

Conftrasporto - Rassegna Stampa

lunedì, 14 ottobre 2024

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Quotidiani Nazionali

14/10/2024	Il Foglio Pagina 10	LORENZO BORGA	9
L'auto elettrica è qui per restare, l'Europa dovrà farci i conti			
14/10/2024	Il Giornale Pagina 2		11
Dagli Usa sistema anti-missile e 100 uomini: «Difese contro l'Iran»			
14/10/2024	Il Mattino Pagina 4		12
«Turismo, trend positivo ma si può ancora crescere Al Sud le Olimpiadi 2036»			
14/10/2024	Il Mattino Pagina 23		15
«Pd, sul terzo mandato deve decidere Schlein ora si abbassino i toni»			
14/10/2024	Il Resto del Carlino Pagina 5		17
Spesa per carburanti La metà in Iva e accise			
14/10/2024	Il Sole 24 Ore Pagina 33	Gianni Trovati	18
Manovra, accantonamenti misurati sulle entrate extra prodotte dal Pil			
14/10/2024	Il Tempo Pagina 11		20
Manovra, la corsa a tappe forzate Tajani: «Scriviamola tutti insieme»			
14/10/2024	Il Tempo Pagina 13		22
Space X apre un'epoca Lo Starship rientra in rampa			
14/10/2024	La Repubblica Pagina 6	DI VALENTINA CONTE	23
Manovra, lite FI-Lega sugli extraprofiti e Tajani gela Giorgetti "Non la scrivi solo tu"			
14/10/2024	La Stampa Pagina 8	ALESSANDRO BARBERA	25
Dieci miliardi di tasse Antonio Tajani			
14/10/2024	La Verità Pagina 8		27
«Per i mezzi pesanti i target verdi europei sono irraggiungibili» Riccardo MorelliL'intervista			
14/10/2024	Secolo d'Italia Pagina 2		31
SULLE ACCISE FDI SMONTA LE BUGIE DI ELLY SCHLEIN			

Quotidiani Locali

14/10/2024	Brescia Oggi Pagina 9		33
Prende forma il polo solare di Montichiari			
14/10/2024	Ciociaria Oggi Pagina 11		34
Cialone lancia raccademia			
14/10/2024	Corriere di Arezzo Pagina 9		36
In via Roma cambiano le regole			
14/10/2024	Corriere di Siena Pagina 3		38
In via Roma cambiano le regole			
14/10/2024	Gazzetta del Sud Pagina 11		40
Matilde Siracusano: «Chiuso un cerchio, da qui parte la i7nascita»			
14/10/2024	Gazzetta del Sud Pagina 12	LUCIO D'AMICO	41
«Occasione irripetibile per Messina»			
14/10/2024	Il Secolo XIX Pagina 4		44
Dieci miliardi			
14/10/2024	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 6		46
Zes unica operativa gli obiettivi da cogliere			

14/10/2024	La Nazione (ed. Firenze) Pagina 27		50
	I piani di Firenze Parcheggio Primo summit in Comune Ora più posti per i residenti		
14/10/2024	La Nuova Ferrara Pagina 14		51
	«Grazie a tutti i sindacati»		
14/10/2024	La Nuova Ferrara Pagina 15	ALESSANDRA MURA	52
	«La nostra economia fragile è un'emergenza sociale»		
14/10/2024	La Prealpina Pagina 17		54
	Bird -strike, Piste sorvegliate speciali pericolo		
14/10/2024	La Prealpina Pagina 17		56
	Il triste primato del gheppio comune		
14/10/2024	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 1		57
	Autorità Portuale l'ammiraglio Seno riorganizza Poltrone a rischio		
14/10/2024	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 5		58
	'Movimenti' in Porto il segretario Piacenza rischia la poltrona		
14/10/2024	La Repubblica (ed. Torino) Pagina 7		60
	Corre la locomotiva nella fabbrica Alstom si produce il doppio e si punta all'idrogeno		
14/10/2024	La Voce di Mantova Pagina 13		62
	Emendamenti al Dup, Lega sull'Aventino		
14/10/2024	L'Arena Pagina 11	ENRICO GIARDINI	63
	Filobus, Ztl, raccolta rifiuti È già autunno caldo Masi apre subito lo scontro		
14/10/2024	Latina Oggi Pagina 20		65
	Zona logistica del Tirreno, piano di crescita del territorio		
14/10/2024	Libertà Pagina 6		66
	Spesa carburanti a 70 miliardi la metà va in tasse		
14/10/2024	Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 5	ANDREA IACONO	68
	Da Reggio appelli per la multinazionale al porto di Saline Joniche		

Quotidiani - Ed. Secondarie

14/10/2024	Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro) Pagina 13		69
	Franz Caruso stregato dalla Schlein: «Convincente»		
14/10/2024	Giornale di Sicilia (ed. Agrigento) Pagina 11		70
	Ztl, l'Iva costa all'Amat mezzo milione		
14/10/2024	Il Giorno (ed. Lombardia) Pagina 65		72
	Circle Group L'innovazione telematica sbarca nei porti		
14/10/2024	Il Mattino (ed. Benevento) Pagina 22		74
	«Terzo mandato, deve decidere Roma con Schlein»		
14/10/2024	Il Messaggero (ed. Latina) Pagina 33		76
	Finanziamenti a imprese e autonomia differenziata: il confronto a distanza		
14/10/2024	Il Secolo XIX (ed. Levante) Pagina 21	ALESSANDRO PALMESINO	77
	Vaccini in ritardo ai medici di famiglia «Non siamo pronti per le prenotazioni»		
14/10/2024	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 4	ALESSANDRO BARBERA	79
	Dieci miliardi di tasse		
14/10/2024	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 27		81
	Authority unica, Natale polemico «Rixi non butti la palla in tribuna»		
14/10/2024	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 27		82
	La vicepremier Diaz fa gli auguri a Orlando «Tanto in comune»		
14/10/2024	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 29		83
	Premio Fantastichandicap Premiato il 'Buonarroti'		
14/10/2024	La Provincia di Cremona (ed. Crema) Pagina 7	GILBERTO BAZOLI	84
	Il collezionista		

14/10/2024	La Stampa (ed. Savona) Pagina 8	ALESSANDRO BARBERA	87
	Dieci miliardi di tasse Antonio Tajani		
14/10/2024	La Stampa (ed. Savona) Pagina 41	DENISE GIUSTO	89
	Energia, nasce la comunità delle rinnovabili "Coinvolgerà cittadini e imprese savonesi"		
14/10/2024	L'Altravoce dell'Italia Pagina 8		91
	Top ten		
14/10/2024	Quotidiano del Sud (ed. Cosenza) Pagina 5	ANDREA IACONO	92
	Da Reggio appelli per la multinazionale al porto di Saline Joniche		
14/10/2024	Quotidiano del Sud (ed. Cosenza) Pagina 6		93
	Tra teatro e solidarietà		

Periodici

14/10/2024	Affari & Finanza Pagina 14		95
	Partono le gare e le centrali idroelettriche possono finire all'estero		
14/10/2024	Affari & Finanza Pagina 32		97
	Il mondo in una scatola Italia ponte mediterraneo		
14/10/2024	Corriere Imprese (ed. Veneto) Pagina 18	Monica Zicchio	100
	Ma il capitale umano è in fuga dal settore: «Welfare e carriere per essere attrattivi»		
14/10/2024	Giornale di Lecco Pagina 51		102
	Alisia Butti era attiva in «Semplicemente Noi»		
14/10/2024	Italia Oggi Sette Pagina 15	BRUNO PAGAMICI	103
	Zls, una spinta agli investimenti		
14/10/2024	L'Economia del Corriere della Sera Pagina 49	diAlberto pinna	107
	Turismo infrastruttura la ripartenza dell'isola		
14/10/2024	L'Economia del Corriere della Sera Pagina 51	distefano righi	109
	Le priorità«pnrr e startupil futuro è qui»		

Fonti Web

13/10/2024	Adessonews		111
	novità nel mondo delle crypto VC - ==> LEGGI ORA! #finsubito prestito immediato		
13/10/2024	Agenparl		117
	MANOVRA: FOTI (FDI), SCHLEIN SU AUMENTO ACCISE DIESEL DOVREBBE CANTARE 'SONO BUGIARDA		
13/10/2024	Agenparl		118
	cs - Consegnati oggi i "Premi del Lavoro del Progresso Economico e dell'Innovazione" a 60 imprese di Venezia e Rovigo		
13/10/2024	AgenPress		128
	Trefiletti: "Riallineamento accise carburanti. Ancora follia"		
13/10/2024	Ariannaeditrice	Scott Ritter, Don Chisciotte	129
	La caduta di Israele		
13/10/2024	Attivo Tv		134
	Manovra, Fornero: "Non sbagliato aumentare le accise sul gasolio"		
13/10/2024	Borsa Italiana		135
	Aeroporti: convegno Enac-Uip a Parma sullo sviluppo del trasporto aereo		
13/10/2024	Borsa Italiana		136
	Aeroporti: convegno Enac-Uip a Parma sullo sviluppo del trasporto aereo -2-		
13/10/2024	Borsa Italiana		137
	Liguria: altri 1,9 mln euro digitalizzazione imprese logistica ligure		
13/10/2024	bresciaoggi.it		138
	Spesa per i carburanti a 70 miliardi, la metà va in tasse		

13/10/2024	Brindisi Report "Una Ztl molto trafficata in corso Umberto"	139
13/10/2024	Catania Today Diesel sempre più caro, benzina "più leggera": ecco quanto costerà fare un pieno di carburante	140
13/10/2024	Cosenza Channel Caruso e Mazzuca plaudono all'intervento di Schlein a Mormanno	141
13/10/2024	Cronache Di "E' la politica che non vuole lo scalo civile a Grazzanise"	143
13/10/2024	cronachemaceratesi.it Geometri, impiegati e magazzinieri: le offerte di lavoro in provincia	145
13/10/2024	cronachemaceratesi.it Le Marche terre di conquista delle multinazionali straniere	149
13/10/2024	Dagospia "TAGLIATE LE VOSTRE SPESE O FARÒ LA PARTE DEL CATTIVO"	152
13/10/2024	Enna Press Panoramica sulla privacy	155
13/10/2024	Enna TV Leonforte: la giunta comunale presenta i risultati del primo anno di amministrazione	156
14/10/2024	gazzettadelsud.it I fondi per bonificare la Falce, Matilde Siracusano: "Chiuso un cerchio, da qui parte la rinascita"	158
13/10/2024	gazzettadimantova.it Spesa per i carburanti a 70 miliardi, la metà va in tasse	159
13/10/2024	gazzettadimodena.it Manovra, Giorgetti alla festa dell'Ottimismo: «I ministri tagliano le spese inutili». A cosa punta il governo	160
13/10/2024	gazzettadireggio.it Manovra, Giorgetti alla festa dell'Ottimismo: «I ministri tagliano le spese inutili». A cosa punta il governo	162
13/10/2024	Il Cittadino Online Una cordata per Mps fa correre il titolo in Borsa	164
13/10/2024	Il Dispaccio Franz Caruso: "Schlein a Mormanno ha ben interpretato domanda di cambiamento della Calabria"	165
13/10/2024	Il Nautilus ITS ACADEMY MOBILITA' AL SALONE NAUTICO DI BRINDISI	166
13/10/2024	Il Vostro Giornale Regionali 2024, "Cavi sottomarini e internet exchange, il futuro passa dalla Liguria"	167
14/10/2024	ilcentro.it Spina: il passaggio alla Zes unica ha fatto perdere un anno al porto	169
13/10/2024	ilcittadinodimessina.it Siracusano: 20mln per Zona Falcata sono realtà, risultato straordinario che Messina attendeva da decenni	171
13/10/2024	lidenaro.it Spesa per i carburanti a 70 miliardi, la metà va in tasse	172
13/10/2024	ilgazzettino.it Shipping, Grimaldi (Associazione Armatori) a Euromed: «No a dazi, sì a nuovi carburanti»	174
13/10/2024	ilgiornale.it La guerra contro Giobbe	175
13/10/2024	ilgiornale.it Cazzullo continua ad essere il profeta delle copie vendute	178
13/10/2024	ilgiornaledivicenza.it Spesa per i carburanti a 70 miliardi, la metà va in tasse	179
13/10/2024	ilgiorno.com Milano futura, l'appello della Cgil: "I totonomi? Partire dalle idee. Costruiamo una grande alleanza"	180
13/10/2024	ilmattino.it Shipping, Grimaldi (Associazione Armatori) a Euromed: «No a dazi, sì a nuovi carburanti»	182

13/10/2024	ilmattino.it	«Pd, sul terzo mandato deve decidere Schlein: ora si abbassino i toni»	183
13/10/2024	ilmessaggero.it	Shipping, Grimaldi (Associazione Armatori) a Euromed: «No a dazi, sì a nuovi carburanti»	185
13/10/2024	IINordEstQuotidiano	Porto di Ravenna, calano del 4,3% traffici nei primi 8 mesi 2024	186
13/10/2024	ilrestodelcarlino.it	Trasporti, l'sos di Cna "Troppi costi e sicurezza, settore a rischio collasso"	187
13/10/2024	ilrestodelcarlino.it	"Zls, grande opportunità per il territorio"	188
13/10/2024	ilrestodelcarlino.it	La corsa alla Regione. Calvano con De Pascale: "Industrializzazione, serve un nuovo piano"	189
13/10/2024	ilrestodelcarlino.it	Svolta per il territorio: "Zls, un'opportunità. Ma ora si investa sulle infrastrutture"	191
13/10/2024	ilrestodelcarlino.it	Spesa per i carburanti a 70 miliardi, la metà va in tasse	192
13/10/2024	iltempo.it	Manovra, Giorgetti avverte i ministri: "Fate proposte di tagli altrimenti farò io il cattivo"	193
13/10/2024	iltirreno.it	Porto di Livorno, Piero Neri: «Tutte le crociere al Molo Italia, l'Alto Fondale sia solo per le merci»	195
13/10/2024	iltirreno.it	Manovra, Giorgetti alla festa dell'Ottimismo: «I ministri tagliano le spese inutili». A cosa punta il governo	197
13/10/2024	iltirreno.it	Il sindaco a Roma dal ministro «Salviamo il litorale massese»	199
13/10/2024	iltirreno.it	Ristori ai lavoratori portuali: in arrivo la seconda tranche. L'importo e i tempi	201
14/10/2024	ladiscussione.com/	Cybersicurezza, l'Italia subisce l'11% degli attacchi globali: sono aumentati del 65%	202
13/10/2024	lanazione.it	A rischio il dragaggio dei fondali : "Legge ad hoc per salvare il porto"	204
13/10/2024	lanazione.it	"Il porto fagocitato da Spezia". Confartigianato detta il futuro: "È tempo di 'tornare' in Toscana"	206
13/10/2024	lanazione.it	"Il pedaggio non risolve i problemi. All'Anas la gestione della FiPiLi"	208
13/10/2024	lanazione.it	Spesa per i carburanti a 70 miliardi, la metà va in tasse	209
14/10/2024	lanazione.it	"Bagni pubblici off limits a Colonnata"	210
14/10/2024	lanazione.it	Premio Fantastichandicap. Premiato il 'Buonarroti'	211
13/10/2024	lanuovasardegna.it	Firenze, Giorgetti alla festa dell'Ottimismo: «I ministri tagliano le spese inutili»	212
14/10/2024	laprovincia.it	Collezionista, la passione dell'ex sindaco di Ostiano	214
13/10/2024	larena.it	Spesa per i carburanti a 70 miliardi, la metà va in tasse	216
14/10/2024	larena.it	Filobus, Ztl, raccolta rifiuti: è già autunno caldo. Ma si apre subito lo scontro	217
13/10/2024	larepubblica.it	Rimodulare	219
13/10/2024	lasicilia.it	Spesa per i carburanti a 70 miliardi, la metà va in tasse	221

13/10/2024	lasicilia.it	Catania, "cascata" d'acqua dal Castello Ursino. Il Comune: «Tubo rotto, risolto in poco tempo»	222
13/10/2024	lastampa.it	Kristian El Dosoky: "Siamo solo ospiti temporanei, agiamo per chi ci seguirà"	223
14/10/2024	lastampa.it	Energia, nasce la comunità delle rinnovabili "Coinvolgerà cittadini e imprese savonesi"	225
13/10/2024	Lecco Notizie	Lecco. Navigazione Laggi e Trenitalia unite per incentivare una mobilità integrata	227
13/10/2024	leggo.it	Shipping, Grimaldi (Associazione Armatori) a Euromed: «No a dazi, sì a nuovi carburanti»	229
13/10/2024	liberoQuotidiano.it	Pietro Senaldi: Greta Thunberg? Due anni fa annunciava il ritiro, ma di lei non ci liberiamo	230
13/10/2024	MenteLocale	Lavoro, Amt Genova assume autisti per città e provincia. Requisiti, scadenza e info	233
13/10/2024	messengeroveneto.it	Diesel, pieno più caro per le accise: aumento di un centesimo l'anno	234
13/10/2024	Meteo Web	Gli Stati Uniti rafforzano la difesa di Israele: sistema antimissile avanzato e truppe per rispondere agli attacchi	235
13/10/2024	Meteo Web	La cattura e lo stoccaggio della CO: un futuro costoso e incerto	236
13/10/2024	Newsnovara	Accise sui carburanti, Federconsumatori: "Ripercussioni sulle famiglie"	237
13/10/2024	nuovavenezia.it	Diesel, pieno più caro per le accise: aumento di un centesimo l'anno fino al 2030	239
13/10/2024	Ossola News	Accise sui carburanti, Federconsumatori: "Ripercussioni sulle famiglie"	240
13/10/2024	Parole Libere	La minaccia della pace	242
13/10/2024	Pressmare	Premiati i vincitori delle regate della Golfo dei Poeti Cup 2024	250
13/10/2024	Prima Chivasso	A Novara il sindaco Claudio Castello eletto nel Consiglio Nazionale Anci	252
13/10/2024	Primo Numero	Frana blocca la linea Campobasso-Termoli: sopralluogo tecnico per interventi urgenti	254
13/10/2024	Qui News Valdicornia	Porto, "paralisi totale col rigassificatore"	255
13/10/2024	Quotidiano di Ragusa	Notte Bianca Junior a Modica	256
13/10/2024	quotidianodipuglia.it	Shipping, Grimaldi (Associazione Armatori) a Euromed: «No a dazi, sì a nuovi carburanti»	257
13/10/2024	quotidianonet.com	Spesa per i carburanti a 70 miliardi, la metà va in tasse	258
13/10/2024	Scenari Economici	La Francia manda in mare una nuova fregata dall'aspetto particolare	259
13/10/2024	secoloditalia.it	Schlein smemorata o bugiarda? Fdi inchioda Elly: in Parlamento il Pd chiede l'aumento delle accise	262
13/10/2024	Shipping Italy	Fincantieri anticipa l'obiettivo emissioni zero: "Nel 2027 prima nave a idrogeno"	264
13/10/2024	Start Magazine	Ecco quanto hanno speso gli Usa per armare Israele	267
13/10/2024	Start Magazine	La guerra tra Hamas e Israele farà schizzare il petrolio? Report Economist	269

13/10/2024	TeleRadio News	272
OGGI BRIEFING E RITROVANDO IL PASSATO OMBRE DI DELITTI DIMENTICATI A CURA DI FERDINANDO TERLIZZI		
13/10/2024	TeleSud3	Mario Torrente 278
Via libera all'accordo con l'Eni per la riqualificazione del porto di Gela		
13/10/2024	TempoStretto	279
Messina. Siracusano: "20mln per la Zona falcata sono realtà"		
13/10/2024	Termoli Online	280
Linea ferroviaria Termoli-Larino-Campobasso, sopralluogo sulla frana		
13/10/2024	Tiscali	281
Spesa per i carburanti a 70 miliardi, la metà va in tasse		
13/10/2024	Umbria On	282
E45: si ribalta con il tir a Collestrada. Morto il trasportatore, un ferito Perugia - L'incidente stradale nella notte fra venerdì e sabato. Il mezzo trasportava maiali macellati. Carreggiata chiusa per ore Condividi questo articolo su		
14/10/2024	unionesarda.it	283
Lavori finiti tra le due Provinciali		
13/10/2024	Vconews	284
Accise sui carburanti, Federconsumatori: "Ripercussioni sulle famiglie"		
13/10/2024	Voce Apuana	286
«Porto di Carrara fagocitato da La Spezia: è il momento di tornare in Toscana per salvare l'economia»		
13/10/2024	Welfare Cremona Network	288
(MI) Alta formazione post diploma ITS Academy Innovaprofessioni compie 10 anni		

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Il Foglio Quotidiani Nazionali

L'auto elettrica è qui per restare, l'Europa dovrà farci i conti

LORENZO BORGA

Le auto elettriche stanno rapidamente raggiungendo il punto più basso dell'hype cycle di ogni nuova tecnologia. Quel ciclo che prodotti e servizi tecnologici devono attraversare prima di guadagnarsi l'adozione di massa.

