e cooperative, era stata sottotraccia fino all'inizio dell'estate 2024.

Prima, infatti, i taxi utilizzavano i pontiletti al servizio dei disabili e così facevano i privati che accompagnavano parenti e amici. Da metà giugno, invece, le guardie hanno impedito ai non concessionari (anzi, sub-concessionari) di accedere ai pontili per l'imbarco: potevano solo sbarcare e andarsene vuoti.

In agosto i tassisti, assistiti dallo studio legale Bettiol-Molina, si sono rivolti al prefetto, chiedendo di risolvere la questione "per non creare un grave disservizio all'utenza".

D'altronde, il Comune di Venezia aveva messo le mani avanti già nel 2016 per cercare di risolvere un problema annoso che aveva provato ad affrontare anche negli anni Novanta con il progetto "Porta di Venezia", con la stazione firmata dall'archistar Frank O. Gehry e poi miseramente naufragata tra i fallimenti dei costruttori.

PROTOCOLLO DISATTESO Nel protocollo d'intesa del 2017 ratificato in Consiglio comunale, però, si faceva riferimento a un impegno della Save ad acquistare entro il 2021 le aree per realizzare le strutture

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

di interscambio con Venezia, garantendo l'accessibilità al terminal acqueo separata dal terminal aeroportuale per consentirne l'utilizzo non solo ai turisti, ma anche ai pendolari e ai residenti. Oltre alla darsena, si parlava anche di parcheggi, con un'accessibilità diversificata e favorita per i residenti del Comune di Venezia. Di tutto ciò, però non si è fatto nulla. La Save aveva risposto che tutto ciò sarebbe diventato realtà con il Masterplan del 2037 e non con quello per il 2021. Sedici anni sono un po' troppo per lasciare le cose come stanno nel terzo scalo aeroportuale italiano e importantissimo punto d'accesso alla città alternativo al ponte translagunare.

Durissimo l'intervento dei legali: "Save Spa ha impedito e sta impedendo l'assolvimento di un servizio pubblico" - si legge nella lettera del 9 agosto inviata al prefetto di Venezia, Darco Pellos.

Quest'ultimo ha convocato le parti per domani per cercare di addivenire ad un compromesso. L'atmosfera, però, non pare delle migliori, poiché all'incontro preparatorio di venerdì convocato dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac) la società di gestione non si sarebbe presentata. Di qui l'intenzione del Comune di rompere gli indugi e attivarsi in proprio per realizzare un approdo che sia davvero pubblico. Il problema è che la città potrà muoversi solo dopo una "richiesta" che dovrebbe arrivare da Enac ma anche da Save.

Michele Fullin © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Giornale Di Vicenza

Quotidiani Locali

Ilaria Tabone

«L'export dà ottimi segnali Ora si tuteli il made in Italy»

SETTORE IN CRESCITA «I regolamenti dop e igp devono essere riconosciuti, per evitare pratiche ingannevoli»

MARIA ELENA BONACINI


ALIMENTARI BEVANDE Ilaria Tabone

«L'export dà ottimi segnali Ora si tuteli il made in Italy»

SETTORE IN CRESCITA «I regolamenti dop e igp devono essere riconosciuti, per evitare pratiche ingannevoli»

na crescita continua,che risponde con i numeri all'Italian sounding.

Ma anche un'Europa che non tutela le produzioni made in Italy. Ilaria Fabiola Tabone, presidente della sezione Alimentari e bevande, descrive così un settore che, in provincia, conta in totale su 660 imprese.

Presidente, continuate a crescere...

Vero, anche nel 2023 l'export è salito del 5,7% e le previsioni per il 2024 sono positive. In particolare esportiamo pasta e prodotti da forno, pane e formaggi, ortaggi, frutta, conserve, salse e olio. La prima destinazione è la Germania, seguita da Francia e Usa; in crescita sono India, Vietnam, Messico e Polonia.

Una risposta all'Italian sounding. A tal proposito, le leggi a tutela dei prodotti passano da Bruxelles, cosa vi aspettate dalla nuova gestione?

Dovrebbe tutelare il marchio made in Italy. Tutti i regolamenti dop e igp devono essere riconosciuti e valorizzati, per evitare pratiche ingannevoli. Con 890 prodotti certificati, l'Italia è il primo paese in Europa, e il nostro Nord Est è l'area con il maggiore impatto economico.

Dall'altro lato, ragù, parmigiano e aceto balsamico sono i tre prodotti più imitati, seguiti da pizza surgelata, prosciutto, pasta e anche prosecco. Purtroppo non si sta facendo nulla di concreto, dobbiamo continuare a lottare ed essere sempre presenti ai tavoli delle trattative.

Si parla molto di sostenibilità, qual è la situazione?

Il comparto necessita di un approccio più graduale e realistico. È fondamentale che l'Europa adotti una politica agroalimentare robusta che favorisca la competitività senza compromettere l'ambiente. Sull'altro versante, 7 consumatori su 10 sono disposti a spendere fino al 20% in più per prodotti sostenibili. I criteri per la scelta di un prodotto sono poi la provenienza, le certificazioni e la tracciabilità. Il contesto internazionale come vi influenza?

Temperature record e una siccità mai vista prima hanno avuto gravi ripercussioni sui raccolti, con un aumento generalizzato dei prezzi e difficoltà nella lavorazione delle materie prime, mettendo in crisi intere filiere. L'incertezza geopolitica ha aggravato la situazione, con effetti diretti sui costi dei noli marittimi e sui trasporti internazionali, in particolare lungo rotte strategiche

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

come i canali di Panama e di Suez. Infine le bolle speculative danneggiano gli scambi fisici e le elezioni Usa saranno per i listini un po' più du un battito d'ali. Ci sono nuove opportunità?

Il turismo internazionale è sempre più in cerca di esperienze autentiche e destinazioni meno note. In questo contesto, l'Italia si afferma come protagonista, grazie al suo patrimonio enogastronomico. Il 20% dei tour operator stranieri propone vacanze focalizzate sulla scoperta dei sapori locali, che favoriscono anche una destagionalizzazione del turismo.

Un tema molto sentito è la formazione. Su questo cosa si sta facendo?

A Vicenza è in partenza una nuova laurea magistrale in Food Industry Engineering, attivata dall'Università di Padova. L'obiettivo è quello di formare specialisti nella progettazione e gestione di processi e sistemi di produzione per l'industria alimentare, rispondendo al forte fabbisogno di competenze delle aziende del settore.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Giornale Di Vicenza

Quotidiani Locali

Maria Teresa Faresin

«Ordini in calo, serve trovare nuovi clienti o nuove tratte»

UN ANNO DIFFICILE«Da luglio si registra una diminuzione sia dell'import che dell'export, in particolare dalla Cina»

STEFANO TOMASONI


TRASPORTO | Maria Teresa Faresin

«Ordini in calo, serve trovare nuovi clienti o nuove tratte»

UN ANNO DIFFICILE «Da luglio si registra una diminuzione sia dell'import che dell'export, in particolare dalla Cina»

pinché non arrivano a destinazione, passando dal produttore al cliente che le ha ordinate, le merci non possono svolgere la loro funzione. Ecco perché il settore dell'autotrasporto rimane decisivo per qualsiasi economia: se si ferma, in pochi giorni i meccanismi di un paese si inceppano. Maria Teresa Faresin è presidente della Sezione Trasporto merci e persone di Confindustria Vicenza, Qual è la fotografia del 2024?

Anche per voi l'anno, come per molti settori, è diviso in due con la prima parte positiva e la seconda in negativo?

Sì, nella sostanza è così. Fino a giugno è andata abbastanza bene, il lavoro si è mantenuto sui livelli consueti, ma da luglio in poi c'è stato un calo sia delle importazioni che delle esportazioni. A risentirne sono state in particolare le importazioni dalla Cina, penso a microchip, prodotti legati all'automotive, ma anche altri che arrivano da quei mercati. Le esportazioni per il momento tengono, però anche in questo caso si nota un calo.

Un andamento che sembra rispecchiare quello dell'anno scorso, con il primo semestre migliore del secondo.

In questo caso, però, con un trend anche più pesante.

Molto probabilmente stiamo sentendo in modo più evidente la ricaduta economica dei due conflitti in atto, quello in Ucraina e quello in Medio Oriente. In una prima fase le aziende hanno portato a termine gli ordini acquisiti in precedenza, ma ora il rallentamento si fa sentire più marcato. Ci sono imprese manifatturiere che sono costrette a far fronte alla carenza di lavoro fermando la produzione per qualche periodo o ricorrendo alla settimana corta. Questi effetti ovviamente si scaricano sul mondo del trasporto, li percepiamo dal calo degli ordini.

Come affrontate questa congiuntura difficile?

Non ci sono tante soluzioni: bisogna darsi da fare per trovare nuovi clienti, o altre tratte. Le nostre imprese trasportano merci, alla fin fine: o c'è chi le produce o siamo in difficoltà anche noi, inevitabilmente siamo legati all'andamento delle imprese manifatturiere. Non si può diversificare dalla sera alla mattina.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Giornale Di Vicenza

Quotidiani Locali

Quali sono le prospettive legate al prossimo anno? Perdurerà questa sorta di stallo o si può pensare che si sblocchi?

In questo momento siamo alla finestra a guardare come potrà andare più avanti. Bisogna rimanere positivi e propositivi, benintesi, però oggettivamente la vedo un po' dura. C'è uno scenario di incertezza generale che forse è dettato anche dall'attesa per l'esito delle elezioni americane; confidiamo che poi, con il nuovo anno, ci sia più visibilità all'orizzonte.

Qual è l'auspicio che vorrebbe veder realizzarsi con l'anno nuovo?

Servirebbe che anche i clienti fossero più collaborativi e non guardassero solo il prezzo, puntando al ribasso fino all'eccesso. Quello che vorremmo è che si tenesse più in considerazione il servizio che l'autotrasporto assicura, l'importanza del rispetto delle regole, la professionalità, la cura della merce... D'altra parte, i clienti avranno sempre più bisogno di poter contare sulle nostre imprese, perché gli autotrasportatori stanno diminuendo e le merci devono comunque arrivare a destinazione. Serve essere consapevoli che l'autotrasporto è essenziale per il funzionamento dell'economia.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Piccolo

Quotidiani Locali

Shipping

Via libera di Bruxelles all'ingresso di Msc nel porto di Amburgo

L'acquisizione del 49,9% di Hhla non viola la concorrenza Il gruppo tedesco controlla a Trieste la Piattaforma logistica

PIERCARLO FIUMANÒ


Via libera di Bruxelles all'ingresso di Msc nel porto di Amburgo

L'acquisizione del 49,9% di Hhla non viola la concorrenza Il gruppo tedesco controlla a Trieste la Piattaforma logistica

Piercarlo Fiumanò / TRIESTE Via libera da parte di Bruxelles per l'acquisto di Hhla da parte di Msc dopo che a settembre c'era già stato l'ok del Parlamento: «La Commissione è giunta alla conclusione che la fusione proposta, considerando i suoi limitati effetti sulla concorrenza nei mercati in cui operano le aziende, non solleva preoccupazioni di natura antitrust», si legge in una nota dell'Ue. La Commissione europea ha così approvato, ai sensi del regolamento Ue sulle concentrazioni, l'acquisizione del controllo congiunto della tedesca Hhla da parte di Shipping Agencies Services (controllata del colosso Msc) e Hgv, società di proprietà della città-Stato di Amburgo. La città manterrà il 50,1% delle quote della società, mentre Msc deterrà il 49,9%. Fino ad ora, la città tedesca deteneva circa il 70% delle azioni, mentre il resto era flottante.

La commissione ha esaminato gli aspetti verticali e orizzontali della fusione e ha concluso «che non vi era alcun rischio di preclusione o altre preoccupazioni in materia di concorrenza, a causa della presenza di concorrenti sufficienti a garantire l'accesso ai servizi interessati e ai porti del Nord Europa», ha concluso la commissione. Msc si è impegnata a realizzare un volume di traffici di oltre 1 milione di Teu entro il 2031 mettendo sul piatto almeno 775 milioni di euro nel periodo 2025-2028. L'accordo ha suscitato forti proteste tra i lavoratori del porto. Sindacati e Verdi temono che la privatizzazione porti a tagli all'occupazione. La compagnia diretta dalla famiglia Aponte, che ha promesso la costruzione della nuova sede tedesca ad Amburgo, ha usato toni rassicuranti. Il numero dei dipendenti sarà più che raddoppiato, con la creazione di ulteriori 700 posti di lavoro.

Msc è così sempre più protagonista della logistica mondiale con quartier generale a Ginevra e 180 mila dipendenti, è presente in 520 porti e 675 uffici in 155 Paesi. Secondo la piattaforma specializzata Alphaliner con 5,3 milioni di Teu (è la misura standard di lunghezza nel trasporto dei container) Msc controlla quasi un quinto del mercato mondiale grazie alle 782 navi in servizio e altre 122 ordinate.

La compagnia ginevrina è stata protagonista di un incessante shiopping negli ultimi anni. Evidente il rafforzamento a Trieste dove Msc controlla già l'80% del Trieste Marine terminal. Hhla controlla infatti la Piattaforma logistica che movimenta in un anno 50 mila rimorchi e 120 mila teu per quanto riguarda i container e sarà la base da cui costruire il Molo VIII, che diventerebbe la seconda e più grande banchina container del porto.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Piccolo

Quotidiani Locali

- © RIPRODUZIONE RISERVATA Porto di Amburgo Il terminal container di Hhla.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Secolo XIX

Quotidiani Locali

Il centrodestra ora serra i ranghi L'opposizione non partecipa al voto



Serena Riformato/ROMA prima l'incredulità, poi l'indignazione. I leader di minoranza si sono trovati a leggere la notizia sui giornali: martedì il centrodestra serrerà i ranghi, in parlamento, per votare il giudice della Consulta mancante da quasi un anno. Sette votazioni sono andate a vuoto da novembre 2023, quando è scaduto il mandato di Silvana Sciarra.

Ora, all'ottava seduta comune di Camera e Senato, la maggioranza conta di poter raggiungere i 363 si necessari a blindare il proprio candidato: Francesco Saverio Marini, consigliere giuridico di Palazzo Chigi e padre del premierato. I partiti di centrodestra, inclusi i parlamentari di area del gruppo Misto, da soli arriverebbero a 360 voti. Ma solo nel caso miracoloso di non registrare nessuna assenza: malati, sottosegretari, ministri, assenteisti cronici. Dovrebbe essere tutti presenti. Improbabile. Emancherebbero comunque tre sì per l'elezione di Marini.

Per questo, nella minoranza, è scattato l'allarme: se la destra è convinta di chiudere la partita martedì, non può che esserci una pattuglia di franchi tiratori arruolati in manovre sotterranea. Ecco perché, dall'assemblea del comitato referendario per l'autonomia, la segretaria del Pd Elly Schlein lancia un avviso ai naviganti: «Non accetteremo alcun tipo di blitz sull'elezione dei giudici della Corte costituzionale. E gravissimo anche solo averlo appreso dalla stampa». La leader dem denuncia l'esclusione delle opposizioni da una scelta che tocca il più alto organo di garanzia del Paese. Nelle stesse ore, i capigruppo del centrosinistra sono attaccati al telefono per concordare una strategia comune: le opposizioni, martedì, rimarranno fuori dall'aula. E l'unica garanzia per sterilizzare il rischio che il voto segreto porti un aiutino alla destra.

L'accordo, per ora, comprende tutti: Partito democratico, Movimento 5 stelle, Alleanza Verdi e Sinistra, + Europa, Italia viva e Azione. Il leader di Europa Verde Angelo Bonelli che chiede un «chiarimento» sullo stato dell'alleanza e il M5s rilancia. Sulla Corte, il centrodestra sembra intenzionato a cercare propria la sponda del MSs, ma il partito di Giuseppe Conte nega qualsiasi tentazione. La questione non si limita al giudice che potrebbe essere eletto martedì. A dicembre, altri tre togati della Consulta andranno in scadenza.

E in più c'è la vicenda della consigliera del Csm Rosanna Natoli, per ora sospesa. L'intesa informale fra maggioranza e opposizione guardava a un confronto complessivo sulle cinque caselle. I112 novembre, però, la Consulta valuterà la legittimità costituzionale della riforma sull'autonomia differenziata, prima ancora di giudicare i quesiti referendari a gennaio.

- ® RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Secolo XIX

Quotidiani Locali

ALESSANDRO PITTO Il presidente degli spedizionieri italiani

«Non abbiamo alcun servizio Stop al nostro contributo per l'Autorità dei trasporti»



oro sono quelli che i container li muovono in tutto il mondo: gli J spedizionieri, che in Italia sono organizzati a livello nazionale nella Fedespedi, guidata dal genovese Alessandro Pitto. In estate sono stati ricevuti dal ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, presentando alcune istanze relative alla situazione della categoria.

E come è andata?

«Beh, abbiamo presentato un documento piuttosto corposo con una serie di punti, con l'auspicio che il legislatore o il governo possano farli propri.

Ci piacerebbe in particolare che fosse completato un intervento normativo che definisse meglio giuridicamente la nostra figura professionale, chiarendo la definizione di "spedizioniere-vettore" in modo da stabilire gli ambiti di competenza. Poi c'è sempre un tasto dolente...».

Quale?

«L'ultima delibera dell'Autorità di regolazione dei Trasporti (Art) per la prima volta ha citato espressamente le imprese di spedizione tra quelle che devono versare il contributo annuale a favore dell'Authority.

Abbiamo fatto ricorso al Tar.

Ecco, col governo ci piacerebbe aprire un dialogo sul ruolo dell'Art, perché si capisca meglio il suo ambito di competenza e quali siano i settori effettivamente oggetti della sua regolazione».

Insomma, non volete pagare questo contributo.

«Il nostro è un settore completamente liberalizzato, nel quale l'Art non è mai intervenuta. Noi siamo i clienti di quei settori che dovrebbero essere regolamentati dall'Art.

Chiedere il contributo allo spedizioniere, che è utente pagante del servizio di trasporto, è un po' come andarlo a chiedere all'automobilista che prende l'autostrada. Ma ad esempio l'autotrasporto, che è sì utente dell'autostrada, ma anche vettore erogante un servizio di trasporto, è stato esentato da questo pagamento. Bene, ma su che base ci si è mossi?».

A quanto ammonta il contributo in capo agli spedizionieri?

«Lo 0,5 per mille sul fatturato di un anno. Detto così sembra una cifra indolore. Ma intanto c'è un fattore di tempistiche: siccome nei bilanci certe voci possono essere escluse dalle competenze dell'Art, va stabilita la congruità di quanto l'azienda effettivamente deve all'Authority. Un lavoro complesso,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

e tutto fatto in casa».

Col rischio di perdere una persona dei giorni solo per stabilire un tributo.

«Appunto. E comunque per molte aziende si tratta di un contributo di diverse decine di migliaia di euro. La nostra posizione è che se le imprese potessero avere un qualche effettivo beneficio dall'attività dell'Art, non ci sarebbero problemi a versare il contributo. Ma noi benefici non ne abbiamo ottenuti, pure in un settore dove di materia da regolamentare ce ne sarebbe, penso ad esempio alle numerose integrazioni verticali che da tempo caratterizzano l'ambito dei trasporti».

In questo periodo si parla molto di riforma dei porti.

«Tema ciclico. Va fatta attenzione a non sovrapporre i ruoli tra Autorità di sistema portuale, Art, il futuro organismo centrale di coordinamento di cui si sta discutendo. Già oggi c'è una certa confusione, penso ad esempio al regolamento del ministero che ha coinvolto proprio l'Art nel processo di valutazione e assegnazione delle concessioni. Ma allora le Autorità portuali cosa fanno? E penso che all'interno dei porti va istituita la Carta dei servizi, che indichi chi fa cosa e le reciproche responsabilità all'interno del ciclo del trasporto, per definire le responsabilità di ognuno, premiando chi opera in maniera efficiente e penalizzando chi non lo fa. Oggi vale più il principio che chi viene prima è avvantaggiato, chi arriva dopo si arrangia. E questo non va più bene».

A. QUA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Secolo XIX

Quotidiani Locali

Le previsioni Srm sui teu movimentati: il traffico delle mega-navi si concentra tra Asia ed Europa. Cresce il Mediterraneo

Verso un miliardo di container L'economia viaggia in scatola

ALBERTO QUARATI


ECONOMIA&MARITTIMO

Verso un miliardo di container
L'economia viaggia in scatola

Un mondo di container

START!

Se la stiva di tutte le portacontainer del mondo ha una capacità di 30 milioni di container, il numero di cassoni movimentati nei porti a livello globale si avvicina al miliardo: saranno 901,2 alla fine di quest'anno, diventeranno 928,1 milioni entro la chiusura del 2028, con una crescita del 14,2%- secondo la previsione diAlessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di Srm, il centro studi collegato a Intesa Sanpaolo.

Intervenendo alla Shipping Week - l'appuntamento clou dell'anno nel settore marittimo italiano, che si alterna di anno in anno tra Genova e Napoli (questo è il turno del capoluogo campano), Srm ha dato una previsione e un'analisi di come si stanno muovendo i flussi di merce inscatolati in giro per il mondo. Se il container è il mezzo di trasporto della manifattura, la mappa qui a fianco dà la dimensione plastica di come l'Asia, pure tra dazi e tentativi di riavvicinamento delle attività produttive in Europa e Stati Uniti, è e rimarrà la grande fabbrica del mondo: il 56% del traffico di box è originato da quest'area. Srm prevede un leggero decremento (a 54,9%) nel 2028 che si trasformerà in un leggero guadagno per Nord America, Sud-Est asiatico, Europa e Oceania. La buona notizia, almeno per chi sta a Sud del Vecchio Continente, è che i volumi dovrebbero crescere soprattutto nell'area mediterranea (+ 16%) dove si incroceranno due fenomeni: la crescita delle rotte di corto raggio alimentata dall'aumento dei fenomeni di reshoring, ma anche la possibile ridislocazione dei traffici a favore del Nord Africa se i regolamenti europei sull'Ets (la tassa sulle emissioni di gas serra delle navi) non saranno applicate uniformemente in tutto il Mar Mediterraneo.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

RADIOGRAFIA DELLA FLOTTA Si parla di gigantismo navale.

Ma delle 6.335 portacontainer che girano per il mondo, si legge nell'analisi, il 42,7% sono piccole unità da poco più di 1.000 teu di capacità, che lavorano su tratte brevi, mettendo in collegamento i grandi porti sulle rotte internazionali con quelli a valenza regionale e locale. Sono il gruppo più numeroso, ma la loro capacità complessiva è appena i19,9% della stiva totale. Per contro, le unità più grandi, sopra i 21 mila teu di capacità, sono appena 189, i13% della flotta globale.

Ma in termini di stiva, rappresentano quasi i114%. Le navi più grandi in mano a quali compagnie sono? Stando alle capacità, il campione assoluto è la compagnia di Stato cinese Cosco, con una flotta di navi oltre i 18 mila teu capace di trasportare complessivamente 806 mila teu, seguita dalla danese Maersk (592 mila teu), terza Msc (284 mila teu), che esprime la maggiore capacità nel segmento delle navi tra 4.000 e 7.999 teu (715 mila teu in totale).

Il Secolo XIX

Quotidiani Locali

IL RISIKO DELLE ROTTE E dove viaggiano le navi più grandi? Quasi tutte sulla rotta fra l'Asia e i grandi porti del Nord Europa (a partire da Rotterdam, Anversa, Amburgo).

Sembra proprio un altro campionato: la capacità media è di 18 mila teu. Il più grande traffico del mondo è cioè costituito da navi che solo fino a 10 anni fa erano considerate una rarità. Sono unità in media da 14 mila teu quelle che solcano l'altra grande rotta globale, tra l'Asia e la Costa Occidentale del Nord America. Ma appena più sotto, con 13 mila teu, ci sono le navi che corrono tra l'Asia e il Mar Mediterraneo.

Significativamente più piccole le taglie delle unità che viaggiano verso la Costa Occidentale del Nord America (10 mila teu quelle dall'Asia, 5.000 quelle dal Nord Europa) anche per le restrizioni dimensionali dovute al passaggio attraverso il Canale di Panama, così come quelle delle stesse infrastrutture dei porti statunitensi, meno al passo rispetto agli scali della West Coast e dell'Europa. Sarà interessante in futuro capire come incideranno, sull'organizzazione delle flotte delle varie compagnie di navigazione, le nuove alleanze commerciali che saranno effettive a partire da gennaio 2025, con la fine dell'alleanza 2M tra Maersk e Msc, il matrimonio della prima con la tedesca Hapag Lloyd nella Gemini Cooperation e il percorso "stand alone" della seconda, ma con un'importante accordo di condivisione delle stive con la Premier Alliance tra One (Giappone), Yang Ming (Taiwan) e Hmm (Corea del Sud). Senza dimenticare il terzo blocco, costituito dai cinesi della Cosco, la Evergreen (che in barba alle tensioni territoriali, è la più grande compagnia di Taiwan) e i francesi della Cma Cgm.

IL MEDITERRANEO In questo contesto, rileva Srm, la competizione nel Mar Mediterraneo è crescente: analizzando i dati di crescita dei principali porti dal 2019 al 2023, il porto che è cresciuto di più è Tanger Med (+ 15,7%) seguito da Gioia Tauro (+8,8%).

Male i porti liguri con Genova che ha perso il 2,2% e La Spezia il 5,2% (va detto che nel primo semestre del 2024 ha recuperato). Va meglio con gli indici di connettività: Genova risulta al sesto posto, davanti a scali importanti come Marsigliao Il Pireo.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Nazione (ed. Firenze)

Quotidiani Locali

Polveri e biossido d'azoto La città torna in regola «Mobilità sostenibile La scelta ha pagato»

In calo anche i valori di pm 2.5 sotto i limiti di legge da più di 10 anni Gli effetti dell'alt sui viali per gli Euro 5 iniziano a dare frutti


Polveri e biossido d'azoto
La città torna in regola «Mobilità sostenibile La scelta ha pagato»
In calo anche i valori di pm 2.5 sotto i limiti di legge da più di 10 anni Gli effetti dell'alt sui viali per gli Euro 5 iniziano a dare frutti
«Ne beneficia la salute»
IL BILANCIO

FIRENZE Inquinanti in calo e nei limiti di legge sia lungo i viali di circonvallazione che nel resto della città. È questo, in sintesi, il bollettino della nostra aria che emerge analizzando i dati delle centraline Arpat. Un risultato raggiunto anche grazie all'alt di Palazzo Vecchio per i veicoli dai motori più 'anziani'. Dal 31 marzo 2021 infatti nella ztl nell'area dei viali esiste il divieto per auto e veicoli commerciali per il trasporto merci diesel Euro 4. Mentre dal 1 novembre 2023, solo nell'area dei viali dal lunedì al venerdì, dalle 8.30 alle 18,30, è scattato il divieto per auto e veicoli commerciali diesel Euro 5.

E i risultati sono arrivati: le concentrazioni di biossido di azoto (No2) si sono abbassate gradualmente negli anni fino a raggiungere il valore di 41 microgrammi/m3 nel 2023. Mentre nel 2024, la media da gennaio a settembre, è scesa ulteriormente a 36 microgrammi/m3. In tutte le altre centraline urbane di fondo, quelle cioè rappresentative dell'esposizione della popolazione, il valore limite annuale del biossido di azoto è sempre stato rispettato. Nella centralina da traffico di via Ponte alle Mosse invece il limite è rispettato dal 2019. Sempre per il biossido di azoto, il valore limite della media oraria di 200 ug/m3, da non superare più di 18 volte l'anno, è sempre stato rispettato in tutte le centraline.

«Il Comune - commenta la vicesindaca e assessora all'Ambiente, Paola Galgani - ha puntato sulla mobilità sempre più sostenibile in grado di migliorare la nostra qualità dell'aria riducendo l'impatto ambientale dei gas di scarico dei mezzi più inquinanti. I risultati di queste scelte cominciano a vedersi, con la qualità dell'aria che progressivamente migliora con impatto positivo anche sulla salute di chi vive e lavora in città».

Per quanto riguarda le polveri sottilissime invece il pm 2,5 rispetta il valore limite della media annuale, di 25 ug/m3, da più di 10 anni in tutte le centraline.

Anche il pm 10 rispetta il valore limite della media annuale, di 40 ug/m3, da più di 10 anni in tutte le centraline.

Il limite del valore medio giornaliero di 50 ug/m3, da non superare più di 35 giorni l'anno, è rispettato in tutte le centraline urbane di fondo. Mentre nelle urbane di traffico dal 2014.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Provincia di Civitavecchia

Quotidiani Locali

Rotelli (FdI) e Battilocchio (FI) rispondono alla lettera del Sindaco

Hub eolico e sviluppo territoriale: i deputati pronti al confronto


Ater e Pincio di nuovo ai ferri corti

Rotelli (FdI) e Battilocchio (FI) rispondono alla lettera del Sindaco

Hub eolico e sviluppo territoriale: i deputati pronti al confronto

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.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Repubblica (ed. Bari)

Quotidiani Locali

i l caso

Il Distretto aerospaziale e l'inchiesta sui Boeing "Aspettiamo le verifiche"


IL CASO

Il Distretto aerospaziale e l'inchiesta sui Boeing "Aspettiamo le verifiche"

di Anna Piscopo L'inchiesta sulle forniture non a norma per la produzione di alcuni settori del Boeing 787 Dreamliner alla Leonardo aerostrutture farà il suo corso. Al momento la Procura di Brindisi indaga su due società e sette persone. Quel che è certo, ha detto Giuseppe Acierno, presidente del Distretto tecnologico aerospaziale pugliese, è che il Distretto è un soggetto consortile. E ha precisato che « le due società in questione non hanno alcuna forma di collaborazione con il Distretto stesso. Il trasporto aereo è uno dei più sicuri al mondo, lo dicono le statistiche non è un'opinione - ha aggiunto - Ci sono regole stringenti per far volare un aereo e per garantirne la manutenzione durante il corso di vita.

Sulla vicenda c'è un'attività istruttoria in corso e credo sia giusto fare tutte le verifiche opportune».

Oltre 1,5 miliardi di fatturato, 8mila addetti ai lavori e più di 100 aziende. Sono i numeri del Distretto tecnologico aerospaziale (Dta), che ha il suo quartier generale nella Cittadella della ricerca a Brindisi. E in particolare dal 2009 abbraccia l'intera filiera dell'aerospazio, dalla componentistica ai software.

Il fulcro dell'attività di produzione e di ricerca è fra Brindisi, Taranto e Grottaglie, ma passa anche per Bari e Foggia. Alla storica produzione e manutenzione di aerostrutture e alla manutenzione e assemblaggio di motori aeronautici si sono aggiunte la lavorazione di piccoli satelliti, di propulsori per satelliti e aeromobili e i servizi di osservazione della Terra. Aderiscono al Dta le Università del Salento, di Bari e i Politecnico di Bari con corsi di laurea prevalentemente in ingegneria aerospaziale, oltre a laboratori di ricerca e didattica. Le attività che si svolgono all'interno del distretto sono di tipo aeronautiche e spaziali. Le prime sono concentrate sulla Leonardo e la General Electic Avio Aero, che si occupa di manutenzione e messa a punto di nuovi motori, mentre Leonardo produce sia aerostrutture per elicotteri e aerei sia quelle correlate ai Boeing delle attività per la Marina militare di stanza a Taranto. Leonardo conta in Puglia altre tre sedi. Oltre a Brindisi ha insediamenti a Galatina, Foggia e Taranto (di recente al capoluogo ionico è stato accorpato il sito che era a Grottaglie-Monteiasi). Sui temi dello Spazio operano società come Planetek, Società benefit, fondata nel 1994 a Bari da Mariella Pappalepore, che è anche cfo, e da Giovanni Sylos Labini, Vincenzo Barbieri e Sergio Samarelli, comprende circa 120 tra donne e uomini esperti in geomatica, scienze della Terra e nella produzione di software per le missioni spaziali. Planetek si occupa di elaborare dati provenienti dai satelliti e di processare le immagini che arrivano dallo Spazio.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Repubblica (ed. Bari)

Quotidiani Locali

Tra le aziende che fanno parte del distretto va rimarcato il ruolo di Sitael (che a sede a Mola di Bari e conta circa 400 addetti), leader nel settore dei piccoli satelliti, e del Grc Giannuzzi research center di Cavallino. Qui si progettano interni di aeromobili civili e militari, compreso l'arredamento degli aerei cabinati. Il presidente Acierno rimarca l'importanza della ricerca e dello sviluppo. « Nel nostro Distretto gestiamo il Business incubation centre (Bic) dell'Agenzia spaziale europea, unico incubatore nell'Italia meridionale». Un altro grande investimento è l'Airport test bed (Gatb), all'interno dell'aeroporto di Grottaglie. Si tratta di un'infrastruttura realizzata grazie a due round di investimenti, l'ultimo del valore di 11 milioni di euro. È dotata di laboratori per attività di ricerca e sperimentazione per veivoli senza pilota a bordo. Il ruolo di Grottaglie nell'economia dello Spazio si sta rafforzando grazie alla designazione da parte di governo e di Enac come sede del primo spazioporto italiano in grado di accogliere voli suborbitali e vettori spaziali del futuro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA Sotto inchiesta Sette persone e due società nelle indagini brindisine sulle leghe usate per i componenti Boeing.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Repubblica (ed. Bari)

Quotidiani Locali

Il progetto

Un canale navigabile per tour turistici a Marisabella


Bari Cronaca

L'inchiesta

Il marito indagato all'ultimo saluto a Lucia Ora il test sull'auto

I lavori

Luci di scena, il Petruzzelli punta sui led e hi-tech

Il furto

Ladri nella sede della squadra di basket in carrozzina

Il progetto

Un canale navigabile per tour turistici a Marisabella

Un canale navigabile circondato ai due lati dal verde, da utilizzare non solo per tour turistici in barca, ma anche per gli allenamenti dei canoisti. Potrebbe cambiare la fisionomia l'area dell'ansa di Marisabella, nella zona di competenza del porto di Bari, grazie a un progetto che sarà realizzato dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale e che segue ai lavori già effettuati di " un canale di sicurezza per la gestione delle acque piovane e della falda, che storicamente tende a riemergere" spiega l'ammiraglio Vincenzo Leone, commissario dell'Autorità. Nello specifico i lavori in corso nell'ansa di Marisabella hanno lo scopo di garantire l'approdo di navi più grandi e supportare la gestione del traffico marittimo. Dagli interventi è sorto un canale lungo un chilometro, di cui circa 700 metri in linea retta, che scorre parallelo alla viabilità urbana e da progetto dell'Autorità sarà bonificato e reso navigabile alle imbarcazioni.

"Non è solo un elemento di attrattiva turistica - assicura l'ammiraglio - ma un vero e proprio intervento di ricucitura urbana. Non dimentichiamoci che in quella zona si allenano anche i corsisti e gli agonisti del Cus, quindi potrebbe diventare anche un spazio utile per l'avviamento al canottaggio".

Un progetto in cui l'Autorità portuale vorrebbe coinvolgere anche il Comune di Bari, l'Università Aldo Moro e il Politecnico. E che, tranne intoppi, deve essere completata entro la fine del 2026, essendo impiegati anche parte dei fondi Pnrr. Un'idea di cui si è discusso anche con l'assessore comunale delegato alla Blue economy del capoluogo, Pietro Petruzzelli, durante l'incontro intitolato " Sulla stessa barca" alla Fiera del Levante. Un evento utile per fare massa critica sulle potenzialità date dalla risorsa mare per Bari, non solo con le istituzioni, ma anche con le associazioni e i cittadini che quotidianamente vivono i 42 chilometri di costa, oggetto di programmi di rigenerazione urbana e costiera. - n.cass. © RIPRODUZIONE RISERVATA k L'area L'ansa di Marisabella.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Repubblica (ed. Milano)

Quotidiani Locali

la mobilità

Gli Ncc scrivono al Comune "Vogliamo 1.500 licenze in più"

Attualmente le auto a noleggio con conducente sono 214. " Visto che il governo è indifferente ci pensino le amministrazioni locali". E c'è anche il caso delle multe nelle Zone a traffico limitato


LA MOBILITÀ

Gli Ncc scrivono al Comune "Vogliamo 1.500 licenze in più"

Attualmente le auto a noleggio con conducente sono 214. "Visto che il governo è indifferente ci pensino le amministrazioni locali". E c'è anche il caso delle multe nelle Zone a traffico limitato

di Miriam Romano

Ma in questo momento Palazzo Marino è al lavoro per aumentare il parco taxi

Il L'assessore Arianna Censi si occuperà delle Mobilità. A sx gli Ncc hanno chiesto un incontro per discutere di questione sulla multe. Zona a traffico limitato

di Miriam Romano Almeno 1.500 Ncc in più in strada a Milano. Hanno bussato alla porta di Palazzo Marino le associazioni di noleggio con conducente per chiedere il rilascio di nuove autorizzazioni e maggiore collaborazione sulle sanzioni. Ma lo scontro con i tassisti è ancora aperto. Una prima lettera è firmata da Andrea Romano, presidente di MuoverSi, confederazione che unisce le principali associazioni di Ncc. Indirizzata direttamente al sindaco Beppe Sala, la missiva fa leva sulla sentenza della Corte Costituzionale che a luglio ha sbloccato il rilascio di nuove licenze per il servizio di noleggio con conducente. « Ognuno dovrebbe fare la propria parte - spiega Romano - . Se il governo continua a mostrarsi indifferente sia di fronte alla catastrofe del trasporto pubblico non di linea nelle principali città italiane, sia davanti alle sentenze della Corte Costituzionale e alle raccomandazioni di tutte le Autorità di garanzia (da Antitrust a Art), le amministrazioni locali devono prendersi la propria parte di responsabilità. Da luglio ogni sindaco può decidere autonomamente di aumentare le autorizzazioni Ncc, sottraendosi al ricatto della corporazione taxi nelle grandi città » . Il presupposto, infatti, è che a Milano la domanda di trasporto pubblico non di linea è carente. Secondo gli ultimi dati rilevati dal Comune, le chiamate inevase dei taxi arrivano al 40 per cento nei momenti di particolare difficoltà: nei weekend, negli orari serali e durante le settimane dei grandi eventi. « Considerando il bacino di utenza e che le licenze taxi a Milano sono 4.855, le autorizzazioni da rilasciare per gli Ncc nello stesso territorio dovrebbero essere circa 1.500 » , spiega Francesco Artusa di Sistema Trasporti. Le licenze attualmente sono solo 214.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Ma Palazzo Marino per il momento è al lavoro sul fronte auto bianche.

A fine ottobre è previsto il concorso per l'attribuzione di 450 nuove licenze che entro l'anno potrebbero già essere in strada. Da parte loro i tassisti sollecitano l'amministrazione comunale ad andare verso una stretta per gli autisti Ncc, con controlli più serrati contro l'abusivismo. Lo scontro nei mesi scorsi è sfociato anche in aggressioni fisiche e verbali in strada e il clima di tensione è salito alle stelle. «Alcuni Ncc e non sono pochi si sostituiscono ai tassisti - spiega Gianfranco Acquaviva di Assotaxi - . La loro è una professione che deve servire una parte di utenza che ha esigenze completamente diverse da quella che, in città, utilizza il trasporto a chiamata. Ci sono reparti della polizia municipale che continuano a effettuare controlli sui tassisti e poi negli stessi punti, come in stazione Centrale o in Duomo o in aeroporto, continuiamo a vedere Ncc che si comportano come se fossero tassisti. Chiediamo controlli più mirati e vigileremo in tutte le città per capire se il via libera a nuovi Ncc sarà adeguato».

La Repubblica (ed. Milano)

Quotidiani Locali

Altro capitolo riguarda il tema multe. Decine di contenziosi sono aperti tra Palazzo Marino e gli Ncc sanzionati dalle telecamere come fossero veicoli privati. Il perché è generato dall'obbligo di registrare la targa che ha una scadenza temporale di due anni. « La registrazione scade in automatico - spiega l'avvocata Giorgia Boicelli, legale di diversi autisti Ncc - e la macchina viene considerata come una vettura privata. Questo vuol dire che le telecamere delle Ztl o delle corsie preferenziali multano gli autisti, che per dimenticanza non hanno rinnovato la registrazione, ad ogni passaggio, più volte al giorno. Ci troviamo davanti all'assurdo di Ncc che hanno collezionato multe fino a 60 mila euro». In diverse cause finite davanti al giudice di pace con responso favorevole per gli Ncc il Comune ha risposto con ricorsi in appello che hanno ribaltato le decisioni del primo grado di giudizio.

«A fine anno - spiega la legale - arriveremo alla prima decisione della Corte di Cassazione sulla questione e speriamo che prevalga il buon senso». Nel frattempo, però, gli autisti Ncc hanno chiesto un incontro all'assessora alla Mobilità Arianna Censi. «È una questione di buonsenso e di collaborazione tra pubblico e privato - spiega Francesco Artusa nella lettera indirizzata all'amministrazione comunale il 2 ottobre - . È chiaramente sproporzionato multare un operatore, ancor più se ditta individuale, per decine di migliaia di euro per aver dimenticato una scadenza. Peraltro, si tratta di rinnovare dati già in possesso del Comune».

L'assessora Arianna Censi è la responsabile della Mobilità. A lei gli Ncc hanno chiesto un incontro per sbloccare la questione multe nelle Zone a traffico limitato.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Voce di Rovigo

Quotidiani Locali

EVENTI Ieri l'incontro con gli studenti alla darsena Le Saline

I porti incontrano i giovani


CHIOGGIA

Università e museo a rischio fuga

I porti incontrano i giovani

CHIOGGIA - Chioggia protagonista, ieri, dei Port Days 2024 dove grandi e piccini, studenti di tutte le età, famiglie, giovani sportivi, appassionati di porto, cittadini curiosi sono 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. 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) la rassegna lagunare di eventi, ideata e organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, patrocinata dai Comuni di Venezia e Chioggia, è stata sviluppata in tre giornate, coinvolgendo, ciascuna, uno dei tre diversi contesti: Venezia centro storico, Marghera e Chioggia che compongono il peculiare sistema portuale del Veneto.

Il programma di Chioggia è stato ricco e vivace e si è aperto al mattino alla darsena Le Saline, con un incontro rivolto agli studenti delle classi 4° e 5° degli istituti tecnici e licei clodiensi, che hanno avuto l'opportunità di conoscere da vicino le carriere del settore marittimo-portuale. Università, istituti tecnici professionali e imprenditori del settore hanno guidato i ragazzi attraverso postazioni interattive, dove sono potuti entrare in contatto con strumenti tecnici e sperimentare direttamente alcune attività pratiche. A rendere l'evento ancora più coinvolgente la partecipazione dell'Associazione Remieri Chioggia, che ha offerto agli studenti la possibilità di cimentarsi con la tradizionale voga alla veneta. Nel pomeriggio si è tenuta anche una speciale caccia al tesoro che ha coinvolto grandi e piccoli in un'avventura unica: tra calli, canali e campi, i partecipanti si sono sfidati in una gara a squadre risolvendo indovinelli, puzzle ed enigmi. Un modo divertente e interattivo per scoprire la storia e la cultura marittimo-portuale della città. In contemporanea, la sede della Capitaneria di Porto è rimasta aperta al pubblico con ingresso libero per tutti, continuando così l'approfondimento sul lavoro svolto quotidianamente dall'Autorità Marittima. La giornata si è conclusa con un momento di festa all'auditorium San Nicolò, dove sono stati premiati i vincitori della caccia al tesoro e si è celebrata l'importanza del mare nella vita e nell'economia della città.

"Una giornata splendida dedicata ai giovani per far conoscere opportunità anche lavorative future e per far conoscere il porto e tutto ciò che ruota attorno - commenta il sindaco Mauro Armelao - Grazie all'autorità portuale in particolare al presidente Di Blasio che si dimostra nei fatti anche vicino alle esigenze della nostra città in primis proprio per lo spostamento del mercato ittico. Grazie a quanti sono intervenuti a vario titolo per creare questi tavoli di lavoro per i giovani

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

studenti del liceo e dell'itis di Chioggia".

M.Bio.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

L'Arena

Quotidiani Locali

La proposta di residenti e commercianti

Tutelare Golosine e Zai dalle auto: «Anche in questi quartieri serve la Ztl»


Verona

Chiedono domani cinque uffici postali Ma potenziali punti Live Postamat

La proposta di residenti e commercianti

Tutelare Golosine e Zai dalle auto: «Anche in questi quartieri serve la Ztl»

La limitazione di accesso in auto al centro storico sono apprezzate, ma i residenti di Golosine e zona fiera reclamano le stesse «attenzioni» per il loro quartiere.

Se in centro si chiude ai non residenti o non soggiornanti, il comitato di Verona Sud lamenta che, viceversa, in zona fiera, in particolare in via Scopoli, durante le manifestazioni fieristiche, il Comune tratterebbe abitanti e lavoratori, tramite specifiche ordinanze, «come intrusi che dovrebbero togliere il disturbo nei giorni di fiera».

«Anche se chi vive e lavora in tali vie paga il pass per i parcheggi, in occasione delle principali fiere, dovrebbe prendersi ferie e sparire dalla circolazione», è scritto in una nota del comitato. «E questo nonostante vivibilità, accessibilità e salubrità di abitanti ed esercenti siano compromesse durante le ormai numerose manifestazioni di rilievo». Per i residenti, quindi, si utilizzerebbero «due pesi e due misure».

«Qualche anno fa si è persino multata una disabile che aveva correttamente parcheggiato l'auto nell'apposito stallo, con regolare pass disabili», è scritto ancora, spiegando che la sanzione è poi stata annullata ricorrendo al giudice di pace.

«Le ordinanze dei competenti uffici comunali si appellano all'ordine pubblico e all'eccezionalità degli eventi, ma le manifestazioni fieristiche sono programmate un anno prima e si ripetono tali e quali da tempo. Ci chiediamo perché il Comune di Verona non riesca a gestire le esigenze di Veronafiere senza calpestare i diritti di chi vive a Verona Sud.

Reputiamo che serva un'onesta e approfondita riflessione che eviti discriminazioni tra cittadini e cittadine della stessa città». C.Bazz.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

L'Eco di Bergamo

Quotidiani Locali

«Addizionale aerei I Comuni ricevono solo l'1% del totale»

La proposta Su 6,5 euro a passeggero, 5 vanno all'Inps. Alessandro Colletta (Ancai): «Va rivista l'attuale suddivisione»



Mentre Ryanair continua a chiedere l'abolizione dell'addizionale comunale sui diritti d'imbarco dei passeggeri e orienta le proprie strategie aumentando i voli sugli aeroporti in cui la tassa è stata abolita (è il caso recente di Trieste e Reggio Calabria), i Comuni rivendicano la propria posizione. È quanto ribadisce l'Ancai, l'Associazione nazionale dei Comuni aeroportuali italiani presieduta da Alessandro Colletta, sindaco di Orio al Serio. «L'addizionale comunale - spiega l'Ancai - è nata come un parziale "risarcimento" nei confronti dei Comuni limitrofi agli aeroporti per le molte problematiche che subiscono. Si pensi all'inquinamento acustico e all'inquinamento atmosferico, con conseguenti problemi sanitari sulla popolazione, ai vincoli dell'uso del territorio per l'attuazione dei "Piani di rischio aeroportuale" o della gestione del "rischio wildlife strike", ai problemi da "vortex strike" o da presenza di specie aliene infestanti, all'onere di sostenere ingenti costi per garantire la continuità dei servizi locali necessari per il funzionamento delle infrastrutture aeroportuali». L'addizionale è pari a 6,50 euro a passeggeri in partenza, di cui 5 euro per l'Inps, 50 centesimi per il servizio antincendio e un euro da ripartire tra Enav, ministero dell'Interno e Comuni aeroportuali; di questa quota, spiega Colletta, «ai Comuni arrivano però solo circa 7 centesimi per passeggero», ma «questo pur esiguo contributo è comunque vitale per i Comuni aeroportuali». E prosegue: «I Comuni aeroportuali e l'Ancai si augurano una riduzione dell'addizionale e una sua destinazione al solo settore aeroportuale - è la proposta di Colletta -, quindi ai Comuni, all'Enav, ai Vigili del fuoco, al comparto della sicurezza e al fondo volo. Va riequilibrata la suddivisione degli importi tra i beneficiari dell'addizionale, ricordando che l'addizionale si chiama "comunale" ma che ad oggi vede i Comuni ricevere solamente l'1% dell'importo versato dai passeggeri in partenza».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Messaggero Veneto

Quotidiani Locali

san giorgio di nogaro

Nautica da diporto Nuove norme regionali operative dal 2025

F.A.


Nautica da diporto Nuove norme regionali operative dal 2025

SAN GIORGIO DI NOGARO «Con i suoi 96 chilometri di costa, compresa tra il fiume Tagliamento e Punta Sottile, e 15. 562 posti barca, il Friuli Venezia Giulia è il porto turistico più grande d'Italia. La nautica da diporto è un settore in forte sviluppo e con grandi potenzialità turistiche». Così ha esordito ieri l'assessore regionale al Turismo e Attività produttive a Sergio Emidio Bini al convegno "I porti turistici nella Blue economy", al Marina Sant'Andrea di San Giorgio di Nogaro, per approfondire le tematiche di sostenibilità, innovazione, turismo esperienziale e valorizzazione dei territori nel campo della nautica da diporto. «Per questo - ha aggiunto - abbiamo ritenuto necessario porre le basi normative e finanziarie per consentire agli operatori del settore di adattarsi alle nuove tendenze e alle esigenze del mercato approvando in giunta il nuovo disegno di legge "Sviluppo, promozione e primo supporto finanziario del settore nautico regionale", operativo dal prossimo anno dopo il passaggio in Aula».

Dopo i saluti dI Mario Andretta e del direttore, Fortunato Moratto e del sindaco Pietro Del Frate è intervenuto il presidente del consiglio regionale Mauro Bordin, rimarcando che "l'economia del mare è importantissima per lo sviluppo del territorio».

- F.A.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Roma

Quotidiani Locali

IL LEGHISTA FEDRIGA AMMETTE: GRAVISSIMO CHE IN TANTI ANNI NON SIANO STATI DEFINITI. FI E FDI PRONTI AL NO SULLA DEVOLUZIONE DELLA PROTEZIONE CIVILE

«Rispettare la legge, s ep non si parte»



ROMA. «Mi aspetto il rispetto della legge votata dal Parlamento e da tutta la maggioranza. Spero che le materie che sono sottoposte a Lep potranno partire quando i Lep saranno pronti». La frenata stavolta non arriva da Forza Italia o da Fratelli d'Italia. No, stavolta a chiedere di andare con i piedi di piombo sull'autonomia differenziata rispetto ai Livelli essenziali delle prestazioni è il presidente della Conferenza delle Regioni, il leghista Massimiliano Fedriga (nella foto).

Consapevole di cosa significherebbe partire senza aver prima definito i Lep, Fedriga dice chiaro e tondo che senza di essi si produrrebbero dei grossi pasticci.

«È gravissimo che in questi anni non siano stati fatti i Lep, non per l'autonomia differenziata, ma perché sono i livelli essenziali di prestazioni che deve garantire anche lo Stato centrale», così come «Regioni, Province e Comuni», «chiunque eroghi i servizi ai cittadini», dice Fedriga ai microfoni di Skytg24. Ma quello dei Lep non è il solo argomento sul tema dell'autonomia che sta provocando più di un mal di pancia nella coalizione di maggioranza. Ieri il ministro degli Esteri, Antonio Tajani, ha ribadito la sua contrarierà a consentire il passaggio dei temi del commercio estero alle Regioni, mentre Forza Italia e Fratelli d'Italia sono pronti a dire no all'ipotesi di far partire l'autonomia differenziata dalla Protezione civile. Il dossier presto potrebbe finire sul tavolo della premier Meloni, al momento non è ancora in agenda un incontro con le quattro regioni del centrodestra che intendono accelerare, ma il tema rischia di spaccare la maggioranza. Ma Veneto, Lombardia, Piemonte e Liguria, con il sostegno del ministro degli Affari regionali, Roberto Calderoli tirano dritto. «Quest'anno condivideremo insieme il grande traguardo dell'inizio dei negoziati per l'Autonomia», afferma Attilio Fontana. E il governatore veneto Luca Zaia spiega: «Non intendiamo creare tante protezioni civili regionali, ma in caso di calamità naturale relativa ad una regione (per esempio un'alluvione), il presidente potrà adottare ordinanze in deroga senza attendere che provveda il Governo.

Quando i cittadini si trovano l'acqua in casa non possono aspettare la burocrazia». E su questo fronte Zaia trova anche l'intesa con De Luca: «Stanno facendo quello che la Regione Campania ha suggerito già nel 2019. Lasciamo perdere sanità pubblica, scuola pubblica e trasporto pubblico - è la proposta del governatore - 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».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Corriere Adriatico (ed. Ascoli)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Esperti a confronto in teatro sulle scelte per A14 e ferrovia

Attesi Baldassarri dell'Istao e Ricci della Commissione Trasporti all'Ue


Esperti a confronto in teatro sulle scelte per A14 e ferrovia

Attesi Baldassarri dell'Istao e Ricci della Commissione Trasporti all'Ue

LA STRATEGIA

LA FONDAZIONE SAN GIACOMO DELLA MARCA IN PRIMA LINEA A FAVORE DELL'ARRETRAMENTO

Un cantiere lungo l'autostrada

I protagonisti

L'impegno

LA STRATEGIA PORTO SAN GIORGIO Si intitola "Ferrovia e autostrada: quale futuro? Le opportunità del nuovo corridoio europeo Baltico-Adriatico" il pomeriggio di riflessione organizzato dalla Fondazione San Giacomo della Marca per il prossimo venerdì 11 al teatro comunale di Porto San Giorgio. L'argomento è fonte di confronto e discussione nati non certo ieri, con la Fondazione che da tempo ormai propone riflessioni con esperti e tecnici del settore. «L'incontro della prossima settimana spiega Massimo Valentini, presidente della fondazione San Giacomo della Marca è l'occasione per fare il punto della situazione, le tematiche, negli ultimi tempi, hanno subito delle evoluzioni».

I protagonisti Oltre a Valentini e moderati dal giornalista Andrea Taffi, saranno presenti a Porto San Giorgio il presidente dell'Istao Mario Baldassarri, Matteo Ricci, vicepresidente della Commissione Trasporti al Parlamento Europeo, di cui fa parte anche Carlo Ciccioli, anche lui presente a teatro. «Ci sono due nuovi rappresentanti marchigiani in Europa sottolinea Valentini e ci sono stati nuovi pronunciamenti in Europa: prima dell'estate, tanto il Parlamento quanto il Consiglio Europeo hanno approvato il nuovo regolamento delle reti Ten-T estendendole dal Corridoio Baltico Adriatico fino a Bari, con l'orientamento a dare priorità ai collegamenti ferroviari ad alta velocità. Nei prossimi mesi Rfi presenterà i risultati dello studio di fattibilità per la dorsale adriatica, sperando che ci possa essere anche Ancona, che potrebbe arretrare l'alta velocità, lasciare Ancona come hub e l'attuale ferrovia come metropolitana di superficie». Da un lato la ferrovia, dall'altro l'autostrada e Valentini ricorda che «Aspi non ha previsto nel piano delle opere la terza corsia. Il recente studio di Aspi sulla terza corsia ha infatti documentato l'estrema complessità dell'intervento». La fondazione San Giacomo della Marca torna quindi sull'ipotesi arretramento. Dice infatti Valentini: «Si ripropone l'ipotesi di valutare l'alternativa progettuale di una nuova autostrada arretrata a 4 corsie da Porto Sant'Elpidio fino al collegamento con l'A24. Faremo la nostra progettualità e ci confrontiamo con le comunità locali». Accanto ci sarebbe l'attiguo passaggio della nuova linea ferroviaria che, ricorda il presidente della fondazione San Giacomo della Marca, «è un'ipotesi proposta da tempo da noi e da molti altri, come il presidente Istato Baldassarri. Potrebbe essere un'ipotesi che sostituirebbe la programmata Mezzina che sarebbe allo scoperto e pertanto molto più impattante dal punto di vista ambientale di un intervento congiunto autostrada-ferrovia che in buona parte potrebbe essere interrato. Occorre però uscire dal terreno delle opinioni e affidarsi con fiducia a quanto prevede l'iter di legge per queste grandi opere infrastrutturali».

L'impegno Serve però il confronto tra tutti e, Valentini chiude dicendo: «La valutazione delle varie alternative progettuali, prevista dal procedimento di legge, appare la strada che assicura partecipazione

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

e scelta della soluzione più idonea allo sviluppo sostenibile delle Marche».

c. m.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro)

Quotidiani - Ed. Secondarie

1l presidente dell'Autorità portuale di Gioia Tauro a Napoli

Agostinelli: «Il Governo agisca sull'Ue per mitigare gli effetti della direttiva Ets»

L'intervento alla 6. edizione della Naples Shipping Week che si è conclusa ieri


Calabria

Sanità, tutti i programmi per la Piana

Entro fine anno la consegna dei lavori delle Case e degli Ospedali di Comunità

Il Comitato spontaneo «Intanto la gente muore»

Il presidente dell'Autorità portuale di Gioia Tauro a Napoli

Agostinelli: «Il Governo agisca sull'Ue per mitigare gli effetti della direttiva Ets»

Service Lions L'8 e il 9 visite oculistiche nelle scuole

Investimenti sui migranti ma c'è il "nodo" gestione

Domenico Latino GIOIATAURO Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, alla 6.

edizione della Naples Shipping Week (l'evento dedicato all'economia del mare che si è svolto dal 30 settembre a ieri a Napoli), tra le varie tavole rotonde in calendario, ha assistito alla sessione istituzionale e politica "Italia Paese anfibio", a cui hanno preso parte, tra gli altri, Manuel Grimaldi, presidente di International Chamber of Shipping e patron di Grimaldi Group, e Alberto Rossi, segretario generale di Assarmatori.

Obiettivo della tavola rotonda quello di affrontare il tema del bilanciamento tra Italia europea e Italia mediterranea nell'attuale contesto geopolitico di crisi internazionale.

Alla luce della discussione, nel corso della quale è stato presentato un rapporto di monitoraggio della Commissione Europea sugli iniziali effetti della direttiva ETS, in vigore da gennaio 2024, e in un contesto internazionale dettagliatamente descritto, tra presente e previsioni future, dal Rapporto Draghi, il presidente Andrea Agostinelli ha riflettuto su quella che è la questione da affrontare.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

«La vera domanda è: in tempi di rapporto Draghi, trasportare da e per l'Europa ora costa di più, di meno o risulta invariato? Soprattutto per il settore del transhipment, particolarmente investito dagli effetti distorsivi della direttiva europea. Nel fare queste mie considerazioni - ha aggiunto Agostinelli - auspico, in generale ma nello specifico per il futuro del porto di Gioia Tauro, primo scalo di transhipment d'Italia, che il Governo possa continuare nella sua attività di sensibilizzazione presso l'Unione Europea per la mitigazione degli effetti devastanti della direttiva ETS. Del resto - ha continuato Agostinelli - si tratta di normative di carattere regionale, mentre gli armatori che scalano il porto di Gioia Tauro sono player di carattere internazionale, per cui l'intera materia andrebbe disciplinata in un contesto globale quale è quello dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) delle Nazioni Unite, istituita per regolare con standard internazionali il trasporto marittimo mondiale».

«Nel contempo -ha concluso Agostinelli - lo studio della EU sembra parziale con un campione assai limitato della flotta mondiale; non solo, ma utilizza un arco temporale non significativo, coprendo un periodo durante il quale gli armatori non erano tenuti a pagare i tributi stabiliti dalla Direttiva ETS e quindi non avevano ancora proceduto a modificare le rotte delle proprie navi».

Nella giornata di ieri, continuando a seguire il filone delle stesse tematiche, il presidente Andrea Agostinelli ha altresì assistito al convegno, a cura del Centro Studi e Ricerche SRM, che ha affrontato il tema "I grandi scenari dei container: uno sguardo alla sfera di cristallo" in cui è stato fatto il

Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro)

Quotidiani - Ed. Secondarie

punto sulle rotte e sulle dinamiche che stanno caratterizzando il trasporto container via nave e che lo influenzeranno nel futuro, considerati anche gli attuali scenari geopolitici che interessano il contesto globale dei traffici.

® RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Quotidiani - Ed. Secondarie

In piazza Castello l'ultima giornata di una kermesse che ha confermato le potenzialità del principe degli agrumi

"Bergare, più che una scommessa

L'idea vincente della Camera di commercio sulle prospettive turistico-economiche Ieri degustazioni e spettacolo, oggi il gran finale con un momento di riflessione


"Bergarè", più che una scommessa

L'idea vincente della Camera di commercio sulle prospettive turistico-economiche Ieri degustazioni e spettacolo, oggi il gran finale con un momento di riflessione

Cristina Cortese "Bergarè" sparge gli ultimi semi costruttivi di promozione e valorizzazione del principe degli agrumi. Una lunga giornata quella che, a partire da questa mattina fino alla mezzanotte, nello splendido scenario di piazza Castello, manderà in archivio laterzaedizione che ha saputo incamerare con successo le novità mai scontate quando, come nel caso di "Bergarè", la storia è ancora recente. Ebbene, tanto il concorso di idee "Bergathon " con la premiazione di due vincitori ex equo quanto "Bergarè street food, le proposte di street food al bergamotto di 14 imprese reggine, hanno contribuito a rafforzare il percorso identitario basato sul prezioso agrume nel contesto di una progettualità più larga, turistica, economica, sociale e culturale pensata dal presidente della Camera di Commercio Ninni Tramontana. E c'è molta attesa oggi (ore 9.30-13), per il convegno "Bergamotto di Reggio Calabria: tra identità locale e attrattività turistica" in collaborazione con Isnart. Un momento importante di riflessione che si collega perfettamente alla mission di questa edizione che pone un'attenzione particolare al bergamotto di Reggio Calabria come volàno di sviluppo territoriale, turistico e di innovazione.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Ed intanto, tornando alla giornata di ieri, tante le degustazioni con un focus sul bergamotto in pasticceria accompagnato dalla degustazione dei vini reggini a cura di Consorzio Terre di Reggio Calabria e Consorzio di tutela e valorizzazione delle viti e del vino doc di Bivongi. Ancora, dolci e pasticceria al centro dell'anteprima nazionale de "Il giro d'Italia in 80 dolci", il primo spettacolo teatrale sulla pasticceria italiana ideato e realizzato da Tiziana Di Masi "La Signora in Dolce" mentre per i più piccoli è stato allestito lo spettacolo "Bolle di sapone" con Luisanna Vespa e teatro di figura con "Il manifesto dei burattini" di Vittorio Zanella della Compagnia "Teatrino dell'Es". Ma non è finita. C'è ancora il tempo di ammirare, quali pezzi forti della manifestazione, "Il Villaggio di Bergarè" mostra mercato con 25 imprese reggine della filiera, a cura di Coldiretti, Cna, Confagricoltura, Confartigianato, Confcommercio, Confesercenti, Confindustria, Copagri e l'esposizione "Bergamotto in Mostra" allestita negli spazi del Castello aragonese a cura della Ssea in collaborazione con l'Accademia di belle arti che ha registrato un forte coinvolgimento delle scuole (400 alunni dell'Istituto "Boccioni Fermi" ed altrettanti delle scuole superiori e tecniche, alberghiero incluso). Il bergamotto e la Stazione sperimentale tra ricerca e territorio: questo il percorso della mostra costruita intorno agli oggetti oggi conservati nella Stazione sperimentale, ma un tempo operativi nell'innovativo settore dell'agricoltura che ha rappresentato storicamente il primo approdo delle cosiddette "macchine scientifiche" in un settore fondamentale per gli sviluppi

Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Quotidiani - Ed. Secondarie

tecnologici del XX Secolo. Sotto la direzione responsabile di Pietro Sacchetti (curatore Marcello Francolini, Remo Malice; artisti Rosita Commisso, Davide Negro, Davide Scialò, Francesco Scialò; allestimento Pietro Colloca; grafica e comunicazione: Pierfilippo Bucca, Massimo Monorchio), ha preso corpo un nuovo modello di progettazione innovativa orientata ad aumentare l'esperienza diretta con gli elementi, inserendoli in una situazione concettuale più ampia che trasformi lo spazio da fisico a meta-fisico. «Ogni docente-artista ha lavorato sull'espansione dei concetti di storia, analisi, musealizzazione e documentazione non producendo opere proprie ma sviluppando visioni atte ad aumentare il valore simbolico e conoscitivo degli oggetti esposti - sottolinea Piero Sacchetti -. Gli oggetti non sono presentati direttamente, ma contestualizzati in "scenari narrativi", allestimenti-ambientali capaci di potenziare l'immaginazione del visitatore. Davide Negro, attraverso un'azione di appropriation art, ri-fotografa antichi scatti; Rosita Commisso, con la sua opera video, ci trasporta in un viaggio mnemonico; Francesco Scialò, con una poetica visione, ci suggerisce l'antro ideale del chimico, immerso tra congegni e ampolle fuori tempo-spazio; Davide Scialò immagina un Museo di archeologie meccaniche. E ci ha fatto molto piacere - conclude il direttore dell'Accademia - che quest'iniziativa ricca di storia e prospettiva futura sia stata condivisa dai nostri ragazzi».

® RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Giornale di Sicilia (ed. Agrigento)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Il bilancio della stagione all'aeroporto. Nell'area imbarchi un sondaggio sull'accoglienza e le strutture ricettive

Voli in ritardo di ore, al Florio solo 69 su 7.670 partenze


Trapani

Abusi su una bimba: rischia 6 anni

Voli in ritardo di ore, al Florio solo 69 su 7.670 partenze

ai passeggeri del volo.

«Il giudice - hanno ribadito i legali di ItaliaRimborso, che hanno dato supporto alle passeggere nel contenzioso - ha applicato il regolamento comunitario 261/2004, che tutela i viaggiatori aerei anche in casi di ritardo aereo. Oltre le tre ore di ritardo, infatti, i viaggiatori possono richiedere la compensazione pecuniaria. Nella fattispecie, infine, non vi erano circostanze di sciopero o di condizioni meteo avverse che incidessero sulla rotta aerea».

Un provvedimento che è arrivato quando ancora non si era spenta l'eco della disavventura occorsa alla Juventus Next Gen lo scorso 22 settembre, rimasta bloccata per tutta la notte assieme ad altri 160 viaggiatori all'aeroporto Vincenzo Florio potendo partire solo nella mattinata dell'indomani.

«La vicenda che abbiamo vissuto è definita come un ritardo alla partenza del volo, causato da una avaria tecnica all'aeromobile», ha dichiarato, nell'occasione Michele Bufo, direttore di Airgest, società di gestione dello scalo, spiegando che la riprotezione dei passeggeri è compito della compagnia aerea e non del management aeroportuale che, comunque, non è venuto meno ai doverti di ospitalità e assistenza, apprezzati tanto dai viaggiatori che dall'Enac, l'Ente che sovrintende all'aviazione civile. «Da parte nostra, cerchiamo sempre di rendere servizi all'altezza - aggiunge adesso il presidente di Airgest, Salvatore Ombra -. Così come è accaduto nelle rarissime occasioni di ritardo superiori alle tre ore che, tra il 2023 e il 2024, sono state solo 69 su 7670 partenze, pari allo 0,9%. Sostanzialmente nessuno di tali ritardi, davvero modesti - ribadisce -, è attribuibile al funzionamento del nostro aeroporto».

Il Vincenzo Florio ospiterà per tutto il mese in corso, nell'area imbarchi, un sondaggio sul gradimento e sulla qualità dei servizi turistici offerti in provincia, promosso dall'associazione strutture extralberghiere e affitti Brevi, che rappresenta oltre 90 operatori dell'ospitalità.

«La raccolta dati verrà fatta in forma anonima e aggregata - sottolinea Fabio Alba, presidente di ASE Sicilia -. Su proposta del presidente di Airgest condivideremo i risultati anche con le amministrazioni comunali e gli operator». «È fondamentale comprendere la percezione che i visitatori hanno delle nostre città e dei servizi turistici - chiosa Ombra -.

Così si potranno intraprendere tutte le azioni necessarie per offrire un turismo sempre più di qualità». (*GDI*).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Gazzettino (ed. Pordenone)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Electrolux, crisi di volumi «Intervenga il governo per salvare gli operai»


Nuovo ospedale, via dal 14 dicembre

Electrolux, crisi di volumi «Intervenga il governo per salvare gli operai»

IN FABBRICA PORDENONE «Serve un intervento immediato del Governo per salvaguardare l'occupazione e il futuro produttivo del sito e l'azienda deve presentare i piani industriali credibili a medio lungo termine per il rilancio della competitività di Porcia, prestando maggiore ascolto alle rappresentanze dei lavoratori».

Questi in sintesi i punti fondamentali condivisi nell'incontro tra la Rsu dello stabilimento Electrolux di Porcia con la responsabile lavoro regionale Pd Fvg Valentina Francescon e il segretario provinciale del partito Fausto Tomasello, che si è tenuto venerdì sera a Pordenone, in vista del confronto del prossimo 8 ottobre a Mestre tra i rappresentanti sindacali e l'azienda sulla proroga dei contratti di solidarietà.

I NUMERI Analizzando la situazione, è stato chiarito che «Porcia vive le difficoltà peggiori per una serie di fattori negativi», tra cui sono stati rilevati «il peso maggiore della concorrenza estera e le performance dei prodotti in calo», in particolare «la crescita della Turchia su Electrolux nella vendita di lavatrici alla Russia dopo le sanzioni e la completa dipendenza dalla Cina per la subfornitura, aggravata dalla crisi del Mar Rosso che ha allungato tempi e costi di consegna». Non buone le attese posto che «lo stabilimento di Porcia raggiunge la sostenibilità a 750 mila macchine prodotte all'anno e il 2024 si chiuderà con 680 mila».

«Abbiamo portato la nostra solidarietà ai lavoratori e ci siamo impegnati riferiscono Tomasello e Francescon - a portare avanti la richiesta di un tavolo tecnico a livello nazionale".

E se da un lato la responsabile Lavoro ha richiamato "la responsabilità della giunta nel sollecitare il governo alla presa in carico di una situazione che si prospetta drammatica", il segretario provinciale ha puntato il dito sul Governo Meloni che "è latitante e non ha ancora messo in campo alcuna strategia per il rilancio del settore».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Gazzettino (ed. Rovigo)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Coimpo, bomba ecologica con il problema bonifica


Adria

Coimpo, bomba ecologica con il problema bonifica

▸A 10 anni dalla tragedia tutto è rimasto fermo, aziende fallite e fidejussioni inutili ▸D'Angelo: «Per l'Agenzia dei beni confiscati servono subito 140mila euro per la sicurezza»

ADRIA

Coimpo a dieci anni dalla tragedia restano i problemi

Adria

Asis in festa: messa, pranzo e premi ai donatori

L'AREA ABBANDONATA È DESTINATA A ENTRARE NEL PATRIMONIO INDISPONIBILE DEL COMUNE

Gaddo Frassoni

ADRIA Il fantasma della Coimpo, l'azienda di trattamento fanghi di località America di Ca'Emo, torna ad aleggiare sui lavori del consiglio comunale. L'Agenzia dei beni confiscati qualche giorno fa ha visitato l'ex sito produttivo in vista di un eventuale trasferimento al patrimonio indisponibile del Comune. Lo ha annunciato l'assessore all'ambiente Giorgio D'Angelo, rispondendo ad un quesito sollevato durante l'ultimo civico consesso dal consigliere di minoranza Simone Ceccarello.

IL DECENNALE L'esponente di Fratelli d'Italia aveva chiesto lumi sulla situazione all'interno dell'ex sito produttivo a pochi giorni dal decennale della tragedia. Il 22 settembre 2014, in seguito allo sversamento di acido solforico in una vasca contente liquami, si sviluppò una nube tossica.

Morirono Giuseppe Baldan, 48 anni, autotrasportatore di Campolongo Maggiore e tre dipendenti Coimpo: Nicolò Bellato, 28 anni, di Adria, Marco Berti, 47 anni, di Rovigo e Paolo Valesella, 53 anni, di Adria. «Il sito- aveva detto - Ceccarello - è ancora là. Non ho visto poste in bilancio e non ho visto lavori in corso per la sua messa in sicurezza».

La Coimpo, ricordiamo, è fallita il 22 gennaio 2018 e le fideiussioni che aveva presentato in Provincia, rilasciate a garanzia della corretta gestione degli impianti di trattamento e stoccaggio di rifiuti, si erano rivelate inesigibili, pari a carta straccia.

La garanzie presentate da Coimpo, per quasi tre milioni di euro, e da Agribiofert, altra azienda presente nel sito, per oltre un milione e 800mila, erano state infatti rilasciate da una società che nel frattempo era fallita e quindi non in grado di garantire neppure un euro. «L'Agenzia dei beni confiscati - ha spiegato D'Angelo - qualche giorno fa ha effettuato un sopralluogo a Ca' Emo. Per mettere in sicurezza il sito servono ancora circa 140mila euro».

BONIFICA COSTOSISSIMA Ben diversa la cifra che Il Comune di Adria dovrà impiegare per la bonifica per la quale, secondo i calcoli effettuati qualche anno fa, ci vorranno dai 10 ai 18 milioni di euro, nella ipotesi più pessimistica. Sull'argomento è intervenuto anche il sindaco Massimo Barbujani.

«Probabilmente - ha spiegato - il sito rientrerà nella disponibilità del Comune. Si dovranno prima ultimare i lavori di messa in sicurezza del sito. Ci sono alcune sofferenze che riguardano una vasca, del percolato che trasuda e rischia di inquinare l'area: deve essere sistemata una copertura affinché l'acqua piovana non entri nel silos».

Barbujani gaurdingo. «Il campanello però è suonato visto che sono trascorsi dieci anni. La situazione non può rimanere così all'infinito. Dobbiamo trovare una soluzione. All'interno dell'azienda la situazione è grave.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Gazzettino (ed. Rovigo)

Quotidiani - Ed. Secondarie

L'ex casa del custode è stata perimetrata perché è stata ormai aggredita dalla vegetazione. C'è poco nulla salvare all'interno.

Forse solo la struttura edilizia si può recuperare. Visto che il sito rientrerà nella disponibilità del Comune dobbiamo iniziare studiare la strada per ottenere dei finanziamenti per la sua bonifica».

Guido Fraccon © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Giornale del Piemonte e della Liguria

Quotidiani - Ed. Secondarie

NAVI DA CROCIERA A MOTORI SPENTI

Il porto green della Spezia stupisce Napoli

L'elettrificazione delle banchine già nel 2025 al centro degli incontri della Shipping Week


NAVI DA CROCIERA A MOTORI SPENTI

Il porto green della Spezia stupisce Napoli

L'elettrificazione delle banchine già nel 2025 al centro degli incontri della Shipping Week

TURISMO SOCIAL

La community di Instagram scopre e valorizza Genova

Il porto della Spezia e la sua decisa accelerazione verso l'elettrificazione delle banchine diventano protagonisti della Naples Shipping Week, l'appuntamento che ogni anno richiama in Italia il mondo internazionale del trasporto marittimo, alternando la sede tra il capoluogo campano e Genova. In questa edizione, ampio spazio è stato riservato allo stato dei lavori spezzini che, in anticipo a molti altri scali italiani ha già quasi terminato la prima cabina di trasformazione da 242 metri quadrati, quella che consentirà alle navi da crociera sul Molo Garibaldi di spegnere i motori. E a novembre si attende l'arrivo del robot per trasferire i cavi elettrici da rete di distribuzione in banchina a bordo nave.

I lavori termineranno nella metà del 2025. Ad annunciarlo è stato il Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale Federica Montaresi, durante il suo intervento nella sessione "Green Ports and Shipping Summit'.

La grande cabina, che misura circa 240 m2, 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 poco oltre 8,5 milioni di cui 5,5 finanziati dal Fondo Complementare al Pnrr. 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.

I tecnici dell'Autorità portuale sono stati la scorsa settimana a Tallinn, presso lo stabilimento della Shore Link, insieme 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 prevista per novembre.

«Il collaudo del sistema per il trasferimento dei cavi elettrici dalla rete di banchina alla nave, avvenuto nei giorni scorsi a Tallin, rappresenta un passaggio fondamentale, insieme alla realizzazione della cabina che sta prendendo forma - ha sottolineato Federica Montaresi -. 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

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

con lo sviluppo di servizi qualificati ci 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. 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

Il Mattino (ed. Circondario Sud)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Fondazione Sorrento è Gargiulo il nuovo ad


Torre del Greco

Dal casello a via Lamaria inaugurata la "bretella"

Fondazione Sorrento è Gargiulo il nuovo ad

Cambio della guardia nel ruolo di amministratore delegato della Fondazione Sorrento, l'istituzione cui è assegnato il compito di promuovere l'immagine della città in Italia e nel mondo attraverso eventi e manifestazioni di qualità.

Per sostituire il dimissionario chef pluristellato, Alfonso Iaccarino, è stato chiamato Mario Gargiulo (in foto), imprenditore attivo in politica, che è stato più volte assessore e consigliere comunale. La nomina è stata ratificata nel corso dell'ultima riunione del consiglio di amministrazione. Tutti confermati, invece, gli altri componenti del cda. A partire dal presidente, l'armatore patron di Msc, Gianluigi Aponte. Ad affiancarlo i consiglieri Michele Savarese, Adolfo Acampora, Pietro Monti, Antonino Terminiello ed Aniello Aponte, ai quali si aggiunge Mario Gargiulo. Il nuovo ceo della Fondazione Sorrento, nell'esprimere la gratitudine al presidente Aponte, ai consiglieri e al sindaco di Sorrento, Massimo Coppola, per la fiducia, spiega come «questo incarico rappresenta non solo un grande privilegio, ma anche una responsabilità significativa, che assumo con entusiasmo e dedizione, consapevole del prestigio e dell'importanza che l'istituzione riveste».

L'impegno di Gargiulo è di «lavorare per valorizzare il patrimonio culturale e ambientale del territorio, con l'obiettivo di consolidare il ruolo di Sorrento come destinazione di prestigio, favorendo iniziative e progetti che rafforzino il legame tra la Fondazione e la città».

m.d.e.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Piccolo (ed. Gorizia)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Aperto il cantiere che trasformerà il Duca d'Aosta nel campovolo Fvg

Tolta la vegetazione selvaggia. A breve la bonifica bellica Intervento in sei fasi. Vivona: «Due maxi-concerti nel 2025»

FRANCESCO FAIN


GORIZIA

Aperto il cantiere che trasformerà il Duca d'Aosta nel campovolo Fvg

Tolta la vegetazione selvaggia. A breve la bonifica bellica Intervento in sei fasi. Vivona «Due maxi-concerti nel 2025»

Francesco Fain Lavori in corso all'aeroporto Duca d'Aosta. Sono iniziate le operazioni preliminari per permettere lo svolgimento dei maxi-concerti in via Trieste. L'attività di volo rimarrà, chiaramente, preponderante (su precisa disposizione dell'Enac, l'Ente nazionale per l'aviazione civile) ma quell'area immensa potrà essere utilizzata per organizzare eventi di grande portata.

A farci da guida è Antonino Vivona, presidente della Consortile, che assieme al suo staff sta lavorando con grande impegno per concretizzare questa possibilità di sviluppo per la superficie di circa 150 ettari.

Le tappe «Sono state ultimate le operazioni di pulizia della vegetazione e, già adesso, il colpo d'occhio è notevolmente diverso. Tutto il perimetro - spiega Vivona - è stato ripulito e sono riemerse, alla vista, le vecchie palazzine. I passaggi successivi riguardano la bonifica bellica e lo scavo, lungo la strada vecchia, per interrare tutti i sottoservizi necessari. È un'opera a tappe».

L'intervento - fanno eco i tecnici - prevede l'adeguamento degli spazi da dedicare ad attività "non prevalenti" da concentrare nell'area Nord dell'aeroporto la quale necessita di indagini strumentali, di assaggi geologici nonché dell'esecuzione di rilievi finalizzati all'acquisizione di dati necessari allo sviluppo del progetto: la densa presenza di vegetazione rendeva inaccessibile l'area per l'esecuzione di tali approfondimenti.

L'obiettivo resta quello di far svolgere il primo concerto nel maggio 2025.

Anche in questo caso, si tratta di una corsa contro il tempo.

«Se non dovessero esserci intoppi, potrebbe essere che si riesca ad organizzare due grandi concerti l'estate prossima», si spinge oltre Vivona.

L'affidamento Attraverso una determina, appena affissa all'albo pretorio (la numero 1.378), sono stati affidati i servizi tecnici di progettazione esecutiva, direzione lavori e sicurezza al Raggruppamento temporaneo di progettazione (Rtp) alla Meninno Architets srl (ruolo di mandataria con percentuale di partecipazione al 64,5%), all'ingegner Dario Svara di Trieste (24,25) e al geometra Alex Pelos di Aiello del Friuli (11,3%) come mandanti. La somma impegnata è di 166.933,90 euro complessivi.

«Questo intervento - spiega l'architetto Claudio Meninno di Gorizia - costituisce una possibilità di sviluppo non solo per l'aeroporto ma per l'intera città. Creerà un indotto di cui l'economia locale potrà beneficiare, visto l'afflusso di persone che i maxi-concerti garantiranno, senza dimenticare anche il personale tecnico al seguito degli artisti».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Piccolo (ed. Gorizia)

Quotidiani - Ed. Secondarie

I 2,5 milioni Come spiegato in occasione di uno degli ultimi Consigli comunali, sono sei gli interventi in aeroporto coperti dai 2,5 milioni messi a disposizione dalla Regione.

«Cinque, per un valore di 2 milioni, dovranno essere realizzati direttamente dal Comune. Il sesto, coperto da 500 mila euro, dovrà essere gestito dalla società consortile. Si tratta di un intervento importante», spiega l'assessore comunale alle Società partecipate, Paolo Lazzeri. Che vuol anche ringraziare il dirigente ai Lavori pubblici Paolo Lusin che è anche Responsabile unico del procedimento (Rup). «Ripeto: quello che si sta effettuando in questi giorni è un superlavoro. E confermo l'obiettivo di promuovere il primo concerto nel maggio 2025».

Entrando nel merito più squisitamente tecnico, si tratta di andare a realizzare al "Duca d'Aosta" tutto il necessario a ospitare i grandi eventi, quindi l'area stage, l'area backstage, la zona dedicata al pubblico e le vie di esodo.

È stata, così, individuata una lunga lista di interventi per trasformare il Duca d'Aosta nel "campovolo" del Friuli Venezia Giulia.

- © RIPRODUZIONE RISERVATA.

antonino vivona è il presidente della società consortile.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Quotidiani - Ed. Secondarie

L'ALTRA FACCIA

Ma girato l'angolo è tutta una buca Via Einaudi horror



Le strade attorno alla Mole Vanvitelliana non sono mai state così lisce e pulite nella storia. Potere del G7 Salute e del milione di euro messo a disposizione dall'Autorità di Sistema Portuale per mettere in ordine l'area di stretta competenza delle delegazioni in arrivo al Mandracchio. La rotatoria e tutta l'area antistante il ponte pedonale d'ingresso alla Mole sono state tirate a lucido, ma basta uscire di un metro da questa sorta di 'tappeto rosso' per le autorità e la situazione è drammatica. La strada che dalla rotatoria conduce verso l'ex Fiera, lo scalo delle vongolare e i cantieri minori sono tutti una buca.

Eppure il peggio deve ancora venire. Basta girare in via Einaudi e la situazione precipita. In strada non ci sono buche, ma crateri fino a 10-15 centimetri colmi d'acqua a causa della pioggia caduta. Un terno al lotto per i veicoli. In via del Lavoro e la parallela che conduce all'ex Tubimar sembra ci sia stato un bombardamento: per percorrere 100 metri bisogna andare a passo d'uomo per evitare la distruzione di pneumatici e sospensioni. In generale disordine, sporcizia, degrado e un quadro desolante in assenza di manutenzioni. Il lato oscuro dell'evento che i grandi della terra non saranno costretti a vedere.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Secolo XIX (ed. Levante)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Alessandro Pitto Il presidente degli spedizionieri italiani

" «Non abbiamo alcun servizio Stop al nostro contributo per l'Autorità dei trasporti»

A. QUA.



l'intervista Genova Loro sono quelli che i container li muovono in tutto il mondo: gli spedizionieri, che in Italia sono organizzati a livello nazionale nella Fedespedi, guidata dal genovese Alessandro Pitto. In estate sono stati ricevuti dal ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, presentando alcune istanze relative alla situazione della categoria.

E come è andata?

«Beh, abbiamo presentato un documento piuttosto corposo con una serie di punti, con l'auspicio che il legislatore o il governo possano farli propri.

Ci piacerebbe in particolare che fosse completato un intervento normativo che definisse meglio giuridicamente la nostra figura professionale, chiarendo la definizione di "spedizioniere-vettore" in modo da stabilire gli ambiti di competenza. Poi c'è sempre un tasto dolente...».

Quale?

«L'ultima delibera dell'Autorità di regolazione dei Trasporti (Art) per la prima volta ha citato espressamente le imprese di spedizione tra quelle che devono versare il contributo annuale a favore dell'Authority.

Abbiamo fatto ricorso al Tar.

Ecco, col governo ci piacerebbe aprire un dialogo sul ruolo dell'Art, perché si capisca meglio il suo ambito di competenza e quali siano i settori effettivamente oggetti della sua regolazione».

Insomma, non volete pagare questo contributo.

«Il nostro è un settore completamente liberalizzato, nel quale l'Art non è mai intervenuta. Noi siamo i clienti di quei settori che dovrebbero essere regolamentati dall'Art.

Chiedere il contributo allo spedizioniere, che è utente pagante del servizio di trasporto, è un po' come andarlo a chiedere all'automobilista che prende l'autostrada. Ma ad esempio l'autotrasporto, che è sì utente dell'autostrada, ma anche vettore erogante un servizio di trasporto, è stato esentato da questo pagamento. Bene, ma su che base ci si è mossi?».

A quanto ammonta il contributo in capo agli spedizionieri?

«Lo 0,5 per mille sul fatturato di un anno. Detto così sembra una cifra indolore. Ma intanto c'è un fattore di tempistiche: siccome nei bilanci certe voci possono essere escluse dalle competenze dell'Art,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

va stabilita la congruità di quanto l'azienda effettivamente deve all'Authority. Un lavoro complesso, e tutto fatto in casa».

Col rischio di perdere una persona dei giorni solo per stabilire un tributo.

«Appunto. E comunque per molte aziende si tratta di un contributo di diverse decine di migliaia di euro. La nostra posizione è che se le imprese potessero avere un qualche effettivo beneficio dall'attività dell'Art, non ci sarebbero problemi a versare il contributo. Ma noi benefici non ne abbiamo ottenuti, pure in un settore dove di materia da regolamentare ce ne sarebbe, penso ad esempio alle numerose integrazioni verticali che da tempo caratterizzano l'ambito dei trasporti».

In questo periodo si parla molto di riforma dei porti.

«Tema ciclico. Va fatta attenzione a non sovrapporre i ruoli tra Autorità di sistema portuale, Art, il futuro organismo centrale di coordinamento di cui si sta discutendo. Già oggi c'è una certa confusione, penso ad esempio al regolamento del ministero che ha coinvolto proprio l'Art nel processo di valutazione e assegnazione delle concessioni. Ma allora le Autorità portuali cosa fanno? E penso che all'interno dei porti va istituita la Carta dei servizi, che indichi chi fa cosa e le reciproche responsabilità all'interno del ciclo del trasporto, per definire le responsabilità di ognuno, premiando chi opera in maniera efficiente e penalizzando chi non lo fa. Oggi vale più il principio che chi viene prima è avvantaggiato, chi arriva dopo si arrangia. E questo non va più bene».

- A. Qua.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Dopo sette tentativi per il giudice mancante in Corte Costituzionale

Il centrodestra ora serra i ranghi L'opposizione non partecipa al voto

SERENA RIFORMATO


Consulta, lo stop di Meloni agita FdI Nel partito scatta la caccia alla talpa

Dopo sette tentativi per il giudice mancante in Corte Costituzionale
Il centrodestra ora serra i ranghi L'opposizione non partecipa al voto

LO SCENARIO Serena Riformato /Roma Prima l'incredulità, poi l'indignazione. I leader di minoranza si sono trovati a leggere la notizia sui giornali: martedì il centrodestra serrerà i ranghi, in parlamento, per votare il giudice della Consulta mancante da quasi un anno. Sette votazioni sono andate a vuoto da novembre 2023, quando è scaduto il mandato di Silvana Sciarra.

Ora, all'ottava seduta comune di Camera e Senato, la maggioranza conta di poter raggiungere i 363 sì necessari a blindare il proprio candidato: Francesco Saverio Marini, consigliere giuridico di Palazzo Chigi e padre del premierato. I partiti di centrodestra, inclusi i parlamentari di area del gruppo Misto, da soli arriverebbero a 360 voti. Ma solo nel caso miracoloso di non registrare nessuna assenza: malati, sottosegretari, ministri, assenteisti cronici. Dovrebbe essere tutti presenti. Improbabile. E mancherebbero comunque tre sì per l'elezione di Marini.

Per questo, nella minoranza, è scattato l'allarme: se la destra è convinta di chiudere la partita martedì, non può che esserci una pattuglia di franchi tiratori arruolati in manovre sotterranea. Ecco perché, dall'assemblea del comitato referendario per l'autonomia, la segretaria del Pd Elly Schlein lancia un avviso ai naviganti: «Non accetteremo alcun tipo di blitz sull'elezione dei giudici della Corte costituzionale. È gravissimo anche solo averlo appreso dalla stampa». La leader dem denuncia l'esclusione delle opposizioni da una scelta che tocca il più alto organo di garanzia del Paese. Nelle stesse ore, i capigruppo del centrosinistra sono attaccati al telefono per concordare una strategia comune: le opposizioni, martedì, rimarranno fuori dall'aula. È l'unica garanzia per sterilizzare il rischio che il voto segreto porti un aiutino alla destra.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

L'accordo, per ora, comprende tutti: Partito democratico, Movimento 5 stelle, Alleanza Verdi e Sinistra, +Europa, Italia viva e Azione. Il leader di Europa Verde Angelo Bonelli che chiede un «chiarimento» sullo stato dell'alleanza e il M5s rilancia. Sulla Corte, il centrodestra sembra intenzionato a cercare propria la sponda del M5s, ma il partito di Giuseppe Conte nega qualsiasi tentazione. La questione non si limita al giudice che potrebbe essere eletto martedì. A dicembre, altri tre togati della Consulta andranno in scadenza.

E in più c'è la vicenda della consigliera del Csm Rosanna Natoli, per ora sospesa. L'intesa informale fra maggioranza e opposizione guardava a un confronto complessivo sulle cinque caselle. Il 12 novembre, però, la Consulta valuterà la legittimità costituzionale della riforma sull'autonomia differenziata, prima ancora di giudicare i quesiti referendari a gennaio.

- © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Le previsioni Srm sui teu movimentati: il traffico delle mega-navi si concentra tra Asia ed Europa. Cresce il Mediterraneo più dei traghetti tre volte ravenna

Verso un miliardo di container L'economia viaggia in scatola Rotte di corto raggio In Italia vincono le rinfuse liquide Import-export fuori Ue Per l'Emilia-Romagna il primo porto è La Spezia

ALBERTO QUARATI


ECONOMIA&MARITTIMO

Le previsioni Srm sui teu movimentati: il traffico delle mega-navi si concentra tra Asia ed Europa. Cresce il Mediterraneo

Verso un miliardo di container
L'economia viaggia in scatola

Un mondo di container

START!

il caso Alberto Quarati / Genova Se la stiva di tutte le portacontainer del mondo ha una capacità di 30 milioni di container, il numero di cassoni movimentati nei porti a livello globale si avvicina al miliardo: saranno 901,2 alla fine di quest'anno, diventeranno 928,1 milioni entro la chiusura del 2028, con una crescita del 14,2% - secondo la previsione di Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di Srm, il centro studi collegato a Intesa Sanpaolo.

Intervenendo alla Shipping Week - l'appuntamento clou dell'anno nel settore marittimo italiano, che si alterna di anno in anno tra Genova e Napoli (questo è il turno del capoluogo campano), Srm ha dato una previsione e un'analisi di come si stanno muovendo i flussi di merce inscatolati in giro per il mondo. Se il container è il mezzo di trasporto della manifattura, la mappa qui a fianco dà la dimensione plastica di come l'Asia, pure tra dazi e tentativi di riavvicinamento delle attività produttive in Europa e Stati Uniti, è e rimarrà la grande fabbrica del mondo: il 56% del traffico di box è originato da quest'area. Srm prevede un leggero decremento (a 54,9%) nel 2028 che si trasformerà in un leggero guadagno per Nord America, Sud-Est asiatico, Europa e Oceania. La buona notizia, almeno per chi sta a Sud del Vecchio Continente, è che i volumi dovrebbero crescere soprattutto nell'area mediterranea (+16%) dove si incroceranno due fenomeni: la crescita delle rotte di corto raggio alimentata dall'aumento dei fenomeni di reshoring, ma anche la possibile ridislocazione dei traffici a favore del Nord Africa se i regolamenti europei sull'Ets (la tassa sulle emissioni di gas serra delle navi) non saranno applicate uniformemente in tutto il Mar Mediterraneo.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

radiografia della flotta Si parla di gigantismo navale.

Ma delle 6.335 portacontainer che girano per il mondo, si legge nell'analisi, il 42,7% sono piccole unità da poco più di 1.000 teu di capacità, che lavorano su tratte brevi, mettendo in collegamento i grandi porti sulle rotte internazionali con quelli a valenza regionale e locale. Sono il gruppo più numeroso, ma la loro capacità complessiva è appena il 9,9% della stiva totale. Per contro, le unità più grandi, sopra i 21 mila teu di capacità, sono appena 189, il 3% della flotta globale.

Ma in termini di stiva, rappresentano quasi il 14%. Le navi più grandi in mano a quali compagnie sono? Stando alle capacità, il campione assoluto è la compagnia di Stato cinese Cosco, con una flotta di navi oltre i 18 mila teu capace di trasportare complessivamente 806 mila teu, seguita dalla danese Maersk (592 mila teu), terza Msc (284 mila teu), che esprime la maggiore capacità nel segmento delle navi tra 4.000 e 7.999 teu (715 mila teu in totale).

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Quotidiani - Ed. Secondarie

il risiko delle rotte E dove viaggiano le navi più grandi? Quasi tutte sulla rotta fra l'Asia e i grandi porti del Nord Europa (a partire da Rotterdam, Anversa, Amburgo).

Sembra proprio un altro campionato: la capacità media è di 18 mila teu. Il più grande traffico del mondo è cioè costituito da navi che solo fino a 10 anni fa erano considerate una rarità. Sono unità in media da 14 mila teu quelle che solcano l'altra grande rotta globale, tra l'Asia e la Costa Occidentale del Nord America. Ma appena più sotto, con 13 mila teu, ci sono le navi che corrono tra l'Asia e il Mar Mediterraneo.

Significativamente più piccole le taglie delle unità che viaggiano verso la Costa Occidentale del Nord America (10 mila teu quelle dall'Asia, 5.000 quelle dal Nord Europa) anche per le restrizioni dimensionali dovute al passaggio attraverso il Canale di Panama, così come quelle delle stesse infrastrutture dei porti statunitensi, meno al passo rispetto agli scali della West Coast e dell'Europa. Sarà interessante in futuro capire come incideranno, sull'organizzazione delle flotte delle varie compagnie di navigazione, le nuove alleanze commerciali che saranno effettive a partire da gennaio 2025, con la fine dell'alleanza 2M tra Maersk e Msc, il matrimonio della prima con la tedesca Hapag Lloyd nella Gemini Cooperation e il percorso "stand alone" della seconda, ma con un'importante accordo di condivisione delle stive con la Premier Alliance tra One (Giappone), Yang Ming (Taiwan) e Hmm (Corea del Sud). Senza dimenticare il terzo blocco, costituito dai cinesi della Cosco, la Evergreen (che in barba alle tensioni territoriali, è la più grande compagnia di Taiwan) e i francesi della Cma Cgm.

il mediterraneo In questo contesto, rileva Srm, la competizione nel Mar Mediterraneo è crescente: analizzando i dati di crescita dei principali porti dal 2019 al 2023, il porto che è cresciuto di più è Tanger Med (+15,7%) seguito da Gioia Tauro (+8,8%).

Male i porti liguri con Genova che ha perso il 2,2% e La Spezia il 5,2% (va detto che nel primo semestre del 2024 ha recuperato). Va meglio con gli indici di connettività: Genova risulta al sesto posto, davanti a scali importanti come Marsiglia o Il Pireo.

- Il traffico container, viene messo in evidenza nell'analisi di Srm, cresce anche sulle rotte di corto raggio, molto importanti ad esempio per l'Italia, dove sono pochi i porti toccati dai servizi giramondo, mentre per la maggior parte si tratta di rotazioni regionali oppure di derivazione dai grandi porti di trasbordo, Gioia Tauro in primis.

Il 76,5% dei traffici marittimi in Italia sono appunto "short sea", ma al primo posto non ci sono né quelli su traghetto (il corto raggio per eccellenza) né quelli container, bensì le rinfuse liquide (45% del totale).

Un altro aspetto che è stato messo in evidenza da Srm - ma a Genova, in occasione dell'apertura del Laboratorio Esg di Intesa - è il quadrante geografico servito dai porti liguri sui traffici extra-europei, sia in importazione che in esportazione. Se è abbastanza prevedibile che la Lombardia pesi su Genova e Savona per il 26%, meno lo è il 18% del Triveneto e il 15% dell'Emilia-Romagna. In quest'ultimo caso

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

addirittura il porto di riferimento è quello della Spezia, che registra volumi tripli in import-export dalla regione rispetto a quello di Ravenna.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Quotidiani - Ed. Secondarie

domani a Savona

Un convegno per "avvicinare" il Palacrociere alla stazione Fs

L. B.


I problemi dell'economia

Un convegno per "avvicinare" il Palacrociere alla stazione Fs

La guerra blocca i frutti del Natale
L'allarme dell'azienda Noberasco

ANNALIS

FONDAZIONE DE MARI CR SAVONA

SCADENZA 31 OTTOBRE 2024

Savona Un nuovo piano di sviluppo per collegare il terminal crociere con la stazione ferroviaria, inserendolo in un piano più ampio che su Genova prevede un raccordo tra l'aeroporto di Genova e la linea ferroviaria di Principe. È un tema attualissimo, perché quotidianamente nella vecchia darsena di Savona o in Stazione a Mongrifone si incrociano comitive di crocieristi con trolley e le idee confuse su come raggiungere l'imbarco in darsena o appunto la stazione per tornare a casa. Se ne discuterà domani, in un convegno dedicato alla mobilità integrata, che è in programma al Palacrociere di Savona. L'evento prenderà il via alle 14 ed è prevista anche la firma del protocollo per la realizzazione della stazione ferroviaria marittima di Savona. Numerosi gli interventi della giornata, alla quale parteciperà anche il viceministro alle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi. A dare il via agli interventi sarà Paolo Piacenza, segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, che parlerà dell'inquadramento della logistica integrata passeggeri. A seguire il contrammiraglio Massimo Seno, commissario straordinario della Port Authority, oltre al sindaco di Savona Marco Russo.

Di mobilità integrata parleranno Roberto Alberti, senior vice president di Costa Crociere, Fabio De Barbieri (direzione RFI) e il presidente dell'aeroporto di Genova, Enrico Musso. L'obiettivo, di cui nel savonese si discute da tempo, è collegare il terminal crociere con la stazione ferroviaria, in modo da agevolare il trasferimento dei vacanzieri che spesso raggiungono la Città della Torretta in treno. Non a caso l'attenzione si era accesa sui binari merci (si trovano vicino all'edificio dell'ex sede dell'Autorità di sistema portuale), in modo da valutare la possibilità di realizzare una stazione ferroviaria marittima ad hoc.

- L. B.

AD USO ESCLUSIVO INTERNET

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

Diventa operativo lo sportello di ascolto contro le violenze

Sede in via Nardi, ecco i contatti


Minaccia due farmacisti e rompe vetrox a processo

Diventa operativo lo sportello di ascolto contro le violenze

Sede in via Nardi, ecco i contatti

Altopascio Ascoltare e offrire sostegno a coloro che vivono una situazione di violenza, di tutti i generi. Con questo obiettivo nasce a Spianate lo Sportello di ascolto contro la violenza, il nuovo servizio che ha sede nella casa delle associazioni di via Bruno Nardi, 8, su iniziativa dei commercianti del Centro commerciale naturale di Spianate e dell'associazione "Anna Maria Marino contro le violenze", grazie alla collaborazione e al sostegno del Comune di Altopascio e di Confesercenti Toscana Nord.

È stato inaugurato dal sindaco Sara D'Ambrosio, dalla presidente del Ccn Spianate, Federica Biagetti, dalla giudice e presidente onorario dell'associazione "Anna Maria Marino contro le violenze", Jacqueline Monica Magi e dal responsabile di Lucca di Confesercenti Toscana Nord, Daniele Benvenuti. Lo sportello sarà attivo ogni giovedì, dalle 10 alle 12 e offrirà supporto a chiunque si trovi in situazioni di violenza fisica, psicologica o sociale. È attivo anche il filo diretto telefonico, disponibile 24 ore su 24: 366 4587889.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Nazione (ed. Lucca)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Sinergia sul territorio

Sostegno contro la violenza Inaugurato lo sportello di ascolto


Cento anni di passione
Compleanno per la ICP

Sinergia sul territorio
Sostegno contro la violenza
Inaugurato lo sportello di ascolto

ALTOPASCIO

ALTOPASCIO Un sostegno concreto a chi vive situazioni di difficoltà. Inaugurato a Spianate lo Sportello di ascolto contro la violenza, il nuovo servizio ha sede nella casa delle associazioni di via Bruno Nardi. E' nato su iniziativa dei commercianti del Centro commerciale naturale di Spianate e dell'associazione Anna Maria Marino Contro le Violenze, con la collaborazione del Comune di Altopascio e di Confesercenti Toscana Nord. Lo sportello, che nasce proprio da questa collaborazione inedita tra attività, è stato inaugurato dal sindaco Sara D'Ambrosio, dalla presidente del Ccn Spianate, Federica Biagetti, dalla giudice e presidente onorario dell'associazione Anna Maria Marino contro la violenza, Jacqueline Monica Magi e dal responsabile Lucca di Confesercenti Toscana Nord, Daniele Benvenuti. Presenti anche la presidente del consiglio comunale di Altopascio, Rina Romani, Paola Pasquali per l'Associazione Anna Maria Marino e Donato Megaro, vicepresidente Ccn Spianate. Lo sportello sarà attivo ogni giovedì, dalle 10 alle 12 .

Attivo anche il telefono, 24 ore, al numero 366.4587889. «E' un servizio importante per la nostra comunità e per il quale si deve dire grazie ai commercianti di Spianate, che hanno deciso di affrontare anche questa nuova sfida mettendo sempre al centro le persone- spiega il sindaco D'Ambrosio - questo era uno degli obierttivi quando abbiamo aperto la stanza delle associazioni».

Ma.Ste.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Sicilia (ed. Regionale)

Quotidiani - Ed. Secondarie

capitaneria di porto

Il capitano Cacciatore «Primo obiettivo la salvaguardia dell'ambiente»


Sindaci siciliani a lezione di dialettica politica

CAPITANERIA DI PORTO

Il capitano Cacciatore «Primo obiettivo la salvaguardia dell'ambiente»

«Sono sicuro che l'economia della città avrà una crescita esponenziale con l'autorità di sistema portuale della Sicilia Orientale così come il primo obiettivo sarà la salvaguardia dell'ambiente di cui noi saremo custodi come fino ad oggi dimostrato». Con queste parole si è presentato il nuovo comandante della Capitaneria di porto. Il capitano di Vascello, Antonio Cacciatore, s'è insediato con il rituale del passaggio di consegne con il suo predecessore, Andrea Santini, destinato alla Capitaneria di porto di Genova.

«Sono stato accolto bene in città - ha commentato Santini - Siracusa mi rimarrà nel cuore. Anche se per poco più di un anno, sono stato il comandante di una Capitaneria prestigiosa e per me rappresenta un vanto e porto con me tanti ricordi di un'avventura esaltante. Durante la mia permanenza siamo stati impegnati a tutela dell'ambiente marino, molto importante per la presenza di un litorale affascinante e dell'area marina protetta del Plemmirio, tutelandone l'ambiente la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita in mare».

La cerimonia si è tenuta nel piazzale IV Novembre, alla presenza dei massimi rappresentanti istituzionali del territorio ed è stata presieduta dal direttore marittimo della Sicilia orientale, contrammiraglio Antonio Ranieri.

Un primo obiettivo che il comandante Cacciatore si è posto è di promuovere la Capitaneria di porto della città quale soggetto pilota del progetto denominato European Maritime Single Window Environment. «Scatta il 15 agosto 2025 - ha detto Cacciatore - e si tratta del sistema istituito dagli Stati membri con l'apertura di sportelli unici nazionali marittimi, tramite i quali gli operatori e gli agenti marittimi possono ottemperare, in formato elettronico, agli obblighi di segnalazione imposti alle navi in arrivo e in partenza dai loro porti. Ciò significa agevolare il trasporto marittimo e ridurre gli oneri amministrativi per le compagnie di navigazione, le procedure informative per l'adempimento degli obblighi di segnalazione dovrebbero essere ulteriormente semplificate e armonizzate. La Capitaneria riceverà il dato, lo distribuirà le altre amministrazioni competenti facendo viaggiare le informazioni attraverso un solo canale».

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Stampa (ed. Provincia)

Quotidiani - Ed. Secondarie

in funzione a metà novembre

In Borgo Campidoglio arrivano le telecamere per la nuova Ztl

DIEGO MOLINO



diego molino La nuova Zona a Traffico Limitato, nel perimetro del Borgo Vecchio Campidoglio, dovrebbe debuttare ufficialmente a metà novembre ad autorizzazioni dal Ministero dei Trasporti ottenute. Nel frattempo, in questi giorni si stanno ultimando le operazioni per installare le telecamere ai cinque varchi di via Corio, via Rocciamelone/via Fiano, via San Rocchetto, via Musinè e via Fiano. È questo il piano del Comune per preservare un'area che in parte è già pedonale, dove però la malasosta è un vizio diffuso fra gli automobilisti. La prossima Ztl sarà attiva per sette giorni su sette e per 24 ore al giorno. La spesa per la Città è di circa 120 mila euro, con le attività di progettazione e attivazione affidate alla società 5T.

A entrare nel merito del provvedimento è l'assessora alla Mobilità Chiara Foglietta: «Prima dell'accensione delle telecamere dovremo procedere coi collaudi di tutti gli impianti. E prima della messa in esercizio vera e propria abbiamo previsto un periodo di tempo per avvisare della novità tutti i cittadini - spiega - Per quanto riguarda i permessi di accesso destinati a residenti e commercianti, stiamo valutando le soluzioni per garantire il monitoraggio dei varchi, senza limitare il diritto di accesso ad abitanti, possessori di posti auto e commercianti». Nelle prossime settimane partirà una campagna di comunicazione, per informare della nuova viabilità nel borgo.

Sul tema il capogruppo dei Moderati, Simone Fissolo, ha presentato un'interpellanza in Consiglio comunale: «Consapevole delle caratteristiche della zona, che necessita la chiara riduzione del traffico, resto preoccupato dagli effetti che può generare sul commercio locale, a seguito delle numerose richieste di cambio di destinazione d'uso da negozi ad abitazioni per affitti brevi - commenta - Assicuriamoci che questa sperimentazione non porti Borgo Campidoglio a essere un dormitorio per affitti brevi, anziché un quartiere con artigiani e commercio di prossimità».

- © RIPRODUZIONE RISERVATA I varchi nelle vie Corio, Rocciamelone, San Rocchetto, Musinè e Fiano.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Stampa (ed. Savona)

Quotidiani - Ed. Secondarie

la maxi-opera da 1,3 miliardi di euro che ridisegnerà il volto del porto del capoluogo ligure

Diga, sono stati posizionati cinque cassoni "Ma se non verranno riempiti sono a rischio"

Burlando: il pericolo è che una mareggiata li porti via. Bucci rassicura e annuncia: check-up sui lavori nel 2026

GIAMPIERO TIMOSSI


LIGURIA

LA MAXI-OPERA DA 1,3 MILIARDI DI EURO CHE RIDISEGNERÀ IL VOLTO DEL PORTO DEL CAPOLUOGO LIGURE

Diga, sono stati posizionati cinque cassoni "Ma se non verranno riempiti sono a rischio"

Burlando: il pericolo è che una mareggiata li porti via. Bucci rassicura e annuncia: check-up sui lavori nel 2026

Giampiero Timossi Genova Diga 2026.È il check-up sulla nuova opera che dovrà proteggere il porto di Genova, a due anni dall'aggiudicazione dei lavori. Cifre, date e numeri: 78 cassoni complessivi a far da barriera alle onde. Da maggio a oggi 5 sono stati assemblati a Vado Ligure e posizionati al largo della vecchia diga genovese.

Qui è nato un problema: i cassoni non possono essere riempiti di materiali inerti, per ora sono stati mandati a fondo con l'acqua del mare.

«Così, solo con l'acqua, corrono il rischio che le mareggiate li trascinino via» attacca Claudio Burlando, genovese, ex ministro dei Trasporti e già governatore della Liguria, oggi militante Pd. E chiude con una battuta: «Mi vien da dire "nel mezzo del cammin di nostra vita, ancora non mi hanno detto come sarà riempita". Ora mi risulta che, in fretta e furia, almeno i cinque cassoni già affondati saranno riempiti con materiale di cava, si spera arrivino prima che inizino le grandi mareggiate».

La diga, costo totale circa 1,3 miliardi di euro, è finanziata in larga parte con i Fondi di sviluppo e coesione, che a differenze di quelli del Pnrr «non hanno lo stesso vincolo temporale del 2026», ha specificato Edoardo Rixi, viceministro leghista alle Infrastrutture.

Il dibattito resta acceso, fatto di numeri e date e i check-up sullo stato dell'opera si sono intensificati nella campagna elettorale per le regionali. Marco Bucci, sindaco di Genova e candidato governatore per il centrodestra, nel novembre scorso è stato nominato dal governo anche commissario per la diga. Così la verifica dello stato d'avanzamento e quello di fine lavori diventa anche tema di confronto elettorale. «Sarà novembre 2026» ribadisce Bucci.

Che (anche) sul tema dell'infrastruttura portuale si è scontrato con l'avversario Andrea Orlando, nella lite che ha visto contrapposti i due all'Expo della Fontanabuona. «Continui a dire falsità, te ne ricordo una: quella sui ritardi della diga», ha detto Bucci. Risposta di Orlando: «Nessuna falsità, due mesi fa ho solo fatto un'interrogazione parlamentare per chiedere se la diga era in ritardo». Risposta: «Non è in ritardo».

Chiude sorridendo l'ex ministro Pd: «Lo ha detto il tuo amico Salvini? Non è uno che credo possa parlare di ritardi» alludendo ai recenti problemi della rete ferroviaria.

Polemiche a parte la necessità che i cassoni vengano riempiti al più presto è un'esigenza avvertita anche dal Ministro delle Infrastrutture.

Lo ha implicitamente dichiarato il ministro Salvini, il 2 ottobre rispondendo al question time alla

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Stampa (ed. Savona)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Camera dove ha annunciato un intervento normativo ad hoc, «entro la fine del mese», che permetterebbe di trovare tutto il materiale necessario per riempiere i 78 elementi. Già, ma perché non è stato possibile farlo subito? Perché una parte considerevole del "terriccio" sarebbe dovuto provenire dal dragaggio dell'area portuale tra Sampierdarena e Sestri Ponenti, davanti alla Fincantieri.

Il primo materiale prelevato e analizzato ha rilevato una concentrazione di amianto che ha fatto sì che il riutilizzo venisse bloccato dagli uffici competenti della Regione Liguria. Salvini: «Entro la fine di ottobre un decreto ci permetterà di superare il rallentamento».

Ribatte ancora l'ex ministro Burlando: «Parlano di economia circolare, di riutilizzo dei materiali, ma poi lasciano in mare l'amianto.

La verità è che la diga è un gran caos e se va bene prevedo che il primo lotto non sarà completato prima del 2028».

Bucci, interpellato, ribatte: «Voglio fare chiarezza su alcune dicerie che io definisco falsità. Intanto i cassoni sono complessivamente 78 e non 102 come alcuni vanno dicendo. Vero, ne sono stati collocati 5 che saranno riempiti dopo il via libera annunciato dal ministro Salvini. Ma la tabella di marcia è assolutamente rispettata.

E voglio precisare una cosa ancora...». Sulla tempistica finale? «Certo, noi abbiamo scelto di far procedere appaiati il primo e secondo lotto, entrambi crediamo conclusi nel 2026. Ma si vuole dimenticare che per il secondo lotto la consegna era prevista a fine 2030. Chiaro?

Siamo quattro anni in anticipo. Si finirà tutto a metà 2027? No, ma se anche fosse non sarà un ritardo di sei mesi, ma una fine dei lavori anticipata di tre anni e mezzo: non è mettere le mani avanti, è cronaca».

Resta ancora un punto da affrontare, lo stallo del materiale per evitare che i primi cinque cassoni vadano nei fondali: «Lo faremo e nei tempi previsti, senza far passare per Genova, avanti e indietro, due milioni di camion. Sapete cosa sarebbe significato per i cittadini. Avete capito bene, un viavai di due milioni di camion». Comunque vada a finire sono tutti numeri che fanno una certa impressione.

- © RIPRODUZIONE RISERVATA In porto a Vado c'è l'impianto per la costruzione dei cassoni della diga Battibecco del sindaco con il rivale Orlando "Ritardi? Continui a dire falsità" "Saranno a posto nei tempi previsti, senza far passare 2 milioni di camion in città" marco bucci sindaco di genova Il primo e il secondo lotto saranno terminati con quattro anni in anticipo rispetto ai programmi.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

L'Altravoce dell'Italia

Quotidiani - Ed. Secondarie

Pressione fiscale su dello 0,7% rispetto allo scorso anno

ISTAT RIVEDE STIME PIL IN SEI MESI SOLO +0,4%

Si allontana l'obiettivo di una crescita all'1% per il 2024. Più tasse e risparmio: gli italiani tagliano i consumi

ANNA MARIA CAPPARELLI


Pressione fiscale su dello 0,7% rispetto allo scorso anno
ISTAT RIVEDE STIME PIL IN SEI MESI SOLO +0,4%
Si allontana l'obiettivo di una crescita all'1% per il 2024. Più tasse e risparmio: gli italiani tagliano i consumi

Gliitaliani pagano di più al Fisco. Ma spendono meno e tornano a risparmiare.

Mentre con la revisione dei conti trimestrali l'aumento del Pil viene rivisto al ribasso e si allontana così il +1% previsto dal Governo. La variazione acquisita per quest'anno è pari allo 0,4%, inferiore rispetto alla stima dello 0,6% diffusa dall'Istat il 2 settembre scorso. E' lo scenario delineato dai tre rapporti dell'Istituto di Statistica pubblicati ieri.

Mentre impazza il "toto tasse" e i possibili rialzi delle accise stanno infiammando il dibattito politico, dopo la dichiarazione del ministro dell'Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti, sul richiamo a sacrifici per tutti, ieri l'Istat, nel report su "Conto trimestrale delle amministrazioni pubbliche, reddito e risparmio delle famiglie e profitti delle società", ha certificato nel secondo trimestre un aumento della pressione fiscale dello 0,7%, pari al 41,3%, rispetto allo stesso periodo del 2023. Indipendentemente dalla "rimodulazione" delle accise che sta tenendo banco all'interno della maggioranza e soprattutto nell'opposizione, le tasse comunque aumentano. Nonostante le difficoltà dell'industria manifatturiera e quelle dei cittadini.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Altri dati sensibili rilevati dall'Istituto di Statistica riguardano l'indebitamento delle Amministrazioni pubbliche che in rapporto al Pil si è attestato a -3,4%, a fronte del -5% del secondo trimestre dell'anno precedente. Positivi poi sia il saldo primario delle amministrazioni pubbliche (indebitamento al netto degli interessi passivi) con un'incidenza sul Pil dell'1,1% (-0,8% nel secondo trimestre del 2023), sia quello corrente con un'inci denza dell'1,5% (1,3% nel secondo trimestre del 2023). L'indebita mento delle amministrazioni pubbliche è in miglioramento nei primi due trimestri in rapporto al 2023.

Ma è sul reddito delle famiglie che si concentra l'attenzione per lo stretto legame con i consumi che in questo ultimo anno sono stati l'elemento debole dell'Azienda Italia. Il reddito è cresciuto dell'1,2% e il potere di acquisto si è rafforzato per il sesto trimestre consecutivo grazie - si legge nel commento dell'Istat - al rallentamento dei prezzi.

Conseguentemente si rileva anche un incremento dello 0,4% dei consumi. Che però non hanno avuto la spinta che ci si attendeva considerando l'andamento dell'occu pazione e dei redditi. A incidere sulla crescita lenta della spesa per consumi finali, più debole rispetto all'aumento dell'1,2% del reddito, la contrazione degli investimenti (0,4%) sul trimestre precedente soprattutto per quanto riguarda quelli fissi lordi calati del 3%. Le famiglie hanno ripreso a risparmiare e la propensione ha segnato +10,2%, in aumento di 0,8 punti percentuali rispetto al trimestre precedente. D'altra parte la fiammata inflazionistica

L'Altravoce dell'Italia

Quotidiani - Ed. Secondarie

ha pesato soprattutto sugli acquisti di prima Al mer'öcl II} Dili necessità con un carrello della spesa (alimentari e beni per la cura della persona) che per mesi ha costretto le famiglie a intaccare i risparmi per far fronte alla spesa necessaria. Ora che i prezzi si stanno raffreddando, anche se l'ultimo dato di settembre ha segnato una leggera ripresa per il cibo, gli italiani provano a ricostituire i "gruzzolet ti". E la spesa non decolla. I dati di agosto evidenziano infatti una contrazione delle vendite al dettaglio rispetto a luglio sia in valore (0,5%) che in volume (-0,4%). Andamento stazionario per i beni alimentari in valore, ma con una riduzione anche se minima (-0,2%) delle quantità. Per i non alimentari la flessione è totale. Nel trimestre giugno-agosto cresce il valore, ma i volumi si contraggono. Sull'anno invece l'aumento in valore (+0,8%) e in quantità (+0,2%) è sostenuto dai beni alimentari (rispettivamente +2,1% e +1%), mentre i non alimentari flettono su tutti i fronti (0,3% e -0,2%). Tra questi ultimi le migliori performance sono dei prodotti di profumeria e della cura della persona, le peggiori per utensili per la casa e ferramenta.

A tenere per quanto riguarda i canali di vendita la grande distribuzione che in un anno ha messo a segno +3%, mentre perdono colpi le altre modalità: -0,9% le imprese di piccole superfici, -2% le vendite fuori i negozi e -4,7% il commercio online. Ci sono dunque elementi ancora poco rassicuranti, con il rischio che anche i segnali di ripresa possano esseri messi in discussione dalle crescenti tensioni sullo scacchiere mondiale.