Dalle aspettative esasperate fiorite con la prima generazione di auto elettriche e l'entusiasmo degli early-adopters, si è ormai passati alla fase della sfiducia e della disillusione per modelli ancora acerbi e prezzi tutt'altro che contenuti. Un purgatorio necessario che prelude alla terza fase del ciclo dell'entusiasmo tech: quella dell'arrivo sul mercato di nuove tecnologie più innovative e meno costose, e di modelli più economici in grado di attirare il grande pubblico. E' il santo graal per ogni industria: la possibilità di scalare la produzione, sfruttando costi decrescenti e margini in crescita.

Il futuro elettrico dell'Automotive appare ormai segnato. A dirlo non sono gli ambientalisti, né gli impegni dei governi. Sono le stesse società europee che oggi si lamentano della transizione troppo rapida. Gli elettroni permettono di alimentare motori oltre quattro volte più efficienti di quelli termici, abbattere i costi di utilizzo e manutenzione dei veicoli, azzerare l'inquinamento atmosferico e acustico nei centri urbani e ridurre le emissioni di CO2 che contribuiscono al cambiamento climatico. Ma la disillusione bruciante si sta rivelando particolarmente costosa per l'intera filiera dell'auto. I produttori perdono soldi per ogni veicolo elettrico venduto, i fornitori tradizionali spiazzati dalla transizione devono convertirsi a produrre batterie e sensori per non essere spiazzati via, i governi si vedono costretti a sborsare miliardi in incentivi al settore e i clienti non riescono a trovare sul mercato i modelli che desiderano a un prezzo accettabile.

Le auto elettriche sono entrate nel mirino anche della politica e dei media avversi alle politiche di contrasto al cambiamento climatico che in Unione europea hanno preso il nome di **Green Deal**. Ogni settimana è possibile vedere sulla televisione italiana mainstream servizi e dibattiti disinformati e disinformanti sulle macchine a batteria. Che certo oggi non sono un prodotto per tutti, né ambiscono a esserlo; ma i racconti catastrofisti di una buona parte dei media italiani - non di rado finanziati attraverso la pubblicità anche da aziende interessate al mantenimento dello status quo - non fanno un buon servizio al giornalismo e al pubblico.

Tuttavia le auto elettriche non meriterebbero probabilmente tanta salienza nel dibattito pubblico. Né da parte di chi le incorona come la tecnologia del domani, né dall'altra parte per coloro che ne hanno fatto un bersaglio ideologico contro le politiche climatiche. La ragione è semplice: l'elettrificazione del **trasporto** persone su gomma è solo una minima parte dello sforzo per abbattere le emissioni



Il Foglio

Quotidiani Nazionali

di CO2. L'ipcc, il gruppo intergovernativo sul cambiamento climatico delle Nazioni Unite, già alcuni anni fa aveva chiarito quali sono le politiche climatiche più efficaci, tenendo in considerazione sia la riduzione delle emissioni che il loro costo. L'elettrificazione dell'Automotive appare solo in ventesima posizione in termini di incisività su un totale di 42 prese in considerazione. Il suo apporto al taglio delle emissioni sarà di appena l'1,4 per cento tra il 2021 e il 2030. E per di più per gli scienziati dell'Onu non è stato possibile calcolare il costo della transizione all'elettrico, avvolto ancora da incertezza. Installare pannelli solari e turbine eoliche risulta tra le sei e le sette volte più efficace.

Come evitare la deforestazione e l'antropizzazione di habitat naturali. La stessa riduzione delle emissioni delle auto termiche tradizionali ha nel medio termine - secondo l'ipcc - lo stesso impatto, se non superiore, dell'elettrificazione.

L'hype cycle farà il suo corso. Le aziende che riusciranno a contrarre i costi più velocemente ne usciranno rafforzate. Le batterie allo stato solido, attese sul mercato nel giro di due o tre anni, permetteranno tempi di ricarica simili o quasi al pieno di benzina.

Il prezzo degli anodi e dei catodi, i componenti delle batterie al litio, continua a ridursi a una velocità superiore alle aspettative. Ma nel frattempo le auto a batteria sono diventate un'icona. Da ergere ad assoluto, o da abbattere. Era forse inevitabile che fosse così. Ma politica climatica o meno, termine del 2035 o meno, sono qui per restare. E l'industria europea, se non vorrà diventare colonia degli investimenti cinesi, dovrà farci i conti.

AD
USO
ESCLUSIVO
INTERNO

Il Giornale

Quotidiani Nazionali

L'ALTRO FRONTE La guerra agli ayatollah

Dagli Usa sistema anti-missile e 100 uomini: «Difese contro l'Iran»

Annuncio del Pentagono: inviato il «Thaad» e militari per gestirlo. Teheran: «Vogliamo la pace ma siamo pronti per situazioni di guerra»

Difese aeree rafforzate per Israele grazie al contributo di Washington.

Gli Stati Uniti hanno annunciato l'invio in Israele del sistema di difesa antimissile Thaad e del relativo equipaggio di personale militare statunitense (un centinaio di uomini) in Israele «per contribuire a rafforzare le difese aeree israeliane dopo gli attacchi senza precedenti dell'Iran contro Israele il 13 aprile e di nuovo il primo ottobre». Il timore è che, dopo la rappresaglia israeliana sull'Iran, possa arrivare la risposta del regime di Teheran. È necessario tenersi pronti. Il Pentagono ricorda che non è la prima volta che gli Stati Uniti dispiegano una batteria Thaad nella regione: era già avvenuto lo scorso anno, dopo gli attacchi del 7 ottobre, per difendere le truppe e gli interessi americani nella regione.

È raro che le truppe statunitensi si schierino all'interno di Israele, ma un centinaio di uomini è la forza che serve per gestire questo sistema di difesa.

Gli Stati Uniti hanno rafforzato le loro difese aeree in tutta la regione, hanno schierato navi da guerra e portaerei nel Mediterraneo orientale, nel Mar Rosso e nel Mar Arabico e, di recente, hanno inviato truppe aggiuntive a Cipro per aiutare nella possibile pianificazione dell'evacuazione.

Il ministro degli Esteri iraniano Seyed Abbas Araghchi, dopo le notizie di attacchi cyber effettuati da Israele anche sui siti nucleari iraniani, ha espresso parole di apparente calma: «Non cerchiamo guerra e tensioni, ma siamo preparati per qualsiasi scenario di conflitto», ha detto.

«Tuttavia, il nostro obiettivo è prevenire qualsiasi tipo di disastro con l'aiuto dei paesi della regione», ha aggiunto Araghchi parlando con i giornalisti durante la sua visita a Baghdad, in Iraq. Poi però l'avvertimento: l'Iran «non ha linee rosse» quando si tratta di difendere la sua gente e i suoi interessi, ha dichiarato ancora il rappresentante della diplomazia iraniana in un post su X.

La situazione resta esplosiva in Medio Oriente su più fronti. Mentre in Libano si consuma lo scontro con Hezbollah, la guerra a Gaza continua sanguinosa. Almeno cinque bambini sono stati uccisi in un attacco aereo israeliano nel nord della Striscia, secondo l'agenzia di stampa palestinese Wafa. Sulla base delle testimonianze locali, un drone avrebbe colpito il gruppo di bambini che stava giocando vicino a un caffè nel campo profughi di Shati. Diverse persone sarebbero rimaste ferite nel raid.

I morti nella Striscia di Gaza sono ormai oltre 42 mila e i feriti più di 94 mila.



Il Mattino

Quotidiani Nazionali

«Turismo, trend positivo ma si può ancora crescere Al Sud le Olimpiadi 2036»

Il responsabile Mezzogiorno di Unicredit: «Va valorizzato l'enorme potenziale. Servono strategie per diversificare l'offerta e destagionalizzare le presenze»

Nando Santonastaso Dottor Natali, il 18 ottobre UniCredit terrà ad Ischia un Forum dal titolo: "il Turismo motore di sviluppo del Sud".

Quale è lo stato del turismo nel Mezzogiorno?

«Il trend di presenze turistiche al Sud è senza dubbio positivo: il 2023 ha registrato un incremento di oltre il 7%, con il contributo determinante dei turisti stranieri, cresciuti di oltre il 9% - risponde Ferdinando Natali, Regional Manager Sud di UniCredit -.

Giova anche ricordare che il contributo diretto del turismo al Pil del Sud supera il 13% con oltre 820.000 occupati, quasi il 16% del totale. Questa tendenza coincide con una reputazione di tante destinazioni del Mezzogiorno che non è stata mai così attrattiva, dalle città d'arte alle località balneari».

Allora ci possiamo accontentare?

«Direi proprio di no. Il Sud non sta valorizzando come potrebbe il suo enorme potenziale. I flussi internazionali, nonostante gli incrementi registrati, valgono ancora meno del 25% del totale dell'Italia e da una interessante analisi fatta su dati ISTAT si rileva come fra i primi 15 Comuni per incremento di presenze turistiche dal 2014 al 2022 non c'era nessun Comune del Mezzogiorno. Il primo è Sorrento, solo al 16esimo posto. A mio avviso però non c'è nessun settore economico al Sud che palesi una crescita potenziale pari a quello turistico, considerato anche l'impatto indiretto che questo genera come attivatore di altri settori: cultura, artigianato, enogastronomia, moda».

Si è detto però che il Sud non può vivere di solo turismo.

«Quando sento queste frasi mi arrabbio perché è evidente che ci sia uno spazio inesperto impressionante. E attenzione anche ad un altro falso mito e cioè che incentivare il turismo significhi alimentare l'Overtourism, perché questo si genera proprio da un deficit di strategie strutturate che diversifichino l'offerta, dall'assenza di eventi che contribuiscano a destagionalizzare le presenze, dalla mancata valorizzazione delle aree interne, dei borghi del Sud, del turismo paesaggistico, dei cammini, del termale, di nuove forme di turismo come i glamping e della sostanziale assenza di grandi eventi congressuali. È proprio di come poter attivare questo potenziale che discuteremo presso l'Auditorium Carriero di Lacco Ameno».



Il Mattino

Quotidiani Nazionali

Ma allora come si fa a garantire uno sviluppo sostenibile del turismo del Mezzogiorno?

«Per rispondere a questa domanda abbiamo strutturato tre tavoli di lavoro che verranno illustrati a Ischia, invitando stakeholders ed esponenti imprenditoriali e del mondo associativo del turismo e dei settori ad esso collegati (agrifood, cultura, trasporti), supportati dal mondo della ricerca con Svimez e Nomisma. Un modo per attivare il Network di riferimento e discuterne in modo strutturato e programmatico».

E cosa è emerso?

«L'industria turistica, al contrario di quanto ritengono in tanti, è molto complessa perché necessita di una grande partnership pubblico-privata, di competenze di marketing e digitale estremamente avanzate e quindi va pensata in una logica sistemica, strutturata e molto ben pianificata. Ma certamente una suggestione di grande fascino è emersa dai tavoli: la possibile candidatura del Mezzogiorno per un evento di massima rilevanza internazionale come le Olimpiadi del 2036».

Una provocazione o cosa?

«No, nessuna provocazione per fare rumore. Dai tavoli emerge infatti che eventi così grandi consentono di attivare investimenti straordinari. Le Olimpiadi di Parigi, ad esempio, hanno attivato investimenti diretti per oltre 7 miliardi e un indotto stimato in circa 12 miliardi. Se ci riflettiamo anche in Italia i grandi eventi si sono concentrati in altri territori: Expo Milano, Giubileo di Roma, Olimpiadi Invernali di Torino e Milano-Cortina.

Sarebbe un grande esempio di coordinamento e collaborazione fra i territori del nostro Mezzogiorno e l'occasione di pianificare gli investimenti di lungo termine».

Pensa davvero che questa proposta al di là dell'inevitabile suggestione possa essere concretizzata?

«Non spetta a me né tanto meno all'evento del 18 ottobre rispondere a questa comprensibile domanda. È un dato però inconfutabile che sul Mezzogiorno si concentri da tempo un'attenzione particolare che guarda alle possibili opportunità per garantire e sostenere ulteriore sviluppo».

Di cosa si sono occupati i tre tavoli?

«Il primo di turismo congressuale e sarà presentato Carlotta Ferrari (Convention Bureau, Italia) e Margherita Chiaromonte (Convention Bureau Napoli): l'Italia è la prima nazione in Europa e la seconda al mondo dopo gli USA, per numero di congressi organizzati, con il maggiore numero di città nelle top 100 del turismo congressuale globale; Roma è al 7° posto, segue al 29° posto Milano.

Napoli al 66° posto è l'unica città del Sud, fra le 7 Italiane, presente nella Top 100. Fra Sud e Isole

Il Mattino

Quotidiani Nazionali

si svolgono poco più del 15% dei congressi, contro il 60% del Nord e quasi il 25% del Centro. C'è anche un gap rispetto alle strutture disponibili, che nel Mezzogiorno sarebbero in numero superiore, pari al 22% del totale nazionale. Inoltre, gli eventi ospitati al Sud sono prevalentemente i congressi con un numero più limitato di partecipanti, a causa di evidenti limiti infrastrutturali».

E gli altri due tavoli?

«Il secondo si è occupato di turismo tematico ed esperienziale e sarà presentato da Sara Portera del Gruppo Nicolaus Valtur. Il dato più significativo che emerge è il valore complessivo in termini di spesa dei turisti che le esperienze immettono nel sistema, pari a 170 miliardi di euro nel 2022, un dato in costante crescita. Il terzo tavolo di lavoro si è focalizzato sul potenziamento dell'offerta turistica attraverso lo sviluppo di nuove strutture e la riqualificazione di quelle esistenti e sarà presentato da Marina Lalli, Presidente Federturismo Italia: l'offerta alberghiera al Sud è sostanzialmente flat negli ultimi 10 anni mentre è cresciuta notevolmente quella degli esercizi extra-alberghieri. Inoltre, quasi il 50% delle strutture ha più di 30 anni e necessita di interventi di riqualificazione».

Cosa fa UniCredit per sostenere il settore?

«UniCredit è fortemente impegnata a sostenere il settore turistico. L'ultima edizione di UniCredit per l'Italia promuove nuove soluzioni di finanziamento e Minibond con un plafond di 1 miliardo per il settore turistico per investimenti, quali transizione green, innovazione tecnologica e riqualificazione alberghiera, anche tramite forme di ammortamento flessibili, che tengono conto della stagionalità degli incassi.

Accanto alla finanza offriamo il supporto strategico tramite i nostri esperti di Industry, la piattaforma Bandi e Incentivi sviluppata in partnership con PwC per valorizzare le opportunità offerte dal PNRR.

La **ZES** unica del Mezzogiorno ha poi incorporato il turismo fra i settori incentivabili e come UniCredit siamo stati promotori di tale inclusione che rappresenta un assoluto unicum. Inoltre, stiamo pensando anche di costituire con Convention Bureau, Federturismo e Svimez un tavolo di lavoro permanente aperto anche ad altri stakeholder che darà un seguito al lavoro svolto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Mattino

Quotidiani Nazionali

«Pd, sul terzo mandato deve decidere Schlein ora si abbassino i toni»

Adolfo Pappalardo «Abbassiamo i toni del dibattito», si raccomanda Peppe Annunziata, segretario metropolitano del Pd che sul terzo mandato aggiunge: «lo credo debbano scegliere i cittadini. Ma prendo atto che è Elly Schlein a dover decidere».

Anche a Benevento, dopo Firenze, De Luca attacca il Pd.

Non crede che servirebbe abbassare i toni?

«Premesso che gli attacchi non provengono solo da una unica parte, è assolutamente necessario per tutti attenuare i toni del dibattito. Io ho una concezione della politica che non mi consente di attaccare pubblicamente i compagni di partito.

Io ho una concezione della politica che non mi consente di attaccare pubblicamente i compagni di partito».

La ricandidatura di De Luca preannuncia una guerra tra il Pd nazionale e gli esponenti locali.

Come ne usciamo fuori?

«Sul tema del terzo mandato, così come più volte manifestato da Gaetano Manfredi, Decaro e dall'Anci, anche io penso che debbano essere i cittadini, con il loro voto, a esprimere continuità o meno di un'esperienza amministrativa, soprattutto quando c'è l'espressione della preferenza e non delle liste bloccate.

Prendo atto, tuttavia, che la posizione del partito sul terzo mandato in generale è stata finora diversa, come manifestato dal voto in Senato, ma non intendo sconfessare tale posizione».

E quindi?

«Terzo mandato o no, sarà Elly Schlein, anche se è scontato ribadirlo, a valutare e decidere chi guiderà per il nostro partito la coalizione in Campania. La Campania è fondamentale per le elezioni politiche e sarà la segretaria, con la sua visione e responsabilità, a decidere ascoltando i territori, i dirigenti locali e considerando la posizione degli alleati. Perché da soli non si vince.

C'è però il rischio concreto con un terzo mandato di De Luca di una frantumazione del campo largo sul modello Napoli.

«Negli ultimi nove anni di guida De Luca in Regione, il Partito Democratico, con i suoi esponenti in consiglio e in giunta, ha condotto battaglie importanti: penso alle politiche per i giovani, al recupero della costa e del mare, allo sviluppo sostenibile, al **trasporto** scolastico gratuito e all'incremento



Il Mattino

Quotidiani Nazionali

del turismo.

Certamente ci sono stati dei limiti, e alcune azioni, come la questione del **trasporto** pubblico locale, nonostante il grande lavoro prodotto, non sono ancora percepite positivamente dai cittadini. Non si possono ignorare queste premesse nelle scelte che verranno».

Intanto c'è il nodo del partito ancora commissariato dopo un anno e mezzo.

«Francamente non conosco il motivo per cui il congresso regionale non viene convocato.

Presumo sia la stessa motivazione che sta bloccando la celebrazione dei circoli cittadini vale a dire un malfunzionamento della nuova piattaforma digitale che ad oggi non ci consente di accedere alle anagrafi del tesseramento on line».

Il Pd appoggia la corsa di Manfredi all'Anci ma l'uscita del sindaco Sala sembra aver rimescolato le carte.

«Le parole di Sala sono francamente surreali e decisamente inaccettabili. Nel momento in cui il governo minaccia l'unità nazionale con l'**autonomia differenziata** parlare di centralità e rilancio del Nord appare una sgradevole provocazione. Il Pd di Napoli è impegnato nel sostenere Gaetano Manfredi nella sua candidatura alla presidenza non attraverso comunicati ma concretamente, con il voto dei numerosi sindaci e amministratori che esprimiamo nell'area metropolitana di Napoli.

Sono certo che la figura di Manfredi, che supera per stile e qualità altre proposte, prevarrà sulle speculazioni».

Ma quando ci sarà un assessore del Pd al posto di Mancuso?

«Il sindaco ci ha chiesto di attendere l'esito della elezione Anci prima di riprendere il discorso. Se lo si sostiene veramente non gli si usa la scortesia di non assecondare la sua comprensibile indicazione.

Con il capogruppo Acampora e l'assessore Armato dialoghiamo quotidianamente per affrontare e risolvere insieme i problemi della città».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Italia ai vertici europei per il carico fiscale su benzina e gasolio

Spesa per carburanti La metà in Iva e accise

ROMA Nel 2023 le famiglie italiane hanno speso 47,5 miliardi in carburanti, ma oltre la metà va in tasse. Lo rileva il Crc, Centro di formazione e ricerca sui consumi, che ha analizzato le statistiche ufficiali sui consumi di carburante e le differenze di prezzo di benzina e **gasolio** tra Italia e Ue.

Per ogni nucleo si tratta di una spesa media di 1.843 euro per l'acquisto dei carburanti, consumando in media 1.000 litri all'anno per spostarsi con i propri mezzi di trasporto. Su benzina e **gasolio** continua a pesare la tassazione: sul prezzo medio al consumo del 2023 **accise** e Iva hanno influito in totale per il 57% sulla benzina e il 52,5% sul **gasolio**, piazzando l'Italia ai vertici per il caro-tasse e generando per le casse dello Stato entrate per 38,1 miliardi.

Nello specifico, nel 2023 la componente fiscale della benzina è stata pari a 1,065 euro/litro, al di sopra della media Ue (0,911): peggio dell'Italia solo Finlandia e Grecia. Sul **gasolio**, invece, l'Italia si piazza al primo posto (0,939), seguita dalla Francia.



Manovra, accantonamenti misurati sulle entrate extra prodotte dal Pil

Gianni Trovati

Tutto dipenderà dall'architettura dei numeri della manovra, che comincerà ad assumere una forma compiuta domani sera in consiglio dei ministri con il Documento programmatico di bilancio ma vedrà il proprio assetto definitivo solo dopo la fine del mese, quando si conoscerà il numero di adesioni, e quindi il gettito attribuibile, al concordato.

Al ministero dell'Economia però è già stato definito l'impianto degli accantonamenti che definiranno il contributo degli enti locali ai saldi di finanza pubblica, come anticipato sul Sole 24 Ore del 27 settembre e poi confermato dal Piano strutturale di bilancio. Il meccanismo, secondo il modello di massima già introdotto per le Regioni dall'articolo 19 del decreto Omnibus (DI 113/2024), prevederà un obbligo di accantonare dal 2025 una somma che potrà essere utilizzata l'anno successivo vincolandola però a investimenti, a meno che un'emergenza nei saldi di finanza pubblica arrivasse a impedire lo scongelamento.

L'idea nasce per evitare tagli diretti agli enti territoriali, che come riconosce lo stesso Piano dei conti approvato dal Governo hanno già dato molto al bilancio pubblico e sono tuttora titolari di un contributo che per i prossimi anni vale 3,84 miliardi in un conto allargato alle Regioni. E sempre nell'ottica di attenuare il colpo, al ministero dell'Economia si è disegnata un'ipotesi che misura gli accantonamenti sull'aumento di entrate prodotto dal ciclo economico, voce che peraltro secondo il nuovo Patto Ue non può essere utilizzata per spese correnti nel bilancio pubblico complessivo.

L'idea, se non sarà messa a repentaglio dalle altre esigenze di copertura della manovra, agirà quindi su questa sorta di "margine da crescita" per limitare l'impatto sulla spesa corrente, già molto tirata.

La mossa si inquadra nel contesto di un bilancio pubblico che grazie alla congiuntura, e soprattutto a livelli di Pil rivelatisi più alti del previsto come mostrato dalle revisioni Istat, può contrarre su entrate più robuste delle attese. Il Piano strutturale di bilancio calcola un gettito tributario più alto del 3,6% rispetto al Def di aprile. E i bollettini delle Finanze confermano che il trend investe anche i Comuni con l'addizionale Irpef, cresciuta nei primi otto mesi del 2024 a un ritmo del 7,2% che a fine anno varrebbe 410 milioni in più.

Si vedrà presto se il margine sarà sufficiente a contenere la manovra degli enti locali, su cui in queste settimane si concentra anche l'attenzione dei revisori dei conti.

L'Ancrel, l'associazione che li rappresenta e li ha riuniti a Roma giovedì confermando per altri quattro anni Marco Castellani nel ruolo di presidente, come da tradizione alza però lo sguardo oltre la contingenza,



Il Sole 24 Ore Quotidiani Nazionali

per portare proposte strutturali in grado di migliorare la gestione dei corsi locali.

La prima riguarda i questionari sui bilanci da inviare alla Corte dei conti, strumento nato nel 2006 con una forte carica innovativa che però si è persa nel tempo. Per rivitalizzarli e aumentarne l'efficacia, l'Ancrel chiede di rivederne il calendario per farlo coincidere con la fase effettiva di controllo sui conti. L'anticipo renderebbe davvero i questionari uno strumento operativo per le verifiche, anziché un adempimento ex post come accade ora.

Ma il versante più ampio è rappresentato dall'arrivo dell'Accrual, l'evoluzione chiamata a **trasportare** la contabilità dalla forma degli atti autorizzatori alla sostanza dei fatti gestionali. È un linguaggio nuovo, che avrebbe bisogno di più sperimentazione e soprattutto di una formazione estesa: su cui l'Ancrel è impegnata da tempo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Il Tempo Quotidiani Nazionali

LA FINANZIARIA Martedì il Cdm per il Documento programmatico di bilancio da inviare a Bruxelles

Manovra, la corsa a tappe forzate Tajani: «Scriviamola tutti insieme»

LUIGI FRASCA Un Consiglio dei ministri martedì sera per dare il via libera al Documento programmatico di bilancio, da inviare subito dopo a Bruxelles. Poi un'altra riunione ancora da fissare a Palazzo Chigi, ma che secondo rumor potrebbe tenersi lunedì 21 ottobre, per approvare il disegno di legge di bilancio, da trasmettere a stretto giro al Parlamento, per avviare così l'iter normativo che porterà, entro il 31 dicembre, all'approvazione del testo definitivo.

Va delineandosi il timing della manovra, che nei giorni scorsi era stato anticipato dal ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti. Il titolare del Mef, intervenendo a un evento di Fdl a Milano, aveva spiegato che «il 15 ottobre il governo invierà alla Commissione europea il Dpb con i numeri e quindi il Consiglio dei ministri sicuramente approverà questo.

Poi il 20 ottobre potremo presentare la legge di bilancio alla Camera dei deputati».

Lo scorso anno Dpb, di fiscale e legge di bilancio furono approvati contestualmente dal governo nella riunione del Consiglio dei ministri del 16 ottobre, con la finanziaria che fu poi trasmessa alle Camere solo a fine mese.

In attesa di capire quando effettivamente avrà inizio la sessione di bilancio, va avanti il discorso legato alle risorse necessarie a completare le coperture di una manovra, che dovrebbe aggirarsi intorno ai 24 miliardi.

Sui canali social di Fratelli d'Italia, viene ribadito «una volta in più» come «l'aumento delle tasse non fa parte della cultura politica di questo governo». Non si preleverà, dunque, nelle tasche dei cittadini. Il capogruppo al Senato Lucio Malan, dunque, controbatte alle accuse Pd: «Sulle **accise** Schlein sempre più fuori dalla realtà. Accusa Meloni di mentire, ma l'unica a farlo è proprio lei. Vale la pena ricordare alla smemorata che tutte le proposte di legge dem, comprese quelle a firma Schlein, prevedono come coperture finanziarie, a volte miliardarie, l'intervento sui Sad (sussidi ambientali dannosi). Tra questi la voce principale è proprio l'aumento delle **accise** sul **gasolio**.

L'unica certezza è che Schlein mente senza pudore, sperando che gli italiani siano troppo stupidi per capirlo».

Va avanti, intanto, il confronto sugli extraprofitto. Per il vicesegretario del Carroccio, Andrea Crippa, «negli ultimi due anni, a causa dell'ingiustificato e folle rialzo dei tassi di interesse da parte della Bce, i primi sette istituti di credito italiani hanno quasi raddoppiato gli utili: +93%. È quindi giusto ed equo - sottolinea ad Affaritaliani.it - che siano loro, ora, a contribuire per redistribuire



Il Tempo

Quotidiani Nazionali

la ricchezza e favorire la crescita economica».

Allo stesso modo, però, il segretario di Forza Italia, Antonio Tajani, avverte come sia sbagliato fare una guerra alle banche», che a suo parere «devono dare un contributo, concordando col governo, e dicendo come possono aiutare. Non deve essere per forza una tassa, può anche essere una scelta di favorire per esempio la possibilità di garantire più liquidità».

Di certo, mette in chiaro il vicepremier, parlando al termine della Conferenza nazionale degli Enti locali di FI a Perugia, «la manovra non c'è uno che la scrive e gli altri che la approvano. La dobbiamo scrivere tutti quanti insieme, la approviamo tutti quanti assieme in Consiglio dei ministri, e poi tutti quanti assieme la approveremo in Parlamento».

Il capo degli azzurri, infatti, sottolinea l'unità dell'esecutivo su quello che è il vero bivio per il governo. A parte qualche inciampo nella comunicazione, la maggioranza non è affatto spaccata e nello stesso incontro tra Salvini e Giorgetti, come riferiscono fonti vicine a via Bellerio, non c'è stata alcuna divergenza.

©RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Il Tempo Quotidiani Nazionali

IL RAZZO DI ELON MUSK «Evento storico». Congratulazioni al miliardario da parte della Nasa Space X apre un'epoca Lo Starship rientra in rampa

Una missione **defiita** «storica», quella di SpaceX che ha afferrato con successo il booster Super Heavy della Starship, rientrato sulla rampa di lancio nel corso di un volo di prova. Il «super booster pesante» è decollato attaccato al razzo Starship e pochi minuti dopo ha effettuato una discesa controllata perfetta verso la stessa rampa in Texas, dove un paio di «bacchette» si sono allungate dalla struttura di lancio per recuperarlo mentre scendeva lentamente, come ha mostrato la ripresa in diretta della società di Elon Musk. La riuscita «cattura» del propulsore sulla rampa di lancio ha fatto esplodere gli applausi dei dipendenti dell'azienda. «Ragazzi, questo è un giorno da ricordare nei libri di storia dell'ingegneria», ha detto un portavoce di SpaceX nel live streaming dell'azienda. Non molto tempo dopo, lo stadio superiore di Starship è atterrato, come previsto, nell'Oceano Indiano. «La navicella è atterrata esattamente sull'obiettivo! Il secondo dei due obiettivi raggiunti», ha scritto Musk su X, la rete sociale di sua proprietà, a proposito del quinto test del veicolo. L'agenzia spaziale statunitense Nasa, che si è congratulata con SpaceX per il test riuscito, attende con ansia anche una versione modificata della navicella che **trasporti** gli equipaggi sulla Luna nell'ambito del programma Artemis, entro la fine del decennio.

R.C.



Manovra, lite FI-Lega sugli extraprofitti e Tajani gela Giorgetti "Non la scrivi solo tu"

La spesa è destinata a scendere del 2% nei prossimi cinque anni La Corte dei Conti: la Sanità perde 800 milioni quest'anno

DI VALENTINA CONTE

ROMA - Si alza la temperatura politica attorno alla manovra. Il malcontento, dopo le lamentele salviniane sui tagli ai ministeri, questa volta arriva dall'altro vicepremier.

«Non c'è uno che la scrive e gli altri che l'approvano», avverte il leader forzista Antonio Tajani. «Non sarà una manovra facile, ma la dobbiamo scrivere tutti assieme».

Avviso diretto al ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti che domani porterà in Consiglio dei ministri il Dpb, il documento programmatico di bilancio, il primo quadro sintetico della manovra.

Tajani prova così a frenare ogni fuga in avanti degli alleati. Ad esempio l'ipotesi di tassare gli extraprofitti delle banche: «Una cosa da Unione sovietica. Noi non siamo contrari a chi ha successo. Chi fa profitti non è un malfattore».

Piuttosto bisogna tagliare le spese inutili dei ministeri». Il suo dicastero, quello degli Esteri, è chiamato a tagliare il prossimo anno 164 milioni. Mezzo miliardo fino al 2026. Meno del contributo chiesto al collega Matteo Salvini, ministro delle **Infrastrutture** e dei **trasporti**: 771 milioni di tagli entro il 2026, di cui 237 l'anno prossimo.

Sarà per questo che Salvini si lamenta. E schiera invece la Lega a favore della tassa sulle banche. Dice il vicesegretario leghista Andrea Crippa che bisogna «far pagare banche e banchieri, chi in questi anni ha giocato con i tassi di interesse alti, non gli operai e i cittadini che vivono una vita normale».

Insiste Crippa e ricorda che «negli ultimi due anni i primi sette istituti di credito italiani hanno quasi raddoppiato gli utili: +93%». E allora «è giusto ed equo redistribuire la ricchezza». Sarà battaglia.

Le coperture alla manovra d'altro canto languono. Mancano almeno 9 miliardi su 23-25 totali. E se si vuole fare qualcosa in più che confermare il taglio al cuneo e all'Irpef da qualche parte le risorse andranno trovate. Anche perché il clima economico dei prossimi cinque anni, come si legge nel Psb, il Piano strutturale di bilancio appena varato dal governo, sarà tutt'altro che espansivo.

La variabile chiave, quella della spesa primaria al netto degli interessi sul debito, crescerà dell'1,5% medio all'anno (dell'8% circa nel quinquennio), ha spiegato il ministro Giorgetti. Vero, ma si tratta di una crescita nominale. Se si applica l'inflazione (misurata dal deflatore del Pil), la spesa nel prossimo quinquennio cala del 2%. Un taglio di due punti che prefigura più vacche magre, che grasse. Più austerità che espansione.



La Repubblica

Quotidiani Nazionali

Dice Giorgetti - e l'ha scritto nel Psb - che la spesa sanitaria verrà protetta. Anzi sarà più alta dell' 1,5% medio della spesa in generale. Ma questo era vero già prima del nuovo Piano, osserva la Corte dei Conti. Non è dato sapere di quanto il governo vorrà aumentare i suoi impegni, osservano i giudici contabili che sperano di vederci più chiaro nel Dpb, il documento di bilancio che domani approverà in Cdm. Stando però alle tabelle, analizzate dalla Corte, la spesa sanitaria quest'anno perde 800 milioni a quota 138 miliardi.

Poi aumenta a 142 miliardi nel 2025, 145 miliardi nel 2026 e 147,5 miliardi nel 2027. Esattamente quanto il governo prevedeva nel Def di aprile. Questo significa che la spesa rispetto al Pil decresce.

Era al 6,41% nel 2019, prima della pandemia. Calerà al 6,19% nel 2027. Per fare un confronto europeo, in Germania siamo al 10,9%, in Francia al 10,3%, nel Regno Unito al 9,3%, in Spagna al 7,3%.

Nel Psb di Giorgetti quindi non c'è (ancora) il salto annunciato.

Tra l'altro, osserva sempre la Corte dei Conti, in "termini reali", dunque scontando l'inflazione, la spesa sanitaria tra 2025 e 2027 cresce dello 0,3% appena. Rimane cioè ferma. Poi, notano i giudici contabili, non si tratta solo di quantità, ma di «qualità della spesa». Ad esempio bisogna adeguare le retribuzioni dei medici, «migliorare le condizioni di lavoro» e affrontare «l'incognita dei bandi di concorso che rischiano di andare deserti mentre i dati segnalano l'aumento delle dimissioni». In un Paese che invecchia, i tagli alla spesa non sempre giovano.

©RIPRODUZIONE RISERVATA Il leader Antonio Tajani, 71 anni, ministro degli Esteri e segretario di FI ALESSANDRO DI MARCO / Z63/ ANSA Il ministro Giancarlo Giorgetti, 57 anni, titolare dell'Economia e delle finanze in quota Lega ALESSANDRO DI MARCO / Z63/ ANSA.

AD USO ESCLUSIVO

La Stampa

Quotidiani Nazionali

Dieci miliardi di tasse Antonio Tajani

L'esecutivo punta ad aumentare le imposte e ridurre i bonus così confermerà gli sgravi a chi guadagna fino a 35mila euro

ALESSANDRO BARBERA

alessandro barbera roma «Tassiamo gli extraprofitto delle banche!», dice Andrea Crippa, voce di Matteo Salvini quando Matteo Salvini non vuole parlare. «E basta con questa retorica degli extraprofitto, mica siamo in Unione Sovietica!», risponde l'altro vicepremier, Antonio Tajani. Esaurita la doverosa cronaca del dibattito politico della maggioranza a pochi giorni dall'approvazione della **legge di Bilancio**, facciamo due conti con l'aiuto di un pezzo di carta.

Giorgia Meloni dice che il suo governo non alzerà le tasse come fa di solito la sinistra, ma talvolta capita in sorte anche alla destra. Nel 2025 saranno circa dieci miliardi, benché in un'ottica sostanzialmente redistributiva, come vorrebbe la sinistra: dieci miliardi è ciò di cui ha bisogno il governo per confermare in busta paga gli sgravi contributivi concessi a chi guadagna fino a 35mila euro l'anno.