Dalla revisione Istat dei conti trimestrali già spicca la contrazione nel secondo trimestre del valore aggiunto di agricoltura (-1,6%), e industria (-0,5%) con un solo segno più per i servizi (+0,4%). L'agricol tura, in particolare, è l'osservato speciale perché sempre più in balia delle ondate di maltempo che si susseguono senza tregua. E proprio ieri l'ultimo Sos lanciato dalla Coldiretti per le semine dei campi dell'Emilia Romagna finiti di nuovo sott'acqua. Danni che si aggiungono a quelli dei precedenti episodi alluvionali e alla grande sete non ancora superata in alcune aree del Sud. In questo contesto anche la semplice evocazione di un intervento sul gasolio fa scattare l'allar me. Faib Confesercenti, per esempio, in relazione agli ipotetici "ri tocchi" per le accise del gasolio segnala l'effetto trascinamento sui costi dei trasporti delle merci che rimbalzerebbero sui prezzi finali dei prodotti e "in caso di rialzi della materia prima - questo l'allarme lanciato - ci potremmo trovare di fronte ad aumenti drammatici come purtroppo ciclicamente accade". Con un impatto sui consumi scontato, secondo un copione troppe volte visto. Mentre "la fiacchezza della domanda interna è diventata - sempre secondo Confesercenti - un problema strutturale della nostra economia, con un impatto negativo sulla crescita complessiva del Pil". In linea la valutazione di Confcommercio che sostiene: "no nostante la maggiore occupazione e i maggiori salari derivanti dai rinnovi contrattuali i consumi delle famiglie languono". Anche l'ultima congiuntura flash di Confindustria di metà settembre aveva sottolineato una lenta dinamica positiva della spesa delle famiglie con il reddito reale sostenuto dalla frenata dei prezzi, dalla moderata crescita salariale e dall'aumento dell'occu pazione accompagnati da una propensione al risparmio risalita a valori

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

storici. Per il Codacons si avverte il risultato del contenimento dei prezzi, ma la crescita ancora ridotta dei consumi è la dimostrazione di come le famiglie adottino comportamenti prudenziali, puntando più al risparmio. Per questo secondo il Codacons è necessario "mantenere sotto controllo i prezzi al dettaglio, perché solo tutelando il potere d'acquisto delle famiglie sarà possibile sostenere i consumi e dare benzina all'economia".

L'Unione nazionale consumatori bolla come pessimi i dati sulle vendite con gli italiani costretti a "una cura dimagrante forzata".

La debolezza dei consumi si riverbera poi non solo sulla distribuzione commerciale, ma anche sul settore manifatturiero. Ed è un quadro decisamente meno roseo quello dipinto dall'Istat per le imprese non finanziarie che hanno segnato una perdita dell'1,2% della quota di profitto sul trimestre precedente che si attesta così al 42,6%.

Un risultato, in termini congiunturali, attribuito alla forte diminuzione del risultato lordo di gestione (-2,9%) e di una più lieve flessione del valore aggiunto (-0,2%). Anche gli investimenti si sono ridotti a un tasso pari al 22,2%, in diminuzione di -0,1 punti percentuali rispetto al trimestre precedente a fronte di una riduzione degli investimenti fissi lordi del -0,5%. Insomma le carte che il Governo calerà con la prossima legge di Bilancio saranno determinanti per il futuro economico del Paese. Ma su tutto incombono gli scenari di guerra.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

L'Altravoce dell'Italia

Quotidiani - Ed. Secondarie

ACCISE CARBURANTE

UNEM: + 70 EURO A FAMIGLIA


ACCISE CARBURANTE
UNEM: + 70 EURO A FAMIGLIA
Elly Schlein scegle la linea zen contro Conte

"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.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

L'Altravoce dell'Italia

Quotidiani - Ed. Secondarie

Il nodo delle infrastrutture

Il settore è uno dei motori chiave dell'economia ma il quadro programmatico definito nel 2014 e che prevedeva 4,3 miliardi per il Sud è rimasto fermo per dieci anni


Il nodo delle infrastrutture

SUD, IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE COSTA ALLE FAMIGLIE 19 MILIARDI

Il settore è uno dei motori chiave dell'economia ma il quadro programmatico definito nel 2014 e che prevedeva 4,3 miliardi per il Sud è rimasto fermo per dieci anni

di ERCOLE INCALZA Forse sarà utile cominciare ad approfondire il tema legato ai Livelli Essenziali delle Prestazioni (LEP); sicuramente un simile approfondimento lo avremmo dovuto fare prima, tuttavia, se vogliamo dare vita alla Legge sull'autonomia differenziata delle Regioni non possiamo più rinviare questa lettura capillare di alcuni fenomeni che denunciano, chiaramente, le distanze esistenti nella erogazione dei servizi essenziali tra alcuni ambiti territoriali del Paese.

Affronto prioritariamente il comparto legato al "trasporto pubblico locale" e ricordo, soprattutto, un dato: "le famiglie italiane spendono ogni anno circa 38 miliardi di euro per la mobilità all'interno delle aggregazioni urbane piccole, medie e grandi"; cioè nel bilancio delle famiglie, annualmente, c'è una erosione sostanziale dei relativi bilanci. A questo dato, davvero preoccupante, se ne aggiunge uno ancora più grave: il Mezzogiorno incide per oltre il 50%.Cerco di essere più chiaro: le famiglie del Sud vedono, annualmente, il proprio bilancio privato di un valore globale di oltre 19 miliardi di euro.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Ebbene, non posso non ricordare che nel 2001, l'anno in cui venne approvata dal Parlamento sia la Legge 443/2001 (Legge Obiettivo), sia il Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS), lo stato del trasporto pubblico italiano era a livelli davvero tragici, in termini di reti metropolitanevi erano solo 56 chilometri; eravamo in Unione Europea penultimi come dotazione di reti metropolitane, fortunatamente avevamo 8 chilometri in più della Grecia altrimenti saremmo stati ultimi.

La Legge Obiettivo riuscì a dare vita ad un programma che oggi viene venduto come programma del PNRR o dei Governi che si sono succeduti dal 2015 in poi. Ho voluto fare questa precisazione perché proprio in questi giorni sono comparsi una serie di dati che riporto di seguito ed in cui si precisa: Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) assegna per infrastrutture di trasporto di massa (metropolitane, tramvie e reti ferroviarie urbane) 6,6 miliardi dal 2021 al 2026 Questo volano di 6,6 miliardi di euro è stato inoltre integrato da tre fondi dalle Leggi di bilancio 2022, 2023 e 2024 così articolati: Estensione della rete metropolitana e del trasporto rapido di massa (4,7 miliardi dedicati alle città di Genova, Milano, Roma e Torino per progetti tra il 2022 e il 2036 Fondo per la Linea C di Roma con uno stanziamento di 2,2 miliardi di euro e 150 milioni di euro per interventi a Milano e Napoli fra il 2023 e il 2035 Contributo per il Comune di Milano per gli oneri del rimborso dei prestiti per le linee M4 ed M5 con un budget di 560 milioni di euro per il periodo 2024 - 2038 In sintesi i budget governativi dal 2021 portano ad un valore di 14,21 miliardi di euro per l'efficientamento della mobilità urbana dal punto di vista ambientale, energetico ed economico grazie al completamento di 144,2 chilometri di

L'Altravoce dell'Italia

Quotidiani - Ed. Secondarie

nuove linee metropolitane Ora se andiamo a leggere l'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza del 2014 (Allegato previsto dalla Legge Obiettivo e riferimento portante dell'intero impianto programmatico previsto dalla Legge) scopriamo che quelle scelte, quelle opere, con relative coperture, erano già presenti e contenevano anche interventi e risorse per: Completamento della Linea 1 e la Linea 6 di Napoli Interventi nel sistema ferroviario locale del nodo di Bari (Ferrovie del Sud Est, Appulo Lucane e Bari Nord) Interventi nel sistema integrato catanese (Rete delle Ferrovie dello Stato e Circumetnea) Interventi nel sistema ferroviario lungo l'asse Punta Raisi - Palermo Questi interventi, tutti nel Mezzogiorno, raggiungevano un valore di 4,3 miliardi e in tal modo bilanciavano, in parte, le risorse che erano assegnate nel Centro Nord.

In realtà, quindi, il quadro programmatico definito nel 2014 e, adeguatamente supportato da risorse, è rimasto fermo per dieci anni e, cosa davvero grave, questa infrastrutturazione avrebbe reso un sostanziale ridimensionamento dei costi e, soprattutto, ci sarebbe stato un rilevante contenimento dei bilanci delle famiglie per il trasporto pubblico locale. Ma questo quadro, ripeto, deve contenere di nuovo le risorse per le realtà urbane del Mezzogiorno ed in particolare deve assicurare anche i collegamenti tra le reti urbane ed i relativi hinterland; a tale proposito dobbiamo convincerci, una volta per tutte, che realtà urbane come Cagliari, come Napoli, come Bari, come Reggio Calabria, come Catania, come Palermo hanno interazioni funzionali con una fascia di realtà che, direttamente o indirettamente, gravano sui nodi urbani centrali e queste interazioni non sono, allo stato, serviti da adeguati impianti di tipo metropolitano.

Ora questa sintetica analisi ci porta automaticamente ad una conclusione: riconosciamo innanzitutto le responsabilità di un passato, quello che nel 2015 praticamente ha bloccato questo processo infrastrutturale, e cerchiamo di dare attuazione congiuntamente alle opere indicate sin dal 2014 con la chiara indicazione anche delle opere del Mezzogiorno. Questo impegno formalizziamolo subito nella redigenda Legge di Stabilità ed in particolare inseriamo nella norma le disponibilità presenti nel prossimo quinquennio.

Una volta tanto effettuiamo un vero bagno di verità senza ricorrere ad annunci di opere non garantite da coperture; questa volta ci viene incontro il fatto che se non lo facessimo verrebbe meno il rispetto delle procedure legate alla costruzione dei Livelli Essenziali delle Prestazioni, verrebbe meno la concreta attuazione della Legge sulla autonomia differenziata delle Regioni.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

L'Altravoce dell'Italia

Quotidiani - Ed. Secondarie

AUTONOMIA

DE LUCA: SOLO "AMMUINA"


DE LUCA: SOLO "AMMUINA"

Iran, Khamenei parla con un fucile accanto e annuncia: "la pazienza strategica è finita"

"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'al tra linea: burocrazia zero che deve unire tutta l'Italia e modernizzare il Paese perchè la situazione di palude burocratica che abbiamo è insopportabile". Così il governatore della Campania, Vincenzo De Luca, nel corso della consueta diretta del venerdì su Facebook. 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 campano - c'era bisogno di tutta questa ammuina?".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

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

Quotidiani - Ed. Secondarie

CON L'AUTONOMIA DIFFERENZIATA APPLICATA AL MONDO DELLA SCUOLA ECCO L'ISTRUZIONE "À LA CARTE"


CON L'AUTONOMIA DIFFERENZIATA APPLICATA AL MONDO DELLA SCUOLA ECCO L'ISTRUZIONE "À LA CARTE"

GIULIANO LACCETTI La scuola si può regionalizzare? In realtà servono robuste leggi cornice per definire con chiarezza cosa deve trattenere per sé lo Stato: ad esempio, i criteri selettivi per la docenza, i titoli di studio e così via. C'è invece il pericolo di autorizzare un serio disfacimento scolastico. In Italia, negli ultimi anni, il livello di insegnamento nelle scuole e negli atenei ha subito un calo preoccupante. Non solo. Migliaia di giovani preparati, competenti e capaci, a spese dello Stato italiano, preferiscono l'esodo in Paesi anglosassoni o europei. E in questo c'entra l'oscenità della autonomia differenziata. Perché quando si vuole modificare tout-court un sistema complesso come la scuola, bisogna fare attenzione. Le riforme devono migliorare il Paese, non accentuarne il degrado. E il conto di questa fuga all'estero dei nostri migliori cervelli è già salatissimo. La legge Calderoli apre di fatto a una scuola regionalizzata, à la carte. Con quel che ne consegue: il rischio di professori assunti dalle Regioni e non più dal Ministero, cioè dallo Stato. Raddoppio delle funzioni e, di conseguenza, dei costi. Da una parte i palazzi della Pubblica amministrazione a Roma svuotati. Dall'altra il budget delle Regioni che impenna per farsi carico del corpo docente e del personale scolastico. E ancora: inquadramenti contrattuali di docenti e collaboratori, retribuzioni, sistemi di reclutamento e valutazione. Su tutto questo le Regioni potrebbero avere l'ultima parola. Lo stesso vale per i programmi scolastici: una volta ottenuta la delega sull'istruzione, sarebbero ancora le Regioni a decidere il menu delle materie e la tabella di marcia sui banchi di scuola. L'ipotesi mette in allarme i sindacati: «Affidare il reclutamento del personale alle Regioni significa creare differenze tra stipendi e contratti, dunque indebolire un'intera categoria». Ma il piano suscita preoccupazione anche nella maggioranza.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Ministro e sottosegretari garantiscono l'uniformità del sistema di assunzione e dei programmi, e assicurano che lo "spezzatino" del corpo docenti e dei suoi costi tra governo e Regioni non ci sarà. Eppure il rischio c'è. Nelle intese firmate dalle Regioni che nel 2017 hanno chiesto l'autonomia -Veneto, Lombardia ed Emilia-Romagna - c'era il pacchetto completo. Assunzioni, concorsi, «fondi integrativi». Inclusi i programmi scolastici: nel 2018 Zaia ha perfino firmato un protocollo con il ministero dell'Istruzione perché si insegnasse nelle aule della regione «la storia dell'emigrazione veneta». Un corso sulla Serenissima e le sue vicende per tutti, «un'anteprima dell'autonomia regionale che verrà», appunto. Sei anni dopo il destino di un comparto da 1 milione di dipendenti rimane in bilico. Includere la scuola nelle intese tra Stato e Regioni significa dare a queste ultime la possibilità di decidere su stipendi e assunzioni con una drastica riduzione delle competenze dei Ministeri che si troverebbero svuotati e una probabile desertificazione di Roma e dei suoi apparati. Secondo alcuni la spesa media pro-capite

al Centro-Nord, e segnatamente in Veneto e Lombardia, è più bassa che nel Mezzogiorno, e quindi una maggiore "autonomia" anche in tema di finanziamenti garantirebbe maggiore equità.

Gli effetti che un sottofinanziamento al Mezzogiorno provoca e provocherebbe ulteriormente: denatalità, emigrazione, carenza quindi di bambini e ragazzi in età scolare e universitaria, che emigrerebbero nelle Città, Scuole e Università del Nord, da documenti "riservati" che stanno girando in questi giorni, sembra che sia diventato "il motivo" per cui bisogna dare meno soldi a Comuni e Regioni del Sud! Capite? Una oscenità! I soldi che Veneto e Lombardia hanno attualmente sono pochi! E sono molti che ha/avrebbe l'intero Mezzogiorno! Bisogna quindi al più ... lasciare le cose come stanno (è il massimo che sembrano disposti a concedere. Noln ci si crede). E ancora. Pochi o ... molti, misurati in base a quale parametro? La popolazione. Ovviamente chiunque, di buon senso, capisce che il parametro deve essere il numero di studenti, non di abitanti. Un altro trucco, peraltro, è sempre considerare la sola spesa statale (in pratica, gli stipendi). E il trasporto scolastico? E la mensa? E il doposcuola (si stima in circa 1000 ore in 5 anni la differenza di "frequenza", praticamente un anno in meno su 5! Tra Comuni del Nord e moti Comuni del Sud)? E le vacanze per gli studenti, in alcuni casi pagate da Regione e Comuni al Nord? Tutti soldi che non esistono neanche a pensarci al Sud, ma che sono "normali" in moltissime realtà del CentroNord. Infine, non strettamente legato ai finanziamenti, va considerato l'effetto di legalità e di aggregazione civile e sociale che nel Mezzogiorno svolgono scuole e Istituti di Formazione superiore. Per questi e altri motivi, ogni ipotesi di autonomia che coinvolga l'istruzione darebbe un colpo, temo definitivo, all'unità del Paese.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Quotidiani - Ed. Secondarie

Ex Ilva

Massimo ribasso tra le aziende di trasporto: proposta rifiutata

Un nuovo contratto è stato sottoposto da Acciaierie d'Italia in amministrazione straordinaria agli autotrasportatori
Ma le ditte dell'indotto non hanno condiviso le novità introdotte dal colosso siderurgico


Taranto
Ex Ilva
Un nuovo contratto è stato sottoposto da Acciaierie d'Italia in amministrazione straordinaria agli autotrasportatori Ma le ditte dell'indotto non hanno condiviso le novità introdotte dal colosso siderurgico
Massimo ribasso tra le aziende di trasporto: proposta rifiutata

Domenico PALMIOTTI La proposta di nuovo contratto per l'autotrasporto ("tender road") avanzata da Acciaierie d'Italia in amministrazione straordinaria, l'ex Ilva, non è condivisa dall'indotto di Taranto. La proposta, per gli operatori, è da rivedere e quindi per ora c'è una moratoria in attesa di ridefinire la questione.

Il "tender road", con l'offerta dei carichi alle società di trasporto per il periodo ottobre 2024-settembre 2025, sarebbe dovuto partire dall'1 ottobre. Invece ci si è accordati su una sospensione temporanea.

È l'esito di un incontro che ha visto riuniti Acciaierie (con il direttore generale Maurizio Saita, il direttore degli acquisti Daniele Rossi e il direttore della supply chain Angelo Colucci) e le organizzazioni di categoria: Aigi, Casartigiani, Anita, Fai, Fite e Unatras.

«L'incontro con Acciaierie d'Italia non è che sia andato molto bene - dichiara Vladimiro Pulpo di Aigi -. Abbiamo rimandato un po' tutto poiché non accettiamo quello che ci offrono. Sostanzialmente ci propongono una gara sulle tariffe, cosa che nell'azienda, in anni e anni, oltreché nell'autotrasporto, non è mai accaduta. La gara è al maggior ribasso e noi l'abbiamo contestata. In nessuna maniera possiamo permetterci di andare molto sotto e quindi al di là dei costi di sicurezza fissati dal ministero delle Infrastrutture e trasporti. Siamo già sotto e non possiamo fare una gara in questo modo».

Inoltre, aggiunge Pulpo, «ci sono altri parametri che penalizzano soprattutto le aziende locali. Noi, con garbo, abbiamo chiesto di rivedere l'impostazione del nuovo contratto, evidenziando che la prerogativa deve essere quella di salvaguardare sia il territorio, che l'impresa locale. Non possiamo pensare che si possa scatenare una sorta di guerra a noi locali con i "mostri sacri" del Nord.

Grandi aziende che con 100-200 mezzi vengono qui a depauperare quel poco che è rimasto. Il nuovo contratto, che partiva dall'1 ottobre, è quindi sospeso. E questo è un aspetto positivo. Adesso Acciaierie si è presa alcuni giorni di tempo per capire cosa fare».

«Siamo stati chiari - aggiunge Pulpo - al di là di quello che Acciaierie ci ha proposto. Territorio e imprese di Taranto devono essere messe in prima istanza. Sì, Acciaierie ci ha aiutato sui crediti maturati prima che la società andasse in amministrazione straordinaria. Con la transazione, ci è stata pagata una parte di questi crediti, il 60 per cento, ma sulle spalle abbiamo ancora la quota residua, i vecchi crediti, non ancora riscossi, antecedenti l'amministrazione straordinaria del 2015 e infine

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Quotidiani - Ed. Secondarie

il rapporto con Banca Ifis che non sappiamo che fine farà. E se togliete il lavoro alle aziende locali, come va a finire?».

Relativamente al 60 per cento indicato dall'esponente di Aigi, è sostanzialmente la quota di credito pagata da Sace e dagli intermediari finanziari in una soluzione unica dopo aver detratto dall'80 per cento riconosciuto da Acciaierie, commissioni e spese di istruttoria del factor (l'operatore che prende in carico il credito). Factor che Acciaierie ha cominciato a rimborsare a rate, 20 in tutto di eguale importo. Meccanismo, questo, che è valso solo per i fornitori i cui crediti, in base al decreto legge di gennaio, sono stati riconosciuti prededucibili, cioè da liquidare in anticipo rispetto agli altri, dai commissari di Acciaierie e dal giudice delegato. Come ha spiegato Pierfrancesco Lupo, legale di Aigi - si veda Quotidiano del 19 settembre -, «il credito ceduto è l'80 per cento, ma a causa delle alte commissioni applicate da Sace, di fatto le imprese prenderanno il 67-68. Fu fatto l'innalzamento del credito dal 70 all'80 per cento proprio per compensare le alte commissioni di Sace, altrimenti se fosse rimasto il 70, le aziende avrebbero preso ancor meno».

Da aggiungere che a metà mese, relativamente ai crediti dell'indotto, ci sarà un incontro in Regione Puglia per vedere come mettere a disposizione delle imprese la quota di avanzo di amministrazione resa disponibile dal governatore Michele Emiliano. Sul punto, però, resta da capire se l'avanzo (non si sa ancora a quanto ammonterà) servirà a integrare la parte di credito non riscossa, e sulla quale le aziende hanno rinunciato con la transazione con Acciaierie, oppure aiuterà - come vorrebbero Confindustria e Confapi - le imprese che, avendo problemi di bancabilità, non hanno avuto accesso alla corsia Sace e intermediari.

Tornando all'autotrasporto, Giacinto Fallone di Casartigiani dice che «Acciaierie ha proposto il massimo ribasso. Ora, io convengo che c'è gente che ha guadagnato fior di quattrini, ma è stata l'azienda a concederglielo. E adesso che facciamo, torniamo indietro? Con 1.150 euro si può andare a Milano, cambiando le gomme, mettendo il carburante e pagando l'autista?

Le grandi flotte non ci interessano, dobbiamo difendere il territorio. Loro hanno messo regole ferree, hanno stabilito che con Acciaierie non ci deve essere più del 65 per cento di fatturato, il che è anche giusto, ma questo in un'area dove ci sono alternative. Non a Taranto, dove purtroppo non ce ne sono. Ora ci siamo aggiornati al 14».

«Nella nuova proposta di contratto si mettono un po' di regole sia per i sub vettori che per tutelare i piccoli - commenta Stefano Castronuovo di Casartigiani Puglia -, tuttavia ci sono aspetti da cambiare e quindi abbiamo indicato delle modifiche.

Noi auspichiamo che si vada verso una normalizzazione unita a trasparenza a regolamentazione, considerato che in questo momento Acciaierie è gestita dal pubblico».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Avvenire (Diocesane)

Periodici

L'intervento Previsti 3 miliardi per finire l'??arteria


La nuova 106? Fino a Reggio

L'intervento
Previsti 3 miliardi per finire l'arteria

Il progetto di riqualificazione della Strada Statale 106 Jonica include studi e interventi di miglioramento per il tratto compreso tra Reggio Calabria e Catanzaro Lido, con un investimento iniziale di 30 milioni di euro. Questo importo è già stato inserito nella sezione "studi e progettazioni" del nuovo contratto di programma Anas. Il totale complessivo previsto nella legge di bilancio 2023 per l'ammodernamento della Statale 106 è pari a 3 miliardi di euro.

L'investimento per questo tratto stradale si inserisce nel contesto del contratto di programma Anas 20212025, che prevede ulteriori finanziamenti destinati al miglioramento delle infrastrutture stradali in Calabria. Tali fondi, spiegano dal ministero dei trasporti, garantiranno significativi progressi nel potenziamento della rete viaria regionale, con l'obiettivo di migliorare la sicurezza e l'efficienza della circolazione, promuovendo lo sviluppo socioeconomico delle aree coinvolte.

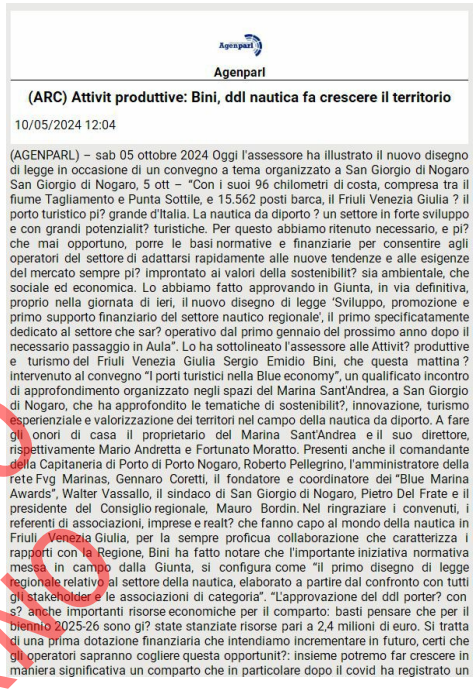
L'incontro dei sindaci al ministero.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Agenparl

Fonti Web

(ARC) Attivit produttive: Bini, ddl nautica fa crescere il territorio



Agenparl

(ARC) Attivit produttive: Bini, ddl nautica fa crescere il territorio

10/05/2024 12:04

(AGENPARL) – sab 05 ottobre 2024 Oggi l'assessore ha illustrato il nuovo disegno di legge in occasione di un convegno a tema organizzato a San Giorgio di Nogaro San Giorgio di Nogaro, 5 ott – "Con i suoi 96 chilometri di costa, compresa tra il fiume Tagliamento e Punta Sottile, e 15.562 posti barca, il Friuli Venezia Giulia ? il porto turistico pi? grande d'Italia. La nautica da diporto ? un settore in forte sviluppo e con grandi potenzialit? turistiche. Per questo abbiamo ritenuto necessario, e pi? che mai opportuno, porre le basi normative e finanziarie per consentire agli operatori del settore di adattarsi rapidamente alle nuove tendenze e alle esigenze del mercato sempre pi? improntato ai valori della sostenibilit? sia ambientale, che sociale ed economica. Lo abbiamo fatto approvando in Giunta, in via definitiva, proprio nella giornata di ieri, il nuovo disegno di legge 'Sviluppo, promozione e primo supporto finanziario del settore nautico regionale', il primo specificatamente dedicato al settore che sar? operativo dal primo gennaio del prossimo anno dopo il necessario passaggio in Aula". Lo ha sottolineato l'assessore alle Attivit? produttive e turismo del Friuli Venezia Giulia Sergio Emidio Bini, che questa mattina ? intervenuto al convegno "I porti turistici nella Blue economy", un qualificato incontro di approfondimento organizzato negli spazi del Marina Sant'Andrea, a San Giorgio di Nogaro, per la sempre proficua collaborazione che caratterizza i rapporti con la Regione, Bini ha fatto notare che l'importante iniziativa normativa messa in campo dalla Giunta, si configura come "il primo disegno di legge regionale relativo al settore della nautica, elaborato a partire dal confronto con tutti gli stakeholder e le associazioni di categoria". "L'approvazione del ddl porter? con s? anche importanti risorse economiche per il comparto: basti pensare che per il biennio 2025-26 sono gi? state stanziate risorse pari a 2,4 milioni di euro. Si tratta di una prima dotazione finanziaria che intendiamo incrementare in futuro, certi che gli operatori sapranno cogliere questa opportunit?: insieme potremo far crescere in maniera significativa un comparto che in particolare dopo il covid ha registrato un

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

significativa un comparto che in particolare dopo il covid ha registrato un forte incremento" ha aggiunto l'assessore Bini. Il Friuli Venezia Giulia ? la regione italiana con il pi? alto tasso di densit? di posti barca per estensione di fascia costiera. La propriet? di questi ? di italiani, tedeschi, svizzeri, austriaci, e in piccola parte di provenienti dall'Est Europa (Ungheria, Repubblica Ceca, Slovacchia, Polonia) e dall'Inghilterra. Secondo i dati della rete Fvg Marinas, che raggruppa 21 su 25 porti turistici della regione, con circa 7.600 posti barca sui 16mila complessivi, i diportisti in Fvg sono in prevalenza italiani (61%), seguiti da austriaci (20%) e tedeschi Secondo i dati Censis, ogni 3,8 imbarcazioni si genera un posto di lavoro. Ne deriva che l'intera rete delle 25 marine regionali ne genera complessivamente circa 2.000: 270 circa alle dipendenze dirette, 1.230 per attivit? correlate e 500 occupati nel territorio. "Blue Marina Awards" ? il marchio di riconoscimento dei migliori porti e approdi turistici, di cui il Rina ? l'ente tecnico. L'evento di oggi al Marina Sant'Andrea ? uno di una serie di appuntamenti "Blue Marina Awards" lungo lo Stivale per esplorare e discutere insieme a tutti gli stakeholder come i porti turistici possono diventare catalizzatori per lo sviluppo sostenibile e generatori di benessere e ricchezza. ARC/PT/ma 051202 OTT 24 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.

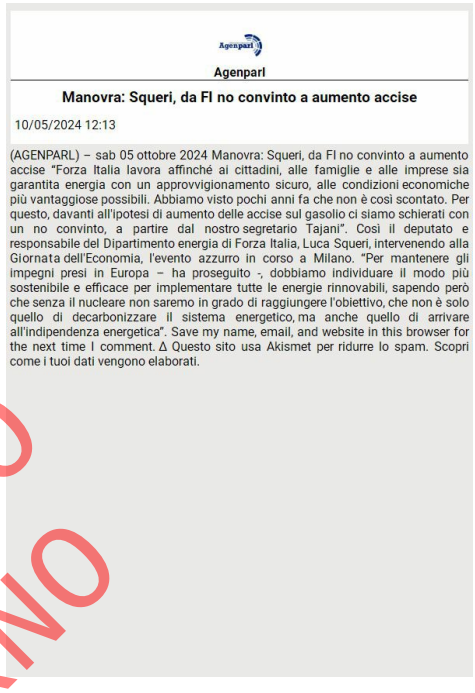
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Agenparl

Fonti Web

Manovra: Squeri, da FI no convinto a aumento accise

(AGENPARL) - sab 05 ottobre 2024 Manovra: Squeri, da FI no convinto a aumento accise "Forza Italia lavora affinché ai cittadini, alle famiglie e alle imprese sia garantita energia con un approvvigionamento sicuro, alle condizioni economiche più vantaggiose possibili. Abbiamo visto pochi anni fa che non è così scontato. Per questo, davanti all'ipotesi di aumento delle accise sul gasolio ci siamo schierati con un no convinto, a partire dal nostro segretario Tajani". Così il deputato e responsabile del Dipartimento energia di Forza Italia, Luca Squeri, intervenendo alla Giornata dell'Economia, l'evento azzurro in corso a Milano. "Per mantenere gli impegni presi in Europa - ha proseguito -, dobbiamo individuare il modo più sostenibile e efficace per implementare tutte le energie rinnovabili, sapendo però che senza il nucleare non saremo in grado di raggiungere l'obiettivo, che non è solo quello di decarbonizzare il sistema energetico, ma anche quello di arrivare all'indipendenza energetica". 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, da FI no convinto a aumento accise

10/05/2024 12:13

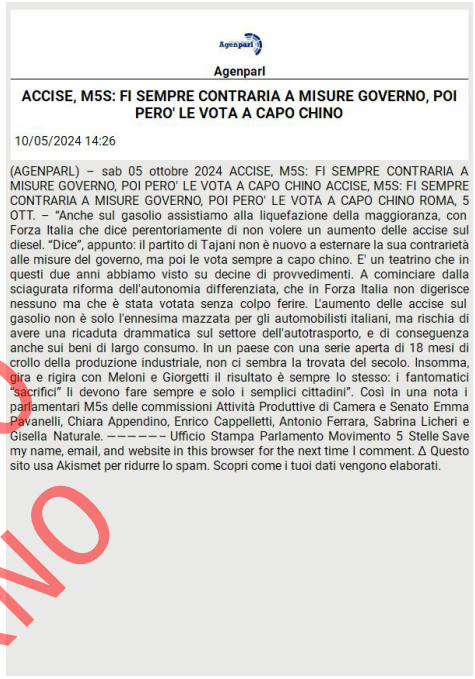
(AGENPARL) – sab 05 ottobre 2024 Manovra: Squeri, da FI no convinto a aumento accise "Forza Italia lavora affinché ai cittadini, alle famiglie e alle imprese sia garantita energia con un approvvigionamento sicuro, alle condizioni economiche più vantaggiose possibili. Abbiamo visto pochi anni fa che non è così scontato. Per questo, davanti all'ipotesi di aumento delle accise sul gasolio ci siamo schierati con un no convinto, a partire dal nostro segretario Tajani". Così il deputato e responsabile del Dipartimento energia di Forza Italia, Luca Squeri, intervenendo alla Giornata dell'Economia, l'evento azzurro in corso a Milano. "Per mantenere gli impegni presi in Europa – ha proseguito -, dobbiamo individuare il modo più sostenibile e efficace per implementare tutte le energie rinnovabili, sapendo però che senza il nucleare non saremo in grado di raggiungere l'obiettivo, che non è solo quello di decarbonizzare il sistema energetico, ma anche quello di arrivare all'indipendenza energetica". 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

ACCISE, M5S: FI SEMPRE CONTRARIA A MISURE GOVERNO, POI PERO' LE VOTA A CAPO CHINO



Agenparl

ACCISE, M5S: FI SEMPRE CONTRARIA A MISURE GOVERNO, POI PERO' LE VOTA A CAPO CHINO

10/05/2024 14:26

(AGENPARL) – sab 05 ottobre 2024 ACCISE, M5S: FI SEMPRE CONTRARIA A MISURE GOVERNO, POI PERO' LE VOTA A CAPO CHINO ACCISE, M5S: FI SEMPRE CONTRARIA A MISURE GOVERNO, POI PERO' LE VOTA A CAPO CHINO ROMA, 5 OTT. – "Anche sul gasolio assistiamo alla liquefazione della maggioranza, con Forza Italia che dice perentoriamente di non volere un aumento delle accise sul diesel. "Dice", appunto: il partito di Tajani non è nuovo a esternare la sua contrarietà alle misure del governo, ma poi le vota sempre a capo chino. E' un teatrino che in questi due anni abbiamo visto su decine di provvedimenti. A cominciare dalla sciagurata riforma dell'autonomia differenziata, che in Forza Italia non digerisce nessuno ma che è stata votata senza colpo ferire. L'aumento delle accise sul gasolio non è solo l'ennesima mazzata per gli automobilisti italiani, ma rischia di avere una ricaduta drammatica sul settore dell'autotrasporto, e di conseguenza anche sui beni di largo consumo. In un paese con una serie aperta di 18 mesi di crollo della produzione industriale, non ci sembra la trovata del secolo. Insomma, gira e rigira con Meloni e Giorgetti il risultato è sempre lo stesso: i fantomatici "sacrifici" li devono fare sempre e solo i semplici cittadini". Così in una nota i parlamentari M5s delle commissioni Attività Produttive di Camera e Senato Emma Pavanelli, Chiara Appendino, Enrico Cappelletti, Antonio Ferrara, Sabrina Licheri e Gisella Naturale. ––––––– 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.

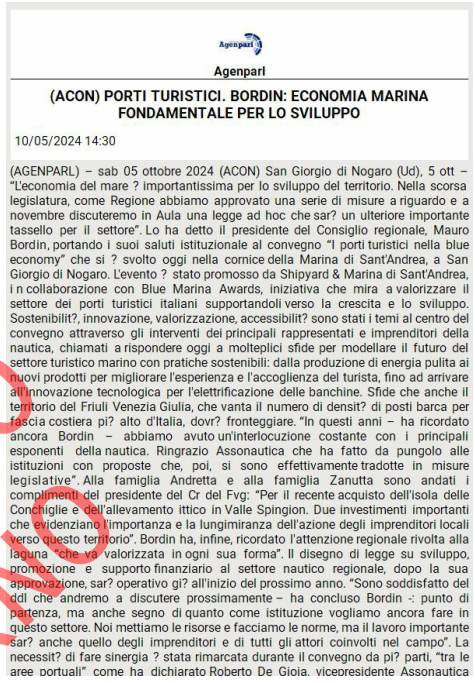
(AGENPARL) - sab 05 ottobre 2024 ACCISE, M5S: FI SEMPRE CONTRARIA A MISURE GOVERNO, POI PERO' LE VOTA A CAPO CHINO ACCISE, M5S: FI SEMPRE CONTRARIA A MISURE GOVERNO, POI PERO' LE VOTA A CAPO CHINO ROMA, 5 OTT. - "Anche sul gasolio assistiamo alla liquefazione della maggioranza, con Forza Italia che dice perentoriamente di non volere un aumento delle accise sul diesel. "Dice", appunto: il partito di Tajani non è nuovo a esternare la sua contrarietà alle misure del governo, ma poi le vota sempre a capo chino. E' un teatrino che in questi due anni abbiamo visto su decine di provvedimenti. A cominciare dalla sciagurata riforma dell'autonomia differenziata, che in Forza Italia non digerisce nessuno ma che è stata votata senza colpo ferire. L'aumento delle accise sul gasolio non è solo l'ennesima mazzata per gli automobilisti italiani, ma rischia di avere una ricaduta drammatica sul settore dell'autotrasporto, e di conseguenza anche sui beni di largo consumo. In un paese con una serie aperta di 18 mesi di crollo della produzione industriale, non ci sembra la trovata del secolo. Insomma, gira e rigira con Meloni e Giorgetti il risultato è sempre lo stesso: i fantomatici "sacrifici" li devono fare sempre e solo i semplici cittadini". Così in una nota i parlamentari M5s delle commissioni Attività Produttive di Camera e Senato Emma Pavanelli, Chiara Appendino, Enrico Cappelletti, Antonio Ferrara, Sabrina Licheri e Gisella Naturale. ----- 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

(ACON) PORTI TURISTICI. BORDIN: ECONOMIA MARINA FONDAMENTALE PER LO SVILUPPO



Agenparl

(ACON) PORTI TURISTICI. BORDIN: ECONOMIA MARINA FONDAMENTALE PER LO SVILUPPO

10/05/2024 14:30

(AGENPARL) – sab 05 ottobre 2024 (ACON) San Giorgio di Nogaro (Ud), 5 ott – "L'economia del mare ? importantissima per lo sviluppo del territorio. Nella scorsa legislatura, come Regione abbiamo approvato una serie di misure a riguardo e a novembre discuteremo in Aula una legge ad hoc che sar? un ulteriore importante tassello per il settore". Lo ha detto il presidente del Consiglio regionale, Mauro Bordin, portando i suoi saluti istituzionale al convegno "I porti turistici nella blue economy" che si ? svolto oggi nella cornice della Marina di Sant'Andrea, a San Giorgio di Nogaro. L'evento ? stato promosso da Shipyard & Marina di Sant'Andrea, in collaborazione con Blue Marina Awards, iniziativa che mira a valorizzare il settore dei porti turistici italiani supportandoli verso la crescita e lo sviluppo. Sostenibilit?, innovazione, valorizzazione, accessibilit? sono stati i temi al centro del convegno attraverso gli interventi dei principali rappresentati e imprenditori della nautica, chiamati a rispondere oggi a molteplici sfide per modellare il futuro del settore turistico marino con pratiche sostenibili: dalla produzione di energia pulita ai nuovi prodotti per migliorare l'esperienza e l'accoglienza del turista, fino ad arrivare all'innovazione tecnologica per l'elettrificazione delle banchine. Sfide che anche il territorio del Friuli Venezia Giulia, che vanta il numero di densit? di posti barca per fascia costiera pi? alto d'Italia, dovr? fronteggiare. "In questi anni – ha ricordato ancora Bordin – abbiamo avuto un'interlocuzione costante con i principali esponenti della nautica. Ringrazio Assonautica che ha fatto da pungolo alle istituzioni con proposte che, poi, si sono effettivamente tradotte in misure legislative". Alla famiglia Andretta e alla famiglia Zanutta sono andati i complimenti del presidente del Cr del Fvg: "Per il recente acquisto dell'isola delle Conchiglie e dell'allevamento ittico in Valle Spingion. Due investimenti importanti che evidenziano l'importanza e la lungimiranza dell'azione degli imprenditori locali verso questo territorio". Bordin ha, infine, ricordato l'attenzione regionale rivolta alla laguna "che va valorizzata in ogni sua forma". Il disegno di legge su sviluppo, promozione e supporto finanziario al settore nautico regionale, dopo la sua approvazione, sar? operativo gi? all'inizio del prossimo anno. "Sono soddisfatto del ddl che andremo a discutere prossimamente – ha concluso Bordin –: punto di partenza, ma anche segno di quanto come istituzione vogliamo ancora fare in questo settore. Noi mettiamo le risorse e facciamo le norme, ma il lavoro importante sar? anche quello degli imprenditori e di tutti gli attori coinvolti nel campo". La necessit? di fare sinergia ? stata rimarcata durante il convegno da pi? parti, "tra le aree portuali" come ha dichiarato Roberto De Gioia, vicepresidente Assonautica italiana – Unioncamere, ma anche, secondo

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Agenparl

Fonti Web

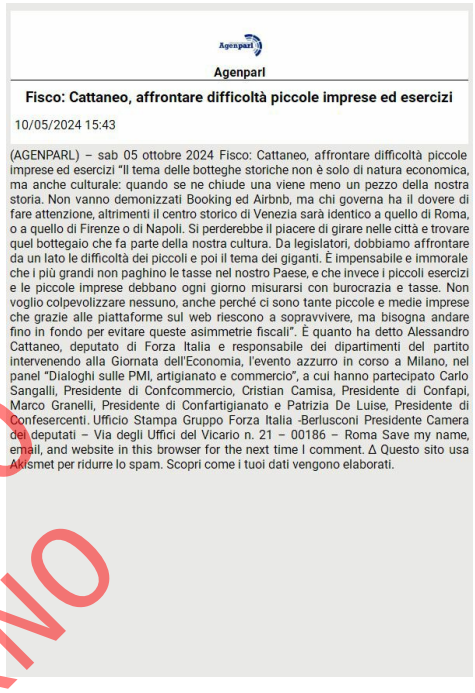
Carlo Conti, presidente di Assonautica di Udine, "tra tutte le forze economiche del settore". All'evento era presente l'assessore regionale alle Attivit? produttive, Sergio Emidio Bini, insieme al sindaco del Comune di San Giorgio di Nogaro, Pietro del Frate, Roberto Pellegrino, comandante della capitaneria di porto Nogaro, Gennaro Coretti, amministratore della rete Fvg Marinas, Roberto Petrocchio, presidente Assomarinas e Walter Vassallo, fondatore e coordinatore dei Blue Marina Awards. ACON/SM-rcm 051425 OTT 24 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

Fisco: Cattaneo, affrontare difficoltà piccole imprese ed esercizi


Agenparl

Fisco: Cattaneo, affrontare difficoltà piccole imprese ed esercizi

10/05/2024 15:43

(AGENPARL) – sab 05 ottobre 2024 Fisco: Cattaneo, affrontare difficoltà piccole imprese ed esercizi "Il tema delle botteghe storiche non è solo di natura economica, ma anche culturale: quando se ne chiude una viene meno un pezzo della nostra storia. Non vanno demonizzati Booking ed Airbnb, ma chi governa ha il dovere di fare attenzione, altrimenti il centro storico di Venezia sarà identico a quello di Roma, o a quello di Firenze o di Napoli. Si perderebbe il piacere di girare nelle città e trovare quel bottegaio che fa parte della nostra cultura. Da legislatori, dobbiamo affrontare da un lato le difficoltà dei piccoli e poi il tema dei giganti. È impensabile e immorale che i più grandi non paghino le tasse nel nostro Paese, e che invece i piccoli esercizi e le piccole imprese debbano ogni giorno misurarsi con burocrazia e tasse. Non voglio colpevolizzare nessuno, anche perché ci sono tante piccole e medie imprese che grazie alle piattaforme sul web riescono a sopravvivere, ma bisogna andare fino in fondo per evitare queste asimmetrie fiscali". È quanto ha detto Alessandro Cattaneo, deputato di Forza Italia e responsabile dei dipartimenti del partito intervenendo alla Giornata dell'Economia, l'evento azzurro in corso a Milano, nel panel "Dialoghi sulle PMI, artigianato e commercio", a cui hanno partecipato Carlo Sangalli, Presidente di Confcommercio, Cristian Camisa, Presidente di Confapi, Marco Granelli, Presidente di Confartigianato e Patrizia De Luise, Presidente di Confesercenti. Ufficio Stampa Gruppo Forza Italia -Berlusconi Presidente Camera dei deputati – Via degli Uffici del Vicario n. 21 – 00186 – Roma 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.

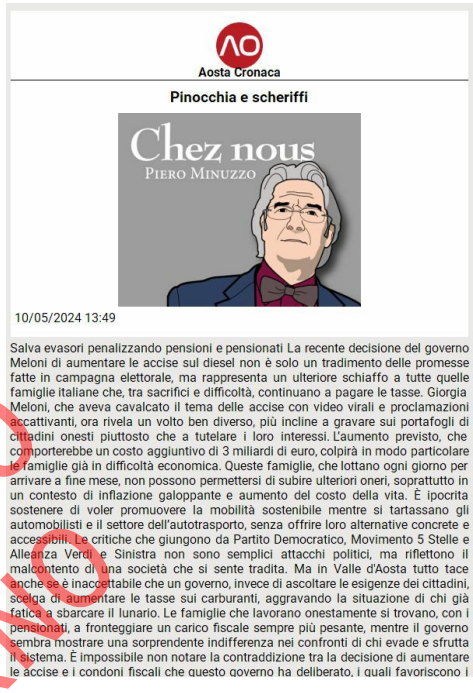
(AGENPARL) - sab 05 ottobre 2024 Fisco: Cattaneo, affrontare difficoltà piccole imprese ed esercizi "Il tema delle botteghe storiche non è solo di natura economica, ma anche culturale: quando se ne chiude una viene meno un pezzo della nostra storia. Non vanno demonizzati Booking ed Airbnb, ma chi governa ha il dovere di fare attenzione, altrimenti il centro storico di Venezia sarà identico a quello di Roma, o a quello di Firenze o di Napoli. Si perderebbe il piacere di girare nelle città e trovare quel bottegaio che fa parte della nostra cultura. Da legislatori, dobbiamo affrontare da un lato le difficoltà dei piccoli e poi il tema dei giganti. È impensabile e immorale che i più grandi non paghino le tasse nel nostro Paese, e che invece i piccoli esercizi e le piccole imprese debbano ogni giorno misurarsi con burocrazia e tasse. Non voglio colpevolizzare nessuno, anche perché ci sono tante piccole e medie imprese che grazie alle piattaforme sul web riescono a sopravvivere, ma bisogna andare fino in fondo per evitare queste asimmetrie fiscali". È quanto ha detto Alessandro Cattaneo, deputato di Forza Italia e responsabile dei dipartimenti del partito intervenendo alla Giornata dell'Economia, l'evento azzurro in corso a Milano, nel panel "Dialoghi sulle PMI, artigianato e commercio", a cui hanno partecipato Carlo Sangalli, Presidente di Confcommercio, Cristian Camisa, Presidente di Confapi, Marco Granelli, Presidente di Confartigianato e Patrizia De Luise, Presidente di Confesercenti. Ufficio Stampa Gruppo Forza Italia -Berlusconi Presidente Camera dei deputati - Via degli Uffici del Vicario n. 21 - 00186 - Roma 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

Aosta Cronaca

Fonti Web

Pinocchia e scheriffi


Aosta Cronaca

Pinocchia e scheriffi

10/05/2024 13:49

Salva evasori penalizzando pensioni e pensionati La recente decisione del governo Meloni di aumentare le accise sul diesel non è solo un tradimento delle promesse fatte in campagna elettorale, ma rappresenta un ulteriore schiaffo a tutte quelle famiglie italiane che, tra sacrifici e difficoltà, continuano a pagare le tasse. Giorgia Meloni, che aveva cavalcato il tema delle accise con video virali e proclamazioni accattivanti, ora rivela un volto ben diverso, più incline a gravare sui portafogli di cittadini onesti piuttosto che a tutelare i loro interessi. L'aumento previsto, che comporterebbe un costo aggiuntivo di 3 miliardi di euro, colpirà in modo particolare le famiglie già in difficoltà economica. Queste famiglie, che lottano ogni giorno per arrivare a fine mese, non possono permettersi di subire ulteriori oneri, soprattutto in un contesto di inflazione galoppante e aumento del costo della vita. È ipocrita sostenere di voler promuovere la mobilità sostenibile mentre si tartassano gli automobilisti e il settore dell'autotrasporto, senza offrire loro alternative concrete e accessibili. Le critiche che giungono da Partito Democratico, Movimento 5 Stelle e Alleanza Verdi e Sinistra non sono semplici attacchi politici, ma riflettono il malcontento di una società che si sente tradita. Ma in Valle d'Aosta tutto tace anche se è inaccettabile che un governo, invece di ascoltare le esigenze dei cittadini, scelga di aumentare le tasse sui carburanti, aggravando la situazione di chi già fatica a sbarcare il lunario. Le famiglie che lavorano onestamente si trovano, con i pensionati, a fronteggiare un carico fiscale sempre più pesante, mentre il governo sembra mostrare una sorprendente indifferenza nei confronti di chi evade e sfrutta il sistema. È impossibile non notare la contraddizione tra la decisione di aumentare le accise e i condoni fiscali che questo governo ha deliberato, i quali favoriscono i disonesti e gli evasori. Questi condoni, che promettono di perdonare le irregolarità fiscali, non fanno altro che incentivare una cultura dell'evasione, avallando chi ha sempre cercato di sottrarsi alle proprie responsabilità. Mentre le famiglie che pagano le tasse si vedono sempre più vessate, i trasgressori vengono premiati, creando un senso di ingiustizia che mina la fiducia nei confronti delle istituzioni. Meloni, invece di farsi portavoce delle istanze di chi, come molti italiani, lavora duramente per garantire un futuro dignitoso alle proprie famiglie, sembra aver scelto di voltare le spalle a questi cittadini. Questo governo, che si era presentato come il paladino delle famiglie e delle piccole imprese, si dimostra invece più attento a mantenere le proprie promesse alle lobbies e agli interessi economici di breve termine. In questo scenario, è urgente che le famiglie, gli onesti lavoratori e tutti coloro che credono nel rispetto delle regole si uniscano per chiedere un cambiamento. La mobilità sostenibile deve essere promossa attraverso investimenti seri e sostenibili, non attraverso ulteriori tasse su chi già si trova in difficoltà. È giunto il momento di rendere conto

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

al governo delle sue azioni, perché i cittadini meritano di più di semplici promesse svuotate di significato. La verità è che le famiglie italiane e valdostane, che si impegnano a rispettare le leggi e a contribuire al benessere collettivo, non possono essere trattate come un bancomat su cui prelevare a piacimento. La trasformazione di Giorgia Meloni da paladina a oppressore è lampante, e il suo governo rischia di diventare simbolo di una politica che mette gli interessi dei più deboli in secondo piano. Se c'è un Robin Hood in questa storia, è davvero difficile individuarlo; ciò che risalta è la figura di uno sceriffo di Nottingham, pronto a spremere i più vulnerabili, mentre i veri trasgressori continuano a godere di impunità. È tempo di mettere fine a questa ingiustizia e di ripristinare la fiducia in un governo che dovrebbe rappresentare tutti, non solo una ristretta élite. piero.minuzzo@gmail.com.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Arezzo24.net

Fonti Web

Crisi del settore moda, mobilità e sicurezza le priorità in Valdarno


Arezzo24.net

Crisi del settore moda, mobilità e sicurezza le priorità in Valdarno

10/05/2024 08:59 Redazione Arezzo

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 ieri 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

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

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. Tags: Valdarno.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Attivo Tv

Fonti Web

Autonomia, Schlein: "Ora la sfida e' portare Paese a votare"


Attivo Tv

Autonomia, Schlein: "Ora la sfida e' portare Paese a votare"

10/05/2024 11:13

Autonomia, Schlein: "Ora la sfida e' portare Paese a votare" La segretaria: "Riforma spacca il paese in due" Politica (Roma). "Una grande mobilitazione a Nord come a Sud, ma adesso la vera sfida e' quella di portare il Paese a votare contro una riforma sbagliata che spacca il Paese in due. Per questo obiettivo si e' riunita una forte coalizione di forze sociali e politiche, sindacali e associative che insieme porta avanti questa battaglia per l'unita' nazionale. Ora dobbiamo far capire alle persone che quando si parla di autonomia differenziata stiamo parlando del tentativo di minare l'accesso ai servizi fondamentali del cittadino, ossia creare cittadini serie A e serie B". Lo ha detto la segretaria del Pd Elly Schlein, a margine dell'assemblea nazionale del comitato referendario contro l'autonomia a Roma (Stefano Chianese/alanews) -- Trascrizione generata automaticamente -- l'assenza oggi di Conte le vostre divisori rischiano di danneggiare anche questa battaglia sull'autonomia differenziata rischia di allontanare ulteriormente direttorio 1100000 firme una grande mobilitazione a nord come a sud adesso la vera Sfida Sfida quella di portare il paese a votare contro una riforma sbagliata una riforma che spacca il paese in due non ne ha bisogno Anzi avrebbe bisogno di essere ricucito perché purtroppo le diseguaglianze sono già enormi se consideriamo che un bambino che nasce a Reggio Calabria a 5 anni di aspettativa di vita in meno di un bambino che nasce a Bologna non lo possiamo accettare il motivo per cui si è riunita una forte coalizione di forze sociali e politiche sindacali associative che in porta avanti questa giusta battaglia per L'unità nazionale Ecco il motivo per cui sono felice di essere qui Stamattina in rappresentanza del Partito Democratico che ha raccolto firme insieme alle altre forze in tutto è stato un grande successo per la campagna Ma la vera sfida in realtà inizia adesso cioè mobilitare le persone far capire che quando parliamo di autonomia differenziata stiamo parlando del tentativo di minare l'accesso ai servizi fondamentali dei cittadini che siano la scuola che siano la sanità che sia il trasporto pubblico locale vuol dire creare cittadine e cittadini di serie A e di serie B a seconda della regione in cui nascono in cui crescono vogliono vivere e vogliono lavorare Non è accettabile Perché la nostra Costituzione all'articolo 3 parla di eguaglianza formale e sostanziale e A proposito il trasporto pubblico locale Mentre il governo per due anni non ha mandato 1 ai Comuni per rafforzare il trasporto pubblico locale Gli aumenti non sono stati neanche al passo con inflazione quindi si tratta tu con i tagli ai servizi abbiamo imparato in questi giorni da un documento del Governo il piano strutturale di bilancio che vogliono intervenire anche per alzare le accise sul diesel si conta la un aumento dei costi per le famiglie di 70 un'altra tassa meloni su cui meloni ancora

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

non ha avuto il coraggio di spiegare al paese perché grazie -.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Chiamami Citta

Fonti Web

Ex Caserma, stadio: ci giochiamo un pezzo di Rimini senza discutere di futuro


Chiamami Citta

Ex Caserma, stadio: ci giochiamo un pezzo di Rimini senza discutere di futuro

10/06/2024 00:02 Maurizio Melucci

I dati dell'aeroporto Fellini. Una città sempre più cara 6 Ottobre 2024 / Maurizio Melucci " Serve una nuova legge urbanistica. L'abbiamo fatta noi, nel 2017, ma abbiamo fatto male. È il presidente della Regione con l'assemblea che decide come crescere e dove. La legge urbanistica fatta poco tempo fa va assolutamente rivista. De Pascale ha detto che lo farà e io sono contento sia stato scelto lui" . Così Matteo Lepore , sindaco di Bologna, intervistato alla festa dell'Unità di Bologna qualche settimana fa. Ora, non è questa la sede per entrare nel merito delle critiche del sindaco di Bologna che valuto in ogni caso fondate. Lepore solleva un problema politico enorme che va affrontato. Aggiungo che sono state approvate troppe leggi regionali sull'urbanistica e governo del territorio. Negli ultimi 24 anni ne sono state approvate due. La N.20 del 2000 e l'attuale legge regionale N. 24 del 2017. Ogni legge regionale comporta la modifica, anche radicale, delle norme comunali e il conseguente adeguamento alle nuove norme. Il risultato è che quasi nessun comune della regione è in linea con le norme regionali. Nella nostra provincia, ad esempio, lo è il solo comune di Misano. Questo comporta una carenza di pianificazione urbanistica, di sviluppo delle nostre comunità, di uno sguardo sul futuro. È il caso del Comune di Rimini. Sta iniziando ora l'iter per adeguarsi alla legge regionale del 2017 . Bene che vada ci vorranno altri otto anni per concludere l'iter con la concreta possibilità che questo lavoro venga vanificato dall'approvazione di una nuova legge. Nel frattempo, si può andare avanti solo con accordi di pianificazione tra pubblico e privato dove sia dimostrato un evidente interesse pubblico. Purtroppo, lo strumento dell'accordo di pianificazione non può sostituire un'analisi puntuale delle necessità di una città come Rimini. Senza pianificazione urbanistica e governo del territorio si campa alla giornata con il rischio di "giocarsi" aree strategiche per interventi limitati o contradditori. Faccio alcuni esempi per essere più chiaro. Il Parco del Mare è nato da un Master Plan voluto dal sindaco Gnassi di dubbia valenza strategica e di prospettiva sulla città, in ogni non era uno strumento di pianificazione urbanistica. Di fatto è stato un atto dirigistico da parte del sindaco. È mancata un'analisi dell'impatto che quell'intervento aveva sulla città turistica. Analisi dei flussi di traffico, fabbisogno di parcheggi, funzioni inserite o non realizzate. Esame dei costi di gestione, accessibilità. Ora per correggere quegli errori sono necessari investimenti importanti da parte dell'attuale amministrazione come, ad esempio, il parcheggio di piazza Tripoli (20 milioni di euro compreso l'arredo urbano per 320 posti auto). Potrei fare l'esempio della nuova piscina comunale messa a Viserba valutando solo le aree di proprietà comunale per evitare di allungare i tempi e perdere i finanziamenti europei dopo il fallimento di "Acquarena". Anche in questo caso il tutto era nato dall'imposizione della giunta Gnassi, di realizzare la nuova piscina di fronte

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Chiamami Citta

Fonti Web

al palacongressi quando tutto consigliava di farla e Rimini Nord. Oppure per arrivare, ai nostri giorni, cosa sta succedendo in quadrante strategico della città che comprende ex caserma Giulio Cesare, Palazzetto dello Sport, Stadio, ex Questura demolita Due interventi sono già decisi ed in corso di realizzazione. Accordo di programma per l'ex questura dove sorgerà una nuova realtà urbana composta da circa 150 appartamenti (di cui 36 di edilizia pubblica) e da una piattaforma logistica di 5mila mq di cui 1500 destinati a supermercato. Il secondo intervento, deciso fuori da ogni pianificazione da parte del Comune di Rimini, riguarda l'ex caserma Giulio Cesare . Leggo dai comunicati del Comune che l'Agenzia del Demanio (proprietaria dell'area) pubblicherà un bando per progettare l'area che dovrà accogliere le sedi e i servizi di Questura, Prefettura, Guardia di Finanza, Polizia stradale e Corpo forestale dei carabinieri, con un investimento complessivo di 59 milioni di euro. Tutto questo avviene senza un minimo di piano dei servizi e ci troveremo con alcune attività legati alle forze dell'ordine replicate in più parti della città. Ma soprattutto, quanto costruito è previsto? Quanti i dipendenti che ogni giorno andranno al lavoro nella "cittadella della sicurezza"? Quanti gli utenti giornalieri? Come impatta l'area sul traffico? Come interagisce con la restante parte del territorio? Sarà recintata e off-limits come la caserma militare? Oppure che interventi sono previsti per mitigare l'impatto ambientale appena descritto? Domande che chiedono una risposta prima dell'approvazione degli interventi. Poi vi è lo stadio , con la proposta dei privati. Siamo solo alla prima fase con la pubblicazione di pubblico interesse. Ora si entra nel merito. La proposta prevede oltre al nuovo impianto la realizzazione di un motore economico di oltre 20mila mq di superfici per direzionale e commerciale. Ebbene noi pensiamo che tutto ciò che ho descritto si tenga assieme, senza nessun intervento strutturale strategico, ma semplicemente con le connessioni delle piste ciclabili e del verde? Io non credo proprio. Penso che il Comune farebbe bene incaricare uno studio per verificare le compatibilità ambientali, trasportistiche e qualità urbana della zona partendo da ciò che è stato approvato e non dando per scontato che il resto si debba fare per forza. La propaganda dell'aeroporto Fellini Mio malgrado debbo dedicare una pillola anche oggi all'aeroporto Fellini . I comunicati, sempre positivi da parte della gestione del nostro aeroporto, divergono da una realtà, dal mio punto di vista molto diversa. Il nostro aeroporto ha sempre svolto una funzione di fare atterrare turisti per la nostra Riviera e non certo fare andare in vacanza nostri concittadini. Per la gestione del Fellini i due tipi di viaggiatori pari sono, fanno numero ed incasso. Diverso l'impatto economico sul territorio e sulle nostre imprese. L'ultimo comunicato parla di un incremento del 12% rispetto all'anno scorso arrivando a un totale di 276mila passeggeri nei primi nove mesi. Le tratte più gettonate sono Tirana con 47mila passeggeri, mentre in Italia c'è Cagliari con 40mila passeggeri. Segue Palermo con 36mila passeggeri. Evidente che oltre il 50% di essi,, calcolando anche altre tratte, non atterra a Rimini per fare turismo ma parte da Rimini per Albania o Sardegna o Sicilia. Per carità, tutto bene. Tuttavia, queste tratte debbono essere a costo zero per il pubblico. La promozione turistica finanziata dalla Regione e Comune deve essere finalizzata esclusivamente