Le bozze del "Draft Budgetary Plan" che il Tesoro deve inviare a Bruxelles entro la mezzanotte di martedì dicono che l'anno prossimo ci saranno 24, forse 25 miliardi fra minori entrate, tagli alla spesa e maggiori tasse. Nove verranno garantiti da un aumento del deficit a "legislazione vigente", poco più di due dall'aumento strutturale delle entrate fiscali, tre o quattro da tagli alla spesa dei ministeri e dei trasferimenti agli enti locali. «Fate proposte di tagli altrimenti farò io il taglio», ha detto Giancarlo Giorgetti sabato alla festa del Foglio. L'appello di Giorgetti è stato accompagnato da diplomatiche pernacchie dei colleghi, e per questo il leghista ha già avvertito come andrà a finire: se i colleghi non collaboreranno, ci sarà un taglio orizzontale a tutte le spese del cinque per cento, per **legge**. Era quel che accadeva quando al Tesoro c'era un vecchio amico di Giorgetti, Giulio Tremonti. «Altre soluzioni non ce ne sono, e non sarebbero nemmeno politicamente percorribili», va spiegando il ministro nelle telefonate. Perché il resto saranno nuove entrate o riduzioni di agevolazioni esistenti. Vediamo quali.

Tre miliardi arriveranno dalla mancata conferma dell'Ace, acronimo di «Aiuto alla crescita economica», in poche parole un'agevolazione fiscale concessa alle imprese che rafforzano la struttura patrimoniale delle imprese. Quei tre miliardi - è deciso da tempo - verranno utilizzati per rendere strutturale l'accorpamento delle prime due aliquote Irpef. Già da quest'anno la fascia dei redditi fra i quindici e i ventottomila euro, che fino all'anno scorso pagava un'aliquota del 25 per cento, ora versa al Fisco il 23.

Circa un miliardo sarà garantito da quella che il governo ha definito la «rimodulazione» delle accise sui carburanti. Sui dettagli occorrerà attendere qualche giorno, ma si dovrebbe trattare di un aumento delle tasse sul gasolio compensate da una riduzione di quelle sulla benzina. Almeno un altro miliardo verrà da una riduzione delle agevolazioni fiscali minori, alcune fra le oltre 600 che si affastellano



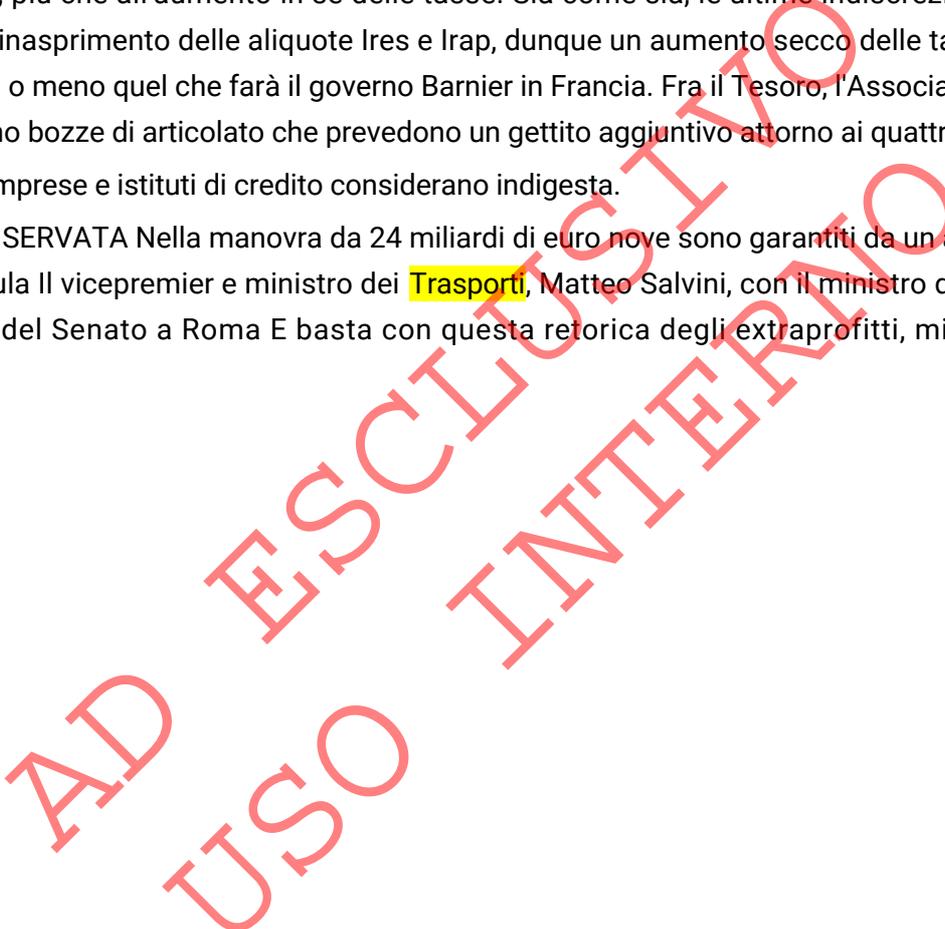
La Stampa

Quotidiani Nazionali

nel gorgo del sistema italiano. Circa mezzo miliardo potrebbe arrivare da una stretta sui profitti in Italia delle multinazionali del web e dei bonus aziendali concessi ai top manager. E poi c'è la questione della tassa sulle grandi aziende, banche e assicurazioni. E qui viene utile tornare alla polemica fra la Lega e Forza Italia di cui sopra.

La prima ipotesi accarezzata dal Tesoro era un intervento sui cosiddetti "extraprofitti" di banche e assicurazioni, una soluzione adottata in passato dai governi Berlusconi e Draghi, finita in entrambi i casi di fronte alla Corte costituzionale. Tajani, leader di un partito le cui fidejussioni sono nelle mani della famiglia Berlusconi, si dice contraria al principio, più che all'aumento in sé delle tasse. Sia come sia, le ultime indiscrezioni che arrivano dal Tesoro parlano di un inasprimento delle aliquote Ires e Irap, dunque un aumento secco delle tasse sopra una certa soglia di fatturato, più o meno quel che farà il governo Barnier in Francia. Fra il Tesoro, l'Associazione delle banche e Confindustria circolano bozze di articolato che prevedono un gettito aggiuntivo attorno ai quattro miliardi di euro.

Una cifra che grandi imprese e istituti di credito considerano indigesta.

- © RIPRODUZIONE RISERVATA Nella manovra da 24 miliardi di euro nove sono garantiti da un aumento del deficit il retroscena ansa In Aula Il vicepremier e ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, con il ministro del Tesoro, Giancarlo Giorgetti, all'interno del Senato a Roma E basta con questa retorica degli extraprofitti, mica siamo in Unione Sovietica! ".


«Per i mezzi pesanti i target verdi europei sono irraggiungibili» Riccardo Morelli L'intervista

Il capo di Anita: «Elettrico e idrogeno non bastano e il loro impatto in termini di CO2 è sottostimato. I biocarburanti possono aiutare»

Laura Della Pasqua Fino ad ora tutta l'attenzione per la transizione energetica si è concentrata sull'auto, sul passaggio dai motori endotermici a quelli a batterie, ma c'è un comparto, il trasporto pesante, che ugualmente rischia di essere stritolato dai target di abbattimento delle emissioni decisi da Bruxelles. «Impossibile raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione che la Ue impone al trasporto pesante. Servirebbe un fondo per l'autotrasporto per aiutare il settore nella fase della transizione ecologica», dice Riccardo Morelli, presidente di Anita, l'associazione delle aziende del trasporto pesante.

Quali conseguenze ha il Green deal automotive per l'autotrasporto pesante?

«Condivido la finalità di un maggiore impegno dell'Ue e dei suoi Stati membri nella lotta al cambiamento climatico ma a Bruxelles hanno commesso il grande errore di aver fissato obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 per i nuovi veicoli pesanti decisamente ambiziosi. E questo in assenza di una nuova politica industriale europea per la riconversione delle imprese del settore automotive, che dovranno immettere sul mercato camion a zero emissioni in tempi stringenti, secondo quanto stabilito dalla regolamentazione comunitaria. L'astratta definizione di target green rischia di mettere a repentaglio intere categorie, incluso il comparto dell'autotrasporto che dovrà investire in modo significativo sul rinnovo delle flotte alimentate da tecnologie molto costose. Mi auguro che ci sia una seria e tempestiva riflessione sull'argomento affinché il percorso verso la neutralità climatica possa essere realizzato gradualmente, continuando a garantire competitività alla Ue e alle economie dei Paesi membri».

Per il 2025 resta l'obiettivo di taglio di almeno il 15% delle emissioni per mezzi di peso superiore a 16 tonnellate. Ma è obbligatorio ridurle del 45% dal 2030, del 65% dal 2035 e del 90% dal 2040. In dieci anni i camion dovranno dimezzare le emissioni. Come farete?

«È molto difficile, se non impossibile, che in così pochi anni si riescano a sviluppare soluzioni tecnologiche in grado di dimezzare le emissioni di CO2 dei veicoli pesanti in assenza del riconoscimento da parte del legislatore europeo della pluralità tecnologica e dunque del contributo che può dare un mix energetico (quindi non solo l'elettrico e l'idrogeno) alla decarbonizzazione del settore.

La traiettoria fissata dall'Ue è irrealistica perché mancano le sue condizioni abilitanti. Non dimentichiamoci che l'Europa ha una scarsa disponibilità di materie prime critiche, di energia rinnovabile, di infrastrutture



La Verità Quotidiani Nazionali

necessarie per garantire la transizione verso un parco veicoli completamente elettrico nei tempi stabiliti».

L'alimentazione elettrica e a idrogeno è utilizzabile per tutte le operazioni di trasporto stradale pesante delle merci?

«No, non sono ancora mature benché siano riconosciute dalla normativa europea come le uniche soluzioni capaci di portare a zero il contatore delle emissioni.

Andrebbero considerate anche quelle necessarie per la produzione di idrogeno, che sono ancora significative. Un vettore, per essere efficiente e utilizzabile dal trasporto pesante deve essere in grado di soddisfare le prestazioni operative di veicoli fino a 44 tonnellate, garantendo autonomia sulle tratte di lungo raggio, fermate brevi per i rifornimenti e presenza capillare dei distributori di carburante lungo la rete viaria nazionale. In questo senso l'alimentazione elettrica, sebbene già utilizzata per la movimentazione urbana delle merci, presenta limiti di autonomia, capacità e tempi di rifornimento. Un quadro che si complica, oggi, a causa della scarsa presenza di infrastrutture di ricarica lungo la rete stradale nazionale. Dal canto loro, i veicoli a idrogeno presentano le stesse criticità.

In questa cornice, è sufficiente considerare che le colonnine di ricarica elettrica a corrente continua esistenti in Italia con potenza tra i 150 kW e i 350 kW sono 2.641, quelle con potenza uguale o superiore ai 350 kW sono 357 e le stazioni di erogazione di idrogeno da autotrazione solo tre.

C'è ancora molta strada da fare».

Esistono altre tecnologie per i veicoli industriali attualmente disponibili e utilizzabili per abbattere le emissioni. Perché i biocarburanti non vengono considerati?

«A mio avviso la responsabilità è del regolamento Ue "Standard CO2 per veicoli pesanti", che nel determinare l'efficienza delle diverse tipologie di alimentazione mostra un approccio miope. Infatti, il sistema incaricato del calcolo delle emissioni, Ttw (Tank to wheel), valuta solo il carico emissivo dei veicoli al tubo di scappamento, senza tenere conto delle emissioni dei mezzi e dei vettori energetici lungo tutto il loro ciclo di vita, cioè dalla produzione all'utilizzo. Una indagine possibile attraverso altri modelli di rendicontazione della CO2, Lca (Lyfe cycle assesment) o Wtw (Well to wheel), che consentirebbero di valorizzare tutto il novero delle soluzioni esistenti, inclusi biocarburanti e carburanti low carbon, rinnovabili e non, capaci di abbattere le esternalità negative del trasporto pesante accelerando la progressiva decarbonizzazione del settore».

Quali sono le condizioni imprescindibili per conseguire gli obiettivi di decarbonizzazione del trasporto pesante a livello nazionale e europeo?

«Per cominciare, le istituzioni nazionali dovrebbero dare vita a un "Fondo investimenti **autotrasporto**",

La Verità Quotidiani Nazionali

con una dotazione finanziaria importante, in tre anni per accelerare la decarbonizzazione delle flotte, promuovendo anche l'utilizzo di carburanti alternativi.

Il parco circolante italiano, infatti, è vetusto e quasi un terzo di esso rientra in una classe ambientale inferiore alla Euro 5. Senza un rinnovato impegno concreto raggiungeremo risultati verificabili solo fra 26 anni. Contestualmente, le istituzioni europee dovrebbero impostare la revisione del regolamento "Standard CO2 per veicoli pesanti" tenendo conto dei biocarburanti e dei carburanti sintetici, tecnologie meno costose e più mature di quelle indicate nel dispositivo europeo, al fine di incidere positivamente sull'impronta carbonica».

Un problema da voi evidenziato è la mancanza di autisti.

«Gli autisti che oggi mancano all'appello sono circa 25.000 e stando alle ultime rilevazioni Unioncamere Excelsior il fabbisogno occupazionale dei settori logistica e mobilità raggiungerà le 158.000 unità da qui al 2028. Ciò significa che mentre le aziende continuano a cercare personale senza riscontro da parte del mercato, l'età dei lavoratori oggi impiegati avanza e i giovani, gli unici in grado di colmare il gap di competenze legato alla doppia transizione verde e digitale, rimangono distanti. Un paradosso, quello del disallineamento tra domanda e offerta di lavoro, che ci vede impegnati nel tentativo di trovare una soluzione. Da qui parte l'idea di istituire l'osservatorio "Giovani Autotrasporto e Logistica", che intende restituire al settore la sua attrattività trasferendo alle ragazze e ai ragazzi una percezione inedita della professione, strategica e innovativa. Entro la fine dell'anno, inoltre, costituiremo il comitato scientifico dell'osservatorio, che avrà il compito di accompagnare la nostra analisi e le nostre attività a beneficio del comparto».

Temete l'arrivo delle case produttrici cinesi?

«Al momento, non mi risulta esserci nel mercato alcuna proposta proveniente dall'Oriente per quanto riguarda i veicoli industriali pesanti. Premesso questo, per noi è importante avere mezzi tecnologicamente ed ambientalmente all'avanguardia, sicuri e sostenibili commercialmente, con una rete di assistenza affidabile e capillare che ci consenta di gestire la manutenzione dei nostri mezzi in Italia ed in Europa. Ciò non significa temere l'arrivo dei cinesi, quanto avere la garanzia che le performance qualitative dei veicoli siano rispettate lungo tutto il loro ciclo di vita».

Il traffico merci attraverso le Alpi è sempre stato problematico.

«Il 60% del totale dell'export italiano (espresso in tonnellate di merci trasportate) viaggia verso i Paesi europei. La permeabilità delle Alpi è dunque una questione di grande rilevanza per il buon funzionamento e la competitività del settore dei trasporti e dell'intera economia italiana, considerate anche le proiezioni che vedono l'export in crescita. Sono corridoi fondamentali cui corrisponde una grande difficoltà di attraversamento: dal rischio di blocchi scatenati da eventi eccezionali (si pensi a quanto accaduto al Frejus e al Gottardo); da limitazioni nella costruzione di nuove arterie stradali in virtù della

La Verità Quotidiani Nazionali

sottoscrizione della Convenzione delle Alpi, a seguito della quale si sostanzia nel tempo un significativo fabbisogno di ammodernamento delle infrastrutture storiche che assicurano le connessioni transalpine (ad esempio è prevista la chiusura del tunnel del Monte Bianco per lavori di manutenzione in alcuni mesi lungo un periodo di 18 anni); da colli di bottiglia artificialmente creati dall'Austria con le limitazioni unilaterali del Tirolo al transito dei mezzi pesanti lungo l'Asse del Brennero. Per questo una politica unitaria è sempre più urgente per risolvere le complesse problematiche che insistono sull'arco alpino, al fine di individuare misure di gestione comuni tra gli Stati interessati nell'ottica di incrementare l'efficacia e l'efficienza dei sistemi di trasporto transfrontalieri e di coniugare le esigenze di tutela ambientale».

Il parco circolante dei mezzi pesanti è vetusto, cosa state facendo per rinnovare la flotta?

«Il parco circolante ha un'età media di 19,1 anni e un terzo di esso appartiene a una classe ambientale inferiore alla Euro 5. Le aziende che aderiscono all'associazione stanno mettendo in campo uno sforzo senza precedenti, che avrà effetto solo se corrisposto da politiche incentivanti capaci di rendere l'iniziativa sostenibile anche dal punto di vista economico».

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

SULLE ACCISE FDI SMONTA LE BUGIE DI ELLY SCHLEIN

di Augusta Cesari Il senso di Elly per le **accise** è davvero indecifrabile: in parlamento Schlein firma proposte per aumentarle, nelle interviste si oppone invece sdegnata. Tanto che FdI, attraverso i suoi capigruppo di Senato e Camera, Lucio Malan e Tommaso Foti, si divide tra chi la definisce "smemorata" e chi smaccatamente "bugiarda". Infatti, proprio la segretaria dem ha firmato in più occasioni proposte di legge ed emendamenti che prevedono l'aumento delle **accise** sui carburanti. Ecco perché le sue dichiarazioni di oggi suonano perlomeno contraddittorie. "Sulle **accise** Schlein sempre più fuori dalla realtà - sottolinea il presidente dei senatori di FdI - Accusa la premier Meloni di mentire sulle **accise** ma l'unica che mente su questo tema è proprio lei. Vale la pena ricordare alla smemorata Schlein che tutte le proposte di legge Pd, comprese quelle a firma Schlein, che comportano costi prevedono come coperture finanziarie, a volte miliardarie, l'intervento sui Sad (sussidi ambientali dannosi). Tra questi la voce principale è proprio l'aumento delle **accise** sul **gasolio**.

Quindi la segretaria del Pd spieghi agli italiani se sta mentendo oggi, che dichiara di essere contraria all'aumento delle **accise** sul **gasolio**, o se mentiva ieri quando le prevedeva a copertura per esempio delle spese sanitarie. L'unica certezza - infierisce Malan - è che Schlein mente senza pudore sperando che gli italiani siano troppo stupidi per capirlo". Ancora più salace l'attacco di Tommaso Foti, che cita un vecchio brano di Caterina Caselli.

"Appassionata di canto quale è, Schlein farebbe bene ad intonare 'Sono bugiarda' perché sa di non dire la verità in merito al presunto aumento delle **accise** sul diesel. Come è stato rilevato in più occasioni, nelle precedenti Leggi di Bilancio del governo Meloni gli emendamenti del suo partito venivano coperti dalla riduzione dei sussidi ambientali dannosi - cosiddetti Sad - nei quali rientrano anche le **accise** che gravano sul **gasolio** e sulla benzina. Questo significa che il Pd, non altri, voleva aggravare i costi del diesel e della benzina". "Continuare a mentire sui contenuti di una manovra che la maggioranza ancora non ha scritto - continua il capogruppo di Fratelli d'Italia alla Camera - è probabilmente l'ultimo escamotage di Schlein per provare a spostare l'attenzione dalla proposta dem di una nuova patrimoniale con cui vessare gli italiani. Rimandiamo al mittente le vacue accuse che la sinistra 'tassa e spendi' rivolge al governo Meloni, impegnato a definire una Legge di Bilancio che rilanci l'economia, sostenga imprese e famiglie, senza chiedere loro nuovi sacrifici". Le dichiarazioni di Malan e Foti sono giunte in risposta a una nota della segretaria Pd, inferocita per l'accusa (incontrovertibile) di Giorgia Meloni che aumentare le tasse è una cosa di



Secolo d'Italia
Quotidiani Nazionali

sinistra.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Brescia Oggi

Quotidiani Locali

L'impianto

Prende forma il polo solare di Montichiari

Se vedrà la... Luce sarà il parco solare più grande della provincia dopo quello di Gusciana di Gavardo, realizzato dalla Comunità Montana della Valsabbia su un'area di 35 ettari di bosco, che con una potenza installata di 6Mw è uno degli impianti pubblici più produttivi in Europa.

A Montichiari sta prendendo forma un polo fotovoltaico in Fascia d'Oro con vista sulla ex caserma Serini. Proposto dalle società Rf Montichiari e Rf Fasciaoro, il complesso di produzione di energia rinnovabile in via Dritta sarà strutturato in due blocchi: il primo si estenderà su una superficie di 11,59 ettari che ospiterà 12.220 moduli con potenza pari a 8,554 Mwp; mentre il secondo occuperà 11,21 ettari coperti da 11.960 pannelli che produrranno 8,372 Mwp.

Attraverso gli elettrodotti di connessione, le «lastre» saranno direttamente collegate alla rete elettrica nazionale.

L'iter di autorizzazione ha compiuto un passo avanti nei giorni scorsi: la Provincia ha infatti chiuso l'istruttoria escludendo il ricorso alla Valutazione d'Impatto Ambientale.

Enac ed Enav non hanno espresso pareri sulla relazione di verifica di potenziali ostacoli e pericoli per la navigazione aerea, in quanto l'**aeroporto** D'Annunzio si trova a 3,2 chilometri di distanza. I tecnici del Broletto poi hanno ritenuto come gli impianti siano collocati in aree prive di vincoli paesaggistici, archeologici, idraulico o naturalistici. La produzione di energia annua dei due parchi è pari a 24.956 MWh. Il risparmio di emissioni in atmosfera di gas inquinanti sarà pari a 10.758 tonnellate l'anno di CO2, 5,19 tonnellate di ossidi di azoto e 1,24 di biossido di zolfo.

Nell'arco dei trent'anni di vita, gli impianti eviteranno l'emissione in atmosfera di 300.000 tonnellate di CO2 con un risparmio di 423.281 barili equivalenti di petrolio. Le strutture saranno ultimate in nove mesi e mezzo. Per mitigare l'impatto ambientale infine, lungo il perimetro dell'area di produzione di energia rinnovabile verranno messi a dimora 1.270 alberi.

La corsa in provincia Nel Bresciano cresce dunque la corsa per un posto al... sole. A San Zeno, la Naviglio Energia ha ripresentato la richiesta di un parco da 4,84 Mw, ottenuti da moduli fotovoltaici montati su strutture metalliche ad inseguimento solare. A Pozzolengo, nonostante l'opposizione dei residenti, è aperta una procedura per attivare un terminale fotovoltaico da 64 mila metri quadrati che ricoprirà un'area coltivata a erba medica, circondata da vigneti.

Al momento si trova invece in stand by l'operazione che è prevista tra Lonato e Bedizzole, dove con un investimento di 18 milioni di euro si puntava ad allestire una distesa di pannelli solari su 420 mila mq in grado di produrre 33 milioni di kilowattora di energia. C.Reb.



Ciocciaria Oggi

Quotidiani Locali

Cialone lancia raccademia

Il progetto Torna il corso di formazione per aspiranti autisti pensato in collaborazione con FlixBus Al termine i partecipanti saranno inseriti in azienda con contratti a tempo determinato o indeterminato

Torna anche nel 2024 l'accademia di formazione per autisti di autobus promossa da FlixBus in collaborazione con il partner di lunga data, Cialone Tour S.p.A., che dai primi del '900 opera in Ciociaria, nel Lazio e tutta Italia. L'accademia offre un percorso di formazione è completamente gratuito, rivolto ad un target di aspirati autisti dai ventiquattro anni in su, residente a Roma e dintorni o con possibilità di soggiorno nei pressi della Capitale.

Il programma dell'accademia, lanciata nel 2019 da FlixBus e dal 2023 portata avanti in collaborazione con Cialone Tour S.p.A.

, prevede un corso in autoscuola di 140 ore finalizzato all'ottenimento della patente di categoria D e l'abilitazione **CQC** per il trasporto pubblico dei passeggeri. Seguirà un percorso di formazione frontale per permettere ai partecipanti di assumere competenze più specifiche inerenti alla sicurezza sul lavoro, pari a otto ore. Allo stesso modo il programma prevede altri moduli, sempre da otto ore ciascuno, relativi all'insegnamento della lingua inglese e all'accoglienza e al trasporto di persone a mobilità ridotta.

Seguiranno poi 130 ore di "training on the job" con affiancamenti e ore di tirocinio, sia di gruppo che individuali. Infine, i partecipanti saranno chiamati a frequentare un modulo specificamente focalizzato sulla gestione di circostanze eccezionali. Con l'aiuto di un simulatore verranno ricreate ad esempio condizioni meteorologiche avverse o situazioni che richiedono manovre complicate. Lo scopo è quello di formare gli autisti per affrontare al meglio tali circostanze. Al termine del percorso formativo, è previsto l'inserimento diretto in azienda, con contratto a tempo determinato o indeterminato. Gli interessati potranno inviare il proprio curriculum vitae a formazione@cialonetour.it entro l'11 novembre.

Il progetto dell'accademia, pensata da FlixBus in collaborazione con Cialone Tour S.p.A.

, nasce con l'obiettivo di continuare a garantire professionisti altamente formati al trasporto su gomma, continuando a valorizzare nel tempo un settore fondamentale per l'economia e il turismo del nostro Paese.

Il progetto «Milioni di persone si spostano ogni anno con gli autobus a lunga percorrenza in Italia. Per molte di queste, residenti in aree poco servite dalla rete ferroviaria, l'autobus rappresenta di fatto l'unica vera alternativa di trasporto all'auto personale.

Per continuare a tutelare il loro diritto alla mobilità, è indispensabile garantire anche in futuro



Ciociaria Oggi Quotidiani Locali

che il settore possa contare su figure professionali altamente competenti, attuando misure adeguate ed efficaci e politiche attive di rilievo in ambito di formazione degli autisti. Confidiamo che le istituzioni competenti ci supportino in questo» ha dichiarato Cesare Neglia, managing director di FlixBus Italia.

Parole condivise anche da Massimiliano Cialone, amministratore delegato di Cialone Tour S.p.A.: «Il trasporto su gomma ha bisogno di autisti altamente formati, per questo siamo felici di portare avanti questo progetto per avvicinare nuove persone a una professione che nel tempo si è evoluta e si è arricchita di nuove competenze. Speriamo che sempre più persone scelgano di prendere questa strada, scoprendo i vantaggi di un lavoro caratterizzato da un'importante stabilità e che, fra le altre cose, potrà permettere loro di scoprire nuovi luoghi in Italia e anche all'estero».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD USO ESCLUSIVO
INTERNO

Corriere di Arezzo Quotidiani Locali

L'ingresso delle scuole, l'arrivo di bus e altri mezzi, la presenza dell'Università: la Jacopo della Quercia fa subito entrare i ragazzi

In via Roma cambiano le regole

Una studentessa è stata urtata da un'auto nel momento di maggiore affollamento mattutino

di Marco Serafini Ogni mattina, intorno alle 8.10, via **Roma** si trasforma in un vero e proprio caos.

La stretta arteria cittadina, già di per sé caratterizzata da intenso traffico, è ulteriormente congestionata dall'arrivo di grandi pullman e da un flusso continuo di auto in concomitanza con il suono della campanella negli istituti scolastici che si trovano proprio lì.

I veicoli si sommano alla folla di studenti diretti alle scuole elementari, medie, superiori del Caselli e all'Università, creando quindi un mix pericoloso di pedoni e mezzi in movimento.

Pochi giorni fa, le cose sono ulteriormente peggiorate rischiando di sconfinare in conseguenze gravi, visto che questo scenario è stato teatro di un incidente che ha coinvolto una giovane studentessa. La ragazza infatti è stata urtata da un'automobile in transito, perdendo l'equilibrio e cadendo a terra.

Colpita a un braccio, ha riportato una brutta frattura, ma fortunatamente non ci sono state conseguenze ancora più preoccupanti.

I soccorsi sono giunti tempestivamente sul posto, con l'ambulanza e l'automedica, mentre gli agenti della polizia municipale, presenti abitualmente per regolare il traffico scolastico, hanno gestito a dovere la situazione.

L'incidente ha destato molta preoccupazione tra il personale scolastico dei tre istituti che insistono in questa zona, che tra l'altro ha prontamente introdotto nuove regole per gli ingressi alla scuola Jacopo della Quercia.

Gli studenti che accedono da via **Roma**, infatti, ora non possono più sostare all'esterno, ma vengono fatti entrare subito nell'edificio, anticipando di fatto il suono della campanella per evitare ulteriori rischi e problemi.

Da sempre, via **Roma** rappresenta un punto critico durante le ore di ingresso scolastico.

I principali disagi - come il Corriere di Siena ha evidenziato nel corso degli anni - sono provocati dai grandi pullman che, entrando nella **Ztl**, spesso trovano difficoltà nelle manovre, specialmente in via delle Cantine e nel passaggio da Porta Romana.

La situazione richiede interventi strutturali e logistici per garantire la sicurezza di tutti, in un'area dove il traffico sembra veramente essere fuori controllo e dove il pedone ha perso le proprie certezze



ADRESO INTERNO

Corriere di Arezzo
Quotidiani Locali

di incolumità.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

L'ingresso delle scuole, l'arrivo di bus e altri mezzi, la presenza dell'Università: la Jacopo della Quercia fa subito entrare i ragazzi

In via Roma cambiano le regole

Una studentessa è stata urtata da un'auto nel momento di maggiore affollamento mattutino

di Marco Serafini - Ogni mattina, intorno alle 8.10, via **Roma** si trasforma in un vero e proprio caos.

La stretta arteria cittadina, già di per sé caratterizzata da intenso traffico, è ulteriormente congestionata dall'arrivo di grandi pullman e da un flusso continuo di auto in concomitanza con il suono della campanella negli istituti scolastici che si trovano proprio lì.

I veicoli si sommano alla folla di studenti diretti alle scuole elementari, medie, superiori del Caselli e all'Università, creando quindi un mix pericoloso di pedoni e mezzi in movimento.

Pochi giorni fa, le cose sono ulteriormente peggiorate rischiando di sconfinare in conseguenze gravi, visto che questo scenario è stato teatro di un incidente che ha coinvolto una giovane studentessa. La ragazza infatti è stata urtata da un'automobile in transito, perdendo l'equilibrio e cadendo a terra.

Colpita a un braccio, ha riportato una brutta frattura, ma fortunatamente non ci sono state conseguenze ancora più preoccupanti.

I soccorsi sono giunti tempestivamente sul posto, con l'ambulanza e l'automedica, mentre gli agenti della polizia municipale, presenti abitualmente per regolare il traffico scolastico, hanno gestito a dovere la situazione.

L'incidente ha destato molta preoccupazione tra il personale scolastico dei tre istituti che insistono in questa zona, che tra l'altro ha prontamente introdotto nuove regole per gli ingressi alla scuola Jacopo della Quercia.

Gli studenti che accedono da via **Roma**, infatti, ora non possono più sostare all'esterno, ma vengono fatti entrare subito nell'edificio, anticipando di fatto il suono della campanella per evitare ulteriori rischi e problemi.

Da sempre, via **Roma** rappresenta un punto critico durante le ore di ingresso scolastico.

I principali disagi - come il Corriere di Siena ha evidenziato nel corso degli anni - sono provocati dai grandi pullman che, entrando nella **Ztl**, spesso trovano difficoltà nelle manovre, specialmente in via delle Cantine e nel passaggio da Porta Romana.

La situazione richiede interventi strutturali e logistici per garantire la sicurezza di tutti, in un'area dove il traffico sembra veramente essere fuori controllo e dove il pedone ha perso le proprie certezze



di incolumità.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Gazzetta del Sud Quotidiani Locali

La deputata di Forza Italia e sottosegretaria ai Rapporti con il Parlamento propose l'emendamento dei 20 milioni

Matilde Siracusano: «Chiuso un cerchio, da qui parte la rinascita»

Il ringraziamento al Governo e l'auspicio che si ponga presto mano alle bonifiche

I.d. «I 20 milioni di euro per la riqualificazione della Zona falcata sono finalmente realtà. Un percorso lungo, faticoso, pieno di ostacoli, nato durante la scorsa legislatura con l'approvazione di un mio specifico emendamento, e che adesso si concretizza definitivamente. Il via libera del Cipess a queste importantissime risorse, con la firma ufficiale del ministro Giorgetti, dopo l'ok del ministro Fitto, ha chiuso il cerchio e permetterà entro fine anno di avviare i lavori per la bonifica dell'area. Un risultato straordinario, che Messina attendeva da decenni». Matilde Siracusano ha "sposato" da anni la causa della Falce. Lo ha fatto impegnandosi in sede parlamentare, così come è accaduto per quanto riguarda il risanamento delle baraccopoli, perché se si è arrivati alla legge speciale firmata dall'allora ministra Mara Carfagna, parte di quel risultato è dovuto proprio all'opera costante della deputata di Forza Italia, oltre che all'azione energica, sul campo, fatta dall'allora sindaco De Luca a colpi di ordinanze, così da farne una questione nazionale. Ha continuato a farlo anche da sottosegretaria ai Rapporti con il Parlamento, cioè esponente del Governo Meloni, che finalmente è intervenuto, con il decreto del Cipess, stanziando i 20 milioni di euro per l'avvio delle operazioni di bonifica. Somme alle quali vanno aggiunti quel milione trecentomila euro messo a disposizione dall'Autorità di sistema portuale dello Stretto. «Ringrazio il mio partito, Forza Italia, e l'intera coalizione di Centrodestra che negli ultimi anni hanno sostenuto questa mia battaglia per la città peloritana - prosegue Matilde Siracusano - e auguro buon lavoro all'ammiraglio Antonio Ranieri, commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto, soggetto attuatore degli interventi, che stanzierà ulteriori fondi per l'area. Il recupero della Real Cittadella, all'interno di una zona stupenda e dalle enormi potenzialità, deve rappresentare la rinascita per Messina e deve essere occasione di riscatto per i messinesi. Adesso abbiamo una grande opportunità, la città dovrà essere in grado di coglierla fino in fondo». La delibera del Cipess, come è noto, ha dato l'incarico di soggetto attuatore proprio al commissario straordinario dell'Authority e forse questo sarà uno degli ultimi suoi atti, prima della nomina del nuovo presidente da parte del ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Gazzetta del Sud Quotidiani Locali

La vicepresidente dell'Ordine degli architetti, Clarastella Vicari Aversa, delinea gli scenari della "città del Ponte"

«Occasione irripetibile per Messina»

«I toni del dibattito rievocano quelli di Parigi, ai tempi della costruzione della Tour Eiffel. Si parlò di ecomostro e devastazione della città, oggi è il simbolo della Francia»

LUCIO D'AMICO

Lo ha scritto sull'ultimo numero del Giornale nazionale dell'Architettura, paragonando il dibattito attuale sul Ponte a quello che si sviluppò, con toni anche veementi, a Parigi. E lo ribadisce anche alla "Gazzetta". «Molti tecnici sostengono che la torre è destinata a crollare. I proprietari dei fabbricati vicini hanno intentato persino un processo chiedendo i danni. Noi scrittori, pittori, scultori, architetti, appassionati amatori della bellezza finora intatta, protestiamo con tutte le nostre forze contro l'erezione dell'inutile e mostruosa torre vertiginosa e ridicola, tutti i nostri monumenti umiliati, tutte le nostre architetture rese piccole. E per venti anni vedremo allungarsi l'ombra odiosa dell'odiosa colonna di ferro imbullonata». La vicepresidente dell'Ordine degli architetti di Messina, Clarastella Vicari Aversa, ricercatrice in Progettazione architettonica e urbana all'Università di Reggio Calabria e con un dottorato di ricerca europeo alla "Esquela Tecnica Superior de Arquitectura" di San Sebastian, in Spagna, parte da questa considerazione: «La storia si ripete. Sembrano parole di oggi contro il Ponte sullo Stretto, ma è la descrizione della "accoglienza" inizialmente riservata alla Tour Eiffel di Parigi, riportata da Leonardo Benevolo nella "Storia dell'Architettura moderna". Tra gli oppositori anche Maupassant e Zola. Salvo poi, come riferisce lo stesso Benevolo, cambiare idea: "Davanti al fatto - e che fatto! - compiuto bisogna inchinarsi". Le opposizioni al Ponte sembrano quelle alla Tour Eiffel.. ».

«Il no ideologico» Vicari Aversa cita «quanto espresso nei giorni scorsi durante la II Biennale dello Stretto dall'antropologo e docente universitario Mauro Francesco Minervino, e sembra tutto un déjà vu: "La grande opera faraonica, acciaio e cemento in dimensioni mostruose serve ad alimentare il folle e puerile senso di onnipotenza delle classi dirigenti attualmente alla guida del Paese.

Personaggi che uno psichiatra definirebbe soggetti affetti da delirio psicotico e sindrome magico-infantile". Un intervento, quasi un anatema, che invita a rispondere con i dati, viste le ulteriori osservazioni sui "Rischi del fragilissimo contesto geologico dell'area dello Stretto, i venti, la sismicità, il fatto che il Ponte, data l'altezza dell'impalcato prevista dal progetto, non consentirebbe il passaggio alle meganavi di più recente costruzione, che superano i 70 metri di altezza, poi l'insostenibilità economica del rapporto costi-benefici; l'assenza di qualsiasi seria valutazione d'impatto ambientale e conseguenze sociali". Viviamo un'epoca di polarizzazione e qui, plasticamente, si ripropone una divisione più ideologica che di merito. Di quest'ultimo è il caso di scrivere, partendo da una constatazione: il territorio interessato è stato stuprato senza rispetto per la sua storia, e forse ora si ha l'occasione di un suo riscatto.



AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Gazzetta del Sud

Quotidiani Locali

Si tratta di salvaguardare i luoghi, migliorandoli insieme con il Ponte. Sono forse deturpati o non altrettanto densi di storia il Bosforo, tra due continenti non meno evocativi di Scilla e Cariddi? O Suez, unione e distacco tra Africa e Asia? Nessuno metterebbe in dubbio che siano crocevia del mondo, mitologici, dal fascino attuale».

Il Pci era a favore. La vicepresidente dell'Ordine fa, poi, un passo indietro: «Nel 1983 fu il Partito comunista con il messinese Pancrazio De Pasquale a chiedere alla Comunità europea d'inserire il collegamento stabile tra le priorità infrastrutturali del Vecchio continente. E il Parlamento europeo riconobbe "l'importanza che riveste per le zone periferiche ed insulari un collegamento rapido ed efficiente con le aree centrali della Comunità quale fattore di sviluppo regionale, economico e sociale"».