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ad incrementare il turismo estero sulla nostra costa. Ma su questo penso che la vigilanza di Comune e Regione sia totale. Rimini una città sempre più cara Verso fine anno è tempo di classifiche, anche quelle che riguardano il nostro tenore di vita. Ebbene si scopre che Rimini non è una città a buon mercato, anzi è vero il contrario. Abbiamo il triste primato di essere ai primi posti per il costo degli appartamenti, per il costo degli affitti, per il costo dei posti auto. Sono solo alcune ricerche uscite nei giorni scorsi. Preoccupante l'analisi dell'Osservatorio economico e sociale della Camera di Commercio della Romagna: Rimini si conferma la città più cara della Regione, con buona pace delle famiglie e delle imprese sempre più strangolate dalla morsa dei rincari. L'analisi ha messo in evidenza i settori con maggiori incrementi. L'istruzione ha visto un aumento del 4%, seguita da servizi sanitari e spese per la salute (+3,8%) e trasporti (+3,1%). Questi dati rischiano di compromettere la nostra capacità attrattiva per investimenti e per lavoratori necessari ad esempio all'industria del turismo. Ma tutte le categorie soffrono questa situazione. Per questi motivi sono necessari interventi, statali, che riducano l'impatto su famiglie e lavoratori. Ma in questo caso il Governo Meloni non pare andare in questa direzione come si vede dalla possibilità di aumento delle accise sul gasolio. Maurizio Melucci.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

corriere.it

Fonti Web

La sfida per l'aeroporto di Genova. I soci pubblici ricapitalizzano, ma il presidente avverte: «Bisogna privatizzare»


corriere.it

La sfida per l'aeroporto di Genova. I soci pubblici ricapitalizzano, ma il presidente avverte: «Bisogna privatizzare»

10/05/2024 07:37 Andrea Pasqualetto

L'inchiesta su Toti, il vuoto di potere, lo stop alla cessione del 15%, da Benetton alla Msc di Aponte All'ombra della Lanterna, mentre 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'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 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

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

corriere.it

Fonti Web

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 venerdì ha proposto al suo primo cda il nuovo 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

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

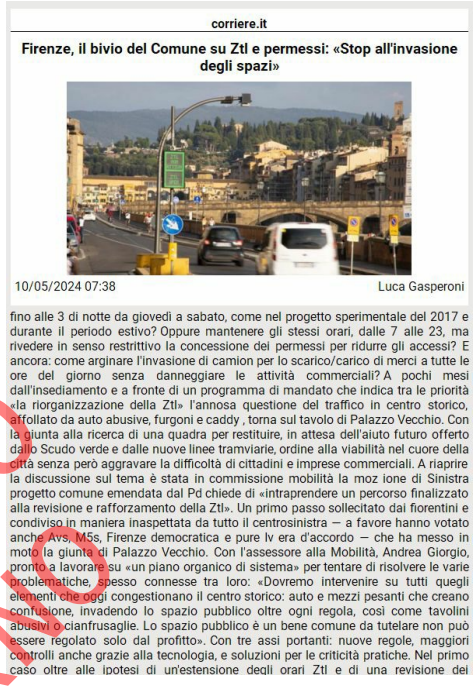
suoi passi . Ma il comandante Aponte, al momento, sembra lontano.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

corriere.it

Fonti Web

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


corriere.it

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

10/05/2024 07:38 Luca Gasperoni

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 moz ione di Sinistra progetto comune emendata dal Pd chiede di «intraprendere un percorso finalizzato alla revisione e rafforzamento della Ztl». 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». Vai a tutte le notizie di Firenze.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

corriere.it

Fonti Web

Governo, tutti contro nuove tasse. Tajani: «Paghino i colossi del web»


corriere.it

Governo, tutti contro nuove tasse. Tajani: «Paghino i colossi del web»

10/05/2024 23:11 Claudia Voltattorni

«Nessuno del governo vuole aumentare le tasse», dice il vicepremier Antonio Tajani. Che sottolinea come il ministro Giorgetti sia stato male interpretato. «I giganti del web devono invece pagarle» ROMA - «Nessuno nel governo vuole aumentare le tasse , né la Lega, né Fratelli d'Italia: il è stato male interpretato». Piuttosto, rilancia il vicepremier e , «i giganti del web devono pagarle, non possono essere esenti, loro che pagano un decimo di quello che pagano le imprese normali, non è giusto, bisogna compiere passi in avanti per rendere l'Europa più competitiva ». La Giornata dell'Economia Intervenendo alla Giornata dell'Economia organizzata da Forza Italia a Milano, Tajani ribadisce il no del suo partito ma anche del resto della maggioranza a nuove imposte nella prossima manovra. Anche Matteo Salvini da Pontida lo ripete: «Giorgetti parla di chi ha patrimoni miliardari, non di chi ha 1.000 euro sul conto corrente». E anche sul potenziale contributo che il governo potrebbe chiedere a banche, assicurazioni e imprese Tajani non cede: «No a qualsiasi tassa sugli extraprofitti, decidere cosa è extra e cosa no, forse è da cultura sovietica: l'obiettivo del governo è la crescita che si realizza abbassando la pressione fiscale, non aumentando le tasse». E il presidente dell'Abi Antonio Patuelli puntualizza: «Noi il contributo lo diamo tutti gli anni, ci sono già le addizionali sul settore bancario, nel diritto non si è mai vista un'addizionale su un'addizionale, il problema non sono le entrate, ma il contenimento delle uscite». Ma la Cisl, con il segretario Luigi Sbarra intervistato dal direttore del Corriere Luciano Fontana, è di un altro parere: «Siamo d'accordo nel mettere un contributo di solidarietà sugli extraprofitti, sulle grandi multinazionali di energia, farmaceutica, logistica, economia digitale, banche e assicurazioni: lì bisogna chiedere un po' di sacrifici per sostenere chi è in difficoltà». Crescita al ribasso E nonostante i nuovi dati Istat che rivedono al , il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti va avanti con il lavoro sulla manovra: «I piani del governo non cambiano», assicura. Ma il Pd lo attacca . Il presidente dei senatori dem Francesco Boccia si dice «sempre più preoccupato di come il governo sta gestendo le procedure, da un Def fantasma ad un Psb fatto male con un piano di riordino delle spese fiscali che porterà all'aumento delle accise con un forte aumento del costo dei carburanti: sarà una manovra da macelleria sociale». L'intervento sulle accise , che il governo definisce un «riallineamento» di gasolio e benzina, spaventa anche Conftrasporto: «Se il governo aumenterà le accise sul gasolio ci saranno conseguenze gravi per il sistema Paese, con effetti negativi sulla competitività degli operatori di trasporto e logistica, e non solo». E i Cinque Stelle ricordano: «L'aumento rischia di avere una ricaduta drammatica anche sui beni di largo consumo, Forza Italia è sempre stata contraria e però poi lo vota». Il ritocco delle pensioni Intanto il governo starebbe ragionando su un nuovo ritocco

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

delle pensioni minime che la scorsa manovra aveva portato da 598,61 a 614,77 euro al mese, ma solo per il 2024. L'idea è portare l'assegno mensile a oltre 621 euro. Si va verso la conferma invece delle regole più rigide inaugurate nel 2024 per le uscite anticipate con Ape sociale, Opzione donna e Quota 103. Scarica la nuova app L'Economia per un'esperienza personalizzata e senza pubblicità Grazie all' intelligenza artificiale gli articoli e i consigli degli esperti del Corriere della Sera rispondono ai tuoi dubbi su Casa, Fisco, Risparmio, Pensioni e non solo; oltre alle news in tempo reale, le migliori firme e tutto quello che ti può essere più utile per una vita più semplice e informata 5 ottobre 2024 (modifica il 5 ottobre 2024 | 23:10).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

corriereadriatico.it

Fonti Web

Il futuro dell'A14, confronto con esperti a Porto San Giorgio: c'è Baldassarri (Istao) e l'europarlamentare Ricci


corriereadriatico.it

Il futuro dell'A14, confronto con esperti a Porto San Giorgio: c'è Baldassarri (Istao) e l'europarlamentare Ricci

10/06/2024 03:11 CHIARA MORINI;

di Chiara Morini Domenica 6 Ottobre 2024, 03:05 3 Minuti di Lettura PORTO SAN GIORGIO Si intitola " Ferrovia e autostrada : quale futuro? Le opportunità del nuovo corridoio europeo Baltico-Adriatico" il pomeriggio di riflessione organizzato dalla Fondazione San Giacomo della Marca per il prossimo venerdì 11 al teatro comunale di Porto San Giorgio. L'argomento è fonte di confronto e discussione nati non certo ieri, con la Fondazione che da tempo ormai propone riflessioni con esperti e tecnici del settore. «L'incontro della prossima settimana – spiega Massimo Valentini, presidente della fondazione San Giacomo della Marca – è l'occasione per fare il punto della situazione, le tematiche, negli ultimi tempi, hanno subito delle evoluzioni». APPROFONDIMENTI L'EDITORIALE Un cantiere è per sempre In coda da qui all'eternità I protagonisti Oltre a Valentini e moderati dal giornalista Andrea Taffi, saranno presenti a Porto San Giorgio il presidente dell'Istao Mario Baldassarri, Matteo Ricci, vicepresidente della Commissione Trasporti al Parlamento Europeo, di cui fa parte anche Carlo Ciccioli, anche lui presente a teatro. «Ci sono due nuovi rappresentanti marchigiani in Europa – sottolinea Valentini – e ci sono stati nuovi pronunciamenti in Europa: prima dell'estate, tanto il Parlamento quanto il Consiglio Europeo hanno approvato il nuovo regolamento delle reti Ten-T estendendole dal Corridoio Baltico Adriatico fino a Bari, con l'orientamento a dare priorità ai collegamenti ferroviari ad alta velocità. Nei prossimi mesi Rfi presenterà i risultati dello studio di fattibilità per la dorsale adriatica, sperando che ci possa essere anche Ancona, che potrebbe arretrare l'alta velocità, lasciare Ancona come hub e l'attuale ferrovia come metropolitana di superficie». Da un lato la ferrovia, dall'altro l'autostrada e Valentini ricorda che «Aspi non ha previsto nel piano delle opere la terza corsia. Il recente studio di Aspi sulla terza corsia ha infatti documentato l'estrema complessità dell'intervento». La fondazione San Giacomo della Marca torna quindi sull'ipotesi arretramento. Dice infatti Valentini: «Si ripropone l'ipotesi di valutare l'alternativa progettuale di una nuova autostrada arretrata a 4 corsie da Porto Sant'Elpidio fino al collegamento con l'A24. Faremo la nostra progettualità e ci confrontiamo con le comunità locali». Accanto ci sarebbe l'attiguo passaggio della nuova linea ferroviaria che, ricorda il presidente della fondazione San Giacomo della Marca, «è un'ipotesi proposta da tempo da noi e da molti altri, come il presidente Istato Baldassarri. Potrebbe essere un'ipotesi che sostituirebbe la programmata Mezzina che sarebbe allo scoperto e pertanto molto più impattante dal punto di vista ambientale di un intervento congiunto autostrada-ferrovia che in buona parte potrebbe essere interrato. Occorre però uscire dal terreno delle opinioni e affidarsi con fiducia a quanto prevede l'iter di legge per queste grandi opere infrastrutturali». L'impegno Serve però il confronto tra tutti e, Valentini

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

chiude dicendo: «La valutazione delle varie alternative progettuali, prevista dal procedimento di legge, appare la strada che assicura partecipazione e scelta della soluzione più idonea allo sviluppo sostenibile delle Marche». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

corrieredelmezzogiorno.it

Fonti Web

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


corrieredelmezzogiorno.it

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

10/05/2024 07:59 CLAUDIO MAZZONE;

di Claudio Mazzone L'amministratore delegato di Gesac: lì albergo e scuola di teatro del Mercadante Ascolta l'articolo 7 min 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 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

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

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. 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 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

Dagospia

Fonti Web

IL DILEMMA DELLA ROMA POTENTONA: ANDARE DA GIOVANNI GRASSO O DA DARIO FRANCESCHINI...


Dagospia

IL DILEMMA DELLA ROMA POTENTONA: ANDARE DA GIOVANNI GRASSO O DA DARIO FRANCESCHINI...

10/05/2024 11:00 GIOVANNI GRASSO;

– LUNEDÌ IL PORTAVOCE DEL QUIRINALE E IL SENATORE DEL PD PRESENTANO IN CONTEMPORANEA, A CINQUE CHILOMETRI DI DISTANZA, LE LORO ULTIME FATICHE LETTERARIE: "L'AMORE NON LO VEDE NESSUNO" E "AQUA E TERA" – IL TOCCO CINEMATOGRAFARO-POP: CON "SU-DARIO" CI SARÀ ANNA FOGLIETTA (E GIOVANNI MINOLI), CON IL BRACCIO DESTRO DI MATTARELLA GRETA SCARANO, E CESARE BOCCI (PIÙ AGNESE PINI) 05.10.2024 11:00 Estratto dell'articolo di Simone Canettieri per www.ilfoglio.it dario franceschini foto di bacco (2) dario franceschini foto di bacco (2) Sarà il lunedì dello scisma. Mezza Roma, una certa Roma, da giorni si arrovella. […] Dilemmi amletici. Non si tratta di essere o non essere. Ma di dove essere: da Dario Franceschini o da Giovanni Grasso? Dall'eternità di foresta del Pd e riserva della repubblica o dal "figlio" del Quirinale? C'entra la letteratura, secondo lavoro e passione di entrambi […]. Il fatto è semplice: lunedì alle 18.30 il senatore del Pd Franceschini presenterà la sua ultima fatica "Aqua e tera" (Nave di Teseo) alla libreria Spazio Sette in via dei Barbieri. giovanni grasso foto di bacco giovanni grasso foto di bacco In contemporanea, all'Auditorium di Santa Cecilia, il portavoce del capo dello stato alzerà il velo sul suo ultimo romanzo "L'amore non lo vede nessuno" (Rizzoli). Cinque chilometri dividono i due appuntamenti. Trenta minuti in auto, cinquantadue con i mezzi, ventisette in bici. Quarantacinque minuti a piedi. Sì, ma che fare? Da chi andare? Certe presentazioni letterarie nella capitale […] sono nuvole, vapori e profumi da respirare, ma che non si devono bere. Conta il parterre, più della fila al firmacopie. Il chi c'era. Ma questo tra Franceschini (da sempre l'uomo dem che parla con Sergio Mattarella a nome della ditta) e Grasso (il giornalista che da quasi dieci anni è voce e hombre vertical del presidente della Repubblica) è un derby spassoso. […]

- LUNEDÌ IL PORTAVOCE DEL QUIRINALE E IL SENATORE DEL PD PRESENTANO IN CONTEMPORANEA, A CINQUE CHILOMETRI DI DISTANZA, LE LORO ULTIME FATICHE LETTERARIE: "L'AMORE NON LO VEDE NESSUNO" E "AQUA E TERA" - IL TOCCO CINEMATOGRAFARO-POP: CON "SU-DARIO" CI SARÀ ANNA FOGLIETTA (E GIOVANNI MINOLI), CON IL BRACCIO DESTRO DI MATTARELLA GRETA SCARANO, E CESARE BOCCI (PIÙ AGNESE PINI) 05.10.2024 11:00 Estratto dell'articolo di Simone Canettieri per www.ilfoglio.it dario franceschini foto di bacco (2) dario franceschini foto di bacco (2) Sarà il lunedì dello scisma. Mezza Roma, una certa Roma, da giorni si arrovella. [] Dilemmi amletici. Non si tratta di essere o non essere. Ma di dove essere: da Dario Franceschini o da Giovanni Grasso? Dall'eternità di foresta del Pd e riserva della repubblica o dal "figlio" del Quirinale? C'entra la letteratura, secondo lavoro e passione di entrambi []. Il fatto è semplice: lunedì alle 18.30 il senatore del Pd Franceschini presenterà la sua ultima fatica "Aqua e tera" (Nave di Teseo) alla libreria Spazio Sette in via dei Barbieri. giovanni grasso foto di bacco giovanni grasso foto di bacco In contemporanea, all'Auditorium di Santa Cecilia, il portavoce del capo dello stato alzerà il velo sul suo ultimo romanzo "L'amore non lo vede nessuno" (Rizzoli). Cinque chilometri dividono i due appuntamenti. Trenta minuti in auto, cinquantadue con i mezzi, ventisette in bici. Quarantacinque minuti a piedi. Sì, ma che fare? Da chi andare? Certe presentazioni letterarie nella capitale [] sono nuvole, vapori e profumi da respirare, ma che non si devono bere. Conta il parterre, più della fila al firmacopie. Il chi c'era. Ma questo tra Franceschini (da sempre l'uomo dem che parla con Sergio Mattarella a nome della ditta) e Grasso (il giornalista che da quasi dieci anni è voce e hombre vertical del presidente della Repubblica) è un derby spassoso. [] DARIO FRANCESCHINI - AQUA E TERA DARIO FRANCESCHINI - AQUA E TERA Lunedì i due, cresciuti nella sinistra Dc, si contenderanno i grandi lettori, che sono meglio degli elettori. L'ex ministro della Cultura, l'onorevole scrittore, ha sfornato un tributo à la Bassani per la sua Ferrara. Con un amore arcobaleno tra due ragazze al tempo della guerra che rientra benissimo, per i maliziosi alla ricerca di forzosi appigli contemporanei, nel nuovo corso del Pd schleiniano. [] Grasso, invece, questa volta tira fuori una storia, con tinte gialle, per indagare su amore e tradimento, caduta e riscatto, tolleranza e perdono. L'ombra di Mattarella [] è scrittore dalla mano veloce e dal riconoscimento continuo. Così tanti premi che, messi insieme, sono alti come un corazziere munito di elmetto: "Opera italiana", "Artis Suavitas", "Amalago", "Buone notizie", solo per citare gli ultimissimi, meritatissimi. [] i due si vogliono bene e sono amici, due cultori del potere della parola traversa. [] Franceschini è il politico dell'intervista definitiva, rara come un Gronchi rosa. Grasso tutto sa, ma smussa e armonizza, sempre in forma impersonale, dall'alto

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

del Colle. Al massimo un sì o un no. Entrambi, a modo loro, tracciano la linea [] GIOVANNI GRASSO - LAMORE NON LO VEDE NESSUNO GIOVANNI GRASSO - LAMORE NON LO VEDE NESSUNO E quindi: che dilemma lunedì per la mejo Ztl di Roma. Anche il formato dei duellanti, con ambizioni da Strega e da film e da teatro, è molto simile. [] Franceschini potrà contare su mister Mixer Giovanni Minoli, taccuino della Repubblica, e sull'interprete Anna Foglietta. Grasso sarà sostenuto dalla giornalista Agnese Pini e dal duo Greta Scarano-Cesare Bocci, insieme nella fiction zingarettiana (nel senso di Luca) del "Commissario Montalbano". Più il quintetto jazz di Stefano Di Battista ad allietare gli ospiti. [] che assillo: dove andare? E sarà possibile fare la spola, cambiandosi giacca e cravatta per farsi vedere e salutare entrambi anche solo con un cenno della manina: "Ciao, Dario". "Eccomi, Giovanni". Non saranno ammessi franchi tiratori, ma al massimo sinceri lettori-adulatori. giovanni grasso sergio mattarella ugo zampetti giovanni grasso sergio mattarella ugo zampetti DARIO FRANCESCHINI SERVE AI TAVOLI ALLA FESTA DELL UNITA DARIO FRANCESCHINI SERVE AI TAVOLI ALLA FESTA DELL UNITA giovanni grasso foto di bacco giovanni grasso foto di bacco giovanni grasso ilaria manzione foto di bacco giovanni grasso ilaria manzione foto di bacco Guarda la fotogallery.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Dagospia

Fonti Web

STANGATI DALLA POMPA - L'ALLINEAMENTO DELLE ACCISE SUL DIESEL, MESSO NERO SU BIANCO DAL GOVERNO NEL PIANO STRUTTURALE DI BILANCIO, SI TRADURREBBE IN UN AUMENTO IMMEDIATO DEI PREZZI AL CONSUMO DI 13,5 CENTESIMI AL LITRO. IN TOTALE, IL MAGGIOR ESBORSO ARRIVEREBBE A QUASI 2 MILIARDI DI EURO (70 A FAMIGLIA). E POI CI SONO GLI EFFETTI DEVASTANTI SULL'AUTOTRASPORTO, CHE GIÀ PROMETTE BATTAGLIA -


Dagospia

STANGATI DALLA POMPA – L'ALLINEAMENTO DELLE ACCISE SUL DIESEL, MESSO NERO SU BIANCO DAL GOVERNO NEL PIANO STRUTTURALE DI BILANCIO, SI TRADURREBBE IN UN AUMENTO IMMEDIATO DEI PREZZI AL CONSUMO DI 13,5 CENTESIMI AL LITRO. IN TOTALE, IL MAGGIOR ESBORSO ARRIVEREBBE A QUASI 2 MILIARDI DI EURO (70 A FAMIGLIA). E POI CI SONO GLI EFFETTI DEVASTANTI SULL'AUTOTRASPORTO, CHE GIÀ PROMETTE BATTAGLIA... -

10/05/2024 14:30 Pensionärsbyar Sökannonser, Estratto Dell, Paolo Baroni

Sponsored storiesRaccomandato da You Might Also Like Søk etter Skaffa Ett Kreditkort Søk etter Skaffa Ett Kreditkort Sponsored ads Seniorer bör känna till dessa pensionärsbyar i Norway. Se mer om Seniorer bör känna till dessa pensionärsbyar i Norway. Se mer omPensionärsbyar | Sökannonser Estratto dell'articolo di Paolo Baroni per www.lastampa.it giorgia meloni contro le accise su benzina e diesel nel 2019 3 giorgia meloni contro le accise su benzina e diesel nel 2019 3 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 sentiero di guerra, e quindi sulla distribuzione. giorgia meloni e giancarlo giorgetti 4 giorgia meloni e giancarlo giorgetti 4

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

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. CARO BENZINA CARO BENZINA [] «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 []». IL TAGLIO DELLE ACCISE NEL PROGRAMMA DI FRATELLI DITALIA

Dagospia

Fonti Web

IL TAGLIO DELLE ACCISE NEL PROGRAMMA DI FRATELLI DITALIA rincari benzina diesel 1 rincari benzina diesel 1 super tassa sul diesel 3 super tassa sul diesel 3 rincari benzina diesel rincari benzina diesel starsky e hutcheese meme di carli su meloni salvini e accise starsky e hutcheese meme di carli su meloni salvini e accise giorgia meloni contro le accise su benzina e diesel nel 2019 4 giorgia meloni contro le accise su benzina e diesel nel 2019 4 arianna meloni fa benzina foto di chi 1 arianna meloni fa benzina foto di chi 1 il video del 2019 di giorgia meloni sulle accise 2 il video del 2019 di giorgia meloni sulle accise 2 giorgia meloni contro le accise su benzina e diesel nel 2019 5 giorgia meloni contro le accise su benzina e diesel nel 2019 5 giorgia meloni contro le accise su benzina e diesel nel 2019 1 giorgia meloni contro le accise su benzina e diesel nel 2019 1.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Dagospia

Fonti Web

STANGATI DALLA POMPA - L'ALLINEAMENTO DELLE ACCISE SUL DIESEL, MESSO NERO SU BIANCO DAL GOVERNO NEL PIANO


Dagospia

STANGATI DALLA POMPA – L'ALLINEAMENTO DELLE ACCISE SUL DIESEL, MESSO NERO SU BIANCO DAL GOVERNO NEL PIANO...

10/05/2024 14:31 Estratto Dell, Paolo Baroni

IN TOTALE, IL MAGGIOR ESBORSO ARRIVEREBBE A QUASI 2 MILIARDI DI EURO (70 A FAMIGLIA). E POI CI SONO GLI EFFETTI DEVASTANTI SULL'AUTOTRASPORTO, CHE GIÀ PROMETTE BATTAGLIA... 05.10.2024 14:30 Estratto dell'articolo di Paolo Baroni per www.lastampa.it giorgia meloni contro le accise su benzina e diesel nel 2019 3 giorgia meloni contro le accise su benzina e diesel nel 2019 3 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 sentiero di guerra, e quindi sulla distribuzione. giorgia meloni e giancarlo giorgetti 4 giorgia meloni e giancarlo giorgetti 4 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'...

IN TOTALE, IL MAGGIOR ESBORSO ARRIVEREBBE A QUASI 2 MILIARDI DI EURO (70 A FAMIGLIA). E POI CI SONO GLI EFFETTI DEVASTANTI SULL'AUTOTRASPORTO, CHE GIÀ PROMETTE BATTAGLIA 05.10.2024 14:30 Estratto dell'articolo di Paolo Baroni per www.lastampa.it giorgia meloni contro le accise su benzina e diesel nel 2019 3 giorgia meloni contro le accise su benzina e diesel nel 2019 3 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 sentiero di guerra, e quindi sulla distribuzione. giorgia meloni e giancarlo giorgetti 4 giorgia meloni e giancarlo giorgetti 4 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. CARO BENZINA CARO BENZINA [] «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 []». IL TAGLIO DELLE ACCISE NEL PROGRAMMA DI FRATELLI DITALIA IL TAGLIO DELLE ACCISE NEL PROGRAMMA DI FRATELLI DITALIA rincari benzina diesel

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Dagospia

Fonti Web

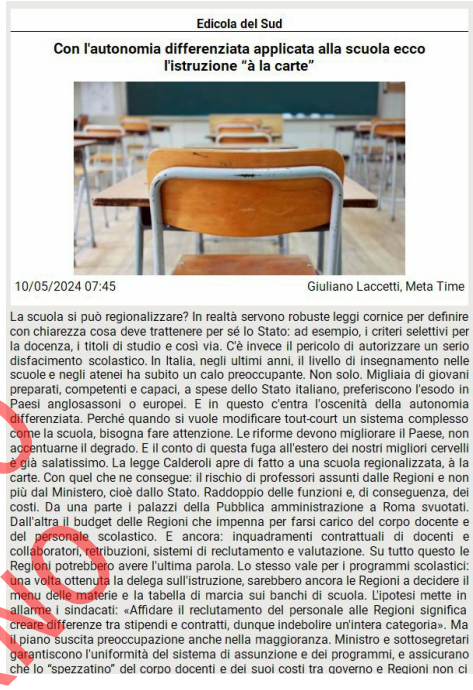
1 rincari benzina diesel 1 super tassa sul diesel 3 super tassa sul diesel 3 rincari benzina diesel rincari benzina diesel starsky e hutcheese meme di carli su meloni salvini e accise starsky e hutcheese meme di carli su meloni salvini e accise giorgia meloni contro le accise su benzina e diesel nel 2019 4 giorgia meloni contro le accise su benzina e diesel nel 2019 4 arianna meloni fa benzina foto di chi 1 arianna meloni fa benzina foto di chi 1 il video del 2019 di giorgia meloni sulle accise 2 il video del 2019 di giorgia meloni sulle accise 2 giorgia meloni contro le accise su benzina e diesel nel 2019 5 giorgia meloni contro le accise su benzina e diesel nel 2019 5 giorgia meloni contro le accise su benzina e diesel nel 2019 1 giorgia meloni contro le accise su benzina e diesel nel 2019 1 Guarda la fotogallery Potrebbe interessarti anche: Contenuti sponsorizzati da.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Edicola del Sud

Fonti Web

Con l'autonomia differenziata applicata alla scuola ecco l'istruzione "à la carte"


Edicola del Sud

Con l'autonomia differenziata applicata alla scuola ecco l'istruzione "à la carte"

10/05/2024 07:45 Giuliano Laccetti, Meta Time

La scuola si può regionalizzare? In realtà servono robuste leggi cornice per definire con chiarezza cosa deve trattenere per sé lo Stato: ad esempio, i criteri selettivi per la docenza, i titoli di studio e così via. C'è invece il pericolo di autorizzare un serio disfacimento scolastico. In Italia, negli ultimi anni, il livello di insegnamento nelle scuole e negli atenei ha subito un calo preoccupante. Non solo. Migliaia di giovani preparati, competenti e capaci, a spese dello Stato italiano, preferiscono l'esodo in Paesi anglosassoni o europei. E in questo c'entra l'oscenità della autonomia differenziata. Perché quando si vuole modificare tout-court un sistema complesso come la scuola, bisogna fare attenzione. Le riforme devono migliorare il Paese, non accentuarne il degrado. E il conto di questa fuga all'estero dei nostri migliori cervelli è già salatissimo. La legge Calderoli apre di fatto a una scuola regionalizzata, à la carte. Con quel che ne consegue: il rischio di professori assunti dalle Regioni e non più dal Ministero, cioè dallo Stato. Raddoppio delle funzioni e, di conseguenza, dei costi. Da una parte i palazzi della Pubblica amministrazione a Roma svuotati. Dall'altra il budget delle Regioni che impenna per farsi carico del corpo docente e del personale scolastico. E ancora: inquadramenti contrattuali di docenti e collaboratori, retribuzioni, sistemi di reclutamento e valutazione. Su tutto questo le Regioni potrebbero avere l'ultima parola. Lo stesso vale per i programmi scolastici: una volta ottenuta la delega sull'istruzione, sarebbero ancora le Regioni a decidere il menu delle materie e la tabella di marcia sui banchi di scuola. L'ipotesi mette in allarme i sindacati: «Affidare il reclutamento del personale alle Regioni significa creare differenze tra stipendi e contratti, dunque indebolire un'intera categoria». Ma il piano suscita preoccupazione anche nella maggioranza. Ministro e sottosegretari garantiscono l'uniformità del sistema di assunzione e dei programmi, e assicurano che lo "spezzatino" del corpo docenti e dei suoi costi tra governo e Regioni non ci sarà. Eppure il rischio c'è. Nelle intese firmate dalle Regioni che nel 2017 hanno chiesto l'autonomia - Veneto, Lombardia ed Emilia-Romagna - c'era il pacchetto completo. Assunzioni, concorsi, «fondi integrativi». Inclusi i programmi scolastici: nel 2018 Zaia ha perfino firmato un protocollo con il ministero dell'Istruzione perché si insegnasse nelle aule della regione «la storia dell'emigrazione veneta». Un corso sulla Serenissima e le sue vicende per tutti, «un'anteprima dell'autonomia regionale che verrà», appunto. Sei anni dopo il destino di un comparto da 1 milione di dipendenti rimane in bilico. Includere la scuola nelle intese tra Stato e Regioni significa dare a queste ultime la possibilità di decidere su stipendi e assunzioni con una drastica riduzione delle competenze dei Ministeri che si troverebbero svuotati e una probabile desertificazione di Roma e dei suoi apparati. Secondo alcuni la spesa media pro-capite al Centro-Nord,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

e segnatamente in Veneto e Lombardia, è più bassa che nel Mezzogiorno, e quindi una maggiore "autonomia" anche in tema di finanziamenti garantirebbe maggiore equità. Gli effetti che un sottofinanziamento al Mezzogiorno provoca e provocherebbe ulteriormente: denatalità, emigrazione, carenza quindi di bambini e ragazzi in età scolare e universitaria, che emigrerebbero nelle Città, Scuole e Università del Nord, da documenti "riservati" che stanno girando in questi giorni, sembra che sia diventato "il motivo" per cui bisogna dare meno soldi a Comuni e Regioni del Sud! Capite? Una oscenità! I soldi che Veneto e Lombardia hanno attualmente sono pochi! E sono molti che ha/avrebbe l'intero Mezzogiorno! Bisogna quindi al più lasciare le cose come stanno (è il massimo che sembrano disposti a concedere. Non ci si crede). E ancora. Pochi o molti, misurati in base a quale parametro? La popolazione. Ovviamente chiunque, di buon senso, capisce che il parametro deve essere il numero di studenti, non di abitanti. Un altro trucco, peraltro, è sempre considerare la sola spesa statale (in pratica, gli stipendi). E il trasporto scolastico? E la mensa? E il doposcuola (si stima in circa 1000 ore in 5 anni la differenza di "frequenza", praticamente un anno in meno su 5! Tra Comuni del Nord e moti Comuni del Sud)? E le vacanze per gli studenti, in alcuni casi pagate da Regione e Comuni al Nord? Tutti soldi che non esistono neanche a pensarci al Sud, ma che sono "normali" in moltissime realtà del Centro-Nord. Infine, non strettamente legato ai finanziamenti, va considerato l'effetto di legalità e di aggregazione civile e sociale che nel Mezzogiorno svolgono scuole e Istituti di Formazione superiore. Per questi e altri motivi, ogni ipotesi di autonomia che coinvolga l'istruzione darebbe un colpo, temo definitivo, all'unità del Paese. In "Editoriali" In "Editoriali".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

FanPage

Fonti Web

Paita (IV): "Giorgetti annuncia Manovra lacrime e sangue, Meloni si inventerà un complotto per distrarci"


FanPage

Paita (IV): "Giorgetti annuncia Manovra lacrime e sangue, Meloni si inventerà un complotto per distrarci"

10/05/2024 10:46 RAFFAELLA PAITA;

Raffaella Paita, coordinatrice e senatrice di Italia viva in commissione Bilancio, ha commentato a Fanpage.it le parole del ministro Giorgetti sulla prossima manovra. Il governo Meloni "non ha fatto altro che alzare le tasse", ha detto, e la prossima manovra "sarà lacrime e sangue", anche se la premier Meloni proverà a concentrare l'attenzione degli italiani su altro. Hanno sollevato dure polemiche – anche interne – le parole del ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti : la prossima manovra richiederà "sacrifici a tutti" , ha detto il titolare del Mef, parlando della necessità di "contribuzione" da parte di tutti e lasciando intendere che ci fosse allo studio un possibile aumento delle tasse per banche e grandi aziende . Tutti gli esponenti del governo interrogati sulla questione si sono affrettati a chiarire che no, non ci sarebbe nemmeno l'ipotesi di una nuova tassa. Ma resta il fatto che le risorse a disposizione per la manovra sono poche. Raffaella Paita , coordinatrice di Italia viva e senatrice in commissione Bilancio, ha risposto alle domande di Fanpage.it sul tema. Italia viva è "da sempre contraria ad alzare le tasse", ha detto, mentre il governo Meloni "non ha fatto altro che alzarle". È sempre più chiaro che la manovra sarà "lacrime e sangue", ma Paita è certa che la presidente del Consiglio Meloni "si inventerà qualche arma di distrazione di massa" per distogliere l'attenzione. Onorevole, come giudica le parole del ministro Giorgetti sui "sacrifici" richiesti dalla prossima manovra , e sulla "chiamata alla contribuzione per tutti" che ha fatto pensare a nuove tasse? Italia Viva è da sempre contraria ad alzare le tasse: siamo un Paese con una pressione fiscale esagerata. Quello che si dovrebbe fare è tagliarle le tasse, come fece il governo Renzi, non certo aumentarle. Giorgia Meloni in campagna elettorale ha promesso mari e monti, dicendo frasi ad effetto come "io non dirò mai che le tasse sono bellissime ". Arrivata al punto di governare però non ha fatto altro che alzarle. Ricordiamoci poi quando prometteva il taglio delle accise , per poi cancellare lo sconto voluto da Draghi e ora alzarle sul gasolio. È contraria anche a un aumento delle accise sul gasolio , quindi? È una misura che scatenerà una reazione a catena sull'aumento dei costi, perché se aumentano i costi di trasporto aumentano anche i prezzi dei beni. E a rimetterci è sempre il ceto medio, che loro dicono di voler proteggere. Dopo l'intervento del ministro Giorgetti, diversi esponenti del governo si sono affrettati a chiarire che non ci saranno nuove imposte. Nelle ultime settimane si era parlato invece di un "contributo volontario" da parte delle banche . Qual è la soluzione migliore? Guardi, è facilissimo fare cassa con le tasse. Pensi banalmente all'uso degli autovelox in certi comuni. Più difficile recuperare risorse puntando sulla crescita, incentivando le aziende a investire nel territorio e nel proprio capitale umano, creando valore aggiunto. Difficile, vero, ma realizzabile. Cosa bisognerebbe fare, quindi, concretamente?

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Servirebbe favorire l'arrivo degli investimenti dall'estero intervenendo sullo snellimento della burocrazia, sull'omogenizzazione delle regole, che anzi rischiano di complicarsi con l'Autonomia differenziata , e sulla giustizia civile. Tutte cose a cui il governo aveva promesso di mettere mano senza farlo, nemmeno per il Pnrr. Pensa che la prossima manovra sarà "lacrime e sangue"? Sarà lacrime e sangue, ma Meloni si inventerà qualche arma di distrazione di massa, denunciando l'ennesimo complotto. Sono pronta a scommetterci. Sono due anni che promettono riforme: pensate a quella delle pensioni , la riforma Fornero. E anche quest'anno, invece, la Fornero la cambieranno il prossimo anno. Con il Piano strutturale di bilancio , il governo ha chiarito almeno in parte la sua linea d'azione per i prossimi anni. È corretta? Non c'è una strategia di bilancio o di azione per i prossimi anni, non si guarda al futuro: dalle nuove tecnologie all'energia, non vediamo nulla di innovativo. Hanno fatto il compitino, bene: ma poi? Una domanda sulla politica nazionale. Alle elezioni in Liguria, Italia viva non si presenterà . Ora la rottura sembra allargarsi anche alle altre regionali, e non solo . C'è il rischio per il centrosinistra di perdere tutti e tre gli appuntamenti con il voto? Il centrosinistra può vincere se resta unito: se vincono i veti, come nel 2022, allora il rischio di consegnare ancora una volta l'Italia alla destra è concreto. Giuseppe Conte, con i suoi niet, fa l'ennesimo regalo a Giorgia Meloni. Per quanto riguarda la situazione nelle Regioni, in Liguria abbiamo accettato compromessi in nome dell'unità ma quando sono stati posti veti sui nostri candidati, fra cui sindaci di centrosinistra, ci siamo sfilati e abbiamo lasciato libertà di voto. Ci vuole rispetto per la dignità e la storia dei nostri militanti. In Emilia Romagna ci presenteremo con il nostro simbolo e i nostri candidati. Siamo in maggioranza da dieci anni e abbiamo sostenuto il presidente Bonaccini. Semmai sono i Cinque stelle, che si candidarono contro Bonaccini, a dover entrare nel campo progressista. Noi non poniamo veti, come fanno loro. In Umbria ci presenteremo con una lista riformista così come gli altri partiti di centro, come prevede l'accordo con la candidata presidente Stefania Proietti.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

FanPage

Fonti Web

Il governo dice che non ci sarà un aumento delle accise sui carburanti: come stanno davvero le cose


FanPage

Il governo dice che non ci sarà un aumento delle accise sui carburanti: come stanno davvero le cose

10/05/2024 14:52

Nelle scorse ore è circolata l'ipotesi che il governo starebbe valutando di aumentare le accise sul gasolio portandole allo stesso livello di quelle della benzina, al momento più alte. Dal Mef smentiscono e parlano di "rimodulazione". Vediamo come stanno davvero le cose. Il governo Meloni starebbe valutando di alzare le accise sul gasolio portandole allo stesso livello di quelle della benzina , al momento più alte. È quanto emerge dal Piano strutturale di bilancio , il documento che l'Italia dovrà presentare alla Commissione europea per chiarire il suo programma di rientro del debito per i prossimi sette anni. Dal Mef però è presto arrivata la smentita. "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). 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". Tra gli obiettivi illustrati in materia di riforma dell'amministrazione fiscale, infatti, il Psb cita il riordino delle spese fiscali, la cosiddetta 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". Nella nota diffusa poco fa dal Ministero dell'Economia, si chiarisce che l'intervento consisterà in una non meglio chiarita "rimodulazione". "In coerenza con l'impostazione di questo Governo - si legge - 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 in effetti, nel testo del Psb non si fa esplicito riferimento all'innalzamento delle accise sul gasolio, ma si parla appunto di "allineamento". Al momento tuttavia, è difficile immaginare che questo riordino possa consistere in un abbassamento delle accise sulla benzina, pari a circa 73 centesimi al litro, per portarle al livello di quelle sul diesel, cioè 62 centesimi al litro. Piuttosto, l'ipotesi in vista della prossima manovra potrebbe essere quella di aumentare l'imposta fissa sul gasolio inclusa nel prezzo del carburante che si paga quando si fa rifornimento. E anche se Palazzo Chigi non ha chiarito in che cosa consisterà quest'intervento, c'è da immaginarsi che in qualche modo questa rimodulazione possa concretizzarsi nell'individuazione di un livello comune a cui fissare le due accise. Il che significa che una delle due andrà comunque

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

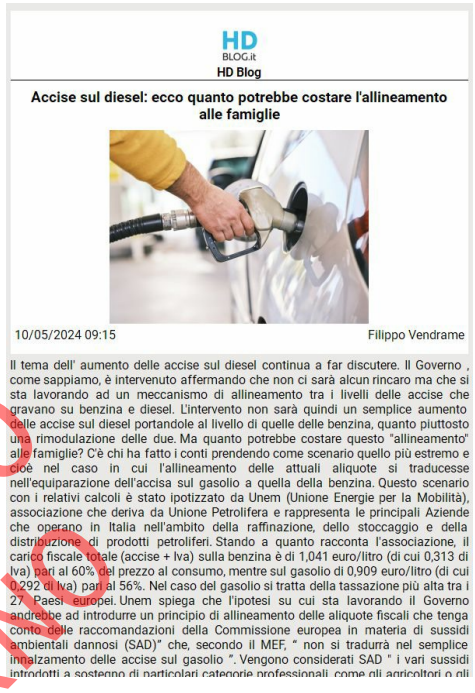
ritoccata al rialzo. Ad ogni modo, l'intenzione dichiarata nel Psb è quella di ricavare una "leva strategica per conseguire simultaneamente gli obiettivi di incremento dell'efficienza del sistema fiscale italiano e sostegno al pieno raggiungimento della strategia di transazione energetica e ambientale a livello europeo e nazionale". Quel che è certo però, è che una misura del genere avrebbe importanti ricadute, su più fronti. Le associazioni dei consumatori come Assoutenti, hanno già calcolato l'impatto di un eventuale aumento che si aggirerebbe attorno ai 3 miliardi. "Si rischia una stangata da 3,1 miliardi sugli automobilisti", ha spiegato Assoutenti. "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". Un ritocco a rialzo insomma, avrebbe delle ricadute anzitutto sui possessori di auto a gasolio, che al momento di fare rifornimento si troverebbero a dover pagare un prezzo più alto rispetto al passato, ma in generale su tutti i consumatori. Questo tipo di carburante infatti, viene utilizzato soprattutto dai mezzi di autotrasporto e di conseguenza, i rincari finirebbero per pesare sui costi di trasporto e sul prezzo finale dei beni di consumo. Per il governo però, la posta in gioco è più alta . Allineare le accise sul gasolio a quelle sulla benzina significherebbe nei fatti, sconfessare la posizione di Meloni stessa, che nel 2019, prima di salire a Palazzo Chigi interveniva così sulla questione: "Noi pretendiamo che le accise vengano progressivamente abolite . Su cinquanta euro, quindici vanno alla benzina e al benzinaio, mentre trentacinque vanno allo Stato tra Iva e le famose accise sulla benzina". Successivamente, nel 2023, la leader di Fratelli d'Italia aveva fatto un passo indietro riconoscendo che "sarebbe ottima cosa tagliare le accise sulla benzina", ma che allo stesso tempo "si fanno i conti con la realtà". Subito dopo Meloni era tornata a dirsi convinta "che prima o poi riusciremo a fare un taglio strutturale delle accise". È chiaro dunque che ora, un cambio di idea (che peraltro svantaggerebbe i consumatori) potrebbe costare caro in termini di credibilità per la premier. Sulla questione è intervenuta anche la segretaria del Pd Elly Schlein. " Giorgia Meloni in un video del 2019 dal benzinaio spiegava in modo didascalico il funzionamento delle accise sui carburanti. Ora, 5 anni dopo, da Palazzo Chigi spieghi in modo altrettanto didascalico il motivo per cui ha deciso di aumentare quelle stesse accise per fare cassa sulle tasche delle famiglie e delle imprese italiane", ha dichiarato. Per la leader dem aumentare le accise sul diesel equivale a "introdurre una nuova tassa che tutti i giorni le italiane e gli italiani pagheranno. Giorgia Meloni ha deciso di prelevare 3 miliardi di euro in più dai portafogli di chi possiede un'auto diesel e dal settore dell'autotrasporto. Il tutto mentre i treni sono nel caos che abbiamo visto ieri, e il Governo non ha messo risorse sul trasporto pubblico locale e sulla mobilità sostenibile. Dato che saranno gli italiani a metterci i soldi, lei almeno ci metta la faccia e spieghi al Paese la tassa Meloni, dopo anni di roboanti annunci di tagli sulle accise", ha concluso.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

HD Blog

Fonti Web

Accise sul diesel: ecco quanto potrebbe costare l'allineamento alle famiglie


HD
BLOG.it
HD Blog

Accise sul diesel: ecco quanto potrebbe costare l'allineamento alle famiglie

10/05/2024 09:15 Filippo Vendrame

Il tema dell' aumento delle accise sul diesel continua a far discutere. Il Governo , come sappiamo, è intervenuto affermando che non ci sarà alcun rincaro ma che si sta lavorando ad 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. Ma quanto potrebbe costare questo "allineamento" alle famiglie? C'è chi ha fatto i conti prendendo come scenario quello più estremo e cioè nel caso in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina. Questo scenario con i relativi calcoli è stato ipotizzato da Unem (Unione Energie per la Mobilità), associazione che deriva da Unione Petrolifera e rappresenta le principali Aziende che operano in Italia nell'ambito della raffinazione, dello stoccaggio e della distribuzione di prodotti petroliferi. Stando a quanto racconta l'associazione, 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%. Nel caso del gasolio si tratta della tassazione più alta tra i 27 Paesi europei. Unem spiega che l'ipotesi su cui sta lavorando il Governo andrebbe ad 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 ". Vengono considerati SAD " 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) Dunque, ipotizzando uno scenario " estremo " in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa sul gasolio a quella della benzina ci sarebbe immediatamente un aumento 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). Rincaro che per le famiglie significherebbe un aumento di spesa di 70 euro all'anno . Si tratterebbe complessivamente di una stangata pari a quasi 2 miliardi di euro all'anno. Ma non basta perché l'aumento dei costi del diesel avrebbe conseguenze anche sul trasporto delle 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). Visto questo scenario, Unem chiede al Governo " che l'intervento sia complessivo e riveda la fiscalità di tutti i prodotti energetici in base alla loro impronta carbonica, in linea con la revisione della

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

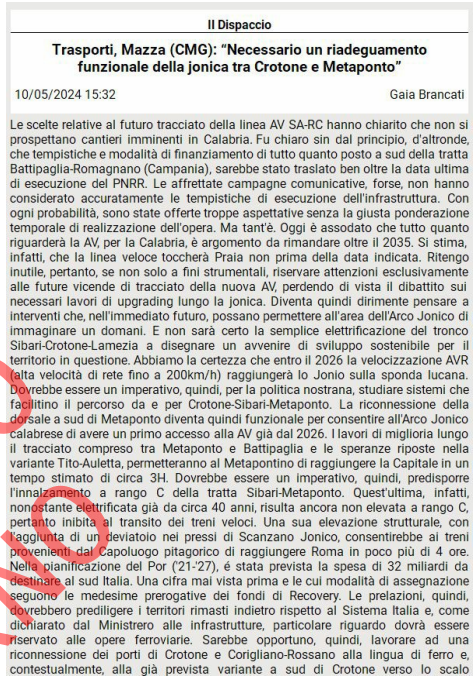
direttiva sulla tassazione energetica in corso a livello europeo, intervenendo anche sulla fiscalità dei prodotti rinnovabili, quali i biocarburanti valorizzati anche nel recente aggiornamento del PNIEC, oggi ancora sottoposti alla stessa accisa dei prodotti fossili (benzina e gasolio) che vanno a sostituire Il top Android per eccellenza? Samsung Galaxy S24 Ultra , compralo al miglior prezzo da Phoneshock.it a 939 euro.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Dispaccio

Fonti Web

Trasporti, Mazza (CMG): "Necessario un riadeguamento funzionale della jonica tra Crotone e Metaponto"



Il Dispaccio

Trasporti, Mazza (CMG): "Necessario un riadeguamento funzionale della jonica tra Crotone e Metaponto"

10/05/2024 15:32 Gaia Brancati

Le scelte relative al futuro tracciato della linea AV SA-RC hanno chiarito che non si prospettano cantieri imminenti in Calabria. Fu chiaro sin dal principio, d'altronde, che tempistiche e modalità di finanziamento di tutto quanto posto a sud della tratta Battipaglia-Romagnano (Campania), sarebbe stato traslato ben oltre la data ultima di esecuzione del PNRR. Le affrettate campagne comunicative, forse, non hanno considerato accuratamente le tempistiche di esecuzione dell'infrastruttura. Con ogni probabilità, sono state offerte troppe aspettative senza la giusta ponderazione temporale di realizzazione dell'opera. Ma tant'è. Oggi è assodato che tutto quanto riguarderà la AV, per la Calabria, è argomento da rimandare oltre il 2035. Si stima, infatti, che la linea veloce toccherà Praia non prima della data indicata. Ritengo inutile, pertanto, se non solo a fini strumentali, riservare attenzioni esclusivamente alle future vicende di tracciato della nuova AV, perdendo di vista il dibattito sui necessari lavori di upgrading lungo la jonica. Diventa quindi dirimente pensare a interventi che, nell'immediato futuro, possano permettere all'area dell'Arco Jonico di immaginare un domani. E non sarà certo la semplice elettrificazione del tronco Sibari-Crotone-Lamezia a disegnare un avvenire di sviluppo sostenibile per il territorio in questione. Abbiamo la certezza che entro il 2026 la velocizzazione AVR (alta velocità di rete fino a 200km/h) raggiungerà lo Jonio sulla sponda lucana. Dovrebbe essere un imperativo, quindi, per la politica nostrana, studiare sistemi che facilitino il percorso da e per Crotone-Sibari-Metaponto. La riconnessione della dorsale a sud di Metaponto diventa quindi funzionale per consentire all'Arco Jonico calabrese di avere un primo accesso alla AV già dal 2026. I lavori di miglioria lungo il tracciato compreso tra Metaponto e Battipaglia e le speranze riposte nella variante Tito-Auletta, permetteranno al Metapontino di raggiungere la Capitale in un tempo stimato di circa 3H. Dovrebbe essere un imperativo, quindi, predisporre l'innalzamento a rango C della tratta Sibari-Metaponto. Quest'ultima, infatti, nonostante elettrificata già da circa 40 anni, risulta ancora non elevata a rango C, pertanto inibita al transito dei treni veloci. Una sua elevazione strutturale, con l'aggiunta di un deviatoio nei pressi di Scanzano Jonico, consentirebbe ai treni provenienti dal Capoluogo pitagorico di raggiungere Roma in poco più di 4 ore. Nella pianificazione del Por ('21-'27), é stata prevista la spesa di 32 miliardi da destinare al sud Italia. Una cifra mai vista prima e le cui modalità di assegnazione seguono le medesime prerogative dei fondi di Recovery. Le prelazioni, quindi, dovrebbero prediligere i territori rimasti indietro rispetto al Sistema Italia e, come dichiarato dal Ministrero alle infrastrutture, particolare riguardo dovrà essere riservato alle opere ferroviarie. Sarebbe opportuno, quindi, lavorare ad una riconnessione dei porti di Crotone e Corigliano-Rossano alla lingua di ferro e, contestualmente, alla già prevista variante a sud di Crotone

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

verso lo scalo aeroportuale di Sant'Anna. Ancora, alla possibile fermata per la nota località turistica di Le Castella e alla nuova stazione baricentrica a servizio della futura area direzionale di Corigliano-Rossano. Senza dimenticare, la rettifica di tracciato a sud dell'abitato di Torre Melissa. Ecco, gli inteventi descritti dovrebbero essere il minimo sindacale per cui una Politica attenta e non affascinata dall'effimero dovrebbe impegnarsi. La velocizzazione del percoso verso Metaponto-TA, oltretutto, avrebbe un duplice vantaggio: avvicinerebbe temporalmente l'Arco Jonico calabrese al ramo AV e rilancerebbe il percoso verso l'Adriatica, oggi totalmente sconnessa dalla jonica. Non abbiamo più scuse, quindi, per continuare a cincischiare del nulla mescolato al niente. Con quanto riferito, non voglio dire che il dibattito su quello che dovrà essere il percoso della nuova AV SA-RC a sud di Lagonegro debba essere messo in un cassetto. Soltanto, un invito alle Classi Dirigenti della Sibaritide e del Crotonese affinché si rispetti una temporalità nelle azioni da perseguire. Senza, necessariamente, strumentalizzare argomenti al solo fine di scrivere qualcosa per dimostrare la loro esistenza ai rispettivi Popoli.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Dispari

Fonti Web

Ischia, orari autunnali per le ZTL


Il Dispari

Ischia, orari autunnali per le ZTL

10/05/2024 11:09

Arriva l'autunno e il comandante della Polizia Locale di Ischia Chiara Romano ha provveduto con nuova ordinanza a modificare gli orari delle ZTL a partire da sabato 5 ottobre. Il provvedimento infatti riporta in premessa che «che con l'avanzare della stagione autunnale appare opportuno intensificare gli orari di attivazione delle ZTL». Ma forse intendeva "ridurre"... L'ordinanza ad ogni modo dispone: «A far data dal 5 ottobre 2024 fino a diversa disposizione, gli orari di funzionamento delle Z.T.L. sul territorio sono fissati come segue: VIA IASOLINO – ZTL 1 (Via Iasolino – Piazzale Trieste) e ZTL 2 (Via Iasolino – Piazza A. Reggia) Non attive VIA PORTO – RIVA DESTRA – ZTL 3 (Via Porto) tutti i giorni dalle ore 10:30 alle 16:00 e dalle 18:00 alle 04:00; VIA ROMA E CORSO VITTORIA COLONNA – ZTL 4 (Via delle Terme – Incrocio Via Alfredo de Luca); ZTL 5 (Via E. Cortese ingresso da Piazza degli Eroi); – ZTL 6 (Corso Vittoria Colonna – incrocio F.sco Sogliuzzo) Tutti i giorni dalle ore 10:30 alle ore 13:00 e dalle 17:00 alle 21:00; ISCHIA PONTE – ZTL 7 (Via Seminario – incrocio Via Antonio Sogliuzzo); ZTL 8 (Via G.B. Vico – incrocio Via Nuova Cartaromana) Tutti i giorni dalle ore 11:00 alle ore 13:00 e dalle 17:00 alle 21:00». Come sempre viene precisato: «Le disposizioni contenute nel presente provvedimento possono essere modificate in qualsiasi momento, con provvedimento equipollente, qualora le misure in essa adottate dovessero rilevarsi, per motivi contingenti o connessi alla stagione turistica, inadeguate o insufficienti o, comunque non corrispondenti alle esigenze». Come anche «possono essere soggette a variazioni in caso di necessità e urgenze connesse ad avverse condizione meteorologiche o ad esigenze scolastiche». LEAVE A REPLY.

Arriva l'autunno e il comandante della Polizia Locale di Ischia Chiara Romano ha provveduto con nuova ordinanza a modificare gli orari delle ZTL a partire da sabato 5 ottobre. Il provvedimento infatti riporta in premessa che «che con l'avanzare della stagione autunnale appare opportuno intensificare gli orari di attivazione delle ZTL». Ma forse intendeva "ridurre"... L'ordinanza ad ogni modo dispone: «A far data dal 5 ottobre 2024 fino a diversa disposizione, gli orari di funzionamento delle Z.T.L. sul territorio sono fissati come segue: VIA IASOLINO – ZTL 1 (Via Iasolino – Piazzale Trieste) e ZTL 2 (Via Iasolino – Piazza A. Reggia) Non attive VIA PORTO – RIVA DESTRA – ZTL 3 (Via Porto) tutti i giorni dalle ore 10:30 alle 16:00 e dalle 18:00 alle 04:00; VIA ROMA E CORSO VITTORIA COLONNA – ZTL 4 (Via delle Terme – Incrocio Via Alfredo de Luca); ZTL 5 (Via E. Cortese ingresso da Piazza degli Eroi); – ZTL 6 (Corso Vittoria Colonna – incrocio F.sco Sogliuzzo) Tutti i giorni dalle ore 10:30 alle ore 13:00 e dalle 17:00 alle 21:00; ISCHIA PONTE – ZTL 7 (Via Seminario – incrocio Via Antonio Sogliuzzo); ZTL 8 (Via G.B. Vico – incrocio Via Nuova Cartaromana) Tutti i giorni dalle ore 11:00 alle ore 13:00 e dalle 17:00 alle 21:00». Come sempre viene precisato: «Le disposizioni contenute nel presente provvedimento possono essere modificate in qualsiasi momento, con provvedimento equipollente, qualora le misure in essa adottate dovessero rilevarsi, per motivi contingenti o connessi alla stagione turistica, inadeguate o insufficienti o, comunque non corrispondenti alle esigenze». Come anche «possono essere soggette a variazioni in caso di necessità e urgenze connesse ad avverse condizione meteorologiche o ad esigenze scolastiche». LEAVE A REPLY.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Dubbio

Fonti Web

La Pontida sovranista si apre con i vaffa a Tajani e le scuse di Salvini


ildubbio.news

La Pontida sovranista si apre con i vaffa a Tajani e le scuse di Salvini

10/05/2024 19:00 Mauro Bazzucchi

Primo dei due giorni di raduno leghista sullo storico pratone, cori contro il segretario di Fi in apertura. Domani attesi Orban e Wilders Mauro Bazzucchi PHOTO «E ora vi inviterei a rivolgere, tutti insieme, un caloroso "vaff..." ad Antonio Tajani, che vuole regalare la cittadinanza agli immigrati». La folla dei giovani leghisti prorompe in un boato, seguito da un coro calcistico con lo stesso gentile invito lanciato dall'altrettanto giovane oratore. Qualche metro più in là, sempre "in punta di penna", un piccolo striscione reca la scritta «Tajani scafista», a ribadire il mood della pre-pontida dei giovani sovranisti, che sembrano aver scelto il segretario di Forza Italia come bersaglio prediletto della propria vis polemica. Tanto che Matteo Salvini, una volta arrivato sul posto per il suo saluto, deve precipitosamente correre ai ripari affermando che »«Tajani è un amico», chiedendo scusa per i cori «a nome di cinque scemi». Prima aveva preso la parola anche un ragazzo americano col cappello da cowboy che perora la causa di Trump e raccoglie un'ovazione. La piccola folla è raccolta nel tendone adiacente al pratone che domani sarà teatro del clou. Sempre accanto alla spianata, le tende dell'accampamento: le vecchie abitudini e le tradizioni formalmente sono salve anche quest'anno, ma nemmeno i militanti più zelanti del Carroccio negano che le liturgie di un tempo nascondano una mutazione genetica del raduno di Pontida. Domani, sul pratone sacro al Carroccio e all'epopea di Alberto da Giussano, che chiamò a raccolta i comuni del Nord Italia contro l'invasore straniero, Salvini spiegherà nuovamente che la minaccia non arriva più dal Sud dello Stivale o dallo stato centralista romano, bensì dal Sud del mondo e dall'Islam. Gli darà manforte una sorta di dream team del sovranismo internazionale, a partire da colui che negli ultimi mesi ha raccolto il testimone dell'opposizione alla maggioranza che governa a Bruxelles: il premier ungherese Viktor Orban, promotore e catalizzatore del gruppo Ue dei Patrioti, le cui componenti nazionali si stanno producendo in performance talvolta brillanti e talvolta straordinarie nei rispettivi paesi. Con lui, sul palco, altri pezzi da Novanta della destra europea come l'olandese Geert Wilders, il portoghese André Ventura, lo spagnolo Antonio Fuster, portavoce di Vox (il leader Santiago Abascal non se l'è sentita di infliggere questa delusione alla sua amica ed ex-compagna di europartito Giorgia Meloni) ma soprattutto la delegazione della Fpo austriaca, laureatosi primo partito del paese alpino dopo le ultime elezioni. Non ci sarà il leader Herbert Kikl ma la vicepresidente Marlene Swazek, in ogni caso molti dei riflettori saranno puntati sull'intervento di quest'ultima, rappresentante di un partito molto discusso per alcuni richiami al passato, organico ai Patrioti, a differenza dell'Afd tedesca, espulsa per alcune improvvide dichiarazioni di un esponente di punta. Ma che gli austriaci facciano parte del gruppo dell'eurodestra e i tedeschi no appare come un puro caso, e le mosse della Fpo sono

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

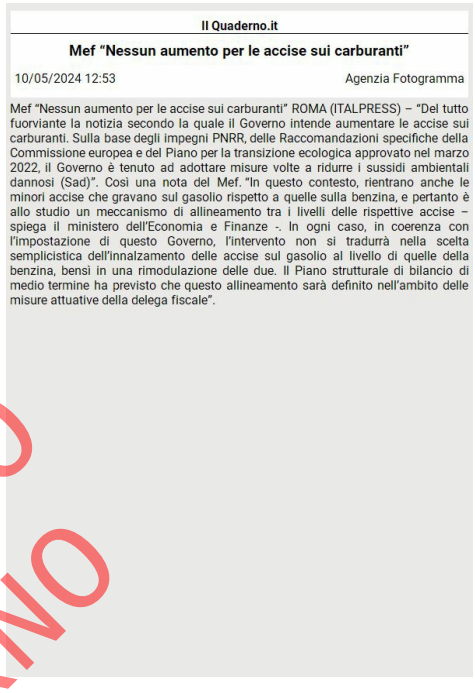
certamente sotto osservazione anche a Parigi, dove Marine Le Pen (che dovrebbe partecipare con un videomessaggio) ha già ottenuto la testa del Generale Vannacci (presente oggi solo in tarda serata), defenestrato dall'ufficio di presidenza del gruppo per le frasi omofobe. Da oltreoceano dovrebbe esserci il saluto dell'ex presidente brasiliano Bolsonaro, e non è caduta la speranza di un segnale dall'entourage di Donald Trump. Ma sarà anche la Pontida di Salvini, segretario fino a qualche settimana fa in discussione, ma che ora sta blindando la propria leadership facendo leva sul processo Open arms a Palermo e sulla richiesta di condanna a sei anni di reclusione. Gli ultimi weekend hanno fatto registrare una mobilitazione nei gazebo e online a sostegno del vicepremier, con lo slogan "difendere i confini non è reato". Una campagna che ha raggiunto immediatamente l'abrivio sperato grazie al roboante endorsement di Orban, il quale ha definito Salvini «il nostro eroe» per aver chiuso i porti, e che culminerà il 18 ottobre nel capoluogo siciliano, con la manifestazione a sostegno del vicepremier in concomitanza dell'arringa difensiva dell'avvocato Giulia Bongiorno. I banchetti per firmare sono stati già allestiti, e i militanti stanno anche ricevendo la tessera di soci fondatori del "Comitato per la sicurezza dei confini". Si parlava di vecchie tradizioni leghiste: una è andata in scena oggi nel tardo pomeriggio, con il raduno dell'organizzazione giovanile del Carroccio e il consueto campeggio sul pratone. A salutarli, oltre ovviamente a Salvini, c'erano il ministro dell'istruzione Valditara e tutto lo stato maggiore del partito, compresa la delegazione governativa. Un retaggio dell'epoca bossiana, ben lontano però dalle suggestioni celtiche e secessioniste che animavano i giovani leghisti a cavallo del Ventunesimo secolo. Oggi il massimo a cui è lecito aspirare è che il referendum contro l'autonomia differenziata fallisca, che Tajani non si metta di traverso e che la definizione dei Lep arrivi presto. Non esattamente l'ampolla del Dio Po e la cacciata delle orde del Barbarossa.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il Quaderno.it

Fonti Web

Mef "Nessun aumento per le accise sui carburanti"


Il Quaderno.it

Mef “Nessun aumento per le accise sui carburanti”

10/05/2024 12:53 Agenzia Fotogramma

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”.

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".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilcentro.it

Fonti Web

Porto, l'ampliamento non decolla La Regione crea un ufficio ad hoc


ilcentro.it

Porto, l'ampliamento non decolla La Regione crea un ufficio ad hoc

10/06/2024 01:14 Paola Calvano

L'assessore Magnacca: «Presto un accordo con la Zes unica per definire gli interventi nello scalo» Conclusa la fase di ispezione sulla possibile presenza di ordigni bellici vicino alla banchina di levante di Paola Calvano VASTO. La Regione accorre al capezzale del porto di Punta Penna. I lavori di ampliamento della banchina di levante non decollano. Troppe le difficoltà tecniche. Il Comune interroga la Regione. «Stiamo formalizzando», spiega l'assessore regionale Tiziana Magnacca , «un accordo fra Regione e Zes per prendere attraverso un ufficio di supporto regionale, tutte le attività. La prossima settimana l'ufficio, che è in corso di individuazione, comincerà ad interessarsi agli interventi. Abbiamo chiesto di accelerare le opere per cui si è battuto il governatore della Regione, Marco Marsilio », afferma Magnacca. «Va ricordato che allo stato attuale le attività dipendono dalla Zes unica. Insieme all'assessore alle infrastrutture, Umberto D'Annuntiis , abbiamo sollecitato la Zes che intanto ha formalizzato il contratto al Rup (responsabile unico del progetto, ndc), l'ingegnere Giuseppe Marano , ordinario di Tecnica delle costruzioni al Politecnico di Torino e componente del comitato tecnico scientifico della Zes Adriatica. Dalla prossima settimana dovrebbero partire le attività che, ribadisco, saranno di mero supporto e che sono in corso di individuazione. I responsabili della Zes ci hanno fatto sapere che intanto l'impresa Tenaglia ha eseguito l'intervento di verifica e controllo per escludere la presenza nell'area della banchina di eventuali ordigni bellici inesplosi». L'assessore alle attività produttive Magnacca assicura che la Regione sta facendo il possibile per accelerare le opere di ristrutturazione, reclamate dal Comune e dalle imprese. «Cercheremo di fornire un supporto tecnico. L'obiettivo del collega D' Annuntis e mio è quello di accelerare la grande opportunità data dalla Zes. La priorità sono ora i lavori della banchina di levante». La Regione assicura quindi di essere a disposizione della Zes unica con attività di supporto per la realizzazione della agognata infrastruttura. Il potenziamento del porto di Punta Penna rappresenta una necessità per la logistica. L'amministrazione comunale ha incontrato a più riprese negli ultimi mesi gli operatori della zona industriale e del porto che reclamano i lavori che non riescono a partire. Diverse sono state le riunioni a cui hanno partecipato i rappresentanti delle associazioni Oasi e AssoVasto e anche rappresentanti di Confindustria. C'è stata anche una riunione alla presenza dell'Autorità di sistema portuale di Ancona. Il 26 agosto sembrava che finalmente il cantiere fosse stato avviato, ma dopo le verifiche di sicurezza per la localizzazione di eventuali ordigni, le ruspe si sono fermate di nuovo. Da lunedì qualcosa dovrebbe cambiare. «Aspettiamo risposte concrete dalla politica», rimarca l'imprenditore Emidio Salvatorelli.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilfattoquotidiano.it

Fonti Web

I prezzi energetici tornano a scaldarsi con le tensioni in Medio Oriente. In 5 giorni maxi rialzi per petrolio e gas


ilfattoquotidiano.it

I prezzi energetici tornano a scaldarsi con le tensioni in Medio Oriente. In 5 giorni maxi rialzi per petrolio e gas

10/05/2024 11:57

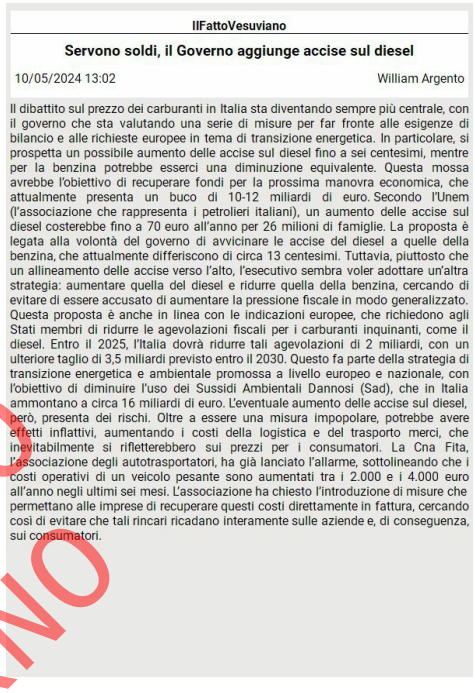
Se le cose non dovessero cambiare, in fretta, si annunciano, di nuovo, tempi duri per famiglie e automobilisti . I prezzi energetici potrebbero presto tornare a mordere i portafogli e a spingere l'inflazione . Una prima azzannata c'è stata questa settimana, principalmente a causa delle crescenti tensioni in Medio Oriente. La prospettiva di un allargamento del conflitto, e la minaccia congiunta di Usa ed Israele di colpire le infrastrutture petrolifere iraniane, hanno fatto risalire il prezzo del greggio di circa il 10% Il Brent, petrolio di riferimento per il mercato europeo, è salito da 71 a 78 dollari il barile nel giro di 5 giorni. Stessa dinamica per lo statunitense Wti che si trova ora al di sopra dei 75 dollari al barile. I prezzi sono quindi tornati sui valori di inizio settembre , recuperando tutti i cali dell'ultimo mese. Siamo ancora lontani dal picco dei 91 dollari toccato lo scorso aprile ma il balzo dell'ultima settimana è il più marcato degli ultimi due anni. Leggi Anche Studio, la rete dei paradisi fiscali britannici "ruba" agli altri paesi 169 miliardi di dollari ogni anno Incidentalmente vale la pena di notare che prezzi del petrolio più alti significano anche maggiori entrate per la Russia e più soldi a disposizione del Cremlino per finanziare la guerra in Ucraina. In questo quadro, il governo italiano si prepara ad alzare le accise sul gasolio , allineandole a quelle della benzina , operazione che significa tra i 2 e i 3 miliardi di spesa aggiuntiva annuale per gli automobilisti. Tensioni si registrano anche sul mercato del gas che risente dall'andamento generale dei prezzi energetici. Il danneggiamento di una piattaforma israeliana durante l'attacco iraniano e il fattore Ucraina, hanno contribuito a spingere le quotazioni, tornate sui valori di fine agosto. Siamo lontani dai prezzi stratosferici, oltre 300 euro, raggiunti nel primo anno di guerra tra Mosca e Kiev ma 40 euro sono tanti, quasi il doppio rispetto alla media storica degli anni precedenti al conflitto.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

IlFattoVesuviano

Fonti Web

Servono soldi, il Governo aggiunge accise sul diesel



IlFattoVesuviano

Servono soldi, il Governo aggiunge accise sul diesel

10/05/2024 13:02 William Argento

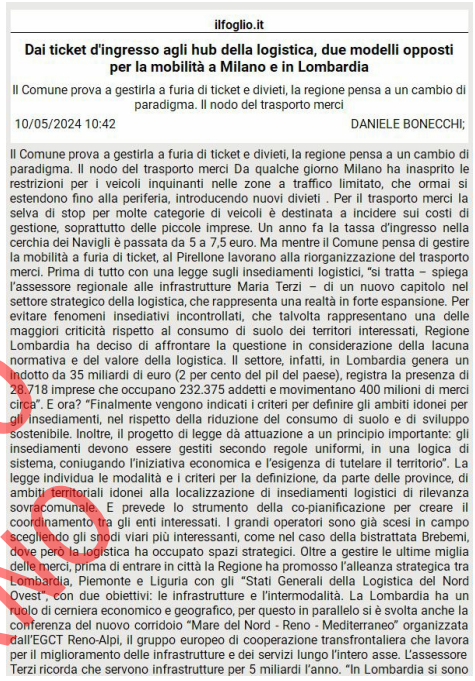
Il dibattito sul prezzo dei carburanti in Italia sta diventando sempre più centrale, con il governo che sta valutando una serie di misure per far fronte alle esigenze di bilancio e alle richieste europee in tema di transizione energetica. In particolare, si prospetta un possibile aumento delle accise sul diesel fino a sei centesimi, mentre per la benzina potrebbe esserci una diminuzione equivalente. Questa mossa avrebbe l'obiettivo di recuperare fondi per la prossima manovra economica, che attualmente presenta un buco di 10-12 miliardi di euro. Secondo l'Unem (l'associazione che rappresenta i petrolieri italiani), un aumento delle accise sul diesel costerebbe fino a 70 euro all'anno per 26 milioni di famiglie. La proposta è legata alla volontà del governo di avvicinare le accise del diesel a quelle della benzina, che attualmente differiscono di circa 13 centesimi. Tuttavia, piuttosto che un allineamento delle accise verso l'alto, l'esecutivo sembra voler adottare un'altra strategia: aumentare quella del diesel e ridurre quella della benzina, cercando di evitare di essere accusato di aumentare la pressione fiscale in modo generalizzato. Questa proposta è anche in linea con le indicazioni europee, che richiedono agli Stati membri di ridurre le agevolazioni fiscali per i carburanti inquinanti, come il diesel. Entro il 2025, l'Italia dovrà ridurre tali agevolazioni di 2 miliardi, con un ulteriore taglio di 3,5 miliardi previsto entro il 2030. Questo fa parte della strategia di transizione energetica e ambientale promossa a livello europeo e nazionale, con l'obiettivo di diminuire l'uso dei Sussidi Ambientali Dannosi (Sad), che in Italia ammontano a circa 16 miliardi di euro. L'eventuale aumento delle accise sul diesel, però, presenta dei rischi. Oltre a essere una misura impopolare, potrebbe avere effetti inflattivi, aumentando i costi della logistica e del trasporto merci, che inevitabilmente si rifletterebbero sui prezzi per i consumatori. La Cna Fita, l'associazione degli autotrasportatori, ha già lanciato l'allarme, sottolineando che i costi operativi di un veicolo pesante sono aumentati tra i 2.000 e i 4.000 euro all'anno negli ultimi sei mesi. L'associazione ha chiesto l'introduzione di misure che permettano alle imprese di recuperare questi costi direttamente in fattura, cercando così di evitare che tali rincari ricadano interamente sulle aziende e, di conseguenza, sui consumatori.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilfoglio.it

Fonti Web

Dai ticket d'ingresso agli hub della logistica, due modelli opposti per la mobilità a Milano e in Lombardia


ilfoglio.it

Dai ticket d'ingresso agli hub della logistica, due modelli opposti per la mobilità a Milano e in Lombardia

Il Comune prova a gestirla a furia di ticket e divieti, la regione pensa a un cambio di paradigma. Il nodo del trasporto merci

10/05/2024 10:42 DANIELE BONECCHI;

Il Comune prova a gestirla a furia di ticket e divieti, la regione pensa a un cambio di paradigma. Il nodo del trasporto merci Da qualche giorno Milano ha inasprito le restrizioni per i veicoli inquinanti nelle zone a traffico limitato, che ormai si estendono fino alla periferia, introducendo nuovi divieti . Per il trasporto merci la selva di stop per molte categorie di veicoli è destinata a incidere sui costi di gestione, soprattutto delle piccole imprese. Un anno fa la tassa d'ingresso nella cerchia dei Navigli è passata da 5 a 7,5 euro. Ma mentre il Comune pensa di gestire la mobilità a furia di ticket, al Pirellone lavorano alla riorganizzazione del trasporto merci. Prima di tutto con una legge sugli insediamenti logistici, "si tratta – spiega l'assessore regionale alle infrastrutture Maria Terzi – di un nuovo capitolo nel settore strategico della logistica, che rappresenta una realtà in forte espansione. Per evitare fenomeni insediativi incontrollati, che talvolta rappresentano una delle maggiori criticità rispetto al consumo di suolo dei territori interessati, Regione Lombardia ha deciso di affrontare la questione in considerazione della lacuna normativa e del valore della logistica. Il settore, infatti, in Lombardia genera un indotto da 35 miliardi di euro (2 per cento del pil del paese), registra la presenza di 28.718 imprese che occupano 232.375 addetti e movimentano 400 milioni di merci circa". E ora? "Finalmente vengono indicati i criteri per definire gli ambiti idonei per gli insediamenti, nel rispetto della riduzione del consumo di suolo e di sviluppo sostenibile. Inoltre, il progetto di legge dà attuazione a un principio importante: gli insediamenti devono essere gestiti secondo regole uniformi, in una logica di sistema, coniugando l'iniziativa economica e l'esigenza di tutelare il territorio". La legge individua le modalità e i criteri per la definizione, da parte delle province, di ambiti territoriali idonei alla localizzazione di insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale. E prevede lo strumento della co-pianificazione per creare il coordinamento tra gli enti interessati. I grandi operatori sono già scesi in campo scegliendo gli snodi viari più interessanti, come nel caso della bistrattata Brebemi, dove però la logistica ha occupato spazi strategici. Oltre a gestire le ultime miglia delle merci, prima di entrare in città la Regione ha promosso l'alleanza strategica tra Lombardia, Piemonte e Liguria con gli "Stati Generali della Logistica del Nord Ovest", con due obiettivi: le infrastrutture e l'intermodalità. La Lombardia ha un ruolo di cerniera economico e geografico, per questo in parallelo si è svolta anche la conferenza del nuovo corridoio "Mare del Nord - Reno - Mediterraneo" organizzata dall'EGCT Reno-Alpi, il gruppo europeo di cooperazione transfrontaliera che lavora per il miglioramento delle infrastrutture e dei servizi lungo l'intero asse. L'assessore Terzi ricorda che servono infrastrutture per 5 miliardi l'anno. "In Lombardia si sono sbloccate molte opere fondamentali che vedranno la luce

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

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

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilgazzettino.it

Fonti Web

Fulvio Di Blasio rassicura sull'Autorità portuale: «Mi candido anche qui, voglio restare»


ilgazzettino.it

Fulvio Di Blasio rassicura sull'Autorità portuale: «Mi candido anche qui, voglio restare»

10/05/2024 05:41

Il presidente dei porti di Venezia e Chioggia aveva presentato la candidatura per altre tre sedi in fase di rinnovo: Trieste, Napoli e Taranto 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. 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

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

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». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilgazzettino.it

Fonti Web

Benzina, sconti sulle accise e gasolio più caro nella Manovra: come cambiano i prezzi


ilgazzettino.it

Benzina, sconti sulle accise e gasolio più caro nella Manovra: come cambiano i prezzi

10/05/2024 10:53

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. Accise benzina verso la rimodulazione 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

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. Accise benzina verso la rimodulazione 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 riscaldamento. In passato le categorie interessate hanno sempre difeso strenuamente

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

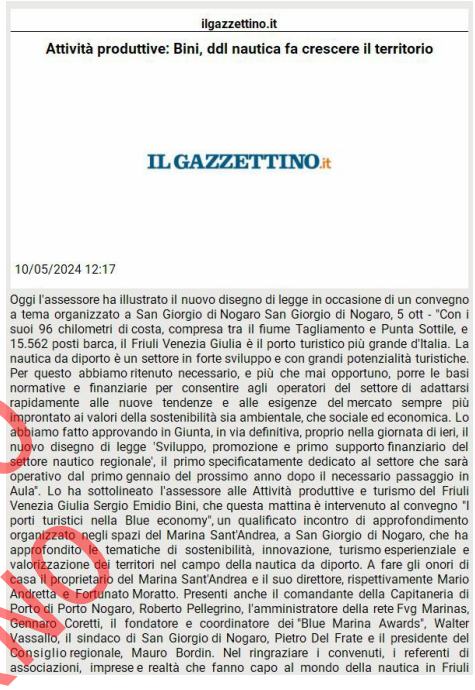
queste risorse. Intervenire su questo capitolo non soltanto impopolare. L'aumento delle accise sul diesel rischia di aver un effetto inflattivo che in questo momento tutte le economie non possono permettersi. Senza dimenticare i rincari legati alle tariffe della logistica, di chi trasporta le merci, 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

ilgazzettino.it

Fonti Web

Attività produttive: Bini, ddl nautica fa crescere il territorio


ilgazzettino.it

Attività produttive: Bini, ddl nautica fa crescere il territorio

IL GAZZETTINO.it

10/05/2024 12:17

Oggi l'assessore ha illustrato il nuovo disegno di legge in occasione di un convegno a tema organizzato a San Giorgio di Nogaro San Giorgio di Nogaro, 5 ott - "Con i suoi 96 chilometri di costa, compresa tra il fiume Tagliamento e Punta Sottile, e 15.562 posti barca, il Friuli Venezia Giulia è il porto turistico più grande d'Italia. La nautica da diporto è un settore in forte sviluppo e con grandi potenzialità turistiche. Per questo abbiamo ritenuto necessario, e più che mai opportuno, porre le basi normative e finanziarie per consentire agli operatori del settore di adattarsi rapidamente alle nuove tendenze e alle esigenze del mercato sempre più improntato ai valori della sostenibilità sia ambientale, che sociale ed economica. Lo abbiamo fatto approvando in Giunta, in via definitiva, proprio nella giornata di ieri, il nuovo disegno di legge 'Sviluppo, promozione e primo supporto finanziario del settore nautico regionale', il primo specificatamente dedicato al settore che sarà operativo dal primo gennaio del prossimo anno dopo il necessario passaggio in Aula". Lo ha sottolineato l'assessore alle Attività produttive e turismo del Friuli Venezia Giulia Sergio Emidio Bini, che questa mattina è intervenuto al convegno "I porti turistici nella Blue economy", un qualificato incontro di approfondimento organizzato negli spazi del Marina Sant'Andrea, a San Giorgio di Nogaro, che ha approfondito le tematiche di sostenibilità, innovazione, turismo esperienziale e valorizzazione dei territori nel campo della nautica da diporto. A fare gli onori di casa il proprietario del Marina Sant'Andrea e il suo direttore, rispettivamente Mario Andretta e Fortunato Moratto. Presenti anche il comandante della Capitaneria di Porto di Porto Nogaro, Roberto Pellegrino, l'amministratore della rete Fvg Marinas, Gennaro Coretti, il fondatore e coordinatore dei "Blue Marina Awards", Walter Vassallo, il sindaco di San Giorgio di Nogaro, Pietro Del Frate e il presidente del Consiglio regionale, Mauro Bordin. Nel ringraziare i convenuti, i referenti di associazioni, imprese e realtà che fanno capo al mondo della nautica in Friuli

Oggi l'assessore ha illustrato il nuovo disegno di legge in occasione di un convegno a tema organizzato a San Giorgio di Nogaro San Giorgio di Nogaro, 5 ott - "Con i suoi 96 chilometri di costa, compresa tra il fiume Tagliamento e Punta Sottile, e 15.562 posti barca, il Friuli Venezia Giulia è il porto turistico più grande d'Italia. La nautica da diporto è un settore in forte sviluppo e con grandi potenzialità turistiche. Per questo abbiamo ritenuto necessario, e più che mai opportuno, porre le basi normative e finanziarie per consentire agli operatori del settore di adattarsi rapidamente alle nuove tendenze e alle esigenze del mercato sempre più improntato ai valori della sostenibilità sia ambientale, che sociale ed economica. Lo abbiamo fatto approvando in Giunta, in via definitiva, proprio nella giornata di ieri, il nuovo disegno di legge 'Sviluppo, promozione e primo supporto finanziario del settore nautico regionale', il primo specificatamente dedicato al settore che sarà operativo dal primo gennaio del prossimo anno dopo il necessario passaggio in Aula". Lo ha sottolineato l'assessore alle Attività produttive e turismo del Friuli Venezia Giulia Sergio Emidio Bini, che questa mattina è intervenuto al convegno "I porti turistici nella Blue economy", un qualificato incontro di approfondimento organizzato negli spazi del Marina Sant'Andrea, a San Giorgio di Nogaro, che ha approfondito le tematiche di sostenibilità, innovazione, turismo esperienziale e valorizzazione dei territori nel campo della nautica da diporto. A fare gli onori di casa il proprietario del Marina Sant'Andrea e il suo direttore, rispettivamente Mario Andretta e Fortunato Moratto. Presenti anche il comandante della Capitaneria di Porto di Porto Nogaro, Roberto Pellegrino, l'amministratore della rete Fvg Marinas, Gennaro Coretti, il fondatore e coordinatore dei "Blue Marina Awards", Walter Vassallo, il sindaco di San Giorgio di Nogaro, Pietro Del Frate e il presidente del Consiglio regionale, Mauro Bordin. Nel ringraziare i convenuti, i referenti di associazioni, imprese e realtà che fanno capo al mondo della nautica in Friuli Venezia Giulia, per la sempre proficua collaborazione che caratterizza i rapporti con la Regione, Bini ha fatto notare che l'importante iniziativa normativa messa in campo dalla Giunta, si configura come "il primo disegno di legge regionale relativo al settore della nautica, elaborato a partire dal confronto con tutti gli stakeholder e le associazioni di categoria". "L'approvazione del ddl porterà con sé anche importanti risorse economiche per il comparto: basti pensare che per il biennio 2025-26 sono già state stanziate risorse pari a 2,4 milioni di euro. Si tratta di una prima dotazione finanziaria che intendiamo incrementare in futuro, certi che gli operatori sapranno cogliere questa opportunità: insieme potremo far crescere in maniera significativa un comparto che in particolare dopo il covid ha registrato un forte incremento" ha aggiunto l'assessore

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilgazzettino.it

Fonti Web

Bini. Il Friuli Venezia Giulia è la regione italiana con il più alto tasso di densità di posti barca per estensione di fascia costiera. La proprietà di questi è di italiani, tedeschi, svizzeri, austriaci, e in piccola parte di provenienti dall'Est Europa (Ungheria, Repubblica Ceca, Slovacchia, Polonia) e dall'Inghilterra. Secondo i dati della rete Fvg Marinas, che raggruppa 21 su 25 porti turistici della regione, con circa 7.600 posti barca sui 16mila complessivi, i diportisti in Fvg sono in prevalenza italiani (61%), seguiti da austriaci (20%) e tedeschi (14%). Secondo i dati Censis, ogni 3,8 imbarcazioni si genera un posto di lavoro. Ne deriva che l'intera rete delle 25 marine regionali ne genera complessivamente circa 2.000: 270 circa alle dipendenze dirette, 1.230 per attività correlate e 500 occupati nel territorio. "Blue Marina Awards" è il marchio di riconoscimento dei migliori porti e approdi turistici, di cui il Rina è l'ente tecnico. L'evento di oggi al Marina Sant'Andrea è uno di una serie di appuntamenti "Blue Marina Awards" lungo lo Stivale per esplorare e discutere insieme a tutti gli stakeholder come i porti turistici possono diventare catalizzatori per lo sviluppo sostenibile e generatori di benessere e ricchezza. ARC/PT/ma © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilgiornale.it

Fonti Web

Cori contro Tajani a Pontida, Salvini si scusa: "Ogni alleato è un amico"


ilgiornale.it

Cori contro Tajani a Pontida, Salvini si scusa: "Ogni alleato è un amico"

10/05/2024 19:25 Lorenzo Grossi

La Lega si prepara al raduno di Pontida e il leader prende nettamente le distanze dai cori ingiuriosi contro il ministro degli Esteri Sono oramai in fase di ultimazione i lavori di allestimento del palco sul pratone di Pontida , in provincia di Bergamo, per l'annuale raduno della Lega . Come preannunciato dal Carroccio, in questo weekend di festa di partito domina la scritta a caratteri cubitali " Non è un reato difendere i confini " (sia in italiano sia in lingua inglese) accanto a un tricolore. Sotto trova spazio l'hashtag "Io sto con Salvini" e accanto il simbolo della Lega. Richiamo più che evidente al processo in cui è imputato il vicepresidente del Consiglio e per il quale tre settimane fa è stata chiesta la condanna a sei anni per sequestro di persona per il caso Open Arms. Nel frattempo, Salvini ha voluto immediatamente chiedere pubblicamente scusa per alcuni cori pronunciati questo pomeriggio contro Antonio Tajani da parte di alcuni dei giovani leghisti presenti all'evento: " Sono quattro scemi, anzi cinque ", ha dichiarato in merito alle frasi di protesta riguardanti il tema della cittadinanza contro il leader di Forza Italia e ministro degli Esteri. " Tajani è un alleato , ogni alleato è un amico ", aggiunge. " Abbracciare i giovani che vengono qui dalla Campania o dalla Sicilia per me è un orgoglio, chi non lo ha capito vada via ". Per poi sottolineare: " Non stiamo giocando, non possiamo scherzare: gli attacchi alla maggioranza lasciamoli a Schlein o Conte, a quelli del campetto largo ". Frase alla quale ha subito risposto l'ex presidente del Parlamento europeo: " Grazie Matteo Salvini . Anche per me ogni alleato è un amico. La lealtà è il principio sul quale si regge la coalizione di centrodestra al governo dell'Italia Il colore dominante è il blu. "Orgogliosi di essere leghisti, "Pontida" e "Palazzago c'è" in verde sono i tre striscioni appesi sopra il muro su cui sul quale campeggia lo storico slogan "Padroni a casa nostra". Nell'ampio spazio che ospiterà la kermesse leghista sono stati allestiti a ferro di cavallo anche alcuni gazebo. Oggi la manifestazione leghista prende il via - per l'appunto - con il raduno dei giovani, insieme al ministro dei Trasporti e segretario federale e al ministro dell'Istruzione, Giuseppe Valditara . Domani la giornata clou, con gli interventi dal palco a partire dalle ore 10 e una serie di ospiti internazionali: con Salvini, infatti, saranno presenti ance l'olandese Geert Wilders, il premier ungherese, Viktor Orban , e poi ancora André Ventura, presidente del partito portoghese Chega (Basta), senza dimenticare i freschi vincitori delle elezioni austriache del Partito della Libertà. Parlando poi sempre davanti ai cronisti a margine dell'evento di Pontida, il leader leghista ha poi replicato a chi gli chiedeva un commento sulle recenti parole rilasciate dal ministro dell'Economia (nonché suo collega di partito) riguardanti i provvedimenti che potrebbero essere presi dal governo Meloni nella prossima imminente legge di bilancio. " Di sacrifici

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Giorgetti parla a proposito di chi ha patrimoni miliardari, non di chi ha mille euro sul conto corrente. Lo dirà lui " domani, " non interpreto altri. Ci ho parlato. Siccome gli italiani tutti stanno tirando la cinghia, faccio l'esempio delle banche che l'anno scorso hanno guadagnato 40 miliardi di euro - afferma Salvini -. Se uno ha guadagnato 40 miliardi, almeno una parte di questo enorme patrimonio può essere restituito agli italiani.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilgiorno.com

Fonti Web

Città a passo d'uomo. Più bici, meno auto. Ecco la mini Area C e le prime Zone 30


ilgiorno.com

Città a passo d'uomo. Più bici, meno auto. Ecco la mini Area C e le prime Zone 30

10/05/2024 06:41

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. 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 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

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

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.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilmattino.it

Fonti Web

Benzina, rimodulazione delle accise: gasolio più caro e sconti sul carburante. Come cambiano i prezzi


ilmattino.it

Benzina, rimodulazione delle accise: gasolio più caro e sconti sul carburante. Come cambiano i prezzi

10/05/2024 08:00

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. Accise benzina verso la rimodulazione 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

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. Accise benzina verso la rimodulazione 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 riscaldamento. In passato le categorie interessate hanno sempre difeso strenuamente

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

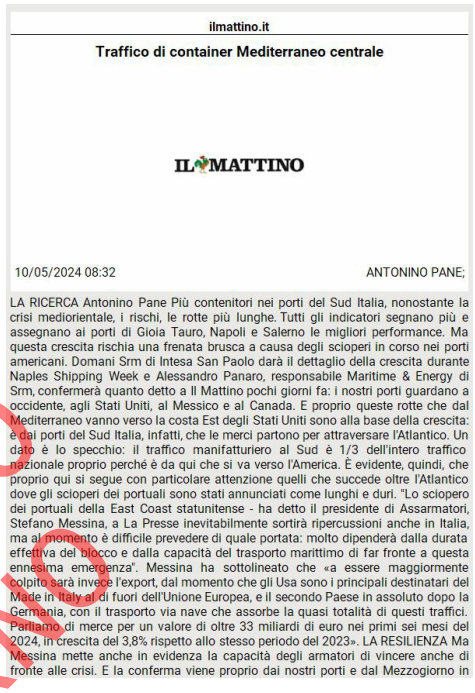
queste risorse. Intervenire su questo capitolo non soltanto impopolare. L'aumento delle accise sul diesel rischia di aver un effetto inflattivo che in questo momento tutte le economie non possono permettersi. Senza dimenticare i rincari legati alle tariffe della logistica, di chi trasporta le merci, 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». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilmattino.it

Fonti Web

Traffico di container Mediterraneo centrale


ilmattino.it

Traffico di container Mediterraneo centrale

IL MATTINO

10/05/2024 08:32 ANTONINO PANE;

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

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 preoccupata la Coldiretti che in una nota ha fatto sapere che «lo sciopero a oltranza dei lavoratori portuali Usa colpisce anche le esportazioni marittime

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

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 © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilrestodelcarlino.it

Fonti Web

La corsa alla Regione. Fd'I cala il poker: "Un seggio è già nostro. E la Ugolini è forte"


ilrestodelcarlino.it

La corsa alla Regione. Fd'I cala il poker: "Un seggio è già nostro. E la Ugolini è forte"

10/05/2024 07:14 FEDERICO DI BISCEGLIE;

Capolista è Alessandro Balboni, poi Scaramagli, Gianella e la Rescazzi Un poker che parte già con una mano vinta. Uno di questi conquisterà – "matematicamente" – un seggio da consigliere regionale. Un asso, quindi, c'è. D'altra parte, come premette il senatore di Fratelli d'Italia Alberto Balboni "per fare un eletto serve almeno il 25% dei consensi. A Ferrara sono due i partiti che contano queste percentuali: noi e il Pd". La variabile che potrebbe scompaginare i piani è la vittoria o meno di viale Aldo Moro. "Se espugniamo anche la Regione – analizza Balboni dopo un excursus sulla legge elettorale – riusciremo a fare due eletti. E la prospettiva di conquistare anche viale Aldo Moro, non è più così peregrina. La nostra candidata Elena Ugolini è forte, concreta e molto apprezzata a Bologna". Questa, dalla lettura del senatore, è la chiave. "Se riusciamo anche solo a pareggiare con il centrosinistra nel capoluogo, riusciamo a conquistare la Regione", ipotizza. Quella di Fratelli d'Italia comunque è una campagna elettorale che poggia "su una base di consenso sempre più alto" e su una "classe dirigente molto competente". Tant'è che "abbiamo fatto fatica a selezionare quattro persone: ce ne sarebbero state almeno quindici 'papabili'". Il capolista sarà Alessandro Balboni, vicesindaco e presidente provinciale del partito. Anche qui, viene rispettata una lunga tradizione che risale ai tempi di Alleanza Nazionale. Assieme a lui la collega di giunta a Ferrara, Chiara Scaramagli a sua volta coordinatrice comunale di Fratelli d'Italia. Dalla provincia, invece, arrivano Fausto Gianella coordinatore del partito a livello territorio e volto della battaglia contro il granchio blu. A Goro i meloniani hanno conquistato oltre il 52% di preferenze alle ultime europee, anche in virtù di quella che Gianella chiama "la politica del fare" portata avanti dalla sua prospettiva dagli esponenti del governo. L'altra candidata è Manuela Rescazzi. Amministratrice di lungo corso - è stata per dieci anni prima cittadina di Masi Torello - è stata per un mandato anche consigliera di amministrazione in Hera. Anche il deputato Mauro Malaguti, pur premettendo che "si tratta di una partita difficile" non esclude la possibilità che in Emilia-Romagna possa "cambiare il colore del governo che è in continuità dagli anni '70". Sono due i fattori su cui far leva. "Il primo - prosegue il deputato - è legato al fatto che da una parte c'è una coalizione seria e compatta. Dall'altra, in piena campagna elettorale, sono già volati gli stracci e i pentastellati potrebbero non essere convinti a sostenere il candidato de Pascale. Il secondo è che Bologna potrebbe, vista la pessima amministrazione anche comunale della sinistra, essere orientata al cambiamento". Mettendo sul piatto alcuni temi strategici - dalle infrastrutture al Petrolchimico, passando per la Zls - è Alessandro Balboni a entrare in campo in prima persona. "Stiamo cambiando l'Italia, abbiamo cambiato Ferrara (in meglio). Adesso è naturale che tocchi alla Regione". Federico Di Bisceglie.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilsole24ore.com

Fonti Web

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


ilsole24ore.com

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

10/05/2024 09:03 Gianni Trovati

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 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»; 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 Due calcoli aiutano a inquadrare

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

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.

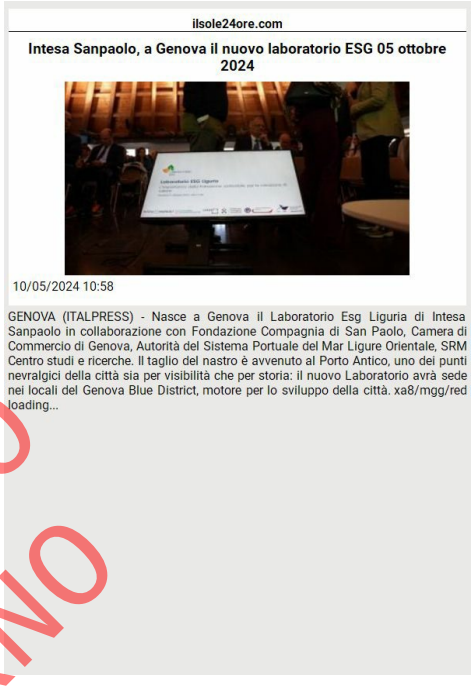
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

ilsole24ore.com

Fonti Web

Intesa Sanpaolo, a Genova il nuovo laboratorio ESG 05 ottobre 2024

GENOVA (ITALPRESS) - Nasce a Genova il Laboratorio Esg Liguria di Intesa Sanpaolo in collaborazione con Fondazione Compagnia di San Paolo, Camera di Commercio di Genova, Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, SRM Centro studi e ricerche. Il taglio del nastro è avvenuto al Porto Antico, uno dei punti nevralgici della città sia per visibilità che per storia: il nuovo Laboratorio avrà sede nei locali del Genova Blue District, motore per lo sviluppo della città. xa8/mgg/red loading...


ilsole24ore.com

Intesa Sanpaolo, a Genova il nuovo laboratorio ESG 05 ottobre 2024

10/05/2024 10:58

GENOVA (ITALPRESS) - Nasce a Genova il Laboratorio Esg Liguria di Intesa Sanpaolo in collaborazione con Fondazione Compagnia di San Paolo, Camera di Commercio di Genova, Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, SRM Centro studi e ricerche. Il taglio del nastro è avvenuto al Porto Antico, uno dei punti nevralgici della città sia per visibilità che per storia: il nuovo Laboratorio avrà sede nei locali del Genova Blue District, motore per lo sviluppo della città. xa8/mgg/red loading...

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

iltirreno.it

Fonti Web

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


iltirreno.it

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

10/05/2024 09:12

Giorgia Meloni 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 e propria Caporetto». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

iltirreno.it

Fonti Web

Gasolio agricolo al posto del diesel scatta maxi-sequestro di carburante


iltirreno.it

Gasolio agricolo al posto del diesel scatta maxi-sequestro di carburante

10/05/2024 10:34

I militari della guardia di finanza di Firenze durante un sopralluogo nella sede della società di distribuzione di carburanti di Certaldo 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.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Informatore Navale

Fonti Web

AdSP dei mari Tirreno meridionale e Ionio - Il presidente Agostinelli partecipa alla "Naples Shipping Week"


Informatore Navale

AdSP dei mari Tirreno meridionale e Ionio – Il presidente Agostinelli partecipa alla "Naples Shipping Week"

10/05/2024 11:37

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 dal 30 settembre al 5 ottobre 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 Napoli, 3 ottobre 2024 - 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 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,

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 dal 30 settembre al 5 ottobre 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 Napoli, 3 ottobre 2024 - 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 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 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.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Informatore Navale

Fonti Web

MSC Air Cargo celebra il suo nuovo aereo basato in Italia con un evento speciale


Informatore Navale

MSC Air Cargo celebra il suo nuovo aereo basato in Italia con un evento speciale

10/05/2024 11:54

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 Milano, 3 ottobre 2024 - 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.

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 Milano, 3 ottobre 2024 - 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

Informatore Navale

Fonti Web

A CATANIA "THE ROTARY BLUE VISION" IL CONVEGNO SULL'ECONOMIA DEL MARE


Informatore Navale

A CATANIA "THE ROTARY BLUE VISION" IL CONVEGNO SULL'ECONOMIA DEL MARE

EUROPEAN MARITIME DAY

THE ROTARY BLUE VISION

08 OTTOBRE 2024

PALAZZO DELLE SCIENZE

LA SICILIA

10/05/2024 12:06 DOMENICO CIANCIO;

Presso il Palazzo delle scienze si terrà "The Rotary blue vision", il convegno sull'economia del mare promosso dall'Associazione siciliana operatori spedizioni e logistica (aderente a Fedespedi) insieme con il Rotary club Catania e l'Università di Catania e con il patrocinio di Assiterminal, Uniontrasporti, AIBA e The International Propeller Clubs Catania martedì 8 ottobre 2024 alle ore 16.00 Questo appuntamento si inserisce in un programma ampio di eventi organizzati sul territorio siciliano patrocinati dall'Unione Europea nel quadro degli "European Maritime Days", la manifestazione a livello europeo che mira a valorizzare e potenziare lo sviluppo dell'economia del mare. Il convegno mira, in particolare, a presentare alcuni importanti progetti di innovazione nell'ambito dell'economia del mare tramite le storie di alcuni operatori chiave della regione Sicilia e a mettere fuoco le visioni e le priorità per la valorizzazione della potenzialità della blue economy siciliana attraverso le voci delle rappresentanze di settore. Agenda 16.30 | Saluti istituzionali Avv. Laura Rosaria Bonaccorso, Presidente Rotary Club Catania Prof. Pierluigi Catalfo, Direttore MIES Prof. Francesco Priolo, Rettore dell'Università di Catania Sen. Matteo Salvini, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 17.00 | Sessione tecnica "blue stories" Ing. Francesco Di Sarcina, Presidente ADSPMSO - I Cluster portuali chiavi dello sviluppo Dott. Lorenzo Matacena, Caronte & Tourist - I Porti come farm dell'energia Prof.ssa Brigida Morsellino, Dirigente Istituto Nautico Duca degli Abruzzi di Catania Dott. William Munzone, MSC SICILIA - I Porti come officina dell'innovazione Dott. Antonio Pandolfo, EST - I Porti come crocevia degli scambi 17.50 | Interventi programmati "cluster marittimo" Dott. Ivo Blandina, Presidente UNIONTRASPORTI Dott.ssa Maria Cristina Busi Ferruzzi, Presidente Confindustria Catania Dott. Alessandro Pitto, Presidente FEDESPEDI Dott. Giuseppe Saporito, divisione analisi e ricerca economica di Banca Italia Dott. Flavio Sestilli, Presidente AIBA 19.30| Conclusioni Prof. Roberto Cellini, Direttore Dipartimento di Economia dell'Università di Catania Amm. Andrea Cottini, Comandante MARISICILLIA Prof. Giuseppe Pitari, Governatore del Distretto Rotary 2110 On. Antonino Minardo, Presidente Commissione Difesa della Camera dei Deputati Sen. Nello Musumeci, Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare Modera| Dott. Domenico Ciancio Sanfilippo, Codirettore "La Sicilia".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Informazioni Marittime

Fonti Web

A Palermo la sesta edizione di "Noi, il Mediterraneo"

L'evento promosso dall'Autorità di sistema portuale quest'anno discuterà di rapporto città-porto e dei benefici dello yachting di lusso "Noi, il Mediterraneo" giunge alla sua sesta edizione. Il convegno dedicato alla portualità italiana, promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale e organizzato da Star Comunicazione, si terrà il 10 dicembre prossimo a Marina di Palermo. L'evento accende i riflettori sugli scali italiani, sui loro standard di efficienza e sulla necessità oggi cogente di adeguarne governance e operatività. Quest'anno la sesta edizione si focalizzerà su due tematiche principali: il rapporto tra il porto e la città, esplorando le conseguenze sociali e culturali di questa relazione tra spazi urbani e spazi industriali; e i benefici di un nuovo approccio al settore del lusso, con particolare attenzione alla grande nautica e alla crescita dello yachting. Condividi Tag palermo Articoli correlati.



Informazioni Marittime

A Palermo la sesta edizione di "Noi, il Mediterraneo"

10/05/2024 14:35

L'evento promosso dall'Autorità di sistema portuale quest'anno discuterà di rapporto città-porto e dei benefici dello yachting di lusso "Noi, il Mediterraneo" giunge alla sua sesta edizione. Il convegno dedicato alla portualità italiana, promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale e organizzato da Star Comunicazione, si terrà il 10 dicembre prossimo a Marina di Palermo. L'evento accende i riflettori sugli scali italiani, sui loro standard di efficienza e sulla necessità oggi cogente di adeguarne governance e operatività. Quest'anno la sesta edizione si focalizzerà su due tematiche principali: il rapporto tra il porto e la città, esplorando le conseguenze sociali e culturali di questa relazione tra spazi urbani e spazi industriali; e i benefici di un nuovo approccio al settore del lusso, con particolare attenzione alla grande nautica e alla crescita dello yachting. Condividi Tag palermo Articoli correlati.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Informazioni Marittime

Fonti Web

"Elio" completa il primo rifornimento di gas nello Stretto


Informazioni Marittime

"Elio" completa il primo rifornimento di gas nello Stretto

10/05/2024 15:06

100 metri cubi di gas naturale liquefatto tramite due autobotti da Ravenna. Un sistema decisamente più costoso del deposito costiero, allo stato attuale del tutto assente La compagnia marittima Caronte & Tourist ha completato venerdì scorso il primo rifornimento di gas naturale liquefatto sul traghetto Elio . L'operazione è avvenuta nel porto di Messina, sul molo Norimberga, dopo alcuni giorni dedicati alle operazioni preliminari. Si tratta del primo rifornimento di questo tipo nello Stretto di Messina per una nave. Elio è stata rifornita con 100 metri cubi di LNG (equivalenti a 44 tonnellate) giunti su due autobotti partite da Ravenna. «I nostri tecnici - spiega Pietro Franza, amministratore delegato di Caronte & Tourist - hanno lavorato per giorni, sia a bordo che sulla banchina, per la perfetta riuscita di un'operazione complessa in sé e oltre tutto per noi anche relativamente nuova. Siamo oggi naturalmente molto soddisfatti per il fatto che tutto è andato per il meglio e perché finalmente la nostra Elio è pronta a navigare nello Stretto usando LNG piuttosto che il più convenzionale gasolio. È per noi un successo che va oltre l'episodio e per il quale vogliamo ringraziare anche i tecnici e i responsabili dell'AdSP, della Capitaneria di Porto e dei Vigili del Fuoco che hanno assicurato un supporto attento e continuo». Sono passati sei anni da quando la Elio, ammiraglia del Gruppo Caronte & Tourist, è entrata in linea con ben lucidi e in vista i galloni di prima nave bi-fuel a solcare le acque del Mediterraneo. Sei anni nel corso dei quali, tuttavia, la nave non ha mai potuto navigare bruciando LNG (se non nel viaggio dal cantiere turco di costruzione a Messina). La ragione è dovuto all'assenza di un deposito per lo stoccaggio di 'LNG nell'area dello Stretto, come più volte denunciato da Caronte & Tourist, fattore che ha impedito il regolare approvvigionamento non solo per le navi ma anche per le flotte di mezzi pesanti in transito tra le due sponde dello Stretto, oggi sempre più predisposte a circolare con questo carburante abbandonando il gasolio. Già quattro anni fa la compagnia aveva chiesto l'autorizzazione per realizzare a proprie spese, a Tremestieri, un distributore di LNG con annesso un piccolo deposito. Ma la governance dell'epoca dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto ha sempre negato questa autorizzazione, motivando in ultimo con la volontà di affidare uno studio di fattibilità per valutare l'eventuale futura realizzazione di un mega-deposito costiero di LNG da 10 mila metri cubi che se mai realizzato sarebbe comunque tutt'altra cosa rispetto al deposito di 100 metri cubi immaginato da C&T. Col risultato che le navi di C&T che potrebbero essere alimentate anche con LNG (oltre la Elio ci sono la Nerea e la Pietro Mondello che sarà consegnata a breve, oltre a un'altra unità in costruzione) continueranno ad avere problemi di approvvigionamento se non si aggiungeranno depositi costieri, tanto nell'area calabrese-siciliana che nel resto della penisola italiana. Allo stato attuale, infatti,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

in assenza di un deposito costiero, il rifornimento di gas avviene via terra, tramite autocisterne, antieconomico e dunque improponibile per gli operatori marittimi, almeno fin quando le quotazioni del gas non si stabilizzeranno al ribasso. È solo profittando di una flessione del prezzo dell'LNG - infatti - che qualche mese fa è stato possibile rifornire di LNG - presso il porto di Trapani - la Nerea (l'altra unità del Gruppo progettata con un sistema di alimentazione bi-fuel) utilizzando il metodo truck-to-ship, cioè da camion a nave, metodo utilizzato nei porti europei in cui non sono presenti infrastrutture fisse per l'LNG, che assicura flessibilità e replicabilità. L'utilizzo del gas naturale liquefatto (LNG), rispetto al combustibile marino convenzionale, riduce le emissioni di Anidride carbonica (CO2) del 25%; dell'85% quelle di Monossido e Biossido di azoto (NOx) e del 99% quelle di Particolato (PM) e Ossido di zolfo (SOx). Pur essendo un idrocarburo l'LNG è in atto il più "pulito" tra i combustibili di larga reperibilità. «Ma nell'immediato futuro - assicura Franza - ci sono il BioLNG, gas totalmente naturale perché ottenuto dalla lavorazione di rifiuti organici e la propulsione elettrica. Sia la Nerea che la Pietro Mondello sono dotate di un pacco batterie che può consentire a queste unità di tenere i motori termici spenti durante le soste in banchina e di manovrare in entrata o in uscita dai porti in modalità zero emissioni». Condividi Tag ambiente Articoli correlati.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Italpress

Fonti Web

Malta, sentenza favorevole su regola della "Restituzione dei veicoli"


Italpress

Malta, sentenza favorevole su regola della “Restituzione dei veicoli”

10/05/2024 09:03 Tino Redaelli

LA VALLETTA (MALTA) (MNA/ITALPRESS) – Malta e altri sei Stati membri dell'UE hanno vinto una sentenza della Corte di giustizia europea contro una legge che avrebbe obbligato camion e veicoli pesanti a tornare nel paese di origine ogni otto settimane. La vittoria pone fine a una disputa durata quattro anni contro la norma sulla “restituzione dei veicoli” nel pacchetto mobilità dell'UE. Malta, Polonia, Lituania, Bulgaria, Romania, Cipro e Ungheria hanno sostenuto che ciò ha gravato ingiustamente sulle imprese locali con costi eccessivi. Gli Stati membri, molti dei quali alla periferia dell'Europa, hanno sostenuto che le regole erano protezionistiche e minavano la loro capacità di competere nel mercato libero. La Corte di giustizia europea ha stabilito che il Parlamento europeo e il Consiglio “non avevano dimostrato di disporre di informazioni sufficienti al momento dell'adozione di tale misura per consentire loro di valutarne la proporzionalità”. La lobby imprenditoriale maltese ha sostenuto che, anche se per le compagnie di trasporto dell'Europa continentale si trattava di una questione relativamente semplice di attraversare un confine terrestre, ciò rendeva le cose molto più costose per le compagnie di trasporto maltesi, che dovevano riportare i loro veicoli a Malta. Questo processo ha aggiunto “costi aggiuntivi sproporzionati agli operatori del trasporto stradale e di conseguenza ai clienti commerciali e ai consumatori finali” e ha posto Malta in una posizione di svantaggio. Sia il governo che l'opposizione maltese hanno espresso la loro soddisfazione per la sentenza della Corte di giustizia europea. Il ministero dei trasporti ha affermato che la legge ha causato “complicazioni logistiche” e ha avuto un impatto negativo sulle emissioni e sui costi, costringendo gli operatori a intraprendere diversi viaggi non necessari per rispettare le regole. Nel frattempo, l'eurodeputato nazionalista Peter Agius ha affermato che la sentenza potrebbe avere “ripercussioni politiche più ampie” nell'affrontare simili ingiustizie nei viaggi marittimi e aerei, come il sistema “ingiusto e altrettanto sproporzionato della direttiva UE ETS che ora sta favorendo i porti nordafricani a pregiudizio di del Porto franco maltese”.(ITALPRESS). Foto: trl

LA VALLETTA (MALTA) (MNA/ITALPRESS) - Malta e altri sei Stati membri dell'UE hanno vinto una sentenza della Corte di giustizia europea contro una legge che avrebbe obbligato camion e veicoli pesanti a tornare nel paese di origine ogni otto settimane. La vittoria pone fine a una disputa durata quattro anni contro la norma sulla "restituzione dei veicoli" nel pacchetto mobilità dell'UE. Malta, Polonia, Lituania, Bulgaria, Romania, Cipro e Ungheria hanno sostenuto che ciò ha gravato ingiustamente sulle imprese locali con costi eccessivi. Gli Stati membri, molti dei quali alla periferia dell'Europa, hanno sostenuto che le regole erano protezionistiche e minavano la loro capacità di competere nel mercato libero. La Corte di giustizia europea ha stabilito che il Parlamento europeo e il Consiglio "non avevano dimostrato di disporre di informazioni sufficienti al momento dell'adozione di tale misura per consentire loro di valutarne la proporzionalità". La lobby imprenditoriale maltese ha sostenuto che, anche se per le compagnie di trasporto dell'Europa continentale si trattava di una questione relativamente semplice di attraversare un confine terrestre, ciò rendeva le cose molto più costose per le compagnie di trasporto maltesi, che dovevano riportare i loro veicoli a Malta. Questo processo ha aggiunto "costi aggiuntivi sproporzionati agli operatori del trasporto stradale e di conseguenza ai clienti commerciali e ai consumatori finali" e ha posto Malta in una posizione di svantaggio. Sia il governo che l'opposizione maltese hanno espresso la loro soddisfazione per la sentenza della Corte di giustizia europea. Il ministero dei trasporti ha affermato che la legge ha causato "complicazioni logistiche" e ha avuto un impatto negativo sulle emissioni e sui costi, costringendo gli operatori a intraprendere diversi viaggi non necessari per rispettare le regole. Nel frattempo, l'eurodeputato nazionalista Peter Agius ha affermato che la sentenza potrebbe avere "ripercussioni politiche più ampie" nell'affrontare simili ingiustizie nei viaggi marittimi e aerei, come il sistema "ingiusto e altrettanto sproporzionato della direttiva UE ETS che ora sta favorendo i porti nordafricani a pregiudizio di del Porto franco maltese".(ITALPRESS). Foto: trl Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Italpress

Fonti Web

Il laboratorio ESG di Intesa Sanpaolo sbarca in Liguria


Italpress

Il laboratorio ESG di Intesa Sanpaolo sbarca in Liguria

10/05/2024 10:36

GENOVA (ITALPRESS) – Al via a Genova il nuovo Laboratorio ESG Liguria di Intesa Sanpaolo, 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. Presente al taglio del nastro, nei locali rinnovati del Genova Blue District del Porto Antico, anche il vicesindaco di Genova Pietro Piciocchi. Sono intervenuti 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, Paola Rusconi, Responsabile Coordinamento Marketing e Business Development Imprese di Intesa Sanpaolo. "Inauguriamo il sedicesimo Laboratorio ESG in Italia, che fa parte di un piano più ampio di copertura a livello nazionale – spiega Paola Rusconi – La finalità è condividere con imprese e Pmi le evoluzioni normative e le opportunità del modello ESG e capire come introdurlo nel proprio operato quotidiano guardando alla sostenibilità futura. Insieme a Intesa Sanpaolo ci sono altre entità del territorio con i quali sarà possibile creare importanti sinergie per cogliere i benefici che il modello ESG può portare nel business delle aziende, anche per riposizionarle verso prodotti che rispondono alle nuove sensibilità dei consumatori". L'attività del Laboratorio ESG Liguria sarà

GENOVA (ITALPRESS) - Al via a Genova il nuovo Laboratorio ESG Liguria di Intesa Sanpaolo, 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. Presente al taglio del nastro, nei locali rinnovati del Genova Blue District del Porto Antico, anche il vicesindaco di Genova Pietro Piciocchi. Sono intervenuti 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, Paola Rusconi, Responsabile Coordinamento Marketing e Business Development Imprese di Intesa Sanpaolo. "Inauguriamo il sedicesimo Laboratorio ESG in Italia, che fa parte di un piano più ampio di copertura a livello nazionale - spiega Paola Rusconi - La finalità è condividere con imprese e Pmi le evoluzioni normative e le opportunità del modello ESG e capire come introdurlo nel proprio operato quotidiano guardando alla sostenibilità futura. Insieme a Intesa Sanpaolo ci sono altre entità del territorio con i quali sarà possibile creare importanti sinergie per cogliere i benefici che il modello ESG può portare nel business delle aziende, anche per riposizionarle verso prodotti che rispondono alle nuove sensibilità dei consumatori". L'attività del Laboratorio ESG Liguria sarà fortemente indirizzata sulle caratteristiche della città metropolitana di Genova e della regione, 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 (Genova Smart City), società del Comune (Genova Blue District, Job Centre). "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 - spiega Massimo Deandreis, direttore generale di SRM Centro Studi e Ricerche -. Inoltre, i porti di Genova-Savona Vado e 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

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

temi, è felice di dare un contributo". "Il Laboratorio ESG della Liguria vuole portare l'attenzione delle imprese sulle tematiche ESG e fornire al tessuto imprenditoriale della regione un supporto concreto a un momento fondamentale della transizione, quello verso la sostenibilità, elemento fondamentale per la competitività di lungo periodo - commenta Andrea Perusin, Direttore Regionale Piemonte Sud e Liguria di Intesa Sanpaolo -. L'Italia sta crescendo più dell'Europa e le stesse aspettative le abbiamo in Liguria, dove gestiamo 30mila imprese: un numero piuttosto importante, che sosteniamo nei loro progetti di investimento per crescere". Nel Piano d'impresa 2022-2025 Intesa Sanpaolo ha destinato 8 miliardi di euro a investimenti in circular economy, e ha già erogato oltre 7 miliardi di euro di S-Loans, finanziamenti innovativi a medio-lungo termine che accompagnano gli sforzi delle imprese nella direzione di una maggiore sostenibilità, con un meccanismo di riduzione dei tassi legato al raggiungimento di obiettivi ESG. 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. Secondo i dati elaborati dal Research Department di Intesa Sanpaolo, l'economia italiana negli ultimi anni ha mostrato un'evoluzione migliore rispetto all'area dell'euro. A questa dinamica ha contribuito anche la forte ripresa degli investimenti delle PMI tra il 2016 e il 2023, con un aumento pari al 35,7% a prezzi costanti in Italia (+47,5% per la Liguria). 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%. Dopo il rallentamento osservato a cavallo tra il 2023 e il 2024, visibile anche dall'evoluzione recente del commercio estero, nel 2025 ci si attende una ripresa dell'economia italiana che potrà contare sul contributo dei consumi e degli investimenti. Ma per cogliere queste opportunità sarà fondamentale per le imprese accelerare nel percorso di rafforzamento competitivo anche attraverso le 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%. Le imprese manifatturiere liguri, in particolare, 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. Tuttavia, le sfide tecnologica e green richiedono capitale umano qualificato che le imprese faticano a trovare: i dati del sistema Excelsior di Unioncamere Anpal mostrano che oltre il 50% delle posizioni ricercate dalle imprese liguri sono di difficile reperimento. Questa evidenza trova conferma anche nell'indagine che il Research Department di Intesa Sanpaolo conduce semestralmente sulle filiali imprese della Banca dei Territori, dove vengono evidenziate in particolare le difficoltà di turismo, costruzioni, manifatturiero e agricoltura. -foto xa8 Italpress - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.