I numeri del Ponte Si passa, quindi, ai numeri: «Il Ponte, con le altre **infrastrutture**, è un'opera per il territorio; lo connette con l'Europa. Si inserisce in luoghi vittime di un'emorragia di residenti. Messina nel 2001 aveva 251.710 abitanti, a marzo 2024 erano 217.734. Non va meglio la Calabria, che in 20 anni ha perso 173.188 abitanti, più dei residenti di Reggio. Gli effetti positivi di una moderna connessione infrastrutturale sono noti agli studiosi: è il caso dell'Alta velocità in Spagna, Francia o, in Italia, sull'asse Torino-Milano-Roma-Salerno. Il Ponte costa troppo? Ma quanto? Costa 4,5 miliardi di euro; le opere infrastrutturali, incluse quelle richieste dai Comuni coinvolti, in origine non previste (allora si che sarebbe stato inutile al territorio), valgono 5,3 miliardi e 1,1 miliardi di euro. Il Consiglio europeo nel 2024 ha confermato l'inserimento del progetto nel "Corridoio Scandinavo-Mediterraneo" e il 17 luglio la Commissione europea, nel programma "Connecting Europe Facility", ha finanziato la progettazione esecutiva per oltre 24,7 milioni, il 50% dell'importo per la parte ferroviaria.

L'impatto sul lavoro vale 10.000 occupati già nel primo anno di cantiere tra diretti e indotto; l'impatto economico 2,9 miliardi annui, lo 0,17% del Pil.

L'analisi costi e benefici è uno dei temi più controversi. Eseguita in base alle linee guida europee, essa mostra che la realizzazione del Ponte è in grado di contribuire in maniera molto significativa al miglioramento del benessere collettivo, in termini economici e ambientali. A fronte di un investimento pari a 13,5 miliardi (Def 2024), il Valore attuale netto economico è di 3,9 miliardi di euro (attualizzati 2023), il Tasso interno di rendimento economico-Tire del 4,51%. E poi «gli effetti sui tempi medi di attraversamento: circa 15 minuti per servizi ferroviari diretti tra Villa San Giovanni e Messina Centrale, rispetto agli attuali 120 minuti per i treni passeggeri e almeno 180 minuti per i treni merci; circa 10-13 minuti su strada (tra lo svincolo di Santa Trada e lo svincolo di Giostra), rispetto agli attuali 70 minuti per le auto (Terminal San Francesco), 100 minuti per i veicoli merci (Terminal Tremestieri).

Il sistema infrastrutturale Il contesto infrastrutturale - insiste Clarastella Vicari Aversa - è riassunto nella formula "prima bisogna fare altro". Sono attualmente in corso i lavori e le procedure per il completamento dell'Alta velocità ferroviaria, che arriverà entro il 2032 fino a Reggio Calabria. E ancora, si pensi

Gazzetta del Sud

Quotidiani Locali

ai lavori per la linea Alta capacità tra Messina, Catania e Palermo. Il Ponte sarà aperto 365 giorni l'anno e, con l'ausilio di circa 400 indagini, tra sondaggi geologici, geotecnici e sismici, i punti di contatto del Ponte con il terreno sono stati individuati evitando il posizionamento su faglie attive».

La visione strategica L'Ordine degli architetti non può trascurare l'elemento di sua competenza: il disegno architettonico. «Non si esaurisce tutto in una sola infrastruttura. Le città che si affacciano sullo Stretto hanno un fronte mare deturpato, la riserva naturale di Capo Peloro e Ganzirri è un susseguirsi di case; aree libere dal cemento sono rimaste solo quelle occupate dai due laghi e da parte della spiaggia. Il Ponte rappresenta un intervento di rigenerazione urbana e trasformazione territoriale paragonabile ai casi di Bilbao o Barcellona. Un'opportunità lungo due fasce di costa di circa 20 km ciascuna dovrebbe spingerci a creare un think tank di architetti, urbanisti, economisti, sociologi capaci di realizzare un modello di conurbazione tra le tre città, che consenta finalmente di scrollarsi di dosso e dalla mente, la polvere del terremoto del 1908. Qui esiste ancora un mitizzato sguardo verso quelle città, distrutte dal sisma ma anche dalla dinamite della ricostruzione e da scelte politiche e urbanistiche di quegli anni. Il Ponte e tutto ciò che porta con sé possono rappresentare anche a livello sociale uno strumento per cominciare a occuparsi delle città del presente con effetti trainanti per l'economia e il dibattito architettonico italiano. Il progetto e gli effetti a cascata degli spazi liberati e da ripensare grazie a esso potrebbero essere laboratorio di studio, ricerca e sperimentazione. Le superfici e gli ambiti sono tali che vi ritroviamo temi centrali: recupero delle aree industriali dismesse, architettura per sottrazione e non per addizione, relazione con i margini e bordo d'acqua, rigenerazione urbana, sostenibilità ambientale. Una sfida che, però, richiede il coraggio di abbandonare l'ideologia per guardare alla realtà».

Le parole di Libeskind Parlando proprio di architettura e architetti, Daniel Libeskind, un alle archistar internazionali e autore del progetto per il Centro direzionale ubicato sulla sponda calabra, ha ricordato lo straordinario significato dell'infrastruttura «Il Ponte non è solo un segmento, ma tutto ciò che può rappresentare in termini di comunità, un luogo di incontro e socializzazione».

Potrebbero tornare così attuali le parole di Benevolo sulla Tour Eiffel: «L'altezza eccezionale fa sì che la sua presenza sia avvertita quasi da ogni quartiere ed entri in rapporto non più come un edificio antico bensì con un'intera città e in modo sempre mutevole».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX Quotidiani Locali

Dieci miliardi

di L'esecutivo punta ad aumentare le imposte e ridurre i bonus così confermerà gli sgravi a chi guadagna fino a 35 mila euro

Alessandro Barberai ROMA assieme gli extraprofiti del «le banche!», di Andrea C e Grippa, voce di Matteo Salvini quando Matteo Salvini non vuole parlare. «E basta con questa retorica degli extraprofiti, mica siamo in Unione Sovietica!» risponde l'altro vicepremier, Antonio Tajani. A pochi giorni dall'approvazione della legge di Bilancio, facciamo due conti con l'aiuto di un pezzo di carta. Giorgia Meloni dice che il suo governo non alzerà le tasse come fa di solito la sinistra, ma talvolta capita in sorte anche alla destra. Nel 2025 saranno circa 10 miliardi, benché in un'ottica sostanzialmente redistributiva, come vorrebbe la sinistra: 10 miliardi è ciò di cui ha bisogno il governo per confermare in busta paga gli sgravi contributivi concessi a chi guadagna fino a 35 mila euro l'anno.

Le bozze del "Draft Budgetary Plan" che il Tesoro deve inviare a Bruxelles entro la mezzanotte di martedì dicono che l'anno prossimo ci saranno 24, forse 25 miliardi fra minori entrate, tagli alla spesa e maggiori tasse. Nove verranno garantiti da un aumento del deficit a "legislazione vigente", poco più di due dall'aumento strutturale delle entrate fiscali, tre o quattro da tagli alla spesa dei ministeri e dei trasferimenti agli enti locali. «Fate proposte di tagli altrimenti farò io il cattivo», ha detto Giancarlo Giorgetti sabato alla festa del Foglio. L'appello di Giorgetti è stato accompagnato da diplomatiche pernacchie dei colleghi, e per questo il leghista ha già avvertito come andrà a finire: se i colleghi non collaboreranno, ci sarà un taglio orizzontale a tutte le spese del 5 per cento, per legge. Era quel che accadeva quando al Tesoro c'era un vecchio amico di Giorgetti, Giulio Tremonti. «Altre soluzioni non ce ne sono, e non sarebbero nemmeno politicamente percorribili», va spiegando il ministro nelle telefonate. Il resto saranno nuove entrate o riduzioni di agevolazioni esistenti. Tre miliardi arriveranno dalla mancata conferma dell'Ace, acronimo di «Aiuto alla crescita economica», in poche parole un'agevolazione fiscale concessa alle imprese che rafforzano la struttura patrimoniale delle imprese. Quei tre miliardi - è deciso da tempo - verranno utilizzati per rendere strutturale l'accorpamento delle prime due aliquote Irpef.

Già da quest'anno la fascia dei redditi fra i 15 e i 28 mila euro, che fino all'anno scorso pagava un'aliquota del 25 per cento, ora versa al Fisco il 23. Circa un miliardo sarà garantito da quella che il governo ha definito la «rimodulazione» delle **accise** sui carburanti. Sui dettagli occorrerà attendere qualche giorno, ma si dovrebbe trattare di un aumento delle tasse sul **gasolio** compensate da una riduzione di quelle sulla benzina. Almeno un altro miliardo verrà da una riduzione delle agevolazioni fiscali minori, alcune fra le oltre 600 che si affastellano nel gorgo del sistema italiano. Circa mezzo miliardo



Il Secolo XIX

Quotidiani Locali

potrebbe arrivare da una stretta sui profitti in Italia delle multinazionali del web e dei bonus aziendali concessi ai top manager. E poi c'è la questione della tassa sulle grandi aziende, banche e assicurazioni. La prima ipotesi accarezzata dal Tesoro era un intervento sui cosiddetti "extraprofitti" di banche e assicurazioni, una soluzione adottata in passato dai governi Berlusconi e Draghi, finita in entrambi i casi di fronte alla Corte costituzionale. Tajani, leader di un partito le cui fidejussioni sono nelle mani della famiglia Berlusconi, si dice contrario al principio, più che all'aumento in sé delle tasse.

Sia come sia, le ultime indiscrezioni che arrivano dal Tesoro parlano di un inasprimento delle aliquote Ires e Irap, dunque un aumento secco delle tasse sopra una certa soglia di fatturato, più o meno quel che farà il governo Barnier in Francia. Fra il Tesoro, l'Associazione delle banche e Confindustria circolano bozze di articolato che prevedono un gettito aggiuntivo attorno ai 4 miliardi di euro. Una cifra che grandi imprese e istituti di credito considerano indigesta.

- © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

IL FOCUS A CHE PUNTO SIAMO IL FATTO Continui i rapporti con le tante imprese che hanno presentato progetti con domanda di ottenimento dell'autorizzazione unica NEL DETTAGLIO Nella nostra regione, ma anche nelle altre ci sono numerosi «vuoti» merceologici che potrebbero essere colmati

Zes unica operativa gli obiettivi da cogliere

Il numero di autorizzazioni rilasciate lascia ben sperare

di FEDERICO PIRRO Estata puntuale e tempestiva la risposta data dalla struttura di missione della **Zes** Unica presso la Presidenza del Consiglio al presidente della Confindustria Puglia Sergio Fontana che nei giorni scorsi all'assemblea della sua associazione aveva auspicato che la **Zes** unica partisse veramente.

Dalla struttura invece hanno ricordato: 1) che la **Zes** unica - condivisa peraltro a suo tempo con la Commissione Europea - è pienamente operativa già dal 1° marzo; 2) che i rapporti con le tante imprese che hanno presentato progetti con domanda di ottenimento dell'autorizzazione unica sono continui, sia nelle conferenze di servizi che nelle fasi preparatorie delle stesse; 3) che il numero delle autorizzazioni rilasciate, che sarà di prossima illustrazione, è già superiore a quello complessivamente raggiunto nelle otto **Zes** precedenti che era ammontato a circa 120 unità.

Si può pertanto affermare che le nuove autorizzazioni hanno superato questa soglia quantitativa, dimostrando come, dopo un rodaggio iniziale nella messa a punto e nell'avvio dell'attività operativa della Struttura di missione, il lavoro istruttorio proceda spedito, valutando con rigore progetti che, lo si ripete ancora una volta, devono essere accompagnati da business plan precisi e bancabili, perché la richiesta di autorizzazione non attiva automaticamente una sorta di bancomat.

La **Zes** unica, dunque, voluta dal Ministro Fitto e dall'intero Governo e pienamente condivisa da tutti coloro che avevano già rilevato i limiti e i rischi di incostituzionalità delle vecchie **Zes** - per l'asimmetria competitiva fra imprese inserite o meno nei loro perimetri catastali - si sta confermando un successo, contrariamente a quanto affermato nei mesi scorsi da alcuni osservatori critici, frettolosi e in alcuni casi prevenuti, e potrà sviluppare ancor più tutte le sue potenzialità espansive non appena entrerà a regime il Piano strategico con le sue indicazioni operative, finalizzate al rafforzamento strutturale dell'apparato economico del Sud, grazie al ruolo protagonista delle imprese, e mediante il coordinamento delle attività fra Cabina di regia, Struttura di missione, Regioni e stakeholder operanti sui territori: insomma, il successo della **Zes** unica e del Piano strategico che ne orienterà lo sviluppo nei prossimi anni non sarà la splendida avventura di un uomo solo al comando, come si dichiarò da alcuni uomini politici quando ne venne presentato il decreto legge poi convertito con modificazioni. La **Zes** unica e il Piano strategico dovranno costituire invece un terreno di impegno collettivo che sarà chiamato



La Gazzetta del Mezzogiorno

Quotidiani Locali

ad esaltare il lavoro sperabilmente sinergico di Governo, Istituzioni locali, imprese e loro associazioni, Università, Sindacati e di intere popolazioni.

Ora è opportuno ricordare che i settori e le filiere da rafforzare, ai sensi dell'art.11, comma 1 del decreto legge n.124 del 19 settembre 2023, individuate nel Piano strategico sono: agroindustria, turismo, elettronica e Ict, automotive, made in Italy di qualità, chimica & farmaceutica, navalmeccanica e cantieristica, aerospazio e ferroviario: tutti comparti che nel Sud sono ben presenti con presidi produttivi di assoluto rilievo tecnologico e occupazionale. Basti pensare alle grandi fabbriche automobilistiche di Pomigliano d'Arco, San Nicola di Melfi e Atesa, alle produzioni di componentistica per l'automotive diffuse in varie regioni, ai complessi dell'aerospazio pubblici e privati in Abruzzo, Campania, Puglia e Basilicata, alle industrie farmaceutiche dei big player Novartis nel Napoletano, Merck Serono a Bari, e Pfizer a Catania, al comparto ferroviario con gli imponenti impianti in Campania (Hitachi Rail STS), in Puglia (Mer.Mec e Tesmec) e in Calabria (Hitachi Rail STS) a Reggio.

L'Ict a sua volta può contare sul grande complesso della STMicroelectronics di Catania e sulle tante presenze di player italiani ed esteri in diverse regioni come la Puglia, ove si è affermata da anni Exprivia e dove, come nel Barese, sono giunte circa venti multinazionali negli ultimi anni.

Tali comparti possono essere ulteriormente rafforzati con nuovi investimenti, da un lato idonei ad ampliare e innovare i siti in esercizio e le capacità produttive già installate in essi, e dall'altro a favorire nelle aree meridionali la localizzazione di processi e produzioni ancora mancanti che completino una filiera, o almeno ne riducano i "vuoti" merceologici ancora esistenti.

Solo a titolo esemplificativo si ricorda che in Capitanata, volendo citare un caso di «vuoto» nitidamente percepibile, a fronte di un largo impiego di trattori pesanti e mietitrebbiatrici nelle fasi di semina e di raccolta delle produzioni, non se ne costruiscono affatto, come del resto in altre regioni meridionali. Lo stesso si potrebbe affermare nell'agrifood: infatti, altro esempio, sempre in Puglia abbiamo un'industria di lavorazioni di carni di rilevanti dimensioni come la Siciliani di Palo del Colle, ma non registriamo ancora lavorazioni in grandi stabilimenti di carni in scatola tipo Simmenthal, Montana o Manzotin.

Ancora, in un territorio come quello pugliese in cui sono presenti imponenti nosocomi pubblici e privati e IRCCS sono ancora molto ma molto limitate le produzioni di diverse apparecchiature elettromedicali, potendosi citare al momento solo i robot chirurgici della Masmec di Bari. E potremmo continuare registrando nella nostra regione, ma anche nelle altre, numerosi `vuoti' merceologici che potrebbero essere colmati in un lasso di tempo, sia pure di medio periodo, con l'arrivo di imprese del Nord o estere.

Le tecnologie da promuovere invece sono quelle digitali, quelle della cleantech e quelle del biotech.

È opportuno altresì precisare che la Cabina di regia della **Zes** unica - di cui per legge fanno parte com'è noto diversi Ministeri, i Presidenti delle Regioni meridionali e rappresentanti di Anci e UPI, può individuare anche su proposta della Struttura di missione **Zes**

La Gazzetta del Mezzogiorno

Quotidiani Locali

specifici progetti di investimento afferenti ad attività al di fuori delle filiere e delle tecnologie richiamate in precedenza, che abbiano però particolare rilevanza ai fini del conseguimento degli obiettivi del Piano strategico, e che devono essere assoggettati all'autorizzazione unica.

Tornando ora ai progetti già autorizzati, alcuni di essi meritano di essere citati in dettaglio, sia per i settori in cui si realizzeranno e sia per le loro dimensioni, cominciando proprio da quello di un resort a Maruggio in provincia di Taranto, esteso su una superficie di 100 ettari, con un investimento che ammonta a 200 milioni di euro per un insediamento che, una volta entrato in esercizio, imprimerà una svolta profonda alla crescita di un vasto territorio circostante.

Merita eguale menzione l'intervento di 80 milioni della multinazionale farmaceutica Novartis che a Torre Annunziata nell'area partenopea, nel suo stabilimento già all'avanguardia e fra i più avanzati tecnologicamente in Italia, prevede lo sviluppo di un magazzino "intensivo" per accrescere i volumi di produzione di nuovi farmaci, efficientandone il packaging.

Ma anche altri investimenti sinora autorizzati hanno dimensioni ragguardevoli: basti pensare a quello di 55 milioni della Irplast ad Atessa (CH) in Abruzzo che avvierà una nuova linea produttiva di film innovativi ultrastabili. Nel Molise, a Campochiaro (CB) alla società Di Ciero, leader nel trasporto refrigerato, è stato autorizzato un deposito di logistica a temperatura controllata per lo stoccaggio di prodotti lattiero-caseari per un importo di 8 milioni.

Anche l'ampliamento dello stabilimento della Sila S.p.A. a Parenti (CS) per l'imbottigliamento dell'acqua Fontenoce ammonta a 16 milioni, mentre in Sicilia è stato approvato il potenziamento per l'attività di logistica a Modica (RG) della FDM, vero big player del comparto, del valore di 13 milioni. In Sardegna ad Olbia è stato autorizzato alla Maxitender la realizzazione di un sito del valore di 12 milioni per la costruzione, il rimessaggio e la manutenzione di imbarcazioni da diporto.

Tutti gli investimenti appena citati si inseriscono peraltro nelle linee settoriali da "raf forzare" individuate nel Piano strategico della Zes unica, approvato nel luglio scorso nella Cabina di regia prevista dalla legge istitutiva della Zona e di prossima pubblicazione come DPCM.