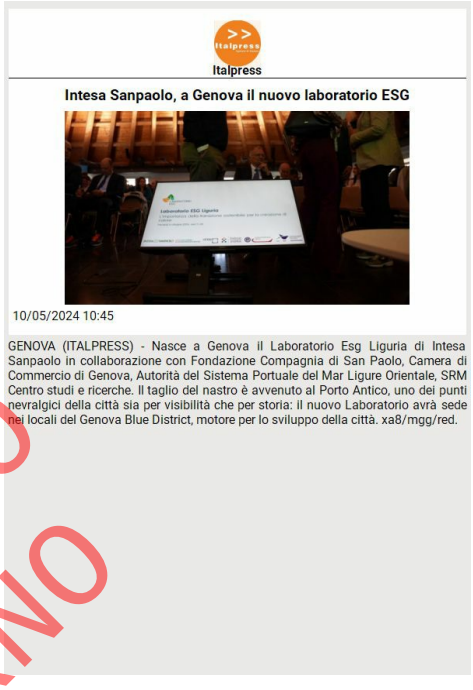
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Italpress

Fonti Web

Intesa Sanpaolo, a Genova il nuovo laboratorio ESG

GENOVA (ITALPRESS) - Nasce a Genova il Laboratorio Esg Liguria di Intesa Sanpaolo in collaborazione con Fondazione Compagnia di San Paolo, Camera di Commercio di Genova, Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, SRM Centro studi e ricerche. Il taglio del nastro è avvenuto al Porto Antico, uno dei punti nevralgici della città sia per visibilità che per storia: il nuovo Laboratorio avrà sede nei locali del Genova Blue District, motore per lo sviluppo della città. xa8/mgg/red.


Italpress

Intesa Sanpaolo, a Genova il nuovo laboratorio ESG

10/05/2024 10:45

GENOVA (ITALPRESS) - Nasce a Genova il Laboratorio Esg Liguria di Intesa Sanpaolo in collaborazione con Fondazione Compagnia di San Paolo, Camera di Commercio di Genova, Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, SRM Centro studi e ricerche. Il taglio del nastro è avvenuto al Porto Antico, uno dei punti nevralgici della città sia per visibilità che per storia: il nuovo Laboratorio avrà sede nei locali del Genova Blue District, motore per lo sviluppo della città. xa8/mgg/red.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La Civetta Press

Fonti Web

SIRACUSA, Porto Grande. Cambiamenti climatici e scenari futuri


La Civetta Press

SIRACUSA, Porto Grande. Cambiamenti climatici e scenari futuri

10/05/2024 09:04

Non è lontano il 2050 , la data indicata dall'IPCC, l'Intergovernmental Panel on Climate Change, il principale organismo internazionale per la valutazione dei cambiamenti climatici, in cui si prevede che alcune parti delle terre a ridosso del Porto Grande possano essere sommerse a causa dell'innalzamento del livello del mare. Un fenomeno presente da secoli come attestano gli studi dell'archeologia subacquea. " L'antico livello del mare nel VI/V sec. a.C. si attestava a circa mt. 2,50 sotto l'attuale livello – osserva il presidente dell'Associazione Trireme Vincenzo Bongiovanni che per anni ha esplorato il fondo del mare attorno alla città ed è autore di diversi studi tra cui quelli sulle antiche strutture portuali di Siracusa greca -. Quando verso la fine degli anni novanta furono eseguiti gli scavi per la posa della condotta fognante lungo via Vittorio Veneto, furono scoperti alcuni basamenti degli antichi arsenali militari, i "neosoikoi". Una lunga sequenza di strutture murarie parallele, con interasse costante di circa cinque metri e mezzo e orientamento sud-nord verso lo specchio di mare antistante il carcere borbonico. Il rilievo ha messo in evidenza che le fondazioni delle strutture murarie poggiano indifferentemente sia su un terreno roccioso che su terreno ghiaiose e ciò porta ad ipotizzare arsenali edificati su di un'antica linea di riva. Un altro arsenale quindi rispetto a quello del Porto Piccolo considerato da noi come il bacino entro cui aggettavano gli arsenali militari. A questo diverso arsenale fa riferimento una testimonianza di Diodoro Siculo su alcune opere di fortificazione realizzate da Dioniso come da me illustrato qualche tempo fa. Il piano di posa di tali strutture si trova a circa mt. 1,80 sotto l'attuale livello del mare e quindi, dovendo ovviamente essere state edificate fuori terra, in prossimità della battigia – sono anche state trovate tracce di pece con cui venivano impermeabilizzate le imbarcazioni -, se ne deduce che all'epoca l'antica linea di riva doveva attestarsi presumibilmente, come detto, ad almeno mt. 2,5 sotto l'attuale livello se consideriamo una pendenza di circa il 2% verso il mare aperto ".

Non è lontano il 2050 , la data indicata dall'IPCC, l'Intergovernmental Panel on Climate Change, il principale organismo internazionale per la valutazione dei cambiamenti climatici, in cui si prevede che alcune parti delle terre a ridosso del Porto Grande possano essere sommerse a causa dell'innalzamento del livello del mare. Un fenomeno presente da secoli come attestano gli studi dell'archeologia subacquea. " L'antico livello del mare nel VI/V sec. a.C. si attestava a circa mt. 2,50 sotto l'attuale livello - osserva il presidente dell'Associazione Trireme Vincenzo Bongiovanni che per anni ha esplorato il fondo del mare attorno alla città ed è autore di diversi studi tra cui quelli sulle antiche strutture portuali di Siracusa greca -. Quando verso la fine degli anni novanta furono eseguiti gli scavi per la posa della condotta fognante lungo via Vittorio Veneto, furono scoperti alcuni basamenti degli antichi arsenali militari, i "neosoikoi". Una lunga sequenza di strutture murarie parallele, con interasse costante di circa cinque metri e mezzo e orientamento sud-nord verso lo specchio di mare antistante il carcere borbonico. Il rilievo ha messo in evidenza che le fondazioni delle strutture murarie poggiano indifferentemente sia su un terreno roccioso che su terreno ghiaiose e ciò porta ad ipotizzare arsenali edificati su di un'antica linea di riva. Un altro arsenale quindi rispetto a quello del Porto Piccolo considerato da noi come il bacino entro cui aggettavano gli arsenali militari. A questo diverso arsenale fa riferimento una testimonianza di Diodoro Siculo su alcune opere di fortificazione realizzate da Dioniso come da me illustrato qualche tempo fa. Il piano di posa di tali strutture si trova a circa mt. 1,80 sotto l'attuale livello del mare e quindi, dovendo ovviamente essere state edificate fuori terra, in prossimità della battigia - sono anche state trovate tracce di pece con cui venivano impermeabilizzate le imbarcazioni -, se ne deduce che all'epoca l'antica linea di riva doveva attestarsi presumibilmente, come detto, ad almeno mt. 2,5 sotto l'attuale livello se consideriamo una pendenza di circa il 2% verso il mare aperto ". Ma lo scenario dei nostri tempi appare del tutto diverso come attestato da uno studio, pubblicato nel 2021 sulla rivista internazionale ' Remote Sensing' e realizzato nell'ambito di un ampio progetto Pianeta Dinamico , finanziato dal Ministero della Ricerca e dell'Università (MUR): " Relative Sea-Level Rise Scenario for 2100 along the Coast of South Eastern Sicily (Italy) by InSAR Data, Satellite Images and High-Resolution Topography" " Dal 1880 in poi il livello marino ha iniziato ad aumentare di 14-17 cm ma oggi sta accelerando e sale alla velocità di oltre 30 cm per secolo " ha dichiarato uno dei ricercatori, il prof. Giovanni Scicchitano , associato di Geomorfologia presso il Dipartimento di Scienze della Terra e Geoambientali dell'Università di Bari. " Se non verranno ridotte le emissioni di gas serra, data la fusione dei ghiacci continentali e l'espansione termica degli oceani, il livello

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

del mare potrebbe salire anche di 1.1 metri nel 2100 e di vari metri nei due-tre secoli successivi, con conseguente impatto sulle coste. Ma quelle basse e subsidenti, cioè dove la superficie terrestre si muove verso il basso per cause naturali o antropiche, possono accelerare il processo di invasione marina . Per queste ragioni abbiamo realizzato uno studio sugli scenari attesi lungo le coste della Sicilia orientale per il 2050 e 2100 ". Sei le zone costiere, scelte per la particolare rilevanza in Sicilia, su cui valutare con uno studio multidisciplinare gli effetti attesi dai movimenti del suolo e dall'innalzamento del livello del mare: la parte meridionale della piana di Catania, i porti di Augusta e Siracusa, la foce dell'Asinaro, Vendicari e Marzamemi. " I risultati per la piana di Catania indicano che, nell'area compresa tra i fiumi Simeto e San Leonardo, la perdita di territorio al 2100 sarebbe considerevole, con il mare che invaderebbe la zona depressa per diverse centinaia di metri - scrive il prof. Carmelo Monaco , ordinario di Geologia Strutturale presso il Dipartimento di Scienze Biologiche, Geologiche e Ambientali dell'Università degli Studi di Catania -. Nel porto di Augusta alcune aree industriali potrebbero essere coinvolte. Il porto di Siracusa è l'area che più soffrirebbe di un potenziale innalzamento del livello del mare al 2100: secondo le nostre proiezioni, infatti, l'area della foce del fiume Ciane potrebbe essere invasa dal mare per una estensione fino ad 1 km nell'entroterra rispetto l'attuale linea di riva. Le Saline del fiume Ciane , attualmente Riserva Naturale Orientata e che negli ultimi anni hanno già subito un arretramento misurato da dati satellitari di circa 70 metri , verrebbero totalmente sommerse. Sorte simile potrebbe toccare alla Riserva di Vendicari, le cui aree umide potrebbero sparire lasciando sparse isole relitte ". Ma non basta. In condizioni di riscaldamento globale, secondo i ricercatori, anche le tempeste potrebbero avere effetti più forti su queste aree costiere, come verificato negli ultimi anni con gli uragani mediterranei conosciuti come 'medicane' che nel 2014 e nel 2018 hanno colpito violentemente le coste della Sicilia sud orientale Da qui, insieme alla necessità di continuare le ricerche anche in altre aree costiere, il monito degli studiosi ad aumentare la consapevolezza della popolazione sugli effetti attesi e a non sottovalutare l'innalzarsi del livello del mare , fenomeno a nostro avviso da tener presente anche nella programmazione dello sviluppo dei porti di Siracusa nella nuova stagione che si apre sotto la governance dell'Autorità di sistema portuale. Qui l'articolo completo dell'INGV con link alla relazione.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La mescolanza

Fonti Web

Intesa Sanpaolo lancia il Laboratorio ESG Liguria per la crescita sostenibile delle PMI


La mescolanza

Intesa Sanpaolo lancia il Laboratorio ESG Liguria per la crescita sostenibile delle PMI

10/05/2024 09:02

Intesa Sanpaolo, nella foto l'a.d. Carlo Messina, 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 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 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, accelera la business transformation delle imprese secondo i criteri dell'Open Innovation e della Circular Economy, favorisce lo sviluppo di ecosistemi innovativi e diffonde la cultura dell'innovazione. 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

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La mescolanza

Fonti Web

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. Pietro Piciocchi, Vicesindaco del Comune di Genova : «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

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

La mescolanza

Fonti Web

Liguria, che dimostra grande fiducia nelle potenzialità del nostro territorio a livello regionale». Andrea Perusin, Direttore Regionale Piemonte Sud e Liguria Intesa Sanpaolo: «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 : «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

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

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 Voce di Genova

Fonti Web

La Fascia di Rispetto di Pra' avrà un nuovo bar ristorante: approvato il bando di gara per la realizzazione


La Voce di Genova

La Fascia di Rispetto di Pra' avrà un nuovo bar ristorante: approvato il bando di gara per la realizzazione

10/05/2024 10:57

Il percorso rientra in un progetto di riqualificazione dell'area con l'obiettivo di migliorarne i servizi e la fruibilità anche sul piano turistico e ricreativo. L'assessora Paola Bordilli: "Iniziativa che andrà a valorizzare una zona strategica e che necessita di un'offerta commerciale legata al food" Un nuovo punto di ristoro aprirà sulla Fascia di Rispetto di Pra' : il Comune di Genova ha infatti approvato un bando di gara ad evidenza pubblica per l'affidamento di una porzione di concessione demaniale marittima destinata alla realizzazione e gestione di una struttura rimovibile ad uso bar/ristorante. L'iniziativa rientra in un progetto di riqualificazione dell'area con l'obiettivo di migliorare i servizi e la fruibilità dell'area, potenziando l'offerta turistica e ricreativa. L'area disponibile per l'intervento, come si legge sulla determinazione Dirigenziale di approvazione bando di gara, è di circa 110 mq e si trova lungo il litorale del Municipio VII Ponente, collegata al vicino Parco Achille Dapelo tramite un sottopassaggio ferroviario. Il bando è rivolto ad operatori economici interessati a sviluppare una struttura temporanea di facile rimozione, che valorizzi la zona e ne accresca l'attrattiva. La concessione sarà regolata dall'articolo 45 bis del Codice della Navigazione e rientra nell'ambito delle competenze trasferite ai Comuni dalla Regione Liguria in materia di gestione del demanio marittimo, ai sensi del Decreto Legislativo 112/1998. La concessione demaniale marittima di Genova per la Fascia di Rispetto di Pra' è stata rilasciata nel 2019 dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e avrà validità fino al 2049. L'approvazione del bando è stata gestita dal responsabile del procedimento, Dott. Claudio Bondone, che ha attestato la regolarità dell'azione amministrativa, confermata anche dal dirigente comunale incaricato. Le imprese interessate potranno presentare la loro candidatura seguendo le condizioni dettagliate nel bando di gara,..

Il percorso rientra in un progetto di riqualificazione dell'area con l'obiettivo di migliorarne i servizi e la fruibilità anche sul piano turistico e ricreativo. L'assessora Paola Bordilli: "Iniziativa che andrà a valorizzare una zona strategica e che necessita di un'offerta commerciale legata al food" Un nuovo punto di ristoro aprirà sulla Fascia di Rispetto di Pra' : il Comune di Genova ha infatti approvato un bando di gara ad evidenza pubblica per l'affidamento di una porzione di concessione demaniale marittima destinata alla realizzazione e gestione di una struttura rimovibile ad uso bar/ristorante. L'iniziativa rientra in un progetto di riqualificazione dell'area con l'obiettivo di migliorare i servizi e la fruibilità dell'area, potenziando l'offerta turistica e ricreativa. L'area disponibile per l'intervento, come si legge sulla determinazione Dirigenziale di approvazione bando di gara, è di circa 110 mq e si trova lungo il litorale del Municipio VII Ponente, collegata al vicino Parco Achille Dapelo tramite un sottopassaggio ferroviario. Il bando è rivolto ad operatori economici interessati a sviluppare una struttura temporanea di facile rimozione, che valorizzi la zona e ne accresca l'attrattiva. La concessione sarà regolata dall'articolo 45 bis del Codice della Navigazione e rientra nell'ambito delle competenze trasferite ai Comuni dalla Regione Liguria in materia di gestione del demanio marittimo, ai sensi del Decreto Legislativo 112/1998. La concessione demaniale marittima di Genova per la Fascia di Rispetto di Pra' è stata rilasciata nel 2019 dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e avrà validità fino al 2049. L'approvazione del bando è stata gestita dal responsabile del procedimento, Dott. Claudio Bondone, che ha attestato la regolarità dell'azione amministrativa, confermata anche dal dirigente comunale incaricato. Le imprese interessate potranno presentare la loro candidatura seguendo le condizioni dettagliate nel bando di gara,.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

lanazione.it

Fonti Web

Innovazione, avanti tutta. Un robot sulla banchina


lanazione.it

Innovazione, avanti tutta. Un robot sulla banchina

10/05/2024 05:40

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. 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''importante 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

lanazione.it

Fonti Web

Carburante illicitamente miscelato. Imprenditore indagato per frode


lanazione.it

Carburante illicitamente miscelato. Imprenditore indagato per frode

10/05/2024 06:13

La Guardia di finanza ha sequestrato circa 120.000 litri di gasolio, nove serbatoi e quattro automezzi . L'indagine è scaturita da una verifica fiscale: l'operatore economico aveva omesso il pagamento delle accise . È finito nei guai il titolare di un deposito commerciale di prodotti energetici di Certaldo. L'uomo è indagato dalla procura della Repubblica di Firenze con l'accusa di reati di sottrazione all'accertamento o al pagamento dell'accisa sui prodotti energetici e frode nell'esercizio del commercio. La procura della Repubblica, avvalendosi di militari del comando provinciale della Guardia di finanza, ha dato esecuzione al decreto di sequestro preventivo, emesso dal giudice per le indagini preliminari del Tribunale del capoluogo toscano, delle cisterne di stoccaggio di gasolio e del prodotto contenuto e degli automezzi intestati all'azienda. Le attività investigative condotte dal nucleo di polizia economico-finanziaria avrebbero consentito di raccogliere, in diverse circostanze, spiega un comunicato del procuratore Filippo Spiezia, "gravi indizi a sostegno della tesi investigativa secondo la quale 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 in luogo del gasolio per autotrazione o da riscaldamento". Sottoposti a sequestro circa 120.000 litri di gasolio, nove serbatoi di varia capacità e quattro automezzi intestati alla società e destinati al trasporto del gasolio. L'indagine scaturisce 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. I risultati delle attività eseguite e degli elementi probatori acquisiti saranno ora vagliati dal giudice e, dunque, la responsabilità dell'indagato dovrà essere valutata nelle successive fasi del procedimento penale.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

lanazione.it

Fonti Web

Incontro della conferenza zonale dei sindaci del Valdarno aretino con Confindustria Toscana sud


lanazione.it

Incontro della conferenza zonale dei sindaci del Valdarno aretino con Confindustria Toscana sud

10/05/2024 09:36

Si è tenuto nell'aula magna del centro di GeoTecnologie a San Giovanni Valdarno Arezzo, 5 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 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...

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Si è tenuto nell'aula magna del centro di GeoTecnologie a San Giovanni Valdarno Arezzo, 5 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 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,

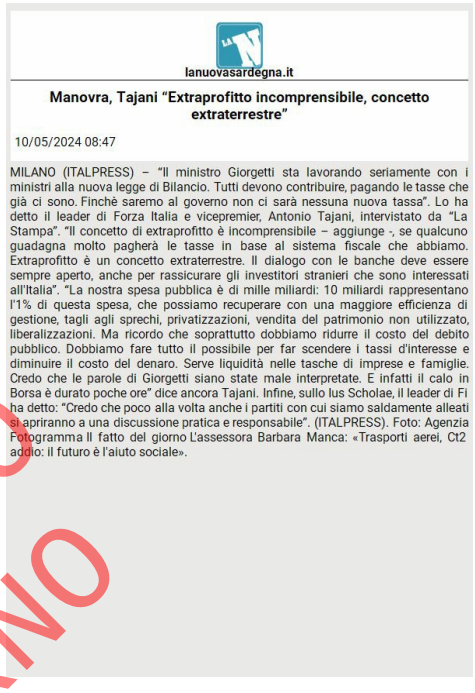
insieme alle categorie economiche, per affrontare le criticità prevalenti sui temi della sicurezza che riguardano cittadini, imprese e lavoratori, legato, prevalentemente all'esiguo numero di forze dell'ordine presenti a tutela della vallata. Ultimo punto all'ordine del giorno è stato portato all'attenzione 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

lanuovasardegna.it

Fonti Web

Manovra, Tajani "Extraprofitto incomprensibile, concetto extraterrestre"


lanuovasardegna.it

Manovra, Tajani "Extraprofitto incomprensibile, concetto extraterrestre"

10/05/2024 08:47

MILANO (ITALPRESS) – "Il ministro Giorgetti sta lavorando seriamente con i ministri alla nuova legge di Bilancio. Tutti devono contribuire, pagando le tasse che già ci sono. Finchè saremo al governo non ci sarà nessuna nuova tassa". Lo ha detto il leader di Forza Italia e vicepremier, Antonio Tajani, intervistato da "La Stampa". "Il concetto di extraprofitto è incomprensibile – aggiunge -, se qualcuno guadagna molto pagherà le tasse in base al sistema fiscale che abbiamo. Extraprofitto è un concetto extraterrestre. Il dialogo con le banche deve essere sempre aperto, anche per rassicurare gli investitori stranieri che sono interessati all'Italia". "La nostra spesa pubblica è di mille miliardi: 10 miliardi rappresentano l'1% di questa spesa, che possiamo recuperare con una maggiore efficienza di gestione, tagli agli sprechi, privatizzazioni, vendita del patrimonio non utilizzato, liberalizzazioni. Ma ricordo che soprattutto dobbiamo ridurre il costo del debito pubblico. Dobbiamo fare tutto il possibile per far scendere i tassi d'interesse e diminuire il costo del denaro. Serve liquidità nelle tasche di imprese e famiglie. Credo che le parole di Giorgetti siano state male interpretate. E infatti il calo in Borsa è durato poche ore" dice ancora Tajani. Infine, sullo Ius Scholae, il leader di Fi ha detto: "Credo che poco alla volta anche i partiti con cui siamo saldamente alleati si apriranno a una discussione pratica e responsabile". (ITALPRESS). Foto: Agenzia Fotogramma Il fatto del giorno L'assessora Barbara Manca: «Trasporti aerei, Ct2 addio: il futuro è l'aiuto sociale».

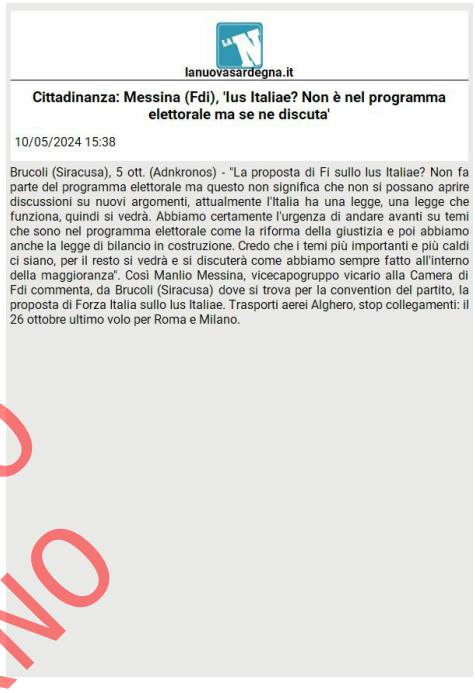
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

lanuovasardegna.it

Fonti Web

Cittadinanza: Messina (Fdi), 'Ius Italiae? Non è nel programma elettorale ma se ne discuta'

Brucoli (Siracusa), 5 ott. (Adnkronos) - "La proposta di Fi sullo Ius Italiae? Non fa parte del programma elettorale ma questo non significa che non si possano aprire discussioni su nuovi argomenti, attualmente l'Italia ha una legge, una legge che funziona, quindi si vedrà. Abbiamo certamente l'urgenza di andare avanti su temi che sono nel programma elettorale come la riforma della giustizia e poi abbiamo anche la legge di bilancio in costruzione. Credo che i temi più importanti e più caldi ci siano, per il resto si vedrà e si discuterà come abbiamo sempre fatto all'interno della maggioranza". Così Manlio Messina, vicecapogruppo vicario alla Camera di Fdi commenta, da Brucoli (Siracusa) dove si trova per la convention del partito, la proposta di Forza Italia sullo Ius Italiae. Trasporti aerei Alghero, stop collegamenti: il 26 ottobre ultimo volo per Roma e Milano.


lanuovasardegna.it

Cittadinanza: Messina (Fdi), 'Ius Italiae? Non è nel programma elettorale ma se ne discuta'

10/05/2024 15:38

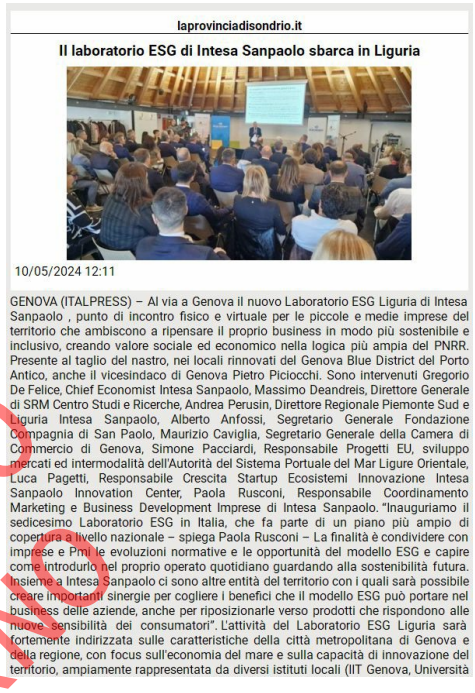
Brucoli (Siracusa), 5 ott. (Adnkronos) - "La proposta di Fi sullo Ius Italiae? Non fa parte del programma elettorale ma questo non significa che non si possano aprire discussioni su nuovi argomenti, attualmente l'Italia ha una legge, una legge che funziona, quindi si vedrà. Abbiamo certamente l'urgenza di andare avanti su temi che sono nel programma elettorale come la riforma della giustizia e poi abbiamo anche la legge di bilancio in costruzione. Credo che i temi più importanti e più caldi ci siano, per il resto si vedrà e si discuterà come abbiamo sempre fatto all'interno della maggioranza". Così Manlio Messina, vicecapogruppo vicario alla Camera di Fdi commenta, da Brucoli (Siracusa) dove si trova per la convention del partito, la proposta di Forza Italia sullo Ius Italiae. Trasporti aerei Alghero, stop collegamenti: il 26 ottobre ultimo volo per Roma e Milano.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

laprovinciadisondrio.it

Fonti Web

Il laboratorio ESG di Intesa Sanpaolo sbarca in Liguria


laprovinciadisondrio.it

Il laboratorio ESG di Intesa Sanpaolo sbarca in Liguria

10/05/2024 12:11

GENOVA (ITALPRESS) – Al via a Genova il nuovo Laboratorio ESG Liguria di Intesa Sanpaolo , 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. Presente al taglio del nastro, nei locali rinnovati del Genova Blue District del Porto Antico, anche il vicesindaco di Genova Pietro Piciocchi. Sono intervenuti 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, Paola Rusconi, Responsabile Coordinamento Marketing e Business Development Imprese di Intesa Sanpaolo. "Inauguriamo il sedicesimo Laboratorio ESG in Italia, che fa parte di un piano più ampio di copertura a livello nazionale – spiega Paola Rusconi – La finalità è condividere con imprese e Pmi le evoluzioni normative e le opportunità del modello ESG e capire come introdurlo nel proprio operato quotidiano guardando alla sostenibilità futura. Insieme a Intesa Sanpaolo ci sono altre entità del territorio con i quali sarà possibile creare importanti sinergie per cogliere i benefici che il modello ESG può portare nel business delle aziende, anche per riposizionarle verso prodotti che rispondono alle nuove sensibilità dei consumatori". L'attività del Laboratorio ESG Liguria sarà fortemente indirizzata sulle caratteristiche della città metropolitana di Genova e della regione, con focus sull'economia del mare e sulla capacità di innovazione del territorio, ampiamente rappresentata da diversi istituti locali (IIT Genova, Università

GENOVA (ITALPRESS) - Al via a Genova il nuovo Laboratorio ESG Liguria di Intesa Sanpaolo , 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. Presente al taglio del nastro, nei locali rinnovati del Genova Blue District del Porto Antico, anche il vicesindaco di Genova Pietro Piciocchi. Sono intervenuti 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, Paola Rusconi, Responsabile Coordinamento Marketing e Business Development Imprese di Intesa Sanpaolo. "Inauguriamo il sedicesimo Laboratorio ESG in Italia, che fa parte di un piano più ampio di copertura a livello nazionale - spiega Paola Rusconi - La finalità è condividere con imprese e Pmi le evoluzioni normative e le opportunità del modello ESG e capire come introdurlo nel proprio operato quotidiano guardando alla sostenibilità futura. Insieme a Intesa Sanpaolo ci sono altre entità del territorio con i quali sarà possibile creare importanti sinergie per cogliere i benefici che il modello ESG può portare nel business delle aziende, anche per riposizionarle verso prodotti che rispondono alle nuove sensibilità dei consumatori". L'attività del Laboratorio ESG Liguria sarà fortemente indirizzata sulle caratteristiche della città metropolitana di Genova e della regione, 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 (Genova Smart City), società del Comune (Genova Blue District, Job Centre). "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 - spiega Massimo Deandreis, direttore generale di SRM Centro Studi e Ricerche -. Inoltre, i porti di Genova-Savona Vado e 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

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

su questi temi, è felice di dare un contributo". "Il Laboratorio ESG della Liguria vuole portare l'attenzione delle imprese sulle tematiche ESG e fornire al tessuto imprenditoriale della regione un supporto concreto a un momento fondamentale della transizione, quello verso la sostenibilità, elemento fondamentale per la competitività di lungo periodo - commenta Andrea Perusin, Direttore Regionale Piemonte Sud e Liguria di Intesa Sanpaolo -. L'Italia sta crescendo più dell'Europa e le stesse aspettative le abbiamo in Liguria, dove gestiamo 30mila imprese: un numero piuttosto importante, che sosteniamo nei loro progetti di investimento per crescere". Nel Piano d'impresa 2022-2025 Intesa Sanpaolo ha destinato 8 miliardi di euro a investimenti in circular economy, e ha già erogato oltre 7 miliardi di euro di S-Loans, finanziamenti innovativi a medio-lungo termine che accompagnano gli sforzi delle imprese nella direzione di una maggiore sostenibilità, con un meccanismo di riduzione dei tassi legato al raggiungimento di obiettivi ESG. 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. Secondo i dati elaborati dal Research Department di Intesa Sanpaolo, l'economia italiana negli ultimi anni ha mostrato un'evoluzione migliore rispetto all'area dell'euro. A questa dinamica ha contribuito anche la forte ripresa degli investimenti delle PMI tra il 2016 e il 2023, con un aumento pari al 35,7% a prezzi costanti in Italia (+47,5% per la Liguria). 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%. Dopo il rallentamento osservato a cavallo tra il 2023 e il 2024, visibile anche dall'evoluzione recente del commercio estero, nel 2025 ci si attende una ripresa dell'economia italiana che potrà contare sul contributo dei consumi e degli investimenti. Ma per cogliere queste opportunità sarà fondamentale per le imprese accelerare nel percorso di rafforzamento competitivo anche attraverso le 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%. Le imprese manifatturiere liguri, in particolare, 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. Tuttavia, le sfide tecnologica e green richiedono capitale umano qualificato che le imprese faticano a trovare: i dati del sistema Excelsior di Unioncamere Anpal mostrano che oltre il 50% delle posizioni ricercate dalle imprese liguri sono di difficile reperimento. Questa evidenza trova conferma anche nell'indagine che il Research Department di Intesa Sanpaolo conduce semestralmente sulle filiali imprese della Banca dei Territori, dove vengono evidenziate in particolare le difficoltà di turismo, costruzioni, manifatturiero e agricoltura. -foto xa8 Italpress - (ITALPRESS).

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

larepubblica.it

Fonti Web

Tajani: "Tassa sugli extraprofitti è cultura sovietica". Taglio Irpef, mutui ai giovani e no tax area nel menu di Fi per la Manovra


larepubblica.it

Tajani: "Tassa sugli extraprofitti è cultura sovietica". Taglio Irpef, mutui ai giovani e no tax area nel menu di Fi per la Manovra

10/05/2024 13:05 Giuseppe Colombo

Il leader torna sui sacrifici chiesti da Giorgetti: "Nessuno nel governo vuole alzare le tasse". Oggi la prosta sullo Ius Scholae agli alleati. Poi punta tutto sulla crescita. Descalzi su auto e biocarburanti: "In Europa stupide ideologie" MILANO – L'applauso più sentito e i "bravo" dagli spalti dell'Auditorium nella pancia del grattacielo di Regione Lombardia li prende quando schiera nuovamente Forza Italia contro la tassa sugli extraprofitti . Antonio Tajani, leader del partito e vicepremier nonché ministro degli Esteri, lo scandisce: " Simo contrari a qualsiasi tassa, anche sugli extraprofitti . Che poi – si chiede retorico – chi stabilisce cosa è extra e cosa no. E' una cosa da cultura sovietica". Si riaccende così il tema di come trovare le risorse necessarie al governo per chiudere la complicata manovra del prossimo anno. Anche se, alla fine del suo intervento nella giornata che Fi dedica all'economia, Tajani smorza i toni con il titolare delle Finanze, Giancarlo Giorgetti : "Le sue parole (riferimento a quando il ministro dell'Economia ha parlato di sacrifici per tutti ndr) sono state male interpretate. Non vuole alzare le taasse, in questo governo nessuno – né Fdi né la Lega – lo vuole fare. Noi come Fi siamo fermi". Che si chiami tassa o rimodulazione dei benefici fiscali (si ragiona ad esempio delle Dta o delle tax expenditure dannose per l'ambiente), comunque il tema delle risorse resta sul tavolo. Per Tajani, quelle disponibili vanno tutte dedicate alla crescita. Il leader azzurro annuncia che in giornata manderà agli alleati la proposta di legge sullo Ius Scholae , diventato cavallo di battaglia dei diritti per il partito. Ma poi si concentra sul menu di politica economica azzurra. Guardando all'Europa chiede il mercato unico dell'energia perché "oggi da questo punto di vista c'è concorrenza sleale in Europa". Rivolgendosi al presidente dei banchieri, Antonio Patuelli, insiste sull'altra Unione che serve, quella bancaria . E sostiene la mossa di Unicredit su Commerzbank , lamentando che "il libero mercato non può esserci sono quando gli altri vengono a comprare da noi mentre qunado lo fanno le nostre aziende - ed è successo anche con la cantieristica (riferimento a Fincantieri in Francia, ndr) è uno scandalo". Per i lavoratori Tajani punta sulla conferma delle misure di taglio al cuneo e la "riduzione della pressione fiscale, lavorando per ridurre dal 35 al 33% l'aliquota Irpef fino a 60mila euro". Accarezza poi l'idea della crescita della " no tax area per chi non ce la fa ", azzardando una soglia di 12mila euro che si confronta con gli 8.500 cui è da poco arrivata. Sempre sul tema dei salari, scandisce che quello "minimo non è la soluzione, perché abbassa gli stipendi. L'unico salario giusto è quello stabilito nei conratti nazionali", poi chiede di "continuare a ridurre la pressione" su voci quali "straordinari, festvi, premi di produttività". Ai giovani promette di rifinanziare il fondo di garanzia per l'acquisto della prima casa. Nel ragionamento non entrano le pensioni, nemmeno le minime che erano un baluardo

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

del programma azzurro , ma si ammette la necessità di una spending review "perché oggi la spesa pubblica è al 52% del Pil e spesso è improduttiva". Sulle privatizzazioni, chiede di andare spediti con Mps e poi punta il dito sui porti. Non manca invece il tema del Mezzogiorno: per Tajani " l'autonomia differenziata l'ho votata ma bisogna vedere come si applica. Per esempio, sono contrario a che la politica estera sia affidata agli assessori regionali ". Agli agricoltori, rappresentati in sala da Ettore Prandini (Coldiretti) e Massimiliano Giansanti (Confagricoltura) assicura che la "transizione ecologica non può perdere di vista la persona". Concetti, quelli di un approccio "intelligente" agli impegni climatici, già ben presenti nell'intervento del numero uno dell'Eni, Claudio Descalzi . Molto applaudito il suo intervento, quando ha parlato di questioni "stupide e ridicole" in merito alle norme del comparto automotive e di "scelte ideologiche" sulla preferenza verso gli e-fuel anziché i biocarburanti per la decarbonizzazione dei motori. "Non voglio essere anti europeo - ha detto DEscalzi - ma anche la stupidità uccide e ci sta uccidendo perché dobbiamo subirla sulla base di ideologie ridicole che ci vengono dettate da una minoranza dell'Europa, non una maggioranza, e noi dobbiamo continuare a digerirle e chinare il capo morendo lentamente".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

lastampa.it

Fonti Web

Scioperi a Ottobre, tutte le date da segnare. Stop ai trasporti locali, ferroviari, aerei ma anche sanità e scuola


lastampa.it

Scioperi a Ottobre, tutte le date da segnare. Stop ai trasporti locali, ferroviari, aerei ma anche sanità e scuola

10/05/2024 09:56

Sono diverse le agitazioni sindacali indette per le prossime settimane compresi due scioperi generali nazionali TORINO. Si preannuncia un autunno caldo sul fronte degli scioperi, se dovesse confermarsi il trend di questo mese di ottobre che, ad oggi, vede oltre 60 scioperi indetti tutta Italia , tra locali, nazionali e lo sciopero generale, dai trasporti alla scuola alla sanità, passando per la giustizia. Lo sciopero del 5 ottobre Rischio disagi oggi nelle città per chi usa i mezzi pubblici per uno sciopero nazionale di 24 ore, proclamato da una sigla sindacale autonoma . A Milano, però, il sindacato l'ha revocato dopo aver ricevuto il provvedimento di precettazione del Prefetto per motivi di ordine pubblico, legati alla manifestazione pro-Palestina e alla partita serale Inter-Torino per il quale è prevista «la presenza di circa 65.000 tifosi». L'agitazione di tutti gli autoferrotranvieri è stata indetta dal sindacato Orsa Tpl per rivendicare "diritti, sicurezza e un salario adeguato" . E durerà con astensione dal lavoro dalle 8:30 alle 17 e dalle 20 a fine servizio. Mentre lo stesso servizio sarà regolare nelle fasce di garanzia: dall'inizio diurno e fino alle 8.30 e quindi dalle 17 fino alle 20.30. «I carichi di lavoro a cui sono sottoposti i lavoratori del trasporto pubblico locale aumentano e diventano sempre più gravose le responsabilità civili e penali; le aggressioni continue e la sicurezza sui luoghi di lavoro è sempre più precaria mentre i salari sono stati impoveriti dai precedenti rinnovi contrattuali che non hanno portato reali incrementi economici», denuncia Orsa Tpl, chiedendo al governo e alle associazioni datoriale di «dare delle risposte». Per quanto riguarda le grandi città, a Roma lo sciopero interesserà l'intera rete Atac , quindi bus, metro, filobus, e le linee gestite da RomaTpl, Autoservizi Troiani/Sap e Autoservizi Tuscia/Bis. A Napoli e provincia ci sarà anche una protesta di 4 ore dei lavoratori Eav, dalle 19.40 alle ore 23.40, che potrebbe comportare interruzioni del servizio sulla Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea. I n alcune città, come

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Sono diverse le agitazioni sindacali indette per le prossime settimane compresi due scioperi generali nazionali TORINO. Si preannuncia un autunno caldo sul fronte degli scioperi, se dovesse confermarsi il trend di questo mese di ottobre che, ad oggi, vede oltre 60 scioperi indetti tutta Italia , tra locali, nazionali e lo sciopero generale, dai trasporti alla scuola alla sanità, passando per la giustizia. Lo sciopero del 5 ottobre Rischio disagi oggi nelle città per chi usa i mezzi pubblici per uno sciopero nazionale di 24 ore, proclamato da una sigla sindacale autonoma . A Milano, però, il sindacato l'ha revocato dopo aver ricevuto il provvedimento di precettazione del Prefetto per motivi di ordine pubblico, legati alla manifestazione pro-Palestina e alla partita serale Inter-Torino per il quale è prevista «la presenza di circa 65.000 tifosi». L'agitazione di tutti gli autoferrotranvieri è stata indetta dal sindacato Orsa Tpl per rivendicare "diritti, sicurezza e un salario adeguato" . E durerà con astensione dal lavoro dalle 8:30 alle 17 e dalle 20 a fine servizio. Mentre lo stesso servizio sarà regolare nelle fasce di garanzia: dall'inizio diurno e fino alle 8.30 e quindi dalle 17 fino alle 20.30. «I carichi di lavoro a cui sono sottoposti i lavoratori del trasporto pubblico locale aumentano e diventano sempre più gravose le responsabilità civili e penali; le aggressioni continue e la sicurezza sui luoghi di lavoro è sempre più precaria mentre i salari sono stati impoveriti dai precedenti rinnovi contrattuali che non hanno portato reali incrementi economici», denuncia Orsa Tpl, chiedendo al governo e alle associazioni datoriale di «dare delle risposte». Per quanto riguarda le grandi città, a Roma lo sciopero interesserà l'intera rete Atac , quindi bus, metro, filobus, e le linee gestite da RomaTpl, Autoservizi Troiani/Sap e Autoservizi Tuscia/Bis. A Napoli e provincia ci sarà anche una protesta di 4 ore dei lavoratori Eav, dalle 19.40 alle ore 23.40, che potrebbe comportare interruzioni del servizio sulla Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea. I n alcune città, come Rimini , si fermeranno dalle 9 alle 13 anche i lavoratori aderenti alle sigle Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Autoferro, Faisa Cisal, Usb e Filt Cgil. Trasporto pubblico locale Prima giornata calda oggi 5 ottobre con lo sciopero nazionale di 24 ore (con articolazione oraria a livello territoriale) proclamato da Orsa Trasporti ; lo sciopero a Rimini, dalle ore 9 alle 13, dei lavoratori Start Romagna; quello di Lecce (scioperano per l'intera giornata personale viaggiante, macchinisti e capotreni di Ferrovie del Sud Est con fasce di garanzie prescritte 5-7.59 e 12.30-15.29); Modena, Piacenza, Reggio nell'Emilia (i lavoratori Seta scioperano per l'intera giornata con il rispetto delle fasce di garanzia); Udine (sciopero Tpl Arriva Udine dalle 15 alle 19). Il 15 ottobre scioperano i lavoratori di Atm Trapani dalle ore 12 alle 16. Il 18 ottobre sciopero nazionale di 24 ore dei lavoratori delle aziende di trasporto pubblico locale (ad esclusione

lastampa.it

Fonti Web

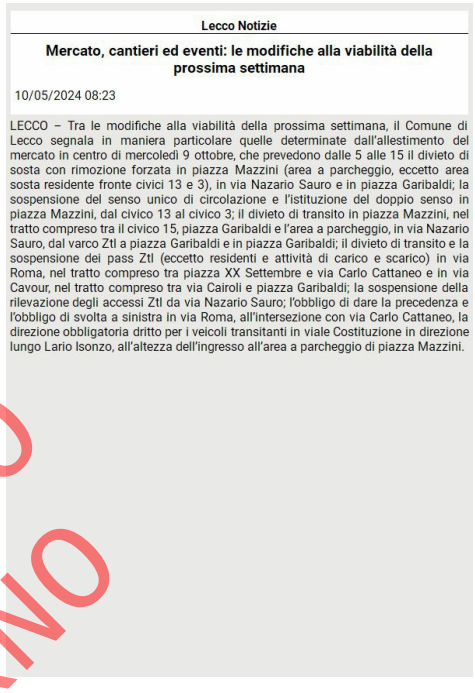
della regione Emilia Romagna e Atm Trapani). Il 28 ottobre sciopera Busitalia Sita Nord in Umbria Trasporto ferroviario Il 9 ottobre sciopero nazionale di 24 ore dei lavoratori Rfi manutenzione infrastruttura, uffici tecnici e amministrativi compresi , indetto da Cub Trasporti, Cobas Lavoro Privato, Coordinamento Ferrovieri e Assemblea Nazionale Lavoratori Manutenzione Rfi. Il 13 ottobre dalle ore 21 del 12 alle ore 20.59, sciopero nazionale dei lavoratori delle aziende che svolgono attività ferroviaria (con esclusione del settore manutenzione infrastruttura di Rfi). Il 13 ottobre sciopera per 8 ore (dalle 9.01 alle 16.59) il personale Trenitalia in Piemonte e Valle d'Aosta Trasporto aereo L'11 ottobre sciopera per 4 ore il personale della Techno Sky Gruppo Enav di Milano Acc, Linate Centro Aeroportuale C.A. e Monte Settepani Crt, di Bari e Brindisi. L'11 ottobre scioperano i lavoratori Enav di Palermo, dalle 13 alle 17 (sciopero indetto da Filt Cgil e Uiltrasporti); i lavoratori Icts Italia dell'aeroporto di Pisa, dalle 13 alle 16.59 (indetto da Filcams Cgil). Attenzione al 27 ottobre , c'è lo sciopero nazionale indetto da Uiltrasporti dei piloti EasyJet che si fermeranno per 4 ore, dal 13.00 alle 17.00, con esclusione dei voli da e per Olbia e i voli da e per gli aeroporti della regione Liguria. Nella stessa giornata incrociano le braccia in tutta Italia, dalle ore 13.00 alle ore 17.00, i lavoratori delle aziende di handling operanti negli aeroporti e associate a Assohandlers. Sempre il 27 ottobre scioperano i lavoratori Enav di Olbia dalle ore 13 alle 17 e i dipendenti Sicuritalia Ivri di Venezia. Scioperi nel settore giustizia Nella giornata del 7 ottobre , a Lamezia Terme gli avvocati si asterranno da udienze e attività giudiziarie del settore penale. L'8 ottobre sciopero nazionale di 24 ore dei cancellieri esperti del ministero della Giustizia. Dal 10 all'11 ottobre sciopereranno gli avvocati a Torre Annunziata. Dal 14 al 18 ottobre scioperano gli avvocati della Camera penale di Crotone che si asterranno dalle udienze e da ogni attività giudiziaria nel settore penale per ben 5 giorni. Sanità L'11 ottobre sciopero nazionale delle aziende della sanità privata che applicano il Ccnl Aris-Aiop, Aris Rsa, Aiop Rsa e Uneba, indetto da Cub Sanità, e delle aziende pubbliche e private del settore sanitario, socio-sanitario e socio-assistenziale. Il 15 ottobre scioperano per l'intera giornata i lavoratori della clinica Hermitage Maugeri; il 18 ottobre, i lavoratori Oda di Catania e quelli di fondazione Istituto San Camillo di Centallo (24 ore). Sciopero generale nazionale il 18 e il 31 ottobre Altre due date da segnare: il 18 e il 31 ottobre. Il 18 ottobre sciopero generale nazionale di 24 ore per tutti i settori pubblici e privati, indetto dal sindacato intercategoriale Cobas , per l'intera giornata, esclusi i settori sanità pubblica e settori socio-sanitari-assistenziali, la società tekra di i.a. comune di Siracusa, società Atm Trapani, imprese che svolgono attività ferroviarie, Rfi, Enav di Palermo e Olbia, Technosky e easyJet. Il 31 ottobre è indetto lo sciopero nazionale plurisettoriale del pubblico impiego, della scuola e dei vvf , escluso funzioni locali limitatamente ai servizi cimiteriali e ai servizi di polizia municipale e ai vigili del fuoco limitatamente al personale operante presso le sedi aeroportuali.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Lecco Notizie

Fonti Web

Mercato, cantieri ed eventi: le modifiche alla viabilità della prossima settimana



Lecco Notizie

Mercato, cantieri ed eventi: le modifiche alla viabilità della prossima settimana

10/05/2024 08:23

LECCO – Tra le modifiche alla viabilità della prossima settimana, il Comune di Lecco segnala in maniera particolare quelle determinate dall'allestimento del mercato in centro di mercoledì 9 ottobre, che prevedono dalle 5 alle 15 il divieto di sosta con rimozione forzata in piazza Mazzini (area a parcheggio, eccetto area sosta residente fronte civici 13 e 3), in via Nazario Sauro e in piazza Garibaldi; la sospensione del senso unico di circolazione e l'istituzione del doppio senso in piazza Mazzini, dal civico 13 al civico 3; il divieto di transito in piazza Mazzini, nel tratto compreso tra il civico 15, piazza Garibaldi e l'area a parcheggio, in via Nazario Sauro, dal varco Ztl a piazza Garibaldi e in piazza Garibaldi; il divieto di transito e la sospensione dei pass Ztl (eccetto residenti e attività di carico e scarico) in via Roma, nel tratto compreso tra piazza XX Settembre e via Carlo Cattaneo e in via Cavour, nel tratto compreso tra via Cairoli e piazza Garibaldi; la sospensione della rilevazione degli accessi Ztl da via Nazario Sauro; l'obbligo di dare la precedenza e l'obbligo di svolta a sinistra in via Roma, all'intersezione con via Carlo Cattaneo, la direzione obbligatoria dritto per i veicoli transitanti in viale Costituzione in direzione lungo Lario Isonzo, all'altezza dell'ingresso all'area a parcheggio di piazza Mazzini.

LECCO - Tra le modifiche alla viabilità della prossima settimana, il Comune di Lecco segnala in maniera particolare quelle determinate dall'allestimento del mercato in centro di mercoledì 9 ottobre, che prevedono dalle 5 alle 15 il divieto di sosta con rimozione forzata in piazza Mazzini (area a parcheggio, eccetto area sosta residente fronte civici 13 e 3), in via Nazario Sauro e in piazza Garibaldi; la sospensione del senso unico di circolazione e l'istituzione del doppio senso in piazza Mazzini, dal civico 13 al civico 3; il divieto di transito in piazza Mazzini, nel tratto compreso tra il civico 15, piazza Garibaldi e l'area a parcheggio, in via Nazario Sauro, dal varco Ztl a piazza Garibaldi e in piazza Garibaldi; il divieto di transito e la sospensione dei pass Ztl (eccetto residenti e attività di carico e scarico) in via Roma, nel tratto compreso tra piazza XX Settembre e via Carlo Cattaneo e in via Cavour, nel tratto compreso tra via Cairoli e piazza Garibaldi; la sospensione della rilevazione degli accessi Ztl da via Nazario Sauro; l'obbligo di dare la precedenza e l'obbligo di svolta a sinistra in via Roma, all'intersezione con via Carlo Cattaneo, la direzione obbligatoria dritto per i veicoli transitanti in viale Costituzione in direzione lungo Lario Isonzo, all'altezza dell'ingresso all'area a parcheggio di piazza Mazzini.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

messina magazine

Fonti Web

La nave Elio, ammiraglia del Gruppo Caronte & Tourist, è ora pronta a solcare le acque dello Stretto utilizzando Gas Naturale Liquefatto (LNG), grazie al primo rifornimento effettuato il 4 ottobre presso il Molo Norimberga del porto di Messina


messina magazine

La nave Elio, ammiraglia del Gruppo Caronte & Tourist, è ora pronta a solcare le acque dello Stretto utilizzando Gas Naturale Liquefatto (LNG), grazie al primo rifornimento effettuato il 4 ottobre presso il Molo Norimberga del porto di Messina

10/05/2024 11:37

PIETRO FRANZA, AMMINISTRATORE DELEGATO DI C&T, HA 'ESPRESSO SODDISFAZIONE PER IL SUCCESSO DELLE OPERAZIONI, SOTTOLINEANDO L'IMPORTANZA DI CONTINUARE A NAVIGARE A BASSO IMPATTO AMBIENTALE: IL NOSTRO PROSSIMO OBIETTIVO È INTEGRARE IL BIOLNG E LA PROPULSIONE ELETTRICA NELLA NOSTRA FLOTTA' La nave Elio, ammiraglia del Gruppo Caronte & Tourist, è ora pronta a solcare le acque dello Stretto utilizzando Gas Naturale Liquefatto (LNG), grazie al primo rifornimento effettuato il 4 ottobre presso il Molo Norimberga del porto di Messina. Pietro Franza, Amministratore Delegato di C&T, ha 'espresso soddisfazione per il successo delle operazioni, sottolineando l'importanza di continuare a navigare a basso impatto ambientale: Il nostro prossimo obiettivo è integrare il BioLNG e la propulsione elettrica nella nostra flotta'. Franza ha 'ringraziato i tecnici e i responsabili dell'Autorità di Sistema Portuale, della Capitaneria di Porto e dei Vigili del Fuoco per il supporto fornito durante un'operazione complessa e relativamente nuova: Siamo molto soddisfatti che tutto sia andato per il meglio. Sebbene la Elio avesse già navigato con LNG in passato, l'operazione di rifornimento rappresenta un importante passo avanti'. Franza ha concluso affermando che 'il futuro della compagnia si orienta verso il BioLNG, ottenuto da rifiuti organici, e verso la propulsione elettrica. Le nuove unità, come la Nerea e la Pietro Mondello, sono dotate di batterie che consentono di operare a zero emissioni durante le soste in banchina e nelle manovre in porto'.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

milanofinanza.it

Fonti Web

Auto elettriche dal 2035, ecco perché l'Europa si è legata le mani


milanofinanza.it

Auto elettriche dal 2035, ecco perché l'Europa si è legata le mani

10/05/2024 09:24 Marcello Clarich

Il futuro divieto di vendere nuovi veicoli a motore termico sta già mettendo in ginocchio le principali case automobiliste, come Volkswagen, Bmw, Mercedes e Stellantis. L'Italia vorrebbe rivedere il diktat di Bruxelles già nel 2025, ma la proposta si scontra con i tempi e le regole della normativa europea. | Azioni, l'auto in crisi ha ingranato la retro in borsa: c'è chi può invertire marcia tra Stellantis e le altre? A volte l'Unione europea si lega le mani da sola per poi pentirsi tardivamente. È questo il caso del Regolamento europeo approvato nel 2023 che impone una riduzione delle emissioni di CO2 delle automobili e introduce un divieto di vendere nuovi veicoli a motore termico dopo il 2035. Questa scadenza è stata contestata fin dall'inizio da alcuni Stati membri, tra i quali l' Italia . E questo perché è stata ritenuta troppo ravvicinata per consentire una transizione ordinata in vista dell'obiettivo finale: la neutralità climatica, con la decarbonizzazione totale, da raggiungere nel 2050. In vista di questo obiettivo molte misure sono state introdotte dal pacchetto europeo del 2021 (Fit for 55) che fa seguito al Green Deal europeo annunciato dalla Commissione europea con una Comunicazione del 2019. L'idea di fondo è che ormai energia, ambiente e clima costituiscono un tutt'uno e che per salvare il pianeta dal riscaldamento globale occorrono azioni a tutto campo. Per il settore dei trasporti è stato varato un programma di interventi che vanno dalla istallazione capillare di stazioni di ricarica, aspetto nel quale l'Italia è ancora molto indietro, alla cosiddetta Battery Alliance con lo stanziamento di 2,9 miliardi di euro per investimenti e ricerche nel campo delle batterie di nuova generazione. Queste ultime sono indispensabili, per esempio, per garantire una maggior percorrenza delle automobili con un «pieno di energia». La scadenza al 2035, unita all'ingresso massiccio nel mercato europeo di automobili a basso costo di produzione cinese , che l'Europa intende contrastare con dazi, sta mettendo in ginocchio le principali case automobiliste, tra le quali Volkswagen Bmw e Mercedes . La situazione è critica anche per il gruppo Stellantis con il crollo della quotazione di borsa e l'annuncio di un'ulteriore sospensione della produzione a Mirafiori Da qui le iniziative in sede europea anche da parte del governo italiano per cercare di porre rimedio alla situazione. In realtà, il Regolamento europeo del 2023 (UE 2023/851) contiene una clausola di flessibilità . Prevede infatti che nel 2026 verranno riesaminati i progressi compiuti nel conseguimento degli obiettivi e questo in vista di possibili rimodulazioni. In presenza di una situazione così critica nel settore delle auto il 2026 è ritenuto troppo distante e alcuni Stati membri, con l'Italia particolarmente attiva, vorrebbero anticipare la verifica al E qui nasce il problema giuridico. La data del 2026 è fissata nel Regolamento 2023/851, cioè in un atto normativo che si colloca al livello immediatamente inferiore ai Trattati e che vincola in modo diretto tutti gli Stati

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

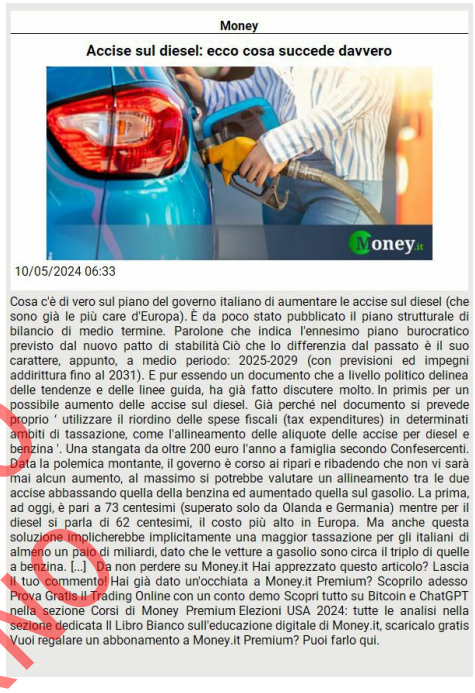
membri, senza necessità di essere recepito in norme nazionali. I regolamenti europei sono cioè equiparabili alle leggi dei singoli Stati che richiedono per l'approvazione e la modifica passaggi procedurali molto articolati. Basti pensare ai tempi biblici in Italia per l'approvazione da parte della Camera dei deputati e del Senato dei disegni di legge presentati dal governo. Si riesce a far fronte alle emergenze solo tramite la scorciatoia dei decreti-legge che devono essere convertiti dal Parlamento entro sessanta giorni. A livello europeo non è previsto questo strumento acceleratorio e pertanto la semplice modifica della data del richiede l'attivazione della procedura ordinaria di approvazione del regolamento. Le premesse del Regolamento UE 2023/851 ripercorrono tutto l'iter: proposta della Commissione europea previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali, parere del Comitato economico e sociale europeo, parere del Comitato delle regioni. Dopo questa fase preliminare la procedura ordinaria prevede una prima lettura in Parlamento , una prima lettura nel Consiglio, organo che rappresenta gli Stati membri, una seconda lettura in Parlamento, una seconda lettura in Consiglio, una eventuale fase di conciliazione e a seguire una terza lettura del Parlamento europeo e del Consiglio. Se questo è l'iter normale, non stupisce che il recente Rapporto Draghi sul futuro della competitività europea includa, tra le tante proposte, quella di snellire le procedure per l'approvazione dei testi normativi non in linea con i tempi necessari per far fronte alle varie sfide ed emergenze. Anche l'Europa rischia dunque di finire in un cul-de-sac, ma forse questo è uno dei prezzi da pagare per superare la cacofonia di ventisette Stati membri. (riproduzione riservata) (*) Ordinario di diritto amministrativo Sapienza Università di Roma.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Money

Fonti Web

Accise sul diesel: ecco cosa succede davvero


Money

Accise sul diesel: ecco cosa succede davvero

10/05/2024 06:33

Cosa c'è di vero sul piano del governo italiano di aumentare le accise sul diesel (che sono già le più care d'Europa). È da poco stato pubblicato il piano strutturale di bilancio di medio termine. Parolone che indica l'ennesimo piano burocratico previsto dal nuovo patto di stabilità Ciò che lo differenzia dal passato è il suo carattere, appunto, a medio periodo: 2025-2029 (con previsioni ed impegni addirittura fino al 2031). E pur essendo un documento che a livello politico delinea delle tendenze e delle linee guida, ha già fatto discutere molto. In primis per un possibile aumento delle accise sul diesel. Già perché nel documento si prevede proprio ' utilizzare il riordino delle spese fiscali (tax expenditures) in determinati ambiti di tassazione, come l'allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina '. Una stangata da oltre 200 euro l'anno a famiglia secondo Confesercenti. Data la polemica montante, il governo è corso ai ripari e ribadendo che non vi sarà mai alcun aumento, al massimo si potrebbe valutare un allineamento tra le due accise abbassando quella della benzina ed aumentado quella sul gasolio. La prima, ad oggi, è pari a 73 centesimi (superato solo da Olanda e Germania) mentre per il diesel si parla di 62 centesimi, il costo più alto in Europa. Ma anche questa soluzione implicherebbe implicitamente una maggior tassazione per gli italiani di almeno un paio di miliardi, dato che le vetture a gasolio sono circa il triplo di quelle a benzina. [...] 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.

Cosa c'è di vero sul piano del governo italiano di aumentare le accise sul diesel (che sono già le più care d'Europa). È da poco stato pubblicato il piano strutturale di bilancio di medio termine. Parolone che indica l'ennesimo piano burocratico previsto dal nuovo patto di stabilità Ciò che lo differenzia dal passato è il suo carattere, appunto, a medio periodo: 2025-2029 (con previsioni ed impegni addirittura fino al 2031). E pur essendo un documento che a livello politico delinea delle tendenze e delle linee guida, ha già fatto discutere molto. In primis per un possibile aumento delle accise sul diesel. Già perché nel documento si prevede proprio ' utilizzare il riordino delle spese fiscali (tax expenditures) in determinati ambiti di tassazione, come l'allineamento delle aliquote delle accise per diesel e benzina '. Una stangata da oltre 200 euro l'anno a famiglia secondo Confesercenti. Data la polemica montante, il governo è corso ai ripari e ribadendo che non vi sarà mai alcun aumento, al massimo si potrebbe valutare un allineamento tra le due accise abbassando quella della benzina ed aumentado quella sul gasolio. La prima, ad oggi, è pari a 73 centesimi (superato solo da Olanda e Germania) mentre per il diesel si parla di 62 centesimi, il costo più alto in Europa. Ma anche questa soluzione implicherebbe implicitamente una maggior tassazione per gli italiani di almeno un paio di miliardi, dato che le vetture a gasolio sono circa il triplo di quelle a benzina. [...] 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

Monza Today

Fonti Web

"La metropolitana arriverà" e intanto Pilotto incontra Sala e spera di veder partire il cantiere


Monza Today

"La metropolitana arriverà" e intanto Pilotto incontra Sala e spera di veder partire il cantiere

10/05/2024 08:56 Barbara Apicella

Il sindaco di Monza ha incontrato Beppe Sala. Pilotto è ottimista e chiede ai colleghi d'aula un gioco di squadra Guai a dire che la metropolitana a Monza non arriverà. Il sindaco Paolo Pilotto è certo: le fermate della metro arriveranno anche nella città di Tedolinda, anche se il Comune di Milano rivendica oltre 400 milioni di euro per portare la metropolitana fino nel capoluogo brianzolo. Facendo slittare di altri 2 anni l'avvio dei lavori. L'incontro coi sindaci Ma Pilotto è ottimista. Nei giorni scorsi il primo cittadino ha incontrato i colleghi di Sesto San Giovanni e Cinisello Balsamo, oltre al sindaco di Milano Beppe Sala per intraprendere una linea comune sulle richieste di ulteriori fondi da avanzare al Governo di Roma. Perché era stato proprio Sala ad agosto a batter cassa al Ministero delle Infrastrutture: per prolungare la M5 fino a Monza secondo Sala mancherebbero 400 milioni di euro. Un'impennata dei costi sulle materie prime che porterebbe a un ulteriore slittamento dell'avvio dei lavori di altri 2 anni (si partirebbe così nel 2027). Il lavoro di squadra "Dobbiamo lavorare insieme – ha spiegato il primo cittadino di Monza -. Per interloquire insieme con il Governo. Dobbiamo lavorare insieme rispettando le esigenze del territorio. Non a caso questa è una metropolitana molto particolare, una metropolitana interprovinciale che si amplia dalla Città Metropolina di Milano fino alla provincia di Monza e Brianza". Non due province qualsiasi, ha ricordato Pilotto: "sono i territori più ricchi d'Italia". "400 milioni di euro non è una cifra impossibile" A preoccupare Pilotto non sono tanto i 400 milioni che il Governo dovrebbe sborsare. "Per noi, comuni mortali, sono cifre immense. Ma messe in relazione alle opere pubbliche sono costi consueti". A preoccupare il primo cittadino

Il sindaco di Monza ha incontrato Beppe Sala. Pilotto è ottimista e chiede ai colleghi d'aula un gioco di squadra Guai a dire che la metropolitana a Monza non arriverà. Il sindaco Paolo Pilotto è certo: le fermate della metro arriveranno anche nella città di Tedolinda, anche se il Comune di Milano rivendica oltre 400 milioni di euro per portare la metropolitana fino nel capoluogo brianzolo. Facendo slittare di altri 2 anni l'avvio dei lavori. L'incontro coi sindaci Ma Pilotto è ottimista. Nei giorni scorsi il primo cittadino ha incontrato i colleghi di Sesto San Giovanni e Cinisello Balsamo, oltre al sindaco di Milano Beppe Sala per intraprendere una linea comune sulle richieste di ulteriori fondi da avanzare al Governo di Roma. Perché era stato proprio Sala ad agosto a batter cassa al Ministero delle Infrastrutture: per prolungare la M5 fino a Monza secondo Sala mancherebbero 400 milioni di euro. Un'impennata dei costi sulle materie prime che porterebbe a un ulteriore slittamento dell'avvio dei lavori di altri 2 anni (si partirebbe così nel 2027). Il lavoro di squadra "Dobbiamo lavorare insieme – ha spiegato il primo cittadino di Monza -. Per interloquire insieme con il Governo. Dobbiamo lavorare insieme rispettando le esigenze del territorio. Non a caso questa è una metropolitana molto particolare, una metropolitana interprovinciale che si amplia dalla Città Metropolina di Milano fino alla provincia di Monza e Brianza". Non due province qualsiasi, ha ricordato Pilotto: "sono i territori più ricchi d'Italia". "400 milioni di euro non è una cifra impossibile" A preoccupare Pilotto non sono tanto i 400 milioni che il Governo dovrebbe sborsare. "Per noi, comuni mortali, sono cifre immense. Ma messe in relazione alle opere pubbliche sono costi consueti". A preoccupare il primo cittadino è invece quel sentimento di dubbio che inizia a serpeggiare in città in merito all'arrivo della metropolitana a Monza. "Dico ai monzesi, per una volta di fare squadra in merito all'arrivo della metropolitana a Monza. Non dite tanto non arriverà mai. Ma facciamo quanto prima questo bando. Io certamente non sarò il sindaco quando ci sarà il taglio del nastro, ma sarò felice già solo se riuscirò a far partire il cantiere entro la fine del mio mandato". Cosa succede se la metropolitana non arriva Una metropolitana che attraverserà la città con 7 fermate sulla quale Pilotto e la sua giunta hanno redatto e approvato ieri sera anche il Pums (Piano urbano mobilità sostenibile). Un progetto sulla mobilità in città nei prossimi 10 anni che ha visto la stesura di una Monza del domani dove circoleranno meno auto (in aumento le aree Ztl e i parcheggi a pagamento), ma ci si muoverà in bicicletta (più piste ciclabili) e coi mezzi pubblici (solo bus elettrici e la metropolitana). Il rischio, come ha ricordato il consigliere Paolo Piffer (Civicamente) nel dopo consiglio post approvazione del Pums è che "se ci saranno ritardi o come prevedibile la metropolitana non arriverà a Monza, non ci un Piano urbano della mobilità sostenibile

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

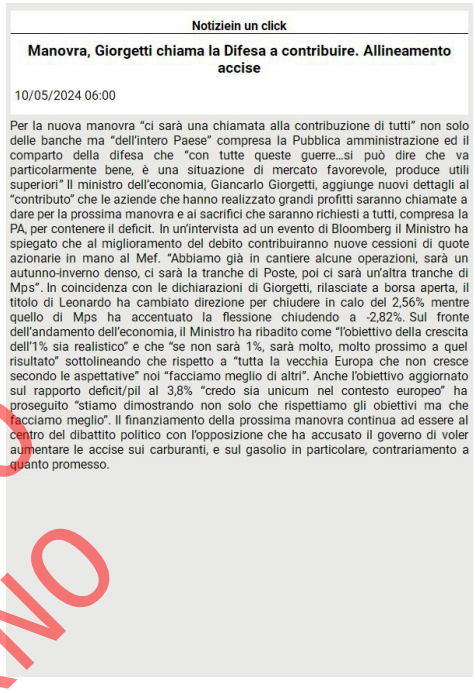
alternativo".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Notiziein un click

Fonti Web

Manovra, Giorgetti chiama la Difesa a contribuire. Allineamento accise



Notiziein un click

Manovra, Giorgetti chiama la Difesa a contribuire. Allineamento accise

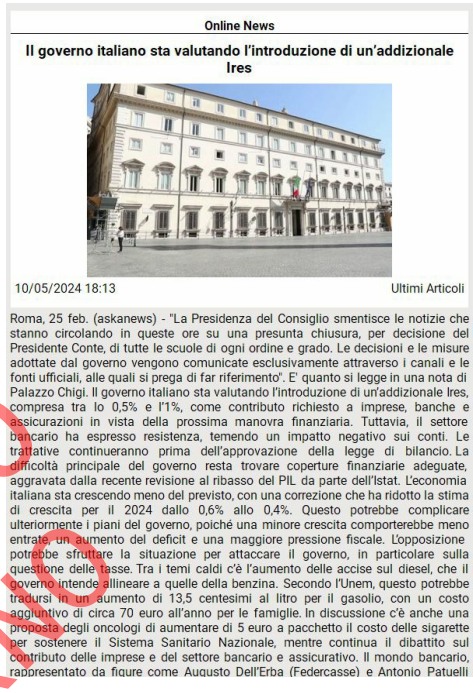
10/05/2024 06:00

Per la nuova manovra “ci sarà una chiamata alla contribuzione di tutti” non solo delle banche ma “dell’intero Paese” compresa la Pubblica amministrazione ed il comparto della difesa che “con tutte queste guerre...si può dire che va particolarmente bene, è una situazione di mercato favorevole, produce utili superiori” Il ministro dell’economia, Giancarlo Giorgetti, aggiunge nuovi dettagli al “contributo” che le aziende che hanno realizzato grandi profitti saranno chiamate a dare per la prossima manovra e ai sacrifici che saranno richiesti a tutti, compresa la PA, per contenere il deficit. In un’intervista ad un evento di Bloomberg il Ministro ha spiegato che al miglioramento del debito contribuiranno nuove cessioni di quote azionarie in mano al Mef. “Abbiamo già in cantiere alcune operazioni, sarà un autunno-inverno denso, ci sarà la tranche di Poste, poi ci sarà un’altra tranche di Mps”. In coincidenza con le dichiarazioni di Giorgetti, rilasciate a borsa aperta, il titolo di Leonardo ha cambiato direzione per chiudere in calo del 2,56% mentre quello di Mps ha accentuato la flessione chiudendo a -2,82%. Sul fronte dell’andamento dell’economia, il Ministro ha ribadito come “l’obiettivo della crescita dell’1% sia realistico” e che “se non sarà 1%, sarà molto, molto prossimo a quel risultato” sottolineando che rispetto a “tutta la vecchia Europa che non cresce secondo le aspettative” noi “facciamo meglio di altri”. Anche l’obiettivo aggiornato sul rapporto deficit/pil al 3,8% “credo sia unicum nel contesto europeo” ha proseguito “stiamo dimostrando non solo che rispettiamo gli obiettivi ma che facciamo meglio”. Il finanziamento della prossima manovra continua ad essere al centro del dibattito politico con l’opposizione che ha accusato il governo di voler aumentare le accise sui carburanti, e sul gasolio in particolare, contrariamento a quanto promesso.

Per la nuova manovra "ci sarà una chiamata alla contribuzione di tutti" non solo delle banche ma "dell'intero Paese" compresa la Pubblica amministrazione ed il comparto della difesa che "con tutte queste guerresi può dire che va particolarmente bene, è una situazione di mercato favorevole, produce utili superiori" Il ministro dell'economia, Giancarlo Giorgetti, aggiunge nuovi dettagli al "contributo" che le aziende che hanno realizzato grandi profitti saranno chiamate a dare per la prossima manovra e ai sacrifici che saranno richiesti a tutti, compresa la PA, per contenere il deficit. In un'intervista ad un evento di Bloomberg il Ministro ha spiegato che al miglioramento del debito contribuiranno nuove cessioni di quote azionarie in mano al Mef. "Abbiamo già in cantiere alcune operazioni, sarà un autunno-inverno denso, ci sarà la tranche di Poste, poi ci sarà un'altra tranche di Mps". In coincidenza con le dichiarazioni di Giorgetti, rilasciate a borsa aperta, il titolo di Leonardo ha cambiato direzione per chiudere in calo del 2,56% mentre quello di Mps ha accentuato la flessione chiudendo a -2,82%. Sul fronte dell'andamento dell'economia, il Ministro ha ribadito come "l'obiettivo della crescita dell'1% sia realistico" e che "se non sarà 1%, sarà molto, molto prossimo a quel risultato" sottolineando che rispetto a "tutta la vecchia Europa che non cresce secondo le aspettative" noi "facciamo meglio di altri". Anche l'obiettivo aggiornato sul rapporto deficit/pil al 3,8% "credo sia unicum nel contesto europeo" ha proseguito "stiamo dimostrando non solo che rispettiamo gli obiettivi ma che facciamo meglio". Il finanziamento della prossima manovra continua ad essere al centro del dibattito politico con l'opposizione che ha accusato il governo di voler aumentare le accise sui carburanti, e sul gasolio in particolare, contrariamento a quanto promesso.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Il governo italiano sta valutando l'introduzione di un'addizionale Ires


Online News

Il governo italiano sta valutando l'introduzione di un'addizionale Ires

10/05/2024 18:13 Ultimi Articoli

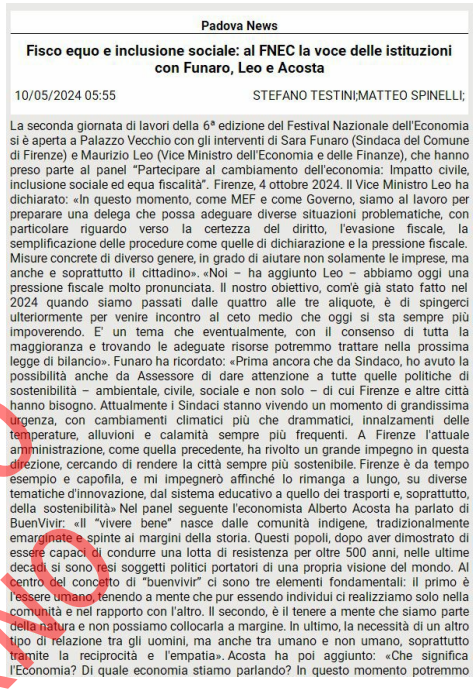
Roma, 25 feb. (askanews) - "La Presidenza del Consiglio smentisce le notizie che stanno circolando in queste ore su una presunta chiusura, per decisione del Presidente Conte, di tutte le scuole di ogni ordine e grado. Le decisioni e le misure adottate dal governo vengono comunicate esclusivamente attraverso i canali e le fonti ufficiali, alle quali si prega di far riferimento". E' quanto si legge in una nota di Palazzo Chigi. Il governo italiano sta valutando l'introduzione di un'addizionale Ires, compresa tra lo 0,5% e l'1%, come contributo richiesto a imprese, banche e assicurazioni in vista della prossima manovra finanziaria. Tuttavia, il settore bancario ha espresso resistenza, temendo un impatto negativo sui conti. Le trattative continueranno prima dell'approvazione della legge di bilancio. La difficoltà principale del governo resta trovare coperture finanziarie adeguate, aggravata dalla recente revisione al ribasso del PIL da parte dell'Istat. L'economia italiana sta crescendo meno del previsto, con una correzione che ha ridotto la stima di crescita per il 2024 dallo 0,6% allo 0,4%. Questo potrebbe complicare ulteriormente i piani del governo, poiché una minore crescita comporterebbe meno entrate, un aumento del deficit e una maggiore pressione fiscale. L'opposizione potrebbe sfruttare la situazione per attaccare il governo, in particolare sulla questione delle tasse. Tra i temi caldi c'è l'aumento delle accise sul diesel, che il governo intende allineare a quelle della benzina. Secondo l'Unem, questo potrebbe tradursi in un aumento di 13,5 centesimi al litro per il gasolio, con un costo aggiuntivo di circa 70 euro all'anno per le famiglie. In discussione c'è anche una proposta degli oncologi di aumentare di 5 euro a pacchetto il costo delle sigarette per sostenere il Sistema Sanitario Nazionale, mentre continua il dibattito sul contributo delle imprese e del settore bancario e assicurativo. Il mondo bancario, rappresentato da figure come Augusto Dell'Erba (Federcasse) e Antonio Patuelli (Abi), critica fortemente la misura, ritenendola dannosa per l'economia. In contrasto, i sindacati, come Cisl, Uil e Cgil, sostengono l'idea di una maggiore tassazione sulle grandi imprese come misura di equità. Nel contesto, il governo ribadisce l'obiettivo di ridurre la pressione fiscale, cercando un equilibrio tra il contributo delle imprese e la necessità di stimolare la crescita economica attraverso investimenti.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Padova News

Fonti Web

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta


Padova News

Fisco equo e inclusione sociale: al FNEC la voce delle istituzioni con Funaro, Leo e Acosta

10/05/2024 05:55 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

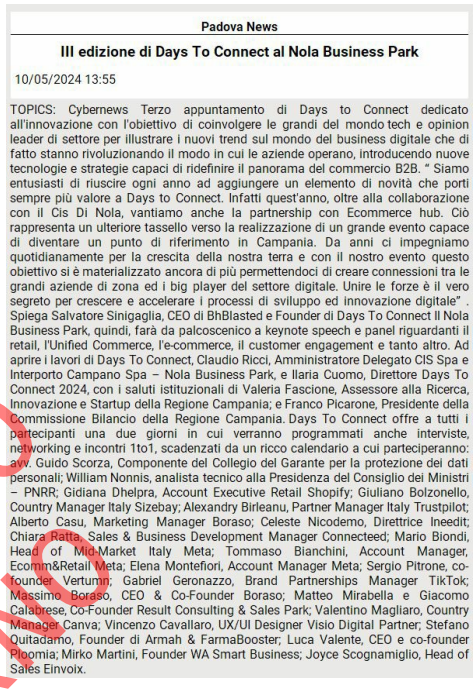
un incremento del Pil ma questo non è un indicatore trasparente. Ad esempio non sappiamo quanta distruzione ambientale è stata necessaria per ottenerlo. Se vogliamo costruire un mondo sostenibile in termini ambientali, un mondo giusto in termini sociali e un mondo democratico in termici politici, dobbiamo 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. https://www.adnkronos.com/fisco-equo-e-inclusione-sociale-al-fnec-la-voce-delle-istituzioni-con-funaro-leo-e-acosta_1Pl8llu6oWZybp2vKo30O Ufficio Stampa Festival Nazionale dell'Economia Civile Stefano Testini 3356138145 Matteo Spinelli 3347661138 ufficiostampa@festivalnazionaleeconomiacivile.it.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Padova News

Fonti Web

III edizione di Days To Connect al Nola Business Park


Padova News

III edizione di Days To Connect al Nola Business Park

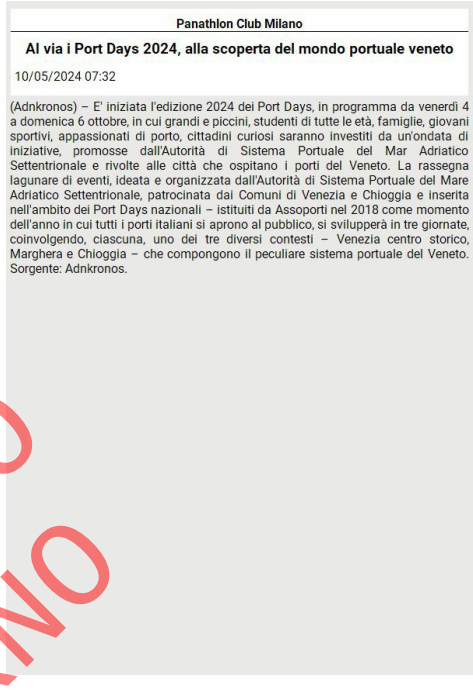
10/05/2024 13:55

TOPICS: Cybernews Terzo appuntamento di Days to Connect dedicato all'innovazione con l'obiettivo di coinvolgere le grandi del mondo tech e opinion leader di settore per illustrare i nuovi trend sul mondo del business digitale che di fatto stanno rivoluzionando il modo in cui le aziende operano, introducendo nuove tecnologie e strategie capaci di ridefinire il panorama del commercio B2B. " Siamo entusiasti di riuscire ogni anno ad aggiungere un elemento di novità che porti sempre più valore a Days to Connect. Infatti quest'anno, oltre alla collaborazione con il Cis Di Nola, vantiamo anche la partnership con Ecommerce hub. Ciò rappresenta un ulteriore tassello verso la realizzazione di un grande evento capace di diventare un punto di riferimento in Campania. Da anni ci impegniamo quotidianamente per la crescita della nostra terra e con il nostro evento questo obiettivo si è materializzato ancora di più permettendoci di creare connessioni tra le grandi aziende di zona ed i big player del settore digitale. Unire le forze è il vero segreto per crescere e accelerare i processi di sviluppo ed innovazione digitale" . Spiega Salvatore Sinigaglia, CEO di BhBlasted e Founder di Days To Connect Il Nola Business Park, quindi, farà da palcoscenico a keynote speech e panel riguardanti il retail, l'Unified Commerce, l'e-commerce, il customer engagement e tanto altro. Ad aprire i lavori di Days To Connect, Claudio Ricci, Amministratore Delegato CIS Spa e Interporto Campano Spa - Nola Business Park, e Ilaria Cuomo, Direttore Days To Connect 2024, con i saluti istituzionali di Valeria Fascione, Assessore alla Ricerca, Innovazione e Startup della Regione Campania; e Franco Picarone, Presidente della Commissione Bilancio della Regione Campania. Days To Connect offre a tutti i partecipanti una due giorni in cui verranno programmati anche interviste, networking e incontri 1to1, scadenzati da un ricco calendario a cui parteciperanno: avv. Guido Scorza, Componente del Collegio del Garante per la protezione dei dati personali; William Nonnis, analista tecnico alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - PNRR; Gidiana Dhelpra, Account Executive Retail Shopify; Giuliano Bolzonello, Country Manager Italy Sizebay; Alexandry Birleanu, Partner Manager Italy Trustpilot; Alberto Casu, Marketing Manager Boraso; Celeste Nicodemo, Direttrice Ineedit; Chiara Ratta, Sales & Business Development Manager Connecteed; Mario Biondi, Head of Mid-Market Italy Meta; Tommaso Bianchini, Account Manager, Ecomm&Retail Meta; Elena Montefiori, Account Manager Meta; Sergio Pitrone, co-founder Vertumn; Gabriel Geronazzo, Brand Partnerships Manager TikTok; Massimo Boraso, CEO & Co-Founder Boraso; Matteo Mirabella e Giacomo Calabrese, Co-Founder Result Consulting & Sales Park; Valentino Magliaro, Country Manager Canva; Vincenzo Cavallaro, UX/UI Designer Visio Digital Partner; Stefano Quitadamo, Founder di Armah & FarmaBooster; Luca Valente, CEO e co-founder Ploomia; Mirko Martini, Founder WA Smart Business; Joyce Scognamiglio, Head of Sales Einvoix.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

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. Sorgente: Adnkronos.



Panathlon Club Milano

Al via i Port Days 2024, alla scoperta del mondo portuale veneto

10/05/2024 07:32

(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. Sorgente: Adnkronos.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Port Logistic Press

Fonti Web

Rixi a Port&ShippingTech: un secondo polo logistico e più autonomie alle autorità portuali

"Il Governo - ha detto poi - 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". Condividi : Altri Articoli :.


Port Logistic Press

Rixi a Port&ShippingTech: un secondo polo logistico e più autonomie alle autorità portuali

10/05/2024 20:19 Ufficio Stampa

"Il Governo – ha detto poi – 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". Condividi : Altri Articoli :.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Potenza News

Fonti Web

Diesel allo stesso prezzo della benzina: l'ipotesi più estrema sulle nuove accise


Potenza News

Diesel allo stesso prezzo della benzina: l'ipotesi più estrema sulle nuove accise

10/05/2024 13:11

"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... "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 ". Lo scrive l'Unem (Unione energie per la mobilità) che fa il punto sull'ipotesi – messa nero su bianco nel Piano strutturale di bilancio e poi parzialmente smentita dal governo – di possibile rialzi sui carburanti. Come riporta today: "L'idea, di cui si è parlato molto negli ultimi giorni, è quella di allineare le due accise, aumentando proprio quella sul diesel. In un comunicato diffuso giovedì il ministero dell'Economia (Mef) ha però parlato 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, almeno secondo il Mef, non si tradurrà "nella scelta semplicistica dell'innalzamento delle accise sul gasolio al livello di quelle della benzina, bensì in una rimodulazione delle due ". Resta però da capir e in cosa consisterà questa "rimodulazione". Per chi ha un'auto a gasolio lo scenario peggiore è proprio quello che prevede di parificare i costi delle due accise. Come spiega l'Unem, 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 - si legge nella nota - che nel caso del gasolio è il più alto tra i 27 paesi europei". Nel caso in cui l'imposta sul diesel venisse portata allo stesso livello di quella sulla benzina il costo salirebbe appunto di 13,5 centesimi. In sostanza il gasolio arriverebbe a costare come la verde Una tegola per tutti quegli automobilisti che hanno scelto un'auto diesel per risparmiare sul carburante. Non solo. L'aumento, dice 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 " e "avrebbe inoltre un effetto sul trasporto merci e passeggeri con mezzi che non usufruiscono delle agevolazioni di accisa" previste oggi dalle normative. Quella di rimodulare le accise è comunque un'ipotesi ancora al vaglio dell'esecutivo. Non è escluso che alla fine si decida di non intervenire o, come precisato nel comunicato del Mef, di "rimodulare" le due accise in un altro modo".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Puglia Live

Fonti Web

La Regione Puglia nella cooperazione internazionale: l'assessore Delli Noci all'infoday dell'Interreg VI Grecia-Italia 2021-2027 per i potenziali Capofila


Puglia Live

La Regione Puglia nella cooperazione internazionale: l'assessore Delli Noci all'infoday dell'Interreg VI Grecia-Italia 2021-2027 per i potenziali Capofila

10/05/2024 10:10

Si è tenuto nel pomeriggio di ieri, 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. Nella prima parte dell'evento, spazio agli interventi istituzionali con Gianna Elisa Berlingerio (direttora del Dipartimento Sviluppo Economico), Raffaele Parlangeli , direttore del Dipartimento per le Politiche di Coesione ed il Sud (DPCoe) - Ufficio per le Politiche Territoriali e la Cooperazione Territoriale (Presidenza del Consiglio dei Ministri), Maria Nezeriti , direttore dell'Autorità di Gestione del Programma (Ministero di Economia e Finanza - Repubblica Ellenica). Sempre per la Regione Puglia, e Giuseppe Rubino (dirigente della Struttura Speciale di Cooperazione Euro-Mediterranea). Per la parte tecnica dell'evento, sono intervenuti il coordinatore del Segretariato Congiunto, Gianfranco Gadaleta , della communication officer, Maristella Mantuano, e delle due componenti dell'Unità A dell'Autorità di Gestione, Nikoletta Tatari e Ioanna Kalaitzoglou (Ministero di Economia e Finanza - Repubblica Ellenica). Dopo il question time dedicato alle domande dei potenziali beneficiari ed alle risposte dei componenti del Programma, la chiusura dei lavori, affidata a Claudio Polignano

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

, direttore della Struttura Interreg Management della Regione Puglia. Link dichiarazione Delli Noci.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

QuiFinanza

Fonti Web

Allineamento accise, quanto pagheremmo gasolio e benzina: le proiezioni


QuiFinanza

Allineamento accise, quanto pagheremmo gasolio e benzina: le proiezioni

10/05/2024 10:20

L'aumento delle accise sul gasolio potrebbe far salire il prezzo di 13,5 centesimi, con un impatto di 2 miliardi sulle famiglie Francesca Secci Giornalista Giornalista pubblicista con esperienza in redazioni rilevanti, è specializzata in economia, finanza e geopolitica. Un possibile aumento delle accise potrebbe far schizzare il prezzo del gasolio di 13,5 centesimi al litro . Questa ipotesi, che fa arrabbiare automobilisti e famiglie italiane, si tradurrebbe in un aggravio annuale di circa 70 euro per ognuna delle 26 milioni di famiglie, con un impatto totale stimato in quasi 2 miliardi di euro. Una stangata che rischia di colpire non solo i privati, ma anche settori chiave come quello dei trasporti. A rivelarlo è l'Unem, l'associazione delle imprese del comparto carburanti, che avverte su scenari non troppo lontani dalla realtà. Promesse e realtà: cosa è successo ai tagli delle accise? Le accise, cavallo di battaglia in ogni campagna elettorale, sono state più volte oggetto di promesse che, però, non si sono mai concretizzate. Lo dimostra il video del 2019 che ha ricominciato a circolare sui social, dove Giorgia Meloni, al tempo leader di un partito in crescita, annunciava di voler "abolire progressivamente" le accise. Promesse simili anche da Matteo Salvini, che già l'anno prima garantiva l'eliminazione di sette vecchie accise, puntualmente sopravvissute a ogni cambiamento politico. Eppure, la storia recente è costellata di interventi di segno opposto: il governo Draghi, ad esempio, ha introdotto tagli temporanei alle accise per arginare l'aumento dei prezzi causato dalla guerra in Ucraina. Ma con il passare del tempo, anche questi provvedimenti sono stati ritirati, lasciando il campo libero a un mercato dove a guadagnare sono stati soprattutto i consumatori più abbienti, come sottolineato dall'Ufficio parlamentare di bilancio. Ma quanto paghiamo? I numeri Oggi il carico fiscale complessivo sulla benzina in Italia ammonta a 1,041 euro al litro, di cui 0,313 euro sono attribuibili all'Iva. Questo rappresenta circa il 60% del prezzo finale al consumo . Per il gasolio, il totale delle tasse è leggermente inferiore, pari a 0,909 euro al litro (di cui 0,292 euro di Iiva), equivalente al 56% del prezzo di vendita. Per farla semplice facciamo l'esempio pratico. Con un pieno da 50 euro, circa 15,52 euro saranno destinati all'iva per la benzina e 13,51 euro per il gasolio. Nel caso di un rifornimento da 20 euro, l'iva ammonterà a 6,21 euro per la benzina e 5,41 euro per il gasolio. Proprio per il gasolio , l'Italia detiene il primato di tassazione più alta tra i 27 Paesi dell'Unione Europea . Unem ha sottolineato questi dati in una nota che ha commentato l'ipotesi del governo di introdurre un allineamento delle aliquote fiscali , tenendo conto delle indicazioni della Commissione europea sui sussidi ambientalmente dannosi (Sad). Il "Catalogo dei Sad e dei Saf", pubblicato nel 2022 dal Ministero dell'Ambiente, evidenzia come alcuni sussidi fiscali favoriscano

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

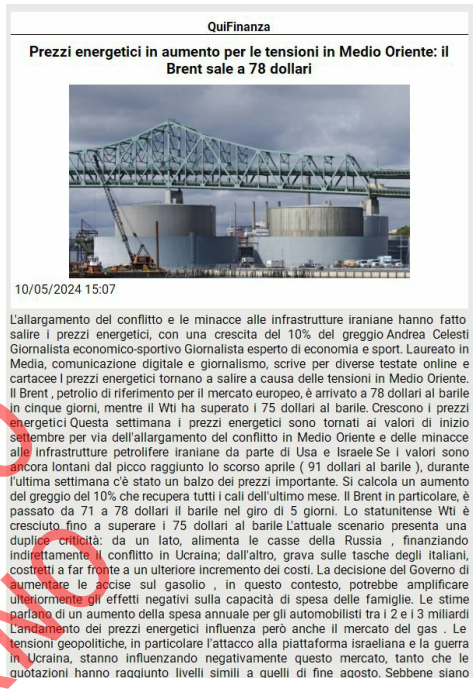
categorie specifiche come agricoltori e autotrasportatori, e quanto costi allo Stato la differenza di tassazione tra benzina e gasolio, stimata a circa 3,4 miliardi di euro. Se il governo decidesse di allineare le tasse su questi due carburanti, il prezzo del gasolio potrebbe aumentare di 13,5 centesimi al litro, incluso l'effetto dell'Iva. Questo aumento peserebbe molto sulle famiglie italiane, che dovrebbero affrontare una spesa aggiuntiva di quasi 2 miliardi di euro all'anno , pari a circa 70 euro per ogni famiglia. Anche il settore dei trasporti, in particolare i veicoli più vecchi o più piccoli, risentirebbe del rincaro. Unem chiede che qualsiasi modifica delle accise venga fatta considerando tutti i prodotti energetici, in base al loro impatto ambientale. Si auspica che anche i biocarburanti, al momento tassati come i carburanti fossili, vengano inclusi in questa revisione, visto il loro contributo alla riduzione delle emissioni. I piani del governo e il futuro incerto Il governo, intanto, si trova a dover navigare tra le aspettative politiche e la necessità di riorganizzare la fiscalità. Il Piano strutturale di bilancio , ora al vaglio delle Camere, parla chiaro: l'allineamento delle aliquote tra diesel e benzina è sul tavolo, ma come si intende procedere resta un'incognita (e il Mef ha smentito l'ipotesi di aumenti). Un'ipotesi prevede un taglio di 5,5 centesimi sulle accise della benzina, compensato da un aumento equivalente su quelle del gasolio. Questo potrebbe generare circa un miliardo di euro di gettito aggiuntivo per lo Stato, dato che il consumo di gasolio è quasi tre volte quello della benzina.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

QuiFinanza

Fonti Web

Prezzi energetici in aumento per le tensioni in Medio Oriente: il Brent sale a 78 dollari


QuiFinanza

Prezzi energetici in aumento per le tensioni in Medio Oriente: il Brent sale a 78 dollari

10/05/2024 15:07

L'allargamento del conflitto e le minacce alle infrastrutture iraniane hanno fatto salire i prezzi energetici, con una crescita del 10% del greggio Andrea Celesti Giornalista economico-sportivo Giornalista esperto di economia e sport. Laureato in Media, comunicazione digitale e giornalismo, scrive per diverse testate online e cartacee I prezzi energetici tornano a salire a causa delle tensioni in Medio Oriente. Il Brent , petrolio di riferimento per il mercato europeo, è arrivato a 78 dollari al barile in cinque giorni, mentre il Wti ha superato i 75 dollari al barile. Crescono i prezzi energetici Questa settimana i prezzi energetici sono tornati ai valori di inizio settembre per via dell'allargamento del conflitto in Medio Oriente e delle minacce alle infrastrutture petrolifere iraniane da parte di Usa e Israele Se i valori sono ancora lontani dal picco raggiunto lo scorso aprile (91 dollari al barile), durante l'ultima settimana c'è stato un balzo dei prezzi importante. Si calcola un aumento del greggio del 10% che recupera tutti i cali dell'ultimo mese. Il Brent in particolare, è passato da 71 a 78 dollari il barile nel giro di 5 giorni. Lo statunitense Wti è cresciuto fino a superare i 75 dollari al barile L'attuale scenario presenta una duplice criticità: da un lato, alimenta le casse della Russia , finanziando indirettamente il conflitto in Ucraina; dall'altro, grava sulle tasche degli italiani, costretti a far fronte a un ulteriore incremento dei costi. La decisione del Governo di aumentare le accise sul gasolio , in questo contesto, potrebbe amplificare ulteriormente gli effetti negativi sulla capacità di spesa delle famiglie. Le stime parlano di un aumento della spesa annuale per gli automobilisti tra i 2 e i 3 miliardi L'andamento dei prezzi energetici influenza però anche il mercato del gas . Le tensioni geopolitiche, in particolare l'attacco alla piattaforma israeliana e la guerra in Ucraina, stanno influenzando negativamente questo mercato, tanto che le quotazioni hanno raggiunto livelli simili a quelli di fine agosto. Sebbene siano inferiori ai massimi storici raggiunti subito dopo l'invasione della Russia ai danni dell'Ucraina (oltre 300 euro), i prezzi attuali, pari a circa 40 euro , superano di quasi il doppio la media degli anni precedenti al conflitto. La possibile interruzione della fornitura di petrolio Secondo gli esperti di Generali Investment, il rischio a breve termine potrebbe essere l'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 israeliani alle infrastrutture petrolifere iraniane e l'aumento delle azioni degli Houthi nel Mar Rosso potrebbero scatenare una crisi energetica. In uno scenario estremo, la chiusura dello Stretto di Hormuz da parte dell' Iran , potrebbe provocare un'ulteriore riduzione delle esportazioni di greggio, con gravi ripercussioni sull'economia

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

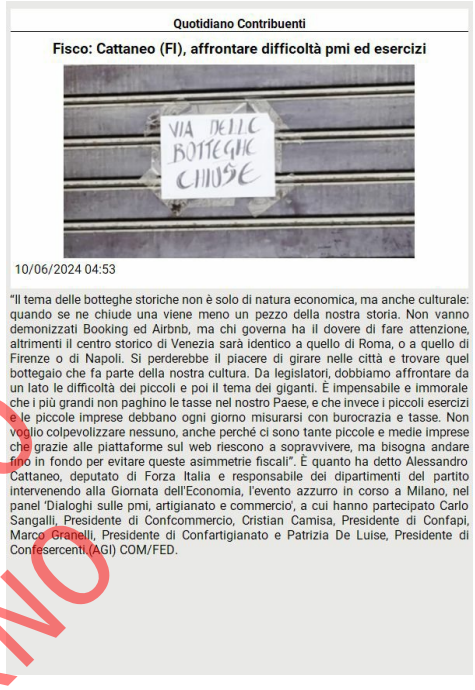
globale. Le quotazioni del petrolio si aprono oggi su livelli significativamente inferiori rispetto a quelli registrati un anno fa in seguito all'attacco di Hamas a Israele. Se allora i prezzi avevano sfiorato i 100 dollari al barile, attualmente si attestano intorno ai 70 dollari , risentendo di un contesto economico caratterizzato da una debole domanda globale e da una fase di rallentamento dell'economia cinese. Come avverte Thomas Hempell, Head of Macro & Market Research di Generali Investments, la crescita del prezzo del petrolio avrebbe un impatto a catena sull'inflazione: "L'aumento dei prezzi del petrolio e dell'energia potrebbe riaccendere le preoccupazioni sull'inflazione e rallentare l'ulteriore normalizzazione della politica monetaria. Non sorprende che le recenti tensioni abbiano già fatto aumentare i prezzi del petrolio, estendendo il recupero iniziato dagli annunci di stimolo cinesi". Tag: Petrolio.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Quotidiano Contribuenti

Fonti Web

Fisco: Cattaneo (FI), affrontare difficoltà pmi ed esercizi


Quotidiano Contribuenti

Fisco: Cattaneo (FI), affrontare difficoltà pmi ed esercizi

10/06/2024 04:53

"Il tema delle botteghe storiche non è solo di natura economica, ma anche culturale: quando se ne chiude una viene meno un pezzo della nostra storia. Non vanno demonizzati Booking ed Airbnb, ma chi governa ha il dovere di fare attenzione, altrimenti il centro storico di Venezia sarà identico a quello di Roma, o a quello di Firenze o di Napoli. Si perderebbe il piacere di girare nelle città e trovare quel bottegaio che fa parte della nostra cultura. Da legislatori, dobbiamo affrontare da un lato le difficoltà dei piccoli e poi il tema dei giganti. È impensabile e immorale che i più grandi non paghino le tasse nel nostro Paese, e che invece i piccoli esercizi e le piccole imprese debbano ogni giorno misurarsi con burocrazia e tasse. Non voglio colpevolizzare nessuno, anche perché ci sono tante piccole e medie imprese che grazie alle piattaforme sul web riescono a sopravvivere, ma bisogna andare fino in fondo per evitare queste asimmetrie fiscali". È quanto ha detto Alessandro Cattaneo, deputato di Forza Italia e responsabile dei dipartimenti del partito intervenendo alla Giornata dell'Economia, l'evento azzurro in corso a Milano, nel panel 'Dialoghi sulle pmi, artigianato e commercio', a cui hanno partecipato Carlo Sangalli, Presidente di Confcommercio, Cristian Camisa, Presidente di Confapi, Marco Granelli, Presidente di Confartigianato e Patrizia De Luise, Presidente di Confesercenti.(AGI) COM/FED.

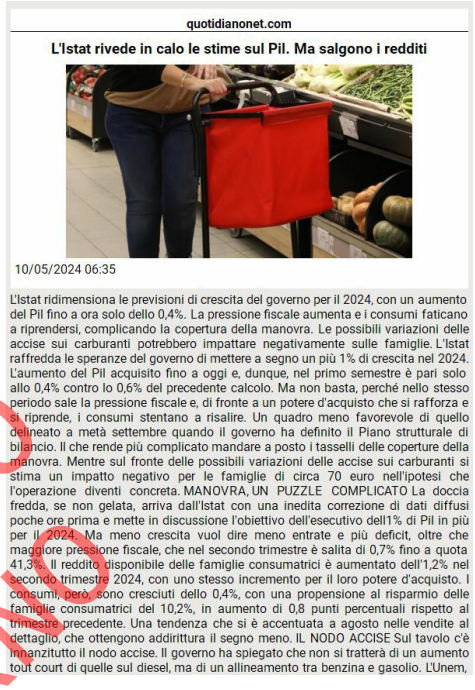
"Il tema delle botteghe storiche non è solo di natura economica, ma anche culturale: quando se ne chiude una viene meno un pezzo della nostra storia. Non vanno demonizzati Booking ed Airbnb, ma chi governa ha il dovere di fare attenzione, altrimenti il centro storico di Venezia sarà identico a quello di Roma, o a quello di Firenze o di Napoli. Si perderebbe il piacere di girare nelle città e trovare quel bottegaio che fa parte della nostra cultura. Da legislatori, dobbiamo affrontare da un lato le difficoltà dei piccoli e poi il tema dei giganti. È impensabile e immorale che i più grandi non paghino le tasse nel nostro Paese, e che invece i piccoli esercizi e le piccole imprese debbano ogni giorno misurarsi con burocrazia e tasse. Non voglio colpevolizzare nessuno, anche perché ci sono tante piccole e medie imprese che grazie alle piattaforme sul web riescono a sopravvivere, ma bisogna andare fino in fondo per evitare queste asimmetrie fiscali". È quanto ha detto Alessandro Cattaneo, deputato di Forza Italia e responsabile dei dipartimenti del partito intervenendo alla Giornata dell'Economia, l'evento azzurro in corso a Milano, nel panel 'Dialoghi sulle pmi, artigianato e commercio', a cui hanno partecipato Carlo Sangalli, Presidente di Confcommercio, Cristian Camisa, Presidente di Confapi, Marco Granelli, Presidente di Confartigianato e Patrizia De Luise, Presidente di Confesercenti.(AGI) COM/FED.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

quotidianonet.com

Fonti Web

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


quotidianonet.com

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

10/05/2024 06:35

L'Istat ridimensiona le previsioni di crescita del governo per il 2024, con un aumento del Pil fino a ora solo dello 0,4%. La pressione fiscale aumenta e i consumi faticano a riprendersi, complicando la copertura della manovra. Le possibili variazioni delle accise sui carburanti potrebbero impattare negativamente sulle famiglie. 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

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

rinnovabili, quali i biocarburanti, oggi ancora sottoposti alla stessa accisa dei prodotti fossili (benzina e gasolio) che vanno a sostituire".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

quotidianonet.com

Fonti Web

Manovra, la sottosegretaria Albano: "Non toccheremo le accise. Risorse da tagli e riordini"


quotidianonet.com

Manovra, la sottosegretaria Albano: “Non toccheremo le accise. Risorse da tagli e riordini”

10/06/2024 04:36

La vice di Giorgetti rassicura famiglie e imprese: non ci saranno aumenti. “Ci sono categorie che pagano più di altre, interverremo sulle iniquità” “Il governo Meloni non intende in alcun modo aumentare le tasse; al contrario, l'esecutivo è al lavoro per diminuire il carico fiscale fin dal suo insediamento – avvisa Lucia Albano, sottosegretaria all'Economia, di Fratelli d'Italia, molto vicina alla premier -. Abbiamo varato una riforma che, a differenza di quelle proposte dai governi precedenti, dichiara nero su bianco l'obiettivo di diminuire le tasse. Lo abbiamo fatto già con l'accorpamento delle prime due aliquote Irpef e con il sostegno ai redditi più basso. Il nostro obiettivo futuro è intervenire per alleggerire il carico fiscale del ceto medio”. Lucia Albano, sottosegretaria all'Economia Approfondisci: Tajani sulla manovra 2025: “Non ci saranno nuove tasse, noi contrarissimi” Approfondisci: Pensioni minime a 621 euro e incentivi per restare al lavoro: le ipotesi per la manovra 2025 Famiglie e imprese piccole e medie possono stare al sicuro da possibili aumenti fiscali? “Certo, famiglie e piccole e medie imprese possono stare tranquille, non vi sarà alcun aumento del carico fiscale. Il governo continua a sostenere con determinazione queste categorie così come ha fatto finora. La maggior parte delle risorse delle leggi di Bilancio targate governo Meloni sono state destinate a riparare famiglie e imprese dagli effetti dell'inflazione: con il taglio del cuneo fiscale abbiamo messo più soldi in busta paga ai lavoratori, con la carta Dedicata a Te abbiamo mitigato il caro carrello e con il bonus bollette contenuto il caro energia”. Per le grandi, soprattutto banche e gruppi energetici, che contributo si può ipotizzare? “Il governo si è posto il problema di intervenire su alcune storture del nostro sistema fiscale che consentono legalmente ad alcune imprese di particolari settori di pagare meno di altre, anche in virtù di meccanismi contabili. Intendiamo intervenire su queste distorsioni per evitare disparità di trattamento tra imprese e

La vice di Giorgetti rassicura famiglie e imprese: non ci saranno aumenti. "Ci sono categorie che pagano più di altre, interverremo sulle iniquità" "Il governo Meloni non intende in alcun modo aumentare le tasse; al contrario, l'esecutivo è al lavoro per diminuire il carico fiscale fin dal suo insediamento - avvisa Lucia Albano, sottosegretaria all'Economia, di Fratelli d'Italia, molto vicina alla premier -. Abbiamo varato una riforma che, a differenza di quelle proposte dai governi precedenti, dichiara nero su bianco l'obiettivo di diminuire le tasse. Lo abbiamo fatto già con l'accorpamento delle prime due aliquote Irpef e con il sostegno ai redditi più basso. Il nostro obiettivo futuro è intervenire per alleggerire il carico fiscale del ceto medio". Lucia Albano, sottosegretaria all'Economia Approfondisci: Tajani sulla manovra 2025: "Non ci saranno nuove tasse, noi contrarissimi" Approfondisci: Pensioni minime a 621 euro e incentivi per restare al lavoro: le ipotesi per la manovra 2025 Famiglie e imprese piccole e medie possono stare al sicuro da possibili aumenti fiscali? "Certo, famiglie e piccole e medie imprese possono stare tranquille, non vi sarà alcun aumento del carico fiscale. Il governo continua a sostenere con determinazione queste categorie così come ha fatto finora. La maggior parte delle risorse delle leggi di Bilancio targate governo Meloni sono state destinate a riparare famiglie e imprese dagli effetti dell'inflazione: con il taglio del cuneo fiscale abbiamo messo più soldi in busta paga ai lavoratori, con la carta Dedicata a Te abbiamo mitigato il caro carrello e con il bonus bollette contenuto il caro energia". Per le grandi, soprattutto banche e gruppi energetici, che contributo si può ipotizzare? "Il governo si è posto il problema di intervenire su alcune storture del nostro sistema fiscale che consentono legalmente ad alcune imprese di particolari settori di pagare meno di altre, anche in virtù di meccanismi contabili. Intendiamo intervenire su queste distorsioni per evitare disparità di trattamento tra imprese e favorire chi crea occupazione in Italia. È un percorso di visione che si svilupperà con gradualità e non è non legato alla contingenza del momento". E per le multinazionali del web? "Sul tema delle multinazionali siamo già intervenuti con la global minimum tax e la Pillar 2 ma non escludiamo altri interventi". Le risorse verranno da tagli ai ministeri e alle agevolazioni per attività inquinanti? "Le risorse verranno sicuramente dai tagli ai ministeri, dal riordino delle tax expenditures, sul quale siamo già al lavoro, e attendiamo i risultati del concordato preventivo biennale. Smentiamo invece con chiarezza l'ipotesi paventata su alcuni di un aumento delle accise. È allo studio una operazione di allineamento tra le accise del gasolio della benzina per ottemperare ad un impegno preso dai governi precedenti con l'Europa sulle Sad, ma il lavoro di questo governo non si tradurrà in alcun modo in un aumento delle accise".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Per il capitolo lavoro, famiglie, natalità sono confermati gli interventi su cuneo, taglio Irpef e bonus mamme? "Siamo orientati a confermare queste misure da lei menzionate e intendiamo renderle strutturali, a cominciare dal taglio del cuneo fiscale. Abbiamo deciso di concentrare le risorse limitate su alcune priorità: sostegno ai salari con una riduzione dell'imposizione sui redditi da lavoro, sostegno alle famiglie con figli e alle imprese che vogliono assumere e poi naturalmente la sanità". Per le pensioni si va verso l'aumento delle minime come ipotizzato? "La legge di bilancio 2024 ha provveduto all'indicizzazione, per fasce di reddito, dell'importo delle pensioni, prevedendo la rivalutazione al 100% dell'inflazione per le pensioni più basse. È nostra intenzione continuare in questa direzione anche nella prossima manovra".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Reggio2000

Fonti Web

Polizia locale Bassa reggiana: servizio congiunto di controllo sull'autotrasporto


Reggio2000

Polizia locale Bassa reggiana: servizio congiunto di controllo sull'autotrasporto

10/05/2024 10:56

Nel corso della giornata di ieri (venerdì 4 ottobre), gli agenti di Polizia Locale della Bassa Reggiana, insieme ai colleghi del Comune di Mirandola, hanno svolto sul territorio dell'Unione un servizio mirato di controllo sull'autotrasporto, allo scopo di verificare la regolarità dei mezzi e dei conducenti, nonché il rispetto di tutta la normativa che regola il trasporto merci nazionale e internazionale, quale utile strumento per proteggere anche le aziende locali da possibili fenomeni di concorrenza sleale. Nel servizio sono state impiegate complessivamente tre pattuglie dell'Unione Bassa Reggiana e una del Comune di Mirandola, che ha voluto partecipare al servizio organizzato sul nostro territorio per approfondire le proprie conoscenze tecniche e giuridiche nell'ambito dell'autotrasporto, nel quale il Nucleo Pronto Intervento della Bassa Reggiana può vantare una lunga esperienza maturata negli anni. Da anni, infatti, si è ravvisata la necessità di verificare gli imponenti volumi di traffico pesante che attraversano quotidianamente le nostre strade, che fungono da importante via di collegamento tra le regioni Emilia Romagna e Lombardia, e tra due importantissimi snodi autostradali: l'Autostrada del Brennero (A22) e l'Autostrada del Sole (A1). Ieri mattina, dunque, dalle 08.00 fino al tardo pomeriggio, le pattuglie hanno potuto verificare 10 mezzi pesanti, di cui 5 stranieri, rilevando 4 sanzioni, per un valore complessivo di circa 1.000 €, principalmente per violazioni inerenti i tempi di guida e di riposo, nonché la mancanza di documentazione necessaria al trasporto internazionale. "Con il servizio svolto ieri – ha spiegato Francesco Crudo, comandante della Polizia Loocale Bassa Reggiana i colleghi della Polizia Locale di Mirandola, provenienti da un diverso territorio ma ugualmente interessato da volumi importanti di traffico pesante, hanno potuto sperimentare in prima persona la professionalità maturata dai nostri operatori e hanno fornito a loro volta utili spunti di approfondimento su una materia

Nel corso della giornata di ieri (venerdì 4 ottobre), gli agenti di Polizia Locale della Bassa Reggiana, insieme ai colleghi del Comune di Mirandola, hanno svolto sul territorio dell'Unione un servizio mirato di controllo sull'autotrasporto, allo scopo di verificare la regolarità dei mezzi e dei conducenti, nonché il rispetto di tutta la normativa che regola il trasporto merci nazionale e internazionale, quale utile strumento per proteggere anche le aziende locali da possibili fenomeni di concorrenza sleale. Nel servizio sono state impiegate complessivamente tre pattuglie dell'Unione Bassa Reggiana e una del Comune di Mirandola, che ha voluto partecipare al servizio organizzato sul nostro territorio per approfondire le proprie conoscenze tecniche e giuridiche nell'ambito dell'autotrasporto, nel quale il Nucleo Pronto Intervento della Bassa Reggiana può vantare una lunga esperienza maturata negli anni. Da anni, infatti, si è ravvisata la necessità di verificare gli imponenti volumi di traffico pesante che attraversano quotidianamente le nostre strade, che fungono da importante via di collegamento tra le regioni Emilia Romagna e Lombardia, e tra due importantissimi snodi autostradali: l'Autostrada del Brennero (A22) e l'Autostrada del Sole (A1). Ieri mattina, dunque, dalle 08.00 fino al tardo pomeriggio, le pattuglie hanno potuto verificare 10 mezzi pesanti, di cui 5 stranieri, rilevando 4 sanzioni, per un valore complessivo di circa 1.000 , principalmente per violazioni inerenti i tempi di guida e di riposo, nonché la mancanza di documentazione necessaria al trasporto internazionale. "Con il servizio svolto ieri - ha spiegato Francesco Crudo, comandante della Polizia Loocale Bassa Reggiana i colleghi della Polizia Locale di Mirandola, provenienti da un diverso territorio ma ugualmente interessato da volumi importanti di traffico pesante, hanno potuto sperimentare in prima persona la professionalità maturata dai nostri operatori e hanno fornito a loro volta utili spunti di approfondimento su una materia complessa e altamente qualificante per gli agenti". "La consapevolezza che questo territorio è presidiato in maniera efficace da personale di Polizia Locale, dotato delle idonee attrezzature tecnologiche e capace di procedere a verifiche approfondite su mezzi e documenti, contribuisce certamente a garantire un maggior rispetto delle regole da parte degli autotrasportatori in transito e di conseguenza un livello più elevato di sicurezza stradale" ha aggiunto il comandante Crudo.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Reportage Online

Fonti Web

PORTO DI CROTONE: CONCLUSI I PRELIEVI DEI CAMPIONI DI SEDIME PORTUALE FINALIZZATI AL DRAGAGGIO DEI FONDALI


Reportage Online

PORTO DI CROTONE: CONCLUSI I PRELIEVI DEI CAMPIONI DI SEDIME PORTUALE FINALIZZATI AL DRAGAGGIO DEI FONDALI

10/05/2024 07:27

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.

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

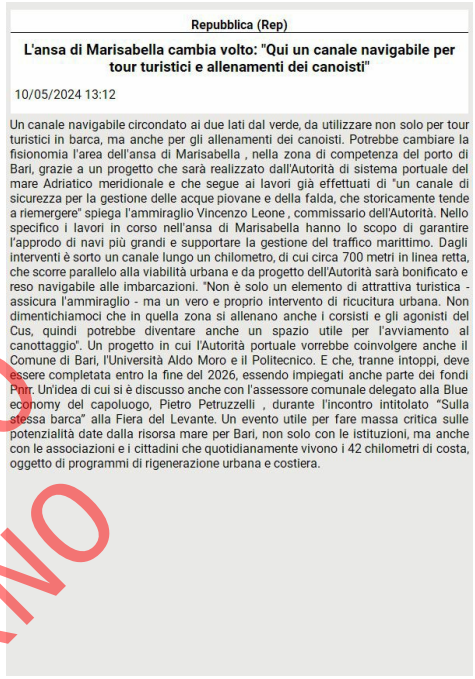
lo stato dei sedimi del bacino portuale. A risultati validati da ARPACAL, quale Ente preposto alle attività di controllo, partirà lo step successivo, per la progettazione della gestione dei sedimi dei futuri dragaggi>>. Leggi anche...

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Repubblica (Rep)

Fonti Web

L'ansa di Marisabella cambia volto: "Qui un canale navigabile per tour turistici e allenamenti dei canoisti"


Repubblica (Rep)

L'ansa di Marisabella cambia volto: "Qui un canale navigabile per tour turistici e allenamenti dei canoisti"

10/05/2024 13:12

Un canale navigabile circondato ai due lati dal verde, da utilizzare non solo per tour turistici in barca, ma anche per gli allenamenti dei canoisti. Potrebbe cambiare la fisionomia l'area dell'ansa di Marisabella , nella zona di competenza del porto di Bari, grazie a un progetto che sarà realizzato dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale e che segue ai lavori già effettuati di "un canale di sicurezza per la gestione delle acque piovane e della falda, che storicamente tende a riemergere" spiega l'ammiraglio Vincenzo Leone , commissario dell'Autorità. Nello specifico i lavori in corso nell'ansa di Marisabella hanno lo scopo di garantire l'approdo di navi più grandi e supportare la gestione del traffico marittimo. Dagli interventi è sorto un canale lungo un chilometro, di cui circa 700 metri in linea retta, che scorre parallelo alla viabilità urbana e da progetto dell'Autorità sarà bonificato e reso navigabile alle imbarcazioni. "Non è solo un elemento di attrattiva turistica - assicura l'ammiraglio - ma un vero e proprio intervento di ricucitura urbana. Non dimentichiamoci che in quella zona si allenano anche i corsisti e gli agonisti del Cus, quindi potrebbe diventare anche un spazio utile per l'avviamento al canottaggio". Un progetto in cui l'Autorità portuale vorrebbe coinvolgere anche il Comune di Bari, l'Università Aldo Moro e il Politecnico. E che, tranne intoppi, deve essere completata entro la fine del 2026, essendo impiegati anche parte dei fondi Pnrr. Un'idea di cui si è discusso anche con l'assessore comunale delegato alla Blue economy del capoluogo, Pietro Petruzzelli , durante l'incontro intitolato "Sulla stessa barca" alla Fiera del Levante. Un evento utile per fare massa critica sulle potenzialità date dalla risorsa mare per Bari, non solo con le istituzioni, ma anche con le associazioni e i cittadini che quotidianamente vivono i 42 chilometri di costa, oggetto di programmi di rigenerazione urbana e costiera.

Un canale navigabile circondato ai due lati dal verde, da utilizzare non solo per tour turistici in barca, ma anche per gli allenamenti dei canoisti. Potrebbe cambiare la fisionomia l'area dell'ansa di Marisabella , nella zona di competenza del porto di Bari, grazie a un progetto che sarà realizzato dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale e che segue ai lavori già effettuati di "un canale di sicurezza per la gestione delle acque piovane e della falda, che storicamente tende a riemergere" spiega l'ammiraglio Vincenzo Leone , commissario dell'Autorità. Nello specifico i lavori in corso nell'ansa di Marisabella hanno lo scopo di garantire l'approdo di navi più grandi e supportare la gestione del traffico marittimo. Dagli interventi è sorto un canale lungo un chilometro, di cui circa 700 metri in linea retta, che scorre parallelo alla viabilità urbana e da progetto dell'Autorità sarà bonificato e reso navigabile alle imbarcazioni. "Non è solo un elemento di attrattiva turistica - assicura l'ammiraglio - ma un vero e proprio intervento di ricucitura urbana. Non dimentichiamoci che in quella zona si allenano anche i corsisti e gli agonisti del Cus, quindi potrebbe diventare anche un spazio utile per l'avviamento al canottaggio". Un progetto in cui l'Autorità portuale vorrebbe coinvolgere anche il Comune di Bari, l'Università Aldo Moro e il Politecnico. E che, tranne intoppi, deve essere completata entro la fine del 2026, essendo impiegati anche parte dei fondi Pnrr. Un'idea di cui si è discusso anche con l'assessore comunale delegato alla Blue economy del capoluogo, Pietro Petruzzelli , durante l'incontro intitolato "Sulla stessa barca" alla Fiera del Levante. Un evento utile per fare massa critica sulle potenzialità date dalla risorsa mare per Bari, non solo con le istituzioni, ma anche con le associazioni e i cittadini che quotidianamente vivono i 42 chilometri di costa, oggetto di programmi di rigenerazione urbana e costiera.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Sea Reporter

Fonti Web

Rixi a Port&ShippingTech: intermodalità strategica per il Paese per la creazione di un secondo pilastro logistico


Sea Reporter

Rixi a Port&ShippingTech: intermodalità strategica per il Paese per la creazione di un secondo pilastro logistico

10/05/2024 15:05 Redazione Seareporter

Ott 5, 2024 – 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".