Ma è anche il caso di ricordare che la Struttura di missione ha mandato in appalto tutti le opere che erano state finanziate alle vecchie Zes e la cui esecuzione era stata poi demandata alla Struttura centrale, una volta trasferite ad essa competenze e risorse assegnate a suo tempo alle precedenti Zone.

Un altro elemento sta emergendo in alcuni casi di autorizzazioni uniche: le aziende beneficiarie non hanno chiesto il credito di imposta, potendosi avvalere presumibilmente, come previsto dalla legge, di altre incentivazioni esistenti per gli investimenti nell'Italia meridionale che potrebbero essere ritenute più convenienti per le loro dimensioni.

Ma può anche presentarsi qualche caso di società che chiedano con l'autorizzazione unica il credito

La Gazzetta del Mezzogiorno

Quotidiani Locali

di imposta, sommando ad essa altra agevolazione come anche in questo caso consentito dalla normativa - a condizione però che il totale delle due agevolazioni non superi il montante complessivo stabilito dall'Unione Europea per il singolo investimento.

Con l'avvio del Piano strategico bisognerà inoltre focalizzare al meglio l'offerta insediativa oggi esistente nelle otto regioni dell'Italia meridionale, ove le aree libere ed attrezzate nei Consorzi Asi sono in numero limitato, o purtroppo quasi inesistenti come ad esempio nell'Asi di Bari ove l'agglomerato Bari-Modugno è completamente saturo, quello di Moffetta sta per diventarlo, mentre il terzo agglomerato previsto fra Bitonto e Giovinazzo nel piano regolatore consortile è area da prato verde, priva ancora di infrastrutturazione primaria: e il Direttore del consorzio Dott. Mariani ha richiamato più volte negli ultimi mesi Comune di Bari, Camera di Commercio e Regione a studiare e varare come intervento di emergenza almeno la consegna all'Asi di 80 ettari nel Comune di Bitritto, di cui si parla ormai da lungo tempo. Bisognerà allora nel Barese, ma anche in altre regioni, censire e valorizzare al meglio i terreni attrezzati che potrebbero essere reperiti anche fuori dagli organismi consortili, ma in singoli Comuni o in aree retroportuali gestite dalle Autorità di sistema portuali, mentre andrà valutata in ogni regione meridionale la possibilità di finanziare la realizzazione ex novo di un certo numero di nuove aree industriali in prossimità di infrastrutture strategiche, favorendo al contempo, ove lo consentano condizioni giuridiche e preesistenti assetti impiantistici, il capillare recupero di capannoni dismessi negli agglomerati già esistenti o anche al di fuori di essi, ma vicini a vie di comunicazione funzionali.

L'Italia meridionale, dunque sta accelerando il suo passo sulla via della crescita, presentandosi non solo come una solida piattaforma produttiva di rilievo internazionale, ma anche e ormai da tempo come un grande hub energetico nel cuore del Mediterraneo. Starà allora a tutti noi dimostrarci all'altezza di una sfida che non ammette desistenze, rallentamenti, pigrizie o alibi accompagnati da vecchi e ormai logori luoghi comuni.

Possiamo, dobbiamo crescere ancora di più: se lo volessimo realmente, sapremmo farlo, non ce lo nascondiamo. E del resto, se non ora quando ?

* CESDIM.

I piani di Firenze Parcheggi Primo summit in Comune Ora più posti per i residenti

Cellai (Fdi) duro: «Scelta tardiva, meglio prendere 3,80 euro l'ora alla stazione...»

FIRENZE Un'attenzione maggiore ai residenti dei quartieri dove insistono le strutture gestite dalla **Firenze** Parcheggi al fine di agevolare la sosta dei fiorentini che in certe zone equivale a una sorta di psicodramma quotidiano.

Tradotto, anche se ancora non c'è nulla di nero su bianco, una quota parte degli stalli maggiore rispetto ad oggi riservata ai residenti e probabilmente nuovi pacchetti e agevolazioni per gli abbonamenti. E' uno dei punti chiave emersi nel primo incontro tra soci della società partecipata del Comune dall'elezione della neosindaca Sara Funaro. Un incontro che fonti comunali descrivono come interlocutorio ma che di fatto rappresenta il primo mattone di una nuova strategia della sosta agevolata che è tra le priorità dell'agenda politica dell'inquilina della Sala di Clemente VII.

Al confronto, al quale oltre a Funaro ha partecipato anche l'assessore Giovanni Bettarini con delega alle partecipate, gli austriaci di Parcheggi Italia che detengono il 44,1% delle quote dopo l'acquisto nel febbraio scorso di quelle di Toscana Aeroporti (Palazzo Vecchio continua ad avere il 50,5% e Ataf - di proprietà del Comune - il 5%). Secondo quanto filtra nessuna privatizzazione della società all'orizzonte come si era ventilato in passato ma un nuovo disegno di gestione delle strutture a pagamento in città.

«Certo che se il Comune voleva dare un indirizzo forte per i residenti poteva fare certamente di più stabilendo quote più ampie di posti da riservare con abbonamenti annuali invece di pensare solo a blindare h24 la **Ztl**. - si inserisce il coordinatore cittadino di Fratelli d'Italia Jacopo Cellai insieme al capogruppo al Q1 Paolo Poggi - Ad oggi gli annuali sono solo alla Calza, in Sant'Amrogio, Beccaria e Alberti ma i posti sono esauriti da tempo. Alla stazione di Santa Maria Novella non risultano abbonamenti per i residenti.

Meglio chiedere 3,80 euro l'ora a vettura...». E ancora: «Cosa vuole fare il Sindaco di **Firenze** Parcheggi ? Rilanciarla? E quali garanzie per i lavoratori occupati e residenti?»

Emanuele Baldi © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova Ferrara Quotidiani Locali

«Grazie a tutti i sindacati»

Da Garuti, presidente della Provincia, parole di vicinanza ai lavoratori «Un momento particolarmente difficile e un trattamento inaccettabile»

Ferrara «Esprimo il mio fermo disappunto per ciò che sta accadendo ai 77 dipendenti della Rexnord Tollok, ai quali è stato comunicato il licenziamento con una lettera inviata per posta certificata». A dirlo è il presidente della Provincia di Ferrara, Daniele Garuti. «Sono vicino perciò ai lavoratori e lavoratrici dell'impresa di Masi Torello e alle loro famiglie in questo momento particolarmente difficile e per il trattamento irrispettoso e inaccettabile che stanno subendo». Allo stesso modo «esprimo la vicinanza personale e della Provincia ai lavoratori e lavoratrici coinvolti nelle crisi aziendali nel nostro territorio, a cominciare dalla Berco, con altre centinaia di posti di lavoro a rischio - va avanti -. Plaudo all'impegno delle organizzazioni sindacali a difesa dei livelli occupazionali e bene ha fatto l'assessore regionale Colla a convocare tempestivamente un tavolo regionale, perché in momenti difficili come questo per la tutela dei posti di lavoro nel nostro territorio c'è bisogno di tutta l'unità e compattezza proprio a partire dal mondo istituzionale».

Almeno la **Zls** «A fronte di tante, pessime, notizie che ci arrivano in questi giorni circa le crisi aziendali di Berco e Rexnord (ex Tollok) c'è una nota positiva. La firma, da parte di Palazzo Chigi, del decreto che sancisce l'istituzione della Zona **logistica** semplificata per l'Emilia-Romagna. La nuova **Zls** permetterà alle imprese emiliano-romagnole di accedere alle semplificazioni amministrative e alle agevolazioni previste in relazione agli investimenti realizzati sul territorio, nonché al nuovo credito d'imposta». A dirlo Riccardo Carrà, presidente dell'Ordine dei commercialisti e degli esperi contabili di Ferrara.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova Ferrara Quotidiani Locali

Le crisi aziendali La candidata in Regione, «Nel Ferrarese molti casi diffusi»
Gaiani: «A Cento una nuova vocazione che punta su turismo e cultura»

«La nostra economia fragile è un'emergenza sociale»

ALESSANDRA MURA

Cento Lo scenario sempre più preoccupante dell'economia ferrarese con le crisi Rexnord e Berco, le specificità del "suo" territorio - il Centese - e le strategie per cercare di imprimere un'inversione di tendenza alla crisi che esplose nei casi più eclatanti (Rexnord e Berco) ma cova sotto la cenere in tante altre emergenze diffuse in tutta la provincia e che, messe insieme, producono numeri non meno eclatanti per posti di lavoro persi. Carlotta Gaiani, assessora al Bilancio del Comune di Cento ora candidata alle regionali per il Pd, è stata per cinque anni, dal 2009 al 2014, assessora provinciale alle Attività Produttive e Politiche industriali nonché vicepresidente della Provincia, interviene sui temi legati alle difficoltà del territorio.

«Quando ero assessora provinciale la Provincia era un'istituzione con la pienezza delle sue competenze e svolgeva un ruolo di prima intermediazione tra il mondo del lavoro e il mondo datoriale.

Avevamo la gestione dei tavoli di crisi locali, erano molti quelli aperti, ed era fondamentale mantenere la correttezza delle buone relazioni per cercare soluzioni alternative a quelle prospettate dalle aziende. Ora si sta aprendo una nuova stagione di crisi, quelle del 2008/9 si inserivano in un contesto di congiunture nazionale e mondiale, ora vedo un panorama specifico per la provincia di Ferrara».

Quali sono queste specificità locali?

«I casi di Rexnord e Berco sono in realtà la punta dell'iceberg di un sistema manifatturiero provinciale purtroppo in grande difficoltà, con molte aziende che hanno dichiarato esuberi. Sarebbe un lungo elenco, e tutti i casi portano con sé difficoltà interne che si ripercuotono a catena sui territori e sono un'emergenza sociale».

Problemi che vengono da lontano...

«La nostra provincia avrebbe una pluralità di vocazioni economiche - turistica, naturalistica, agricola, e anche industriale - che dovrebbero consentirle di resistere alle fasi di difficoltà economica, ma non è così, perché nessuna riesce a essere un vero traino per l'economia locale che si sta impoverendo sempre di più. Guardo con preoccupazione gli indici economici al ribasso: nel 2019 il Pil provinciale era di 9 miliardi, oggi è sceso a 7,5, mentre le imprese attive sono passate dalle 34mila del 2012 alle 29mila attuali. Anche i dati dell'industria turistica sono in flessione, in questo modo l'economia locale perde resistenza e in questa situazione già fragile si innestano nuove minacce come le crisi aziendali o il granchio blu. A questi si aggiungono temi trasversali come l'invecchiamento della popolazione e limiti



La Nuova Ferrara Quotidiani Locali

strutturali e infrastrutturali».

Il via libera alla Zona **logistica** semplificata può contribuire a migliorare il ruolo strategico del territorio.

«Era una notizia che aspettavamo da tempo, finalmente è arrivata la firma a questo decreto su cui la Regione aveva lavorato tanto passando poi la palla al Governo. La **Zls** aiuterà per la semplificazione amministrativa e per le agevolazioni sugli investimenti, uno strumento in più che può servire ad attirare nuovi investimenti».

Quali altri azioni si possono mettere in campo per invertire la tendenza?

«Non ci sono ricette facili di fronte a un quadro a tinte così fosche, ma è doveroso lavorare a scelte lungimiranti, e non a rimedi-tampone. per questo serve un'attenzione specifica concentrata sulla nostra provincia da parte dei livelli istituzionali più alti Regione e Governo -, perché mettano insieme interventi specifici e adeguati. Le potenzialità ci sono, ci sono le eccellenze in ognuno dei settori citati, ma non bastano a riassorbire le perdite occupazionali che si prospettano».

In questo scenario, come si pone il Centese?

«Uno sviluppo per il nostro territorio può provenire dalla nuova vocazione turistica che ci stiamo dando; per noi centesi non è una tradizione consolidata ma un segmento su cui l'amministrazione Accorsi ha puntato molto con il rilancio della Pinacoteca, non solo dei muri, ma della progettualità che ruota attorno a essa e che ha consentito di rendere Cento il luogo con la maggiore esposizione del Guercino a livello nazionale e internazionale. È importante continuare su questa strada e curare la rete regionale che si è creata grazie all'apporto del presidente Bonaccini e degli assessori Felicori e Calvano».

A Cento in questi giorni è però scoppiata la crisi Stellantis: il 18 ottobre sarà sciopero generale.

«Le aziende centesi - risponde Gaiani - nel complesso continuano a fare da traino e c'è soddisfazione per la capacità imprenditoriale che qui si riesce a esprimere.

Quello di Stellantis, che merita massima attenzione, è un tema che viaggia un po' a sé interessando il settore automotive. Il fatto che la crisi abbia ricompattato il fronte sindacale (la Fiom non ha firmato l'accordo sindacale nazionale relativo alle uscite volontarie incentivate, ndr) dà la misura dell'allarme lanciato dai sindacati, che pretendono risposte dall'azienda. Siamo in attesa di capire quale piega prenderà la transizione globale, decisioni che richiedono l'accompagnamento di Governo e Ue».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Prealpina

Quotidiani Locali

MINACCIA DAL CIELO

Bird -strike, Piste sorvegliate speciali pericolo

MALPENSA Mezzi moderni e attenzione contro gli "intrusi"

Paola Grimaldi MALPENSA - Era il 15 gennaio del 2009 quando il volo US Airways 1549 in decollo dall'aeroporto LaGuardia di New York colpì uno stormo di anatre canadesi perdendo potenza a entrambi i motori. Solo la capacità e il sangue freddo dei due piloti, che decisero di far ammarare l'aereo sul fiume Hudson, salvarono tutte le 155 persone a bordo. No, non è un film - anche se poi una pellicola sulla vicenda con Tom Hanks (Sully, regia di Clint Eastwood, ndr) l'hanno fatta davvero - ma uno dei peggiori incidenti aerei provocati da un bird strike, cioè da un impatto con uccelli.

Quello del "miracolo dell'Hudson" è un esempio eclatante ma gli impatti dell'avifauna contro gli aerei in decollo o atterraggio sono tra gli eventi più comuni e pericolosi che possano accadere. Anzi, sono sempre più frequenti visto l'aumento del traffico aereo.

Una minaccia costante Anche Malpensa non ne è esente: nel corso degli anni infatti qualche atterraggio di emergenza in seguito a bird strike c'è stato, anche se niente in confronto al volo della US Airways. Ma come si fa a proteggere un aeroporto dalla presenza degli uccelli, animali liberi di volare dove più gli aggrada? Ci pensano gli esperti. E La Prealpina lo ha chiesto a Massimo Antinori, direttore tecnico di Bird Control Italy, società che si occupa del monitoraggio, della gestione e dell'allontanamento della fauna e dell'avifauna in 39 aeroporti italiani, tra i quali Malpensa. «Il nostro obiettivo è mantenere l'equilibrio tra parte naturalistica e scalo, e lo facciamo adottando diversi interventi studiati anche in base alle caratteristiche di un aeroporto», spiega Antinori. «Malpensa è inserita nel Parco del Ticino e questo implica la presenza di ampie aree verdi circostanti dove nidificano uccelli e vivono mammiferi. Anche all'interno del sedime aeroportuale, vicino alle piste, ci sono zone a prato che richiamano diverse specie di volatili perché vi trovano insetti di cui cibarsi. Inoltre, Malpensa si trova sulla strada di diverse rotte migratorie. Il nostro lavoro è tenere lontano gli animali dalle due piste di decollo e dalle aree attigue».

Pattugliamenti H24 La parola d'ordine è pattugliare dall'alba al tramonto, tutti i giorni: due operatori, su altrettante auto, battono al tappeto le piste controllando che non vi sia la presenza di animali. «Quando vengono avvistati degli intrusi viene messo in funzione il dissuasore presente sulle vetture, un cannone che provoca rumore e fa scappare gli animali. Se questo non accade e l'animale resta sulla pista il traffico aereo viene bloccato». Molta attenzione è data anche allo sfalcio dell'erba che ingolisce gli uccelli: in quei momenti gli operatori della Bird Control Italy, in sinergia con gli addetti al verde, scacciano chi si avvicina troppo. Inoltre, in aeroporto è vietata la piantumazione di alberi, la presenza di coltivazioni e l'allevamento di animali.



La Prealpina Quotidiani Locali

Arriva anche l'IA Recentemente un nuovo strumento si è aggiunto nella lotta al bird strike. «Grazie all'intelligenza artificiale abbiamo la possibilità di ricevere dalle telecamere nel sedime foto che escludono tutti i soggetti ripresi tranne le immagini di fauna - racconta Antinori - Immagini che arrivano in tempo reale così da intervenire subito». Per un **aeroporto** con circa 200mila movimenti all'anno il numero di impatti a Malpensa non è elevato: come riferisce Enac nell'ultimo report annuale del 2023 i numeri parlano di 78 impatti con aeromobili, di cui 70 con uccelli e 8 con altri animali.

E nessuno di questi ha provocato incidenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

La Prealpa Quotidiani Locali

54% DEGLI INCIDENTI

Il triste primato del gheppio comune

MALPENSA - Il triste primato di animale più colpito dall'impatto con un aereo in decollo o in atterraggio da Malpensa va al gheppio comune, Falco tinnunculus, un piccolo rapace che vive in diversi habitat e che non disdegna gli ampi spazi dell'aeroporto della brughiera: dei 78 animali uccisi dall'interazione con gli aeromobili nel corso dello scorso anno (dati che arrivano dall'ultimo report annuale di Enac) la percentuale di gheppi è del 54 per cento.

Poi ci sono le poiane, i rondoni, i piccioni, le cornacchie grigie, un airone cenerino, qualche lepre e alcune volpi che riescono a introdursi attraverso le recinzioni che circondano lo scalo. Di intrusioni di grandi mammiferi, come per esempio di cinghiali che abitano nel Parco del Ticino, non se ne sono al momento mai registrate.

Persino un'aquila Ma qualche anno fa era stato osservato volteggiare tra le piste un individuo immaturo di aquila imperiale, presenza più unica che rara sul nostro territorio. Quando è necessario spostare gli animali che non se ne vanno spontaneamente, come le lepri e le volpi, si procede alla loro cattura e al trasporto in aree di ripopolamento individuate da uffici preposti di Regione Lombardia con i quali Sea, il gestore aeroportuale, ha delle convenzioni. I periodi in cui c'è maggior movimento di uccelli combacia naturalmente con le stagioni di migrazione: da marzo ad giugno e da agosto a settembre Malpensa e i suoi cieli sono interessati, infatti, da un aumento di densità di soggetti e di specie che si spostano per raggiungere le destinazioni finali dei loro viaggi, alcuni intercontinentali.

Per cui i binocoli degli operatori - nella maggior parte dei casi biologi e naturalisti - sono ancora più allerta.

P.Gri.



AD USO PUBBLICO

La Repubblica (ed. Genova)
Quotidiani Locali

Palazzo San Giorgio

Autorità Portuale l'ammiraglio Seno riorganizza Poltrone a rischio

di Marco Preve Giorni di acque agitate a Palazzo San Giorgio, sede dell'**Autorità** di **Sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale. È infatti in corso una procedura di riorganizzazione dell'ente che potrebbe toccare alcuni ruoli apicali.

Il tutto mentre diventano sempre più aspre le relazioni fra l'**Autorità** e il Commissario per la diga, ovvero il sindaco di Genova, nonché candidato per la presidenza della Regione, Marco Bucci.