Ott 5, 2024 - 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

Shipping Italy

Fonti Web

Rixi svela la riforma: "Si parte del coordinamento delle Adsp. Porti Spa in stand by"


Shipping Italy

Rixi svela la riforma: "Si parte del coordinamento delle Adsp. Porti Spa in stand by"

10/05/2024 13:13 Nicola Capuzzo

ESCLUSIVA Il Viceministro prefigura con la Finanziaria la nascita di un nuovo soggetto centrale che coordinerà lo sviluppo infrastrutturale in banchina e affronterà sia i cambiamenti di mercato che i grandi player globali di Nicola Capuzzo Napoli – Dal palco di un convegno organizzato da Assiterminal durante la Naples Shipping Week, il viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, ha alzato il velo sulla riforma portuale che verrà. L'esponente Leghista di Governo ha sottolineato che "oggi serve trovare il modo di gestire la portualità italiana con una proposta complessiva. Serve un soggetto che coordini e che indirizzi gli investimenti privati; l'obiettivo di tutti è quello di coordinare le attività delle Autorità di sistema portuale". Oltre a ciò Rixi ha aggiunto: "Usciamo dall'ideologia privato o pubblico, sicuramente il controllo deve rimanere pubblico. Non possiamo metterci nelle mani di chi non controlliamo. Ma abbiamo bisogno di capitali da investire sul sistema logistico". Più precisamente, secondo il viceministro, la riforma dovrà toccare questi problemi: accelerare dei processi autorizzativi per le nuove opere, avere possibilità di fare interventi come i dragaggi, garantire infrastrutture nei porti che fino a ieri non erano strategici e mettere insieme porti e retroporti con reti interne. "Se poi riuscissimo ad avere anche proiezione estera ci garantirebbe di avere maggiore presenza nelle direttrici con diversi Paesi esteri" ha aggiunto Rixi. Durante il suo intervento ha parlato anche dei vincoli posti dalle Sovrintendenze ai beni culturali: "In Italia quasi il 30% delle nostre superfici portuali sono bloccate dalle sovrintendenze. Ci sono problemi spesso ridicoli, secondo me un intervento legislativo anche su questo servirebbe. Forse sopra il Papa in Italia ci sono solo le sovrintendenze". E ancora: "Non si può pensare che dopo 70 anni tutto debba essere vincolato, mi pare che di Cappelle Sistine dopo il secondo Dopoguerra ne abbiamo fatte poche". A margine del convegno il viceministro Rixi ha spiegato a SHIPPING ITALY ancora più nel dettaglio quale sia il modello di riordino della legislazione portuale che ha in mente. Viceministro le linee guida della riforma portuale che ha in mente ormai sono piuttosto chiare ma come e quando si tradurranno concretamente in un provvedimento normativo? "Per quanto riguarda le tempistiche (la riforma, ndr) dovrebbe essere un collegato alla Finanziaria, il che vuol dire che verrà fatta ovviamente l'anno prossimo e bisogna capire da quale aspetto partire." Da quale appunto? "Credo che l'aspetto di creare un elemento di coordinamento fra le varie Autorità di sistema portuale sia il momento più facile da realizzare e forse anche il più utile per il sistema. Poi se fare le Adsp in forma di Spa o lasciarle così come sono è un tema che può anche aspettare perché oggi serve presentarsi a livello globale con un sistema che possa essere il primo

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

a livello europeo. L'Italia può esserlo." Dunque l'ipotesi di Port Authority Spa può attendere? "Sì, io sono per fare le cose con condivisione, evitando tensioni e divisioni; proprio perché se si vuole unire non bisogna partire dall'ideologia ma da quello che si può fare. Poi quello potrebbe essere un domani lo strumento per andare a prendere concessioni all'estero." Questo nuovo soggetto che immagina, una sorta di Puertos del Estado all'italiana, che forma avrà? Ente pubblico, Spa o altro? "Bisogna deciderlo. A me piacerebbe di più se fosse una Spa, un domani anche quotata, ovviamente a controllo pubblico come può essere Fincantieri, che si occupi anche di ingegnerizzazione dei processi e di cantierizzazione delle opere nei porti. Noi abbiamo un problema cronico di mancanza di capacità e soprattutto di mancanza di affrontare i nuovi salti tecnologici futuri e presenti. Nelle Autorità portuali spesso non abbiamo le capacità di affrontare temi come i nuovi carburanti, piuttosto che le nuove opere, e dobbiamo tutte le volte rivolgerci con appalti pubblici fuori. Non sempre, siccome si tratta di infrastrutture sensibili, è la soluzione migliore, anche dal punto di vista tecnologico e di resilienza dei sistemi." Con questo schema il Governo cercherà anche di attrarre capitali privati per realizzare nuove opere? "I capitali vengono attratti anche dal nostro sistema portuale e dai servizi. I servizi di qualità li devono garantire le Autorità portuali e i singoli operatori. Poi l'altro tema da affrontare è quello di avere un soggetto, come Stato e Governo, che sia in grado di gestire i rapporti con player particolarmente importanti. Sennò noi lasciamo da sole le Autorità portuali ad attrarre investimenti che sono utili ma devono essere anche indirizzati in un'ottica di sistema Paese." In Italia non si rischia un eccesso di offerta portuale? "Anche il tema del coordinamento fra le capacità dei terminal e del sistema logistico nazionale è un elemento. Se si continua a realizzare terminal in posti dove magari non è prevista nemmeno la ferrovia sarà difficile riuscire a fare trasporti via ferro. Sembrano cose banali ma fino ad oggi non sono mai state fatte." Possiamo fare qualche esempio? "Ad esempio nel quadrante nord-ovest, da Livorno in sù, noi oggi abbiamo una mancanza di capacità di porti ma rischiamo, con le attuali progettazioni, di arrivare a un eccesso di capacità rispetto alle linee ferroviarie disponibili e nonostante si stia investendo in quella direzione. Per questo dico, ad esempio, che sulla Piattaforma Europa (di Livorno, ndr) bisognerebbe mettere già in utilizzo adesso i piazzali realizzati invece che attendere, come prevedrebbe il progetto iniziale, il completamento di tutta la piattaforma. Perché a noi oggi mancano piazzali ma, un domani che entreranno in servizio altri piazzali in altri porti, rischiamo che quella piattaforma lì poi rimanga vuota." Il coordinamento centrale si scontra con gli interessi locali "Per questo dico che c'è necessità di coordinare tutte le operazioni e questo oggi, con le regole che abbiamo, difficilmente lo può fare il Ministero perché la macchina pubblica è particolarmente rigida. Abbiamo bisogno di strumenti che possano essere operativi e che possano confrontarsi con la realtà del mercato e con le realtà istituzionali di vari enti in modo rapido, anche di fronte alle fluttuazioni di mercato. Abbiamo visto che sulle navi cambia rapidamente la tecnologia, cambia anche la geopolitica del sistema marittimo e questi

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

sono temi che vanno affrontati anche con tempi relativamente brevi. La macchina burocratica italiana di solito dà la risposta quando tu sei già defunto e questo non va bene." Sulle nomine dei prossimi presidenti di Adsp ha già le idee chiare? "No, le vedremo dopo il 28 di ottobre." (giorno in cui si terranno le elezioni regionali in Liguria) Come affrontare invece l'usanza di alcuni presidenti (fra gli ultimi Zeno D'Agostino e Mario Sommariva) che hanno scelto di concludere in anticipo il proprio mandato al vertice delle rispettive port authority per passare nel privato? "Quello è un tema strettamente collegato ai compensi". Non si può dire che i presidenti di Adsp guadagnino poco "No, ma i compensi dei privati sono molto più alti. Chi va via in un anno guadagna quanto ha percepito durante tutto un mandato al vertice di un porto. L'altro tema è che nel pubblico si rischia molto di più che nel privato perché c'è tutta una serie di reati (dal peculato in avanti) che nelle imprese non hai. Il problema è anche la tutela che al funzionario pubblica manca anche da parte dello Stato. Questa è un tema che va affrontato perché riguarda anche la stessa Guardia Costiera quando recupera persone in mare e spesso i singoli operatori si trovano denunciati e a difendersi da soli in tribunale. Questo non può più essere così. Servono degli strumenti dove lo Stato difende i propri funzionari e rappresentanti." 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

Shipping Italy

Fonti Web

Completato con successo il primo bunkeraggio di Gnl nello Stretto di Messina


Shipping Italy

Completato con successo il primo bunkeraggio di Gnl nello Stretto di Messina

10/05/2024 14:24 Nicola Capuzzo

Navi Due camion hanno portato il gas dal terminale Edison di Ravenna grazie al prezzo medio del prodotto che ha reso economicamente percorribile questa scelta per Caronte & Tourist di Redazione SHIPPING ITALY "I nostri tecnici hanno lavorato per giorni, sia a bordo che sulla banchina, per la perfetta riuscita di un'operazione complessa in sé e oltre tutto per noi anche relativamente nuova. Siamo oggi naturalmente molto soddisfatti per il fatto che tutto è andato per il meglio e perché finalmente la nostra Elio è pronta a navigare nello Stretto usando Lng piuttosto che il più convenzionale gasolio. È per noi un successo che va oltre l'episodio e per il quale vogliamo ringraziare anche i tecnici e i responsabili dell'Adsp, della Capitaneria di Porto e dei Vigili del Fuoco che hanno assicurato un supporto attento e continuo". Con queste parole Pietro Franza, amministratore delegato del Gruppo Caronte & Tourist, ha commentato il primo rifornimento di Gas Naturale Liquefatto per la nave traghetto Elio effettuato nella giornata di venerdì 4 ottobre presso il Molo Norimberga del porto di Messina, dopo alcuni giorni dedicati a una serie di obbligatorie operazioni preliminari. Sono passati sei anni da quando la Elio, ammiraglia della flotta Caronte & Tourist, è entrata in linea con bene e in vista i galloni di prima nave bi-fuel a solcare le acque del Mediterraneo. Sei anni nel corso dei quali, tuttavia, la nave non ha mai potuto navigare bruciando Gnl, se non nel viaggio di trasferimento dal cantiere turco di costruzione a Messina. Caronte & Tourist denuncia da tempo l'assenza di un deposito per lo stoccaggio del Gnl nell'area dello Stretto, una mancanza che ha impedito il regolare approvvigionamento non solo per le navi ma anche per le flotte di tir in transito fra le due sponde dello Stretto di Messina che sempre più numerose stanno riconvertendosi al Gnl a discapito del gasolio. "Già quattro anni fa la compagnia di navigazione aveva chiesto l'autorizzazione per realizzare a proprie spese, a

Navi Due camion hanno portato il gas dal terminale Edison di Ravenna grazie al prezzo medio del prodotto che ha reso economicamente percorribile questa scelta per Caronte & Tourist di Redazione SHIPPING ITALY "I nostri tecnici hanno lavorato per giorni, sia a bordo che sulla banchina, per la perfetta riuscita di un'operazione complessa in sé e oltre tutto per noi anche relativamente nuova. Siamo oggi naturalmente molto soddisfatti per il fatto che tutto è andato per il meglio e perché finalmente la nostra Elio è pronta a navigare nello Stretto usando Lng piuttosto che il più convenzionale gasolio. È per noi un successo che va oltre l'episodio e per il quale vogliamo ringraziare anche i tecnici e i responsabili dell'Adsp, della Capitaneria di Porto e dei Vigili del Fuoco che hanno assicurato un supporto attento e continuo". Con queste parole Pietro Franza, amministratore delegato del Gruppo Caronte & Tourist, ha commentato il primo rifornimento di Gas Naturale Liquefatto per la nave traghetto Elio effettuato nella giornata di venerdì 4 ottobre presso il Molo Norimberga del porto di Messina, dopo alcuni giorni dedicati a una serie di obbligatorie operazioni preliminari. Sono passati sei anni da quando la Elio, ammiraglia della flotta Caronte & Tourist, è entrata in linea con bene e in vista i galloni di prima nave bi-fuel a solcare le acque del Mediterraneo. Sei anni nel corso dei quali, tuttavia, la nave non ha mai potuto navigare bruciando Gnl, se non nel viaggio di trasferimento dal cantiere turco di costruzione a Messina. Caronte & Tourist denuncia da tempo l'assenza di un deposito per lo stoccaggio del Gnl nell'area dello Stretto, una mancanza che ha impedito il regolare approvvigionamento non solo per le navi ma anche per le flotte di tir in transito fra le due sponde dello Stretto di Messina che sempre più numerose stanno riconvertendosi al Gnl a discapito del gasolio. "Già quattro anni fa la compagnia di navigazione aveva chiesto l'autorizzazione per realizzare a proprie spese, a Tremestieri, un distributore di Gnl con annesso un piccolo deposito ma la governance dell'epoca dell'Adsp dello Stretto (presieduta da Mario Mega) ha sempre negato questa autorizzazione, motivando in ultimo con la volontà di affidare uno studio di fattibilità per valutare l'eventuale futura realizzazione di un mega-deposito costiero di Lng da 10.000 mc che, se mai realizzato, sarebbe comunque tutt'altra cosa rispetto al deposito di 100 mc immaginato da Caronte&Tourist" fa sapere la società. "Per effetto di ciò le navi del gruppo, potenzialmente adibite all'alimentazione anche con Gnl (oltre la Elio ci sono la Nerea, la Pietro Mondello che sarà consegnata a brevissimo e un'altra unità) continueranno ad avere problemi di approvvigionamento se nulla cambierà. Perché è chiaro - spiegano da Caronte - che in assenza di un deposito far giungere alla bisogna il Gnl via terra, tramite autocisterne, risulterà antieconomico e dunque improponibile, almeno fin quando le quotazioni del gas non si stabilizzeranno al ribasso".

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Proprio approfittando di una flessione del prezzo del gas naturale liquefatto, qualche mese fa è stato possibile rifornire presso il porto di Trapani la nave Nerea utilizzando il metodo truck-to-ship , cioè da camion a nave, o stesso diffuso nei porti europei in cui non sono presenti infrastrutture fisse per il Gnl, un metodo che assicura flessibilità e replicabilità. Grazie al perdurare di questa condizione oggi è finalmente giunto il turno della nave Elio, che è stata rifornita, con lo stesso metodo, di 100 mq. di Gnl (equivalenti a 44 tonnellate) giunti su due autobotti partite da Ravenna, dove da alcuni anni è attivo un deposito gestito da Edison. L'utilizzo del gas naturale liquefatto, rispetto al combustibile marino convenzionale, riduce le emissioni di Anidride carbonica (CO2) del 25%; dell'85% quelle di Monossido e Biossido di azoto (NOx) e del 99% quelle di Particolato (PM) e Ossido di zolfo (SOx). Pur essendo un idrocarburo, il Gnl è in atto il più 'pulito' tra i combustibili di larga reperibilità. "Ma nell'immediato futuro - assicura Franza - ci sono il BioLng, gas totalmente naturale perché ottenuto dalla lavorazione di rifiuti organici e la propulsione elettrica. Sia la Nerea che la Pietro Mondello sono dotate di un pacco batterie che può consentire a queste unità di tenere i motori termici spenti durante le soste in banchina e di manovrare in entrata o in uscita dai porti in modalità zero emissioni". 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

Stabia Channel

Fonti Web

Khamenei: 'Il 7 ottobre legittimo, elimineremo Israele'. Trump: lo Stato ebraico dovrebbe colpire i siti nucleari dell'Iran


Stabia Channel

Khamenei: 'Il 7 ottobre legittimo, elimineremo Israele'. Trump: lo Stato ebraico dovrebbe colpire i siti nucleari dell'Iran

10/05/2024 07:23 Luca Mirone

Il sermone dell'ayatollah con un fucile al fianco. Raid di Usa e Regno Unito sullo Yemen. Ucciso in Libano un leader del braccio armato di Hamas Israele dovrebbe colpire i siti nucleari iraniani. Lo afferma Donald Trump, nel corso di un comizio in North Carolina. La risposta doveva essere: colpite il nucleare prima e preoccupatevi poi", ha detto il tycoon a chi gli chiedeva cosa pensasse della risposta data dal presidente americano Joe Biden sulla possibilità che lo Stato ebraico colpisca gli impianti atomici di Teheran. Biden si è detto contrario e nelle ultime ore ha frenato anche sul colpire i giacimenti petroliferi."Se lo faranno, lo faranno. Scopriremo quali sono i piani"di Israele, ha aggiunto Trump. Il governo israeliano, secondo quanto riferito da Biden, non ha ancora definito la sua risposta all'attacco dell'Iran. Il leader delle Brigate al-Qassam, il braccio armato di Hamas, Sayyed Attaullah Ali, è morto in un attacco israeliano in Libano: lo rende noto lo stesso movimento islamista palestinese, citata dai media locali. "Ali e tre membri della sua famiglia" sono stati uccisi da "un bombardamento sulla loro casa nel campo profughi di Dawi a Tripoli, nel nord del Libano", afferma Hamas su Telegram. La guida suprema della Repubblica islamica decide di non nascondersi. Nel momento più difficile per l'Iran, sotto scacco per i duri colpi inferti da Israele ad Hamas e Hezbollah, e con lo spettro di subire a breve un attacco diretto di vasta portata, Ali Khamenei è riapparso in pubblico guidando la preghiera del venerdì per la prima volta dopo quattro anni. Il 7 ottobre marcato con il sangue dalle milizie palestinesi ed i missili iraniani lanciati contro lo Stato ebraico sono state azioni "legittime", e l'asse della resistenza "continuerà a lottare per la vittoria" nonostante la morte dei suoi leader: sono questi i messaggi che l'ayatollah ha inviato a nemici ed alleati, davanti alle migliaia di fedeli riuniti a Teheran, anche per commemorare l'uccisione di Hassan Nasrallah. Un sermone in cui tutto contava, dalle parole all'iconografia. Come dimostra il fucile piazzato sul palco, a beneficio delle telecamere di tutto il mondo. Ad una settimana dalla morte del capo di Hezbollah - che pare sia stato provvisoriamente sepolto in un luogo segreto - Khamenei ha rinunciato per qualche ora alle rigide misure di sicurezza. Non guidava la preghiera dall'uccisione del generale Soleimani per mano americana nel 2020. Alla grande moschea di Teheran ha elogiato Nasrallah, simbolo dei "martiri" caduti nella guerra contro Israele, accanto a Ismail Haniyeh e ai tanti comandanti militari di Hamas e Hezbollah. Una guerra che, è il mantra dell'Iran, è condotta a scopi difensivi per rispondere ai "crimini sorprendenti" di Israele. Così anche l'imponente operazione di martedì scorso, con duecento missili lanciati in territorio nemico, è stata "del tutto legale", anzi è stata "una punizione minima". Nel sermone, in persiano e in arabo, è stato poi lanciato un appello a tutte le nazioni musulmane, "dall'Afghanistan allo Yemen, da Gaza

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

al Libano", a "cingere una cintura di difesa" contro il "nemico comune". Quella di Khamenei è apparsa come un'ostentazione di forza del regime, quasi a voler esorcizzare la grave minaccia alle porte. L'ipotesi che prende sempre più corpo è quella di un attacco israeliano alle infrastrutture energetiche e petrolifere iraniane, che affosserebbe un'economia già in crisi. Un blitz su cui Israele si sta confrontando con gli Stati Uniti, e che potrebbe scattare da un momento all'altro. E' uno scenario vissuto con comprensibile preoccupazione a Teheran, tanto che i pasdaran hanno provato a scoraggiare il nemico minacciando di reagire prendendo a loro volta di mira le raffinerie e i giacimenti di gas israeliani. Allo stesso tempo l'Iran continua a tessere la sua tela diplomatica per raffreddare la temperatura nella regione. Così il ministro degli Esteri Abbas Aragchi è volato a Beirut sotto le bombe per incontrare il collega libanese, sostenendo la necessità di un cessate il fuoco simultaneo con Israele a Gaza e in Libano. L'Idf invece ha continuato a martellare nel nord. La periferia meridionale di Beirut, roccaforte del Partito di Dio, nella notte è stata bersagliata dai raid. Il principale obiettivo, secondo quanto è filtrato da Gerusalemme, era Hashem Safieddine, probabile successore di Nasrallah. Israele ritiene che sia morto. Quanto alla guerra al confine, è stato esteso l'ordine di evacuazione ai civili libanesi a 35 villaggi. Ma anche tra le truppe di Tsahal si continuano a contare perdite: nel Golan due soldati sono rimasti uccisi da un drone lanciato dall'Iraq, dove sono attive milizie sciite filo-iraniane. E si continua a combattere e a morire anche nei Territori palestinesi. Un raid israeliano a Tulkarem, in Cisgiordania, ha provocato almeno 18 morti. Almeno 9 vittime, secondo l'Idf, erano miliziani di Hamas, incluso il capo locale, Abd al-Razeq Oufi. Era accusato di pianificare un attentato a breve, in vista delle commemorazioni per il 7 ottobre. C'è poi il fronte degli Houthi che, armati da Teheran, attaccano i mercantili occidentali nel Mar Rosso in rappresaglia per Gaza. Le milizie yemenite sono state colpite nuovamente da raid britannici e americani, che stavolta hanno cambiato strategia: finora avevano preso di mira le infrastrutture costiere, ora invece hanno attaccato più in profondità. Tra i nuovi bersagli, anche la capitale Sanaa. Idf, raid su un centro di comando di Hamas in una scuola a Gaza L'esercito israeliano ha reso noto di aver colpito poco fa in un raid aereo "terroristi che operavano all'interno di un centro di comando e controllo nella Striscia di Gaza" situato "in un complesso che in precedenza fungeva da scuola, la 'Ahmad al-Kurd', nell'area della Striscia di Gaza centrale". L'Idf assicura di aver adottato "prima dell'attacco numerose misure per ridurre il rischio di danneggiare i civili" e accusa Hamas di "abuso sistematico delle infrastrutture civili". Gli Usa: 'Da Israele nessuna garanzia su impianti nucleari Iran' Israele non ha dato garanzie all'amministrazione Biden sul fatto che puntare agli impianti nucleari iraniani sia escluso. Lo riporta Cnn citando un funzionario dell'amministrazione, secondo il quale è "davvero difficile dire" se Israele utilizzerà l'anniversario dell'attacco del 7 ottobre per vendicarsi. Ultimi News.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Start Magazine

Fonti Web

Come possiamo costruire città accessibili e inclusive?


Start Magazine

Come possiamo costruire città accessibili e inclusive?

10/05/2024 06:16 Marco Foti

Le città devono essere accessibili ed inclusive per tutti, ed il trasporto pubblico locale è la chiave di volta dello sviluppo territoriale. Ma con quali strumenti? L'analisi di Marco Foti. Il processo di rigenerazione urbana è ben altro che la lotta alle periferie degradate oppure la riqualificazione di un qualsiasi centro storico. Armonizzare la possibilità di spostare le persone con la vivibilità della città costituisce il fulcro di un'idea di città accessibile ed inclusiva per tutti. Studi di settore [1] evidenziano come il 56% della popolazione mondiale viva in un contesto di "città" ed entro il 2050 questa tendenza è destinata ad aumentare portando la concentrazione negli agglomerati urbani a quasi il 70%. Secondo l'ONU [2] la progressiva urbanizzazione potrebbe rivelarsi un fattore positivo sia a livello economico sia in termini di qualità della vita in quanto la popolazione rurale è destinata a crescere ancora per qualche anno, toccando il suo picco storico, ed una volta raggiunta la vetta, lo spostamento verso le grandi città avrà progressivamente la meglio. Per cui la rigenerazione urbana non contempla soltanto l'ammodernamento di una strada piuttosto che la pedonalizzazione di una via: il concetto di rigenerazione deve essere inteso come la riattivazione delle condizioni di sicurezza, in primis, e di benessere e mobilità subito a seguire. Fornire i servizi alle persone che intendono spostarsi comodamente in tutto l'arco della giornata, notte compresa, da un punto ad un altro della città è la priorità del prossimo (breve) futuro. Città che oggi hanno avviato l'adozione di "modelli" in grado di rispondere alle nuove esigenze di mobilità negli ambiti urbani in quanto la crescente concentrazione di persone nelle aree urbane consente di programmare servizi agli abitanti più rispondenti alle esigenze in quanto maggiormente economici. D'altro canto le proiezioni dell'OCSE indicano un aumento significativo della domanda di mobilità in ambito urbano entro il 2050, che si raddoppia addirittura se confrontata al 2015. È fuor di dubbio che tali volumi di traffico provochino impellenti

Le città devono essere accessibili ed inclusive per tutti, ed il trasporto pubblico locale è la chiave di volta dello sviluppo territoriale. Ma con quali strumenti? L'analisi di Marco Foti. Il processo di rigenerazione urbana è ben altro che la lotta alle periferie degradate oppure la riqualificazione di un qualsiasi centro storico. Armonizzare la possibilità di spostare le persone con la vivibilità della città costituisce il fulcro di un'idea di città accessibile ed inclusiva per tutti. Studi di settore [1] evidenziano come il 56% della popolazione mondiale viva in un contesto di "città" ed entro il 2050 questa tendenza è destinata ad aumentare portando la concentrazione negli agglomerati urbani a quasi il 70%. Secondo l'ONU [2] la progressiva urbanizzazione potrebbe rivelarsi un fattore positivo sia a livello economico sia in termini di qualità della vita in quanto la popolazione rurale è destinata a crescere ancora per qualche anno, toccando il suo picco storico, ed una volta raggiunta la vetta, lo spostamento verso le grandi città avrà progressivamente la meglio. Per cui la rigenerazione urbana non contempla soltanto l'ammodernamento di una strada piuttosto che la pedonalizzazione di una via: il concetto di rigenerazione deve essere inteso come la riattivazione delle condizioni di sicurezza, in primis, e di benessere e mobilità subito a seguire. Fornire i servizi alle persone che intendono spostarsi comodamente in tutto l'arco della giornata, notte compresa, da un punto ad un altro della città è la priorità del prossimo (breve) futuro. Città che oggi hanno avviato l'adozione di "modelli" in grado di rispondere alle nuove esigenze di mobilità negli ambiti urbani in quanto la crescente concentrazione di persone nelle aree urbane consente di programmare servizi agli abitanti più rispondenti alle esigenze in quanto maggiormente economici. D'altro canto le proiezioni dell'OCSE indicano un aumento significativo della domanda di mobilità in ambito urbano entro il 2050, che si raddoppia addirittura se confrontata al 2015. È fuor di dubbio che tali volumi di traffico provochino impellenti preoccupazioni in termini di spazio occupato ed infrastrutture. Studi e dati di settore [3] confermano quanto sia complicato spostarsi quotidianamente all'interno delle città con il mezzo privato a causa di una elevata congestione urbana ed una accessibilità spesso complicata ed inadeguata, frutto dell'importante numero di auto in circolazione (basti pensare che l'Italia è al top della classifica europea con 690 auto ogni 1.000 abitanti, contro la media Ue di 560) ed alle abitudini di spostamento. Tre italiani su quattro continuano ancora oggi a spostarsi in auto ed il 30% del traffico prodotto in ambito urbano è costituito dal cosiddetto "traffico parassita", ovvero dai veicoli che circolano per la ricerca di un parcheggio, spendendo in media un tempo che varia da un quarto d'ora alla mezzora al giorno. L'Osservatorio che ha condotto gli studi calcola inoltre che "oltre ai posti già fruibili, ne servirebbero ben 670.000 aggiuntivi, su strada o in struttura,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

corrispondenti ad una fila ininterrotta di automobili lunga 3.000 km, quanto la distanza tra Roma e Mosca". Le città, da trent'anni a questa parte, hanno avviato un intenso processo di cambiamento, sviluppando modelli in cui prevale il centro storico come "hub" dei servizi di ristorazione funzionali ai residenti ma destinati anche agli ingenti flussi turistici, di cui tutto il territorio nazionale in particolare ne beneficia. La concentrazione della popolazione negli ambiti urbani non deve essere vista in modo negativo ma può aiutare a minimizzare l'impatto ambientale dell'intera città (si prenda ad esempio la città a 15') purché le Amministrazioni sviluppino politiche e pratiche tali da preparare il territorio all'ingente flusso di persone, dal centro storico alle immediate aree periferiche e viceversa. La città del futuro, che in parte prende forma anche già nel presente, sarà caratterizzata sempre più dal concetto di "smart mobility", uno dei temi da sviluppare per rendere l'ambiente urbano più rispondente ai cittadini, puntando ad offrire una mobilità sicura, flessibile, integrata e conveniente, da più punti di vista. In questo contesto si colloca il Trasporto Pubblico Locale , la cui rappresentazione attuale, secondo una recente indagine [4], è influenzata da una percezione stereotipata in cui il TPL è visto come archetipo del classico servizio pubblico, con i suoi pregi ed i suoi tipici difetti. Il TPL invece è un bene collettivo, un asset per la società, e non si deve correre il rischio nel classificare lo stesso come "faccia della pubblica amministrazione", diversamente da ciò che non si verifica in altri Paesi dove il TPL è un vero bene collettivo. Secondo gli utenti intervistati nell'indagine, l'ecosostenibilità e la tecnologia sono le chiavi di volta che porteranno al TPL del futuro. Un trasporto che sarà più rapido, all'insegna dell'intermodalità e verso un vero MaaS (Mobility as a Service) che punti a tre dimensioni fondamentali: integrazione modale, intesa come "un'integrazione tra i mezzi" dal suo punto di vista; integrazione informativa, con l'utilizzo di app e piattaforme d'informazione chiare e semplici; integrazione tariffaria, più spinta dal lato tecnologico ed indirizzata a politiche commerciali agevolate su clienti fidelizzati. All'interno di un quadro sociale in piena evoluzione dopo la pandemia (a causa dello stravolgimento delle condizioni e delle abitudini di spostamento delle persone), il trasporto pubblico ha il vantaggio di poter armonizzare i propri servizi in funzione delle esigenze dei propri clienti, mettendo al primo posto la semplicità d'uso dei servizi. Una delle esigenze più spesso palesate dall'utente è quella di personalizzare il proprio spostamento, fino a poter avere un servizio on demand, approccio sempre più richiesto dagli utenti del TPL (leggasi, servizi a chiamata). La tecnologia avanzata ed i progressi maturati con l'Internet of Things (IoT), l'analisi dei dati, l'intelligenza artificiale e il cloud computing creano un mix di opportunità (per gli utenti) nelle città che può consentire soluzioni per rimodellare il panorama della mobilità urbana. Numerosi attori di diversi settori hanno investito nella digitalizzazione della mobilità e nelle nuove tecnologie, come ad esempio le piattaforme Mobility-as-a-Service (Maas), tra i sistemi e le soluzioni più avanzate attualmente in fase di sviluppo, oppure l'Intelligenza Artificiale. Su quest'ultimo aspetto una recente ricerca [5]condotta su un campione di 1500 persone, rappresentativo di una parte di cittadini che utilizzano in modo regolare i mezzi pubblici, ha dimostrato

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

che l'intelligenza artificiale nel TPL non è percepita in modo dirompente. La maggioranza degli intervistati ritiene che le applicazioni dell'Intelligenza Artificiale siano importanti nella ricerca scientifica (62,3%), nel settore medico e nella ricerca medica (53,6%), mentre nei trasporti la percentuale si riduce al 19%. Nel settore specifico del TPL gli esperti hanno individuato quattro possibili ambiti su cui l'AI può avere un impatto importante: la gestione operativa, la sicurezza, il customer care, l'eccellenza tecnico-ingegneristica: in termini di gestione operativa, con la AI si ha la possibilità di gestire la rete dei servizi in auto-apprendimento e, dunque, fare modifiche virtuose sulla rete perché c'è la capacità da parte del sistema di apprendere informazioni in modo realistico e dinamico; l'ambito della sicurezza si traduce principalmente nella grande opportunità della manutenzione predittiva e "real-time" dei mezzi"; il customer care, in relazione ad una più veloce risposta alle esigenze degli utenti; l'eccellenza tecnico-ingegneristica è quello meno percepito dall'utente finale, sebbene l'AI possa servire a semplificare e rendere più efficaci i processi di gestione tecnica di reti e mezzi. In conclusione, il TPL, specialmente in ambito urbano dove risulta più efficiente e diffuso, è la soluzione di mobilità del "futuro". Con quali strumenti dovrà essere sviluppato? Dopo anni (decenni) di abbandono del settore il trasporto collettivo oggi registra un profondo e sostanziale cambiamento grazie anche alla completa sostituzione del parco rotabile con mezzi efficienti, ecologici e soprattutto a misura del cittadino e quindi più sicuri. Le tecnologie poc'anzi richiamate supportano l'idea di città a 15' oppure di aree ZTL, dove muoversi con il trasporto pubblico si rivela la scelta vincente. Per questo motivo, a mio avviso, bisogna gettare il cuore oltre l'ostacolo in termini di abitudini, comfort ed accessibilità alla città, se rapportato all'utilizzo del mezzo privato. L'orientamento deve essere sempre lo stesso in quanto il benessere (economico e sociale) di un'area urbana dipende proprio dall'efficienza, funzionalità, fluidità e capillarità del Trasporto Pubblico, centrale nelle nostre città. NOTE [1] "Infrastructure technologies: Challenges and solutions for smart mobility in urban areas", McKinsey & Company, 2023. [2] "World Urbanization Prospects", ONU, 2018. [3] AIPARK (Associazione Italiana Operatori Sosta e Mobilità), 2024. [4] "L'attrattività del TPL in un quadro di accresciuta competitività del sistema della mobilità", ASSTRA, 2023. [5] "L'intelligenza Artificiale e il Trasporto Pubblico Locale nella prospettiva degli utenti (e non) TPL", ASSTRA, 2024.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Start Magazine

Fonti Web

Perché Italia e Austria bisticciano sul Brennero


Start Magazine

Perché Italia e Austria bisticciano sul Brennero

10/05/2024 06:47 Federico Guiglia

Il 16 settembre la Gazzetta dell'Unione Europea ha pubblicato il ricorso del governo italiano alla Corte di Giustizia Ue contro i divieti austriaci, forte anche del parere della Commissione europea favorevole alla posizione italiana (condivisa pure dalla Germania). Il taccuino di Guiglia. Non è un vicino ingombrante, quello della porta accanto, ma vuole aver ragione anche quando ha torto. L'abitudine difficilmente cambierà, qualunque sarà il governo che sorgerà dopo il voto che ha visto la vittoria della destra estrema e più radicale nella storia politica dell'Austria. Nei rapporti finora eccellenti fra Roma e Vienna, il Brennero è il termometro dello stato di salute e di amicizia tra i due Paesi dell'Unione europea. Dove già si coglie la prima differenza. Loro appartengono al club dei frugali, cioè di quelli che si piccano di mettere la quadratura dei conti (più i conti degli altri, in verità, che non i propri) al di sopra di ogni scelta. Una tendenza che, sull'onda del vento elettorale, potrebbe rafforzarsi. Noi, invece, nell'Ue puntiamo sulla crescita e invochiamo flessibilità, senza rinunciare al rigore. Del resto, chi più s'intende della materia, Mario Draghi, è italiano e non austriaco. La frontiera del nostro nord, che corrisponde al loro sud, unisce e divide. L'anno scorso siamo stati, dopo la Germania, il principale partner commerciale: volume di scambi di 25 miliardi di euro. Dunque, uniti. Ma in realtà il medesimo valico ha rappresentato a lungo un ostacolo insuperabile per l'autotrasporto dei mezzi pesanti. Divieto di transito notturno, di circolazione settoriale e nei giorni invernali, limitazione del volume di traffico: un inferno per i Tir e per l'economia italiana, oltre che un affronto al principio europeo di libera circolazione. Il 16 settembre la Gazzetta dell'Unione Europea ha pubblicato l'inevitabile ricorso del governo italiano alla Corte di Giustizia Ue contro i divieti austriaci, forte anche del parere della Commissione europea favorevole alla posizione italiana (condivisa pure dalla Germania). I vicini austriaci hanno "tenuto il punto" per anni, insensibili a trovare un'intesa con Roma. A tutela della popolazione e dell'ambiente del Land Tirolo, Vienna ha chiuso il portone del Brennero in faccia ai Tir. Com'era giù successo e succede per le persone, cioè per gli immigrati, respinti o portati al di qua del Brennero. Un'altra potenziale incomprensione, posto che i vincitori hanno puntato molto sulla lotta all'immigrazione. Archiviata, invece, la questione altoatesina. Nel 1992 Vienna ha rilasciato a Roma la "quietanza liberatoria" che chiude definitivamente la controversia trascinata all'Onu dall'Austria sull'interpretazione dell'attuazione dell'Accordo De Gasperi-Gruber del 1946 a favore della minoranza di lingua tedesca. Eppure, il governo italiano è alle prese con la richiesta Svp di ripristinare competenze che, dal rilascio della quietanza in poi, sarebbero state cancellate o limitate dalla Corte Costituzionale. Un giuridichese che, in realtà, non si può associare alla certificata

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

chiusura della vertenza, essendo l'autonomia speciale per l'Alto Adige un atto compiuto in libertà dal sovrano Parlamento della Repubblica. Non risulta che l'Austria legiferi a Montecitorio. E poi la Corte Costituzionale è il massimo organo di garanzia per tutti, cittadini italiani di lingua tedesca compresi. Palazzo Chigi e Farnesina dovrebbero essere loro, stavolta, a "tenere il punto": la questione altoatesina non c'entra. Roma se la veda con Bolzano e con la Svp e facciano tra loro quel che vogliono. Ma Vienna è fuorigioco. Pubblicato su Il Messaggero.

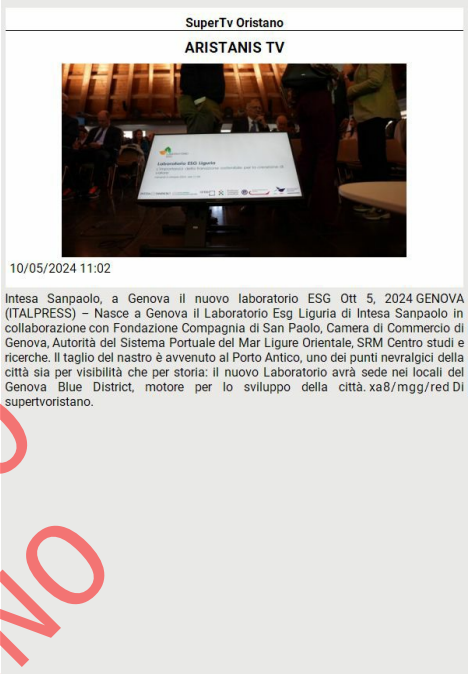
AD ESCLUSIVO USO INTERNO

SuperTv Oristano

Fonti Web

ARISTANIS TV

Intesa Sanpaolo, a Genova il nuovo laboratorio ESG Ott 5, 2024 GENOVA (ITALPRESS) - Nasce a Genova il Laboratorio Esg Liguria di Intesa Sanpaolo in collaborazione con Fondazione Compagnia di San Paolo, Camera di Commercio di Genova, Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, SRM Centro studi e ricerche. Il taglio del nastro è avvenuto al Porto Antico, uno dei punti nevralgici della città sia per visibilità che per storia: il nuovo Laboratorio avrà sede nei locali del Genova Blue District, motore per lo sviluppo della città. xa8/mgg/red Di supertvoristano.



SuperTv Oristano

ARISTANIS TV

10/05/2024 11:02

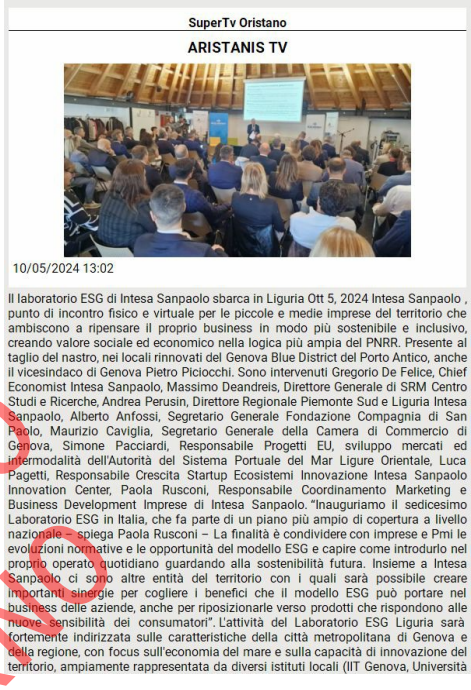
Intesa Sanpaolo, a Genova il nuovo laboratorio ESG Ott 5, 2024 GENOVA (ITALPRESS) – Nasce a Genova il Laboratorio Esg Liguria di Intesa Sanpaolo in collaborazione con Fondazione Compagnia di San Paolo, Camera di Commercio di Genova, Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, SRM Centro studi e ricerche. Il taglio del nastro è avvenuto al Porto Antico, uno dei punti nevralgici della città sia per visibilità che per storia: il nuovo Laboratorio avrà sede nei locali del Genova Blue District, motore per lo sviluppo della città. xa8/mgg/red Di supertvoristano.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

SuperTv Oristano

Fonti Web

ARISTANIS TV


SuperTv Oristano

ARISTANIS TV

10/05/2024 13:02

Il laboratorio ESG di Intesa Sanpaolo sbarca in Liguria Ott 5, 2024 Intesa Sanpaolo , 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. Presente al taglio del nastro, nei locali rinnovati del Genova Blue District del Porto Antico, anche il vicesindaco di Genova Pietro Piciocchi. Sono intervenuti 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, Paola Rusconi, Responsabile Coordinamento Marketing e Business Development Imprese di Intesa Sanpaolo. "Inauguriamo il sedicesimo Laboratorio ESG in Italia, che fa parte di un piano più ampio di copertura a livello nazionale - spiega Paola Rusconi – La finalità è condividere con imprese e Pmi le evoluzioni normative e le opportunità del modello ESG e capire come introdurlo nel proprio operato quotidiano guardando alla sostenibilità futura. Insieme a Intesa Sanpaolo ci sono altre entità del territorio con i quali sarà possibile creare importanti sinergie per cogliere i benefici che il modello ESG può portare nel business delle aziende, anche per riposizionarle verso prodotti che rispondono alle nuove sensibilità dei consumatori". L'attività del Laboratorio ESG Liguria sarà fortemente indirizzata sulle caratteristiche della città metropolitana di Genova e della regione, 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 (Genova Smart City), società del Comune (Genova Blue District, Job Centre). "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 - spiega Massimo Deandreis, direttore generale di SRM Centro Studi e Ricerche -. Inoltre, i porti di Genova-Savona Vado e 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

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

temi, è felice di dare un contributo". "Il Laboratorio ESG della Liguria vuole portare l'attenzione delle imprese sulle tematiche ESG e fornire al tessuto imprenditoriale della regione un supporto concreto a un momento fondamentale della transizione, quello verso la sostenibilità, elemento fondamentale per la competitività di lungo periodo - commenta Andrea Perusin, Direttore Regionale Piemonte Sud e Liguria di Intesa Sanpaolo -. L'Italia sta crescendo più dell'Europa e le stesse aspettative le abbiamo in Liguria, dove gestiamo 30mila imprese: un numero piuttosto importante, che sosteniamo nei loro progetti di investimento per crescere". Nel Piano d'impresa 2022-2025 Intesa Sanpaolo ha destinato 8 miliardi di euro a investimenti in circular economy, e ha già erogato oltre 7 miliardi di euro di S-Loans, finanziamenti innovativi a medio-lungo termine che accompagnano gli sforzi delle imprese nella direzione di una maggiore sostenibilità, con un meccanismo di riduzione dei tassi legato al raggiungimento di obiettivi ESG. 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. Secondo i dati elaborati dal Research Department di Intesa Sanpaolo, l'economia italiana negli ultimi anni ha mostrato un'evoluzione migliore rispetto all'area dell'euro. A questa dinamica ha contribuito anche la forte ripresa degli investimenti delle PMI tra il 2016 e il 2023, con un aumento pari al 35,7% a prezzi costanti in Italia (+47,5% per la Liguria). 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%. Dopo il rallentamento osservato a cavallo tra il 2023 e il 2024, visibile anche dall'evoluzione recente del commercio estero, nel 2025 ci si attende una ripresa dell'economia italiana che potrà contare sul contributo dei consumi e degli investimenti. Ma per cogliere queste opportunità sarà fondamentale per le imprese accelerare nel percorso di rafforzamento competitivo anche attraverso le 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%. Le imprese manifatturiere liguri, in particolare, 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. Tuttavia, le sfide tecnologica e green richiedono capitale umano qualificato che le imprese faticano a trovare: i dati del sistema Excelsior di Unioncamere Anpal mostrano che oltre il 50% delle posizioni ricercate dalle imprese liguri sono di difficile reperimento. Questa evidenza trova conferma anche nell'indagine che il Research Department di Intesa Sanpaolo conduce semestralmente sulle filiali imprese della Banca dei Territori, dove vengono evidenziate in particolare le difficoltà di turismo, costruzioni, manifatturiero e agricoltura. -foto xa8 Italpress - (ITALPRESS). Di supertvoristano.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Tiscali

Fonti Web

La doccia fredda: l'Istat dice che cresciamo meno del previsto. Più concreti i "sacrifici" di Giorgetti


Tiscali

La doccia fredda: l'Istat dice che cresciamo meno del previsto. Più concreti i "sacrifici" di Giorgetti

10/05/2024 10:23 CLAUDIA FUSANI;

Crescono le tensioni in maggioranza in vista della legge di bilancio. Il governo è a caccia di risorse e colloca sul mercato il 15% di Poste per un incasso di 2,5 miliardi. Dopo l'aumento delle accise, allo studio un'addizionale Ires (tra lo 0,5 e l'1) per le imprese che hanno beneficiato di maggiori profitti. Forza Italia in trincea. Meloni si raccomanda di "comunicare" meglio Claudia Fusani Prima le parole di Giorgetti - "sacrifici per tutti" - poi i numeri dell'Istat che fotografano un quadro economico meno roseo di quel che si pensava. Un uno-due nel giro di poche che impone di ricordare a tutti, da Meloni in giù, che la realtà è diversa da quella immaginata. E raccontata. E se anche questa volta proveranno a dire che è "tutto e solo un problema di comunicazione", ecco sappiate che non è vero. E' vero, semmai, che il ministro Giorgetti ha sempre detto e fatto capire che il quadro economico non è quella favola rosa raccontata in ogni occasione ("siamo la terza economia europea, la terza manifattura europea, il nostro pil cresce più della Germania"). E ora che parlano i numeri con cui il ministro non fa sconti nè giochi di prestigio, il resto della maggioranza - ma non la presidente Meloni, attenzione - si ribella. Il concetto è semplice: l'Italia ha bisogno di 25 miliardi per garantire le misure necessarie - taglio del cuneo, riduzione aliquote Irpef, incentivi per le industrie che assumono e per le famiglie numerose, missioni militari - non possiamo più fare debito per via delle nuove regole di bilancio europee (il nuovo Patto di stabilità) e dunque quei soldi possono arrivare solo in due modi: taglio della spesa corrente; nuove tasse. Tutto qua. certo, nel taglio della spesa corrente ci possono essere più opzioni. Ad esempio eliminare gli sprechi che sono ancora tantissimi. Rispetto all'aumento delle tasse, uno potrebbe concentrarsi sulla lotta all'evasione anzichè aumentarle per tutti e dunque anche per chi ha già pochissimo. I numeri dell'Istat Nei primi sei mesi dell'anno l'economia italiana ha acquisito una crescita del +0,4% , e non del +0,6% calcolato finora. La rettifica diffusa dall'Istat sulla revisione dei conti economici trimestrali taglia di due decimali le performance realizzate dal Paese nei primi sei mesi dell'anno. Soprattutto solleva incognite pesanti sul +1% di crescita confermato dal Governo nel Piano strutturale di bilancio che martedì sarà votato dal Parlamento. Si tratta di un fatto statistico, figlio delle revisioni delle serie storiche ma per chi come l'Italia viaggia sempre con la dimensione dello 0,1 in più o in meno, è una pessima notizia. Soprattutto in questa fase in cui il governo è letteralmente alla caccia di risorse da mettere nella legge di bilancio. Se la crescita, come ha anticipato ieri l'Istat, 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%,

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

in aumento di 0,7 punti percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Uno scenario probabilmente già noto al Mef tanto che nel Piano strutturale di bilancio si prevede che la pressione fiscale nel 2025 arrivi al 42,8%, mai così alta negli ultimi vent'anni. Se a questo si aggiunge che il ministro in persona, intervistato da Bloomberg giovedì, ha parlato di "sacrifici per tutti", si può dire che a Giorgetti non fa difetto la chiarezza e parlarsi dritto negli occhi. E che è goffo e meschino, come è successo ieri, parlare di "problemi di comunicazione". Le nuove tasse Ci saranno, quindi, e saranno necessarie. A proposito di extraprofitti e del principio costituzionale per cui "tutti sono chiamati a concorrere alle spese pubbliche in ragione della loro capacità contributiva" (articolo 53), è allo studio 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. Federcasse e Abi hanno già parlato e detto no. La trattativa andrà probabilmente ancora avanti prima che la legge di bilancio sia approvata dal Consiglio dei ministri e le ipotesi restano tutte aperte. Per quello che riguarda il nodo accise - che ha armato le opposizioni ma anche la stessa maggioranza come vedremo tra poco - 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. Secondo l'Unem "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". In vendita il 15% di Poste Lo scorso 25 gennaio il Consiglio dei ministri aveva varato un decreto che consentiva la vendita sul mercato di una ulteriore quota di Poste Italiane, tale da mantenere comunque il controllo pubblico su almeno il 35% del capitale. Adesso ci siamo come i più attenti avranno capito dal massiccio numero di spot nella varie tv. L'operazione dovrebbe portare circa 2,5 miliardi nelle casse dello Stato che resta proprietario di oltre il 50% con Mef e Cassa depositi e prestiti. Si tratta di un'operazione particolare perché è la prima privatizzazione in quasi dieci anni (dal 2016) a coinvolgere anche piccoli risparmiatori ed è la prima Offerta pubblica di vendita di una società pubblica in versione digitale. Ieri il Mef ha indicato gli advisor tra le banche d'affari estere e italiane per fissare tempi e modalità di vendita delle azioni. E così, dopo Ita, un altro ex gioiello di famiglia se ne va. Ma servono soldi. E la priorità, come ha più volte ripetuto la premier, è che lo Stato resti proprietario. Le tensioni Tutto ciò sta provocando molte tensioni nella maggioranza. Il vicepremier e ministro degli Esteri ha dovuto staccare la testa dai dossier internazionali e infilarsi di nuovo mani e piedi nelle faccende interne. Anche perchè nessuno leva dalla testa che

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Tiscali

Fonti Web

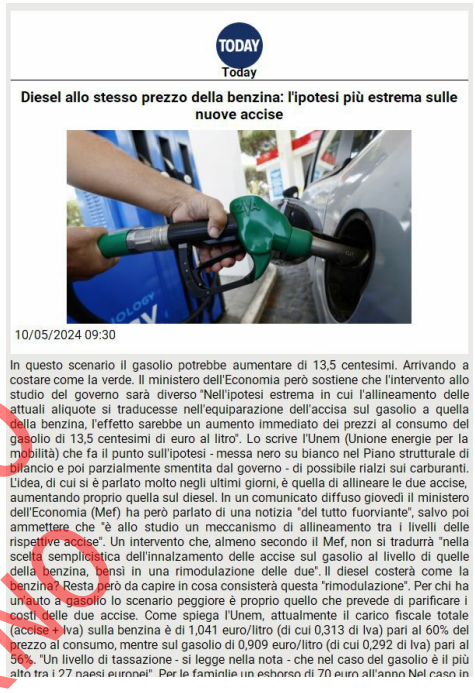
Giorgetti abbia lanciato questo sasso a 48 ore da Pontida (domenica) dove sarà sul palco ad indossare i panni di un novello Robin Hood. Forza Italia è "contrarissima"ad ogni nuova tassa. Tajani non si fida di chi cerca di traquillizzarlo con il classico: "E' stato male interpretato". Il Piano strutturale di bilancio è pubblico e i passaggi sulla tassazione, sulla accise e altre sono a pagina 116 e 159. Tajani si ostina quindi a ripetere che la manovra "non sarà lacrime e sangue anche se la prudenza è d'obbligo visto lo scenario internazionale". "Noi le tasse le vogliamo abbassare ai redditi inferiori a 35mila euro e far pagare chi come assicurazioni e banche hanno guadagnato miliardi" cerca di spiegare il leader della Lega Matteo Salvini perfettamente in linea con le parole di Giorgetti. Raffaele Nevi, portavoce azzurro, prende tempo: "Quando si mette mano alla legge di bilancio tutti chiedono più risorse, i sacrifici cui il ministro faceva riferimento sono riferiti ai tanti no che saremo costretti a dire a chi chiede più risorse". Di sicuro nella prossima legge di bilancio la sanità avrà uno "spazio importante". Il ministro della Salute Orazio Schillaci ha ribadito come la priorità saranno le assunzioni e l'aumento degli stipendi di medici e sanitari. Un obiettivo che potrebbe essere raggiunto anche grazie ad una flat tax al 15% sull'indennità di specificità dei medici. Il timing Martedì Giorgetti sarà in Parlamento ad illustrare il Piano strutturale di bilancio che le 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 sullo Ius Scholae, sull'Autonomia o sul voto in Austria, ma anche in Senato, sui "condoni" nel decreto Omnibus. di Claudia Fusani.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Today

Fonti Web

Diesel allo stesso prezzo della benzina: l'ipotesi più estrema sulle nuove accise


TODAY
Today

Diesel allo stesso prezzo della benzina: l'ipotesi più estrema sulle nuove accise

10/05/2024 09:30

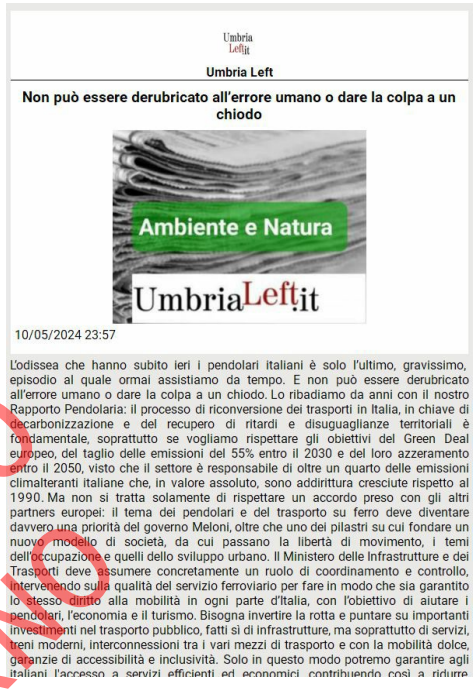
In questo scenario il gasolio potrebbe aumentare di 13,5 centesimi. Arrivando a costare come la verde. Il ministero dell'Economia però sostiene che l'intervento allo studio del governo sarà diverso "Nell'ipotesi estrema in cui l'allineamento delle attuali aliquote si traducesse nell'equiparazione dell'accisa 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". Lo scrive l'Unem (Unione energie per la mobilità) che fa il punto sull'ipotesi - messa nero su bianco nel Piano strutturale di bilancio e poi parzialmente smentita dal governo - di possibile rialzi sui carburanti. L'idea, di cui si è parlato molto negli ultimi giorni, è quella di allineare le due accise, aumentando proprio quella sul diesel. In un comunicato diffuso giovedì il ministero dell'Economia (Mef) ha però parlato 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, almeno secondo il Mef, 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 diesel costerà come la benzina? Resta però da capire in cosa consisterà questa "rimodulazione". Per chi ha un'auto a gasolio lo scenario peggiore è proprio quello che prevede di parificare i costi delle due accise. Come spiega l'Unem, 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 - si legge nella nota - che nel caso del gasolio è il più alto tra i 27 paesi europei". Per le famiglie un esborso di 70 euro all'anno Nel caso in cui l'imposta sul diesel venisse portata allo stesso livello di quella sulla benzina il costo salirebbe appunto di 13,5 centesimi. In sostanza il gasolio arriverebbe a costare come la verde. Una tegola per tutti quegli automobilisti che hanno scelto un'auto diesel per risparmiare sul carburante. Non solo. L'aumento, dice 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" e "avrebbe inoltre un effetto sul trasporto merci e passeggeri con mezzi che non usufruiscono delle agevolazioni di accisa" previste oggi dalle normative. Quella di rimodulare le accise è comunque un'ipotesi ancora al vaglio dell'esecutivo. Non è escluso che alla fine si decida di non intervenire o, come precisato nel comunicato del Mef, di "rimodulare" le due accise in un altro modo.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO

Umbria Left

Fonti Web

Non può essere derubricato all'errore umano o dare la colpa a un chiodo


Umbria Left

Non può essere derubricato all'errore umano o dare la colpa a un chiodo

Ambiente e Natura

UmbriaLeft.it

10/05/2024 23:57

L'odissea che hanno subito ieri i pendolari italiani è solo l'ultimo, gravissimo, episodio al quale ormai assistiamo da tempo. E non può essere derubricato all'errore umano o dare la colpa a un chiodo. Lo ribadiamo da anni con il nostro Rapporto Pendolaria: il processo di riconversione dei trasporti in Italia, in chiave di decarbonizzazione e del recupero di ritardi e disuguaglianze territoriali è fondamentale, soprattutto se vogliamo rispettare gli obiettivi del Green Deal europeo, del taglio delle emissioni del 55% entro il 2030 e del loro azzeramento entro il 2050, visto che il settore è responsabile di oltre un quarto delle emissioni climalteranti italiane che, in valore assoluto, sono addirittura cresciute rispetto al 1990. Ma non si tratta solamente di rispettare un accordo preso con gli altri partners europei: il tema dei pendolari e del trasporto su ferro deve diventare davvero una priorità del governo Meloni, oltre che uno dei pilastri su cui fondare un nuovo modello di società, da cui passano la libertà di movimento, i temi dell'occupazione e quelli dello sviluppo urbano. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti deve assumere concretamente un ruolo di coordinamento e controllo, intervenendo sulla qualità del servizio ferroviario per fare in modo che sia garantito lo stesso diritto alla mobilità in ogni parte d'Italia, con l'obiettivo di aiutare i pendolari, l'economia e il turismo. Bisogna invertire la rotta e puntare su importanti investimenti nel trasporto pubblico, fatti sì di infrastrutture, ma soprattutto di servizi, treni moderni, interconnessioni tra i vari mezzi di trasporto e con la mobilità dolce, garanzie di accessibilità e inclusività. Solo in questo modo potremo garantire agli italiani l'accesso a servizi efficienti ed economici, contribuendo così a ridurre

L'odissea che hanno subito ieri i pendolari italiani è solo l'ultimo, gravissimo, episodio al quale ormai assistiamo da tempo. E non può essere derubricato all'errore umano o dare la colpa a un chiodo. Lo ribadiamo da anni con il nostro Rapporto Pendolaria: il processo di riconversione dei trasporti in Italia, in chiave di decarbonizzazione e del recupero di ritardi e disuguaglianze territoriali è fondamentale, soprattutto se vogliamo rispettare gli obiettivi del Green Deal europeo, del taglio delle emissioni del 55% entro il 2030 e del loro azzeramento entro il 2050, visto che il settore è responsabile di oltre un quarto delle emissioni climalteranti italiane che, in valore assoluto, sono addirittura cresciute rispetto al 1990. Ma non si tratta solamente di rispettare un accordo preso con gli altri partners europei: il tema dei pendolari e del trasporto su ferro deve diventare davvero una priorità del governo Meloni, oltre che uno dei pilastri su cui fondare un nuovo modello di società, da cui passano la libertà di movimento, i temi dell'occupazione e quelli dello sviluppo urbano. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti deve assumere concretamente un ruolo di coordinamento e controllo, intervenendo sulla qualità del servizio ferroviario per fare in modo che sia garantito lo stesso diritto alla mobilità in ogni parte d'Italia, con l'obiettivo di aiutare i pendolari, l'economia e il turismo. Bisogna invertire la rotta e puntare su importanti investimenti nel trasporto pubblico, fatti sì di infrastrutture, ma soprattutto di servizi, treni moderni, interconnessioni tra i vari mezzi di trasporto e con la mobilità dolce, garanzie di accessibilità e inclusività. Solo in questo modo potremo garantire agli italiani l'accesso a servizi efficienti ed economici, contribuendo così a ridurre drasticamente anche le spese familiari dedicate all'auto e alla mobilità. Per l'Italia dei trasporti è arrivato il momento di andare davvero ad "alta velocità", evitando di rincorrere inutilmente i titoli dei giornali, ma lavorando per aprire i cantieri della transizione ecologica che servono al nostro Paese. Così si legge in una nota diffusa da Legambiente.

AD ESCLUSIVO USO INTERNO