Le ultime due vicende che incendiano i rapporti sono relative alla mancata concessione di aree. A Vado Ligure, a Webuild, servono seimila metri quadrati per ospitare in loco i macchinari di produzione del cemento necessari alla costruzione dei cassoni per la diga, e tra l'altro proprio difetti del calcestruzzo hanno obbligato a una complessa riparazione dei primi quattro, già calati a 50 metri di profondità. I a pagina 5 k **Autorità Portuale** La sede.



AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Autorità Portuale

'Movimenti' in Porto il segretario Piacenza rischia la poltrona

Il Commissario Seno riorganizzerà uffici e ruoli. Tensione con Bucci per alcune aree

di Marco Preve Sono giorni di acque agitate a Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. È infatti in corso una procedura di riorganizzazione dell'ente che potrebbe toccare alcuni ruoli apicali.

Il tutto mentre diventano sempre più aspre le relazioni fra l'Autorità e il Commissario per la diga, ovvero il sindaco di Genova, nonché candidato per la presidenza della Regione, Marco Bucci.

Le ultime due vicende che incendiano i rapporti sono relative alla mancata concessione di aree. A Vado Ligure, a Webuild, servono seimila metri quadrati per ospitare in loco i macchinari di produzione del cemento necessari alla costruzione dei cassoni per la diga, e tra l'altro proprio difetti del calcestruzzo hanno obbligato a una complessa riparazione dei primi quattro, già calati a 50 metri di profondità. Ma alle richieste di Webuild, l'Autorità, fino ad ora, ha risposto picche. Situazione analoga nello scalo genovese per il terminal Carbonile, che servirebbe sia a Webuild per la diga, che ad Aspi per il Tunnel Subportuale.

Intanto, l'ammiraglio Massimo Seno, Commissario Straordinario dell'Autorità che sovrintende ai porti di Genova e Savona-Vado, con il suo "aggiunto", l'avvocato e docente universitario Alberto Maria Benedetti, in questi giorni stanno effettuando una ricognizione dei vari incarichi interni all'ente e delle competenze di chi ricopre ruoli dirigenziali.

Una possibile riorganizzazione sembra sia alle porte anche è probabile che già a inizio 2025 (o comunque a seguito delle elezioni regionali), il porto avrà finalmente un presidente.

A Palazzo San Giorgio una delle prime poltrone che potrebbe restare vuota è quella del segretario generale. Il posto è attualmente occupato da Paolo Piacenza, che lo era fino all'estate del 2023, quando divenne Commissario dopo la nomina del presidente Paolo Emilio Signorini ad amministratore delegato di Iren (Signorini venne arrestato, assieme ad Aldo Spinelli e Giovanni Toti nell'indagine per corruzione). Ma in seguito alla retata del 7 maggio, il ministro Salvini ha nominato Commissario del porto appunto l'ammiraglio Seno, e Piacenza è tornato a fare il segretario generale. Ma con una differenza non da poco: è infatti indagato anche lui nell'inchiesta sulla corruzione per le concessioni in porto, anche se il reato che gli viene contestato è quello di omessa denuncia. Piacenza, con la dirigente del demanio Antonella Traverso, avrebbero chiuso gli occhi di fronte all'occupazione abusiva, da parte di Spinelli con materiali e macchinari del terminal ex Carbonile. Vicenda di cui si sta occupando anche una verifica interna della responsabile dell'anticorruzione di Palazzo San Giorgio, la dirigente Lucia Tringali. Tra l'altro, l'Autorità ha dovuto ancora occuparsi con potenziali e ben evidenti conflitti di interesse



La Repubblica (ed. Genova)

Quotidiani Locali

o perlomeno di opportunità per Piacenza- della stessa area, poiché è al centro di un contenzioso amministrativo. Cambiato il clima in porto, a Spinelli è stata notificata un'ingiunzione di sgombero poiché non avrebbe presentato in tempo utile la domanda per il rinnovo. La società di Spinelli, oggi guidata dall'ex sindacalista Cgil e poi presidente del porto di La Spezia Mario Sommariva, ha presentato ricorso al Tar che deve ancora pronunciarsi.

E' probabilmente il timore di una sentenza negativa che impedisce all'Authority di autoassegnarsi l'ex Carbonile e metterlo a disposizione dei cantieri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA j Indagato Paolo Piacenza attuale segretario generale dell'Autorità portuale è indagato con l'accusa di omessa denuncia nell'inchiesta che ha coinvolto Toti, Spinelli e Signorini k Palazzo San Giorgio La sede dell'ente che governa il porto.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Il futuro dei trasporti

Corre la locomotiva nella fabbrica Alstom si produce il doppio e si punta all'idrogeno

La capogruppo investe 63 milioni su Savigliano per nuovi spazi e 200 assunzioni Obiettivo: realizzare più treni regionali e sviluppare il motore pulito già dal 2025

di Massimiliano Sciuillo Un piano di investimenti da 63 milioni partito nel 2024 e che proseguirà fino al 2026. Ecco il progetto che sta mettendo in atto Alstom, leader globale di treni e trasporti su rotaia che ha cuore pulsante a Savigliano, nel Cuneese. E proprio questo stabilimento è tra i protagonisti del piano triennale, tra ampliamenti e costruzione di nuovi fabbricati per attività di test, arrivando ad aprire una finestra sul futuro del trasporto pulito con i treni a idrogeno. Ma al tempo stesso, si lavora anche per rafforzare le produzioni già in atto, legate ai treni regionali. « Siamo di fronte a un piano che si svolge in tre anni e che ci accompagnerà ancora per tutto il 2025 - commenta Davide Viale, direttore del comparto Materiale rotabile Alstom Italia e con base a Savigliano -. Il nostro obiettivo è soprattutto realizzare un incremento della capacità produttiva e del perimetro dello stabilimento».

Si cresce, insomma, anche a livello di spazi. «Sono arrivati più ordini, anche grazie all'accelerata impresa dal **Pnrr**. Siamo un centro di eccellenza mondiale, all'interno di Alstom, per quanto riguarda ricerca e sviluppo, la progettazione, fino alla messa in servizio dei treni regionali di ultima generazione come Pop e Donizetti. Come materiale rotabile, rappresentiamo circa la metà del fatturato in Italia e i risultati sono stati buoni in questi anni. Ecco perché siamo stati in grado di attirare nuovi investimenti importanti».

Le risorse non sono destinate solo a costruzioni e tecnologie. «Investiamo - dice Viale - anche sul personale: l'ingegneria è la testa da cui parte tutto. Siamo passati da 140 a 300 persone per questo settore e abbiamo in programma ulteriori assunzioni su quest'anno. A tutto ciò si aggiunge il tema della formazione e delle collaborazioni con le Università, a cominciare dal Politecnico di Torino ».

Per quanto riguarda le strutture, l'obiettivo è aumentare gli spazi.

« Vogliamo ampliare di molto la capacità produttiva di Savigliano e lo stesso perimetro: abbiamo voluto portare all'interno attività che prima venivano svolte in Polonia e poi, sulla spinta appunto del **Pnrr**, abbiamo dovuto attrezzarci per aumentare il numero di treni da costruire. Siamo passati da circa 20 a 30 casse al mese di treni regionali, che corrispondono a quattro convogli interi. E 7 casse di treni ad alta velocità, che corrispondono a un convoglio completo. Abbiamo quasi raddoppiato la produzione».

Tanti i passaggi, le operazioni e le attività: dalla lastratura alla verniciatura. Fino a un processo di asciugatura a infrarossi che permette di tagliare i tempi. E poi linee di montaggio per isolamento,



La Repubblica (ed. Torino)

Quotidiani Locali

parti elettriche, porte, finestre, arredi ed equipaggiamenti vari. « Abbiamo recuperato spazi e li abbiamo convertiti, comprando attrezzature. E poi abbiamo pensato a nuove aree per i test dei singoli vagoni e del treno intero. Per questo stiamo costruendo fabbricati nuovi: avevamo un edificio a 3 binari lungo 200 metri, ora ne abbiamo un altro da 140 e presto un altro ancora, di oltre 200 metri».

Il futuro, poi, è il treno a idrogeno.

« Una tecnologia completamente nuova: siamo i primi in Italia e con il contratto fatto con Ferrovie Nord Milano andremo a sostituire i vecchi treni diesel che usano in val Camonica. Saranno treni a zero emissione diretta di Co2, preziosi in quelle aree in cui non è possibile elettrificare. Ma la loro fabbricazione ha richiesto investimenti importanti e ultimo capannone l'abbiamo certificato per ospitare questo tipo di treni e questo particolare tipo di batterie.

In un settore standardizzato come il ferroviario, siamo di fronte a un'accelerazione importante ». E non si tratta di una nicchia: « Un terzo circa della rete italiana non è elettrificata e la stessa percentuale vale per l'Europa: magari sono linee secondarie, in cui elettrificare avrebbe costi importanti e/o limiti ambientali. Ma si tratta di una tecnologia che potrebbe avere spazio anche in aree come i porti o simili in cui non arriva l'elettricità e si devono spostare vagoni o locomotive. Se vogliamo abbattere l'inquinamento nel settore ferroviario non elettrico, dobbiamo insistere su questa strada. L'orizzonte? Il 2025 con le certificazioni».

Oggi Alstom Savigliano conta 1200 persone. «Siamo destinati a crescere nell'area produttiva, anche a livello di maestranze con competenze tecniche specializzate. Arriveremo a 1400 circa. Trovare persone non è mai facile: bisogna saper ascoltare le nuove generazioni. Ma il treno ha ancora il suo fascino».

© RIPRODUZIONE RISERVATA Al lavoro A sinistra, il manager Davide Viale. Qui sopra, il primo treno a idrogeno d'Italia, il Coradia Stream H. A destra e in alto, i reparti produttivi.

AD
USO

Emendamenti al Dup, Lega sull'Aventino

MANTOVA Consiglio comunale stasera, dalle 17.30, con un unico punto saliente all'ordine del giorno: l'escussione delle 36 proposte di emendamento o osservazioni al Documento unico di programmazione (Dup), prima dell'approvazione definitiva di quello per la triennalità 2024-2026.

Tra le proposte, spicca quella avanzata da Forza Italia finalizzata all'acquisizione dell'area del Migliaretto.

Proposta che da tempo comunque incontra la volontà dello stesso sindaco Mattia Palazzi di acquisire al demanio comunale il sedime dell'ex **aeroporto** cittadino, che da due anni è stato liberato dal vincolo aeroportuale imposto dall'**Enac**. Per il futuro utilizzo di quell'area il capogruppo azzurro Pier Luigi Baschieri propone al sindaco il ricorso a un concorso di idee. Palazzi dal canto suo parrebbe intenzionato a estendere nel Migliaretto l'area verde già incrementata nella parte sud della città, pure con riserva di crearvi una "cittadella dello sport".

Fra gli altri emendamenti significativi, dei 36 in discussione, troverà probabile accoglimento quello di studiare un terzo parcheggio scambiatore, dopo quelli di campo canoa e piazzale Montelungo, nell'area di sosta presso il cimitero di Borgo Angeli.

Le anticipazioni della giunta sul possibile esito del voto sulle proposte ammissibili e rigettate, prima che la discussione arrivi alla sede istituzionale del consiglio, si è mossa la componente leghista di Andrea Gorgati, Eugenio Anceschi e Tommaso Tonelli, che per protesta hanno annunciato l'abbandono dell'aula.



Il terzo anno dell'era Tommasi

Filobus, Ztl, raccolta rifiuti È già autunno caldo Masi apre subito lo scontro

Via XX Settembre Ponte Nuovo, Tav Ferrari: «Stagione di infrastrutture» Rossi: «Bocciata gestione dei lavori E la città è sporca»

ENRICO GIARDINI

Terzo anno di Amministrazione comunale Tommasi.

Che parte da questo autunno caldo, verso un inverno e quindi una prossima primavera che si annunciano caldissimi. Sul fronte dei cantieri e di opere da proseguire, terminare, o avviare. Ma anche di possibili polemiche e scontri politici. Il "lavoro di tutti i lavori" è quello del filobus elettrico, da 150 milioni, concepito nel 2007, che ha già visto unificare i sottopassi di via Città di Nimes e ora prosegue. I prossimi passi significativi il cantiere in via XX Settembre, a Veronetta, e in strade adiacenti, che dovrebbe durare 13 mesi. Banchine e impianti per la filovia e intanto Acque Veronesi rifarà le fognature. Il Comune e Amt hanno predisposto modifiche alla viabilità con transito spostato su via Torbido. In via Mameli gli interventi propedeutici alla filovia saranno eseguiti con tutta probabilità prossima estate. Si lavora già invece alla Genovesa, per gli uffici, e si prosegue nel 2025.

A metà marzo, come riportato da L'Arena ieri passando in rassegna tutti i cantieri, sarà eseguita la linea di prova della filovia tra Genovesa e stazione. Mezzo circolante dal 2026. Entro qualche mese lavori per i parcheggi scambiatori di San Michele e di Ca' di Cozzi.

Treni super veloci A Verona est, fa sapere l'assessore alle mobilità Tommaso Ferrari, proseguono i lavori per i Treni Tav, finanziati con il Pnrr, da terminare entro giugno 2026, mentre dall'estate 2026 saranno eseguiti anche gli interventi per il nodo ovest della Tav-Treni ad alta velocità, dal Quadrante Europa a Porta Nuova. Sul versante ferroviario verrà invece riqualificata la stazione di Porta Vescovo, anche migliorando l'accessibilità esterna e creando un parcheggio. Previsti anche il consolidamento del cavalcavia di viale Piave e i primi lavori di modifica viabilistica propedeutici al semiribalamento del casello di Verona sud.

Viabilità A breve la chiusura della Ztl del centro storico dal 28 ottobre, tranne per i 18mila permessi, e la pedonalizzazione di piazza Erbe, via Pellicciai e Corte Sgarzerie. Mentre più avanti l'allargamento delle zone di sosta a pagamento in Borgo Trento, quindi Ztl a Santo Stefano. Il Ponte Nuovo sarà riaperto interamente dall'agosto prossimo. Per quanto riguarda la Ztl allo Stadio, dalla stagione 2025/2026.

Dal 2025 scatto in avanti sulla raccolta differenziata, a cominciare dalla Sesta circoscrizione, Borgo Venezia.

Nel frattempo deve decollare la nuova Amia, azienda tornata "in house" al Comune. Poi via alla riqualificazione e riconversione del Forte Santa Caterina, al Pestrino, mentre proseguono quelli per il nuovo Arsenale



L'Arena Quotidiani Locali

polo della cultura. Quindi il consolidamento dell'Arena e 2025 decisivo per i lavori per le cerimonie olimpiche del 2026 e la piena accessibilità del monumento e delle strade dalla stazione a piazza Bra.

Intanto, l'Amministrazione bandirà una nuova manifestazione di interesse per un nuovo stadio multifunzionale, anche per candidarsi a Euro 2032 di calcio. Avanti con lo sviluppo della Marangona, al momento per Corte Alberti, destinata alla logistica. E alla Marangona è legata anche la strada di gronda dallo svincolo dell'Alpo alla tangenziale T4-T9 a Verona nord.

«Verona deve riprendere una grande stagione di infrastrutture per migliorare la viabilità e la vivibilità della città», dice Ferrari, «e i prossimi mesi saranno decisivi. E ricordo 25 chilometri di nuove piste ciclabili».

L'attacco Ma, entrando nel terzo anno dell'era Tommasi, qual è il punto di vista dell'opposizione di centrodestra? «Molte più ombre che luci», dice Paolo Rossi, capogruppo di Verona Domani. «Positivo è che l'Amministrazione abbia dato il via al piano di sviluppo della Marangona, approvato in Consiglio comunale con l'Accordo di programma. Ma detto questo», precisa, «la gestione della viabilità legata al cantiere del filobus è stata un mezzo disastro, e non oso immaginare cosa succederà con via XX Settembre e con il cavalcavia di viale Piave. Per non parlare dell'assurdità di portare i mercatini natalizi in via Pallone».

Rossi però contesta anche «le piste ciclabili in circonvallazione Oriani, pericolose», e «le lungaggini del cantiere di Ponte Nuovo. Abbiamo poi denunciato le carenze di scelte per la sicurezza, a cominciare dalle poche assunzioni di nuovi vigili», e poi «non si vede un cambio di passo in Amia: la città ha ancora tanti luoghi sporchi».

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Latina Oggi Quotidiani Locali

Il sindaco Leccese: una rilevante opportunità per attrarre investimenti

Zona logistica del Tirreno, piano di crescita del territorio

La Regione Lazio con la DGR n. 40 del 08/02/2022 ha deliberato la "Zona Logistica Semplificata (ZLS) del Tirreno centro-settentrionale" individuando 29 Comuni, tra cui anche Gaeta, nei cui territori le imprese potranno usufruire di condizioni favorevoli per l'attrazione di nuovi investimenti e contribuire alla competitività e ad una crescita economica sostenibile. Il DPCM 30 agosto 2024, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 26/09/2024, ha definito le modalità di accesso al credito d'imposta per le imprese, già operative o che si insediano nelle ZLS, che hanno realizzato o realizzeranno nuovi investimenti in beni strumentali nel periodo compreso tra l'8 maggio 2024 e il 15 novembre 2024.

Il credito d'imposta è riconosciuto per nuovi investimenti in macchinari, impianti e attrezzature destinati a strutture produttive già esistenti o di nuova costruzione all'interno delle ZLS. Sono inclusi anche l'acquisto di terreni e l'acquisizione o l'ampliamento di immobili strumentali agli investimenti.

Per il 2024, il contributo è concesso con un limite di spesa complessivo di 80 milioni di euro e le imprese interessate potranno inviare le domande telematiche all'Agenzia delle Entrate dal 12 dicembre 2024 al 30 gennaio 2025. Le imprese beneficiarie dovranno mantenere l'attività nella ZLS per almeno cinque anni dall'effettuazione dell'investimento, pena decadenza dal beneficio. Sono escluse dall'agevolazione le imprese operanti in settori specifici, quali siderurgico, carbonifero e dei trasporti (fatta eccezione per il magazzino e il supporto ai trasporti), nonché le imprese in stato di liquidazione o difficoltà. «Questo provvedimento, a sostegno delle ZLS, commenta il sindaco Cristian Leccese - permetterà di avviare un importante e concreto percorso di crescita del territorio, rappresentando una rilevante opportunità per attrarre investimenti. Si trattava di un passaggio molto atteso e fondamentale. Ciò dunque porterà ad un positivo impatto dell'economia locale. L'auspicio è che questo progetto venga rinnovato almeno per i prossimi anni e possa diventare qualcosa di consolidato».

RIPRODUZIONE RISERVATA.



Libertà

Quotidiani Locali

Spesa carburanti a 70 miliardi la metà va in tasse

L'analisi del Centro di formazione e ricerca sui consumi (Crc): gli italiani pagano 5,4 euro in più a pieno rispetto alla media Ue

Roma Le famiglie italiane hanno speso lo scorso anno in carburanti 47,5 miliardi di euro, con un incremento dei consumi del 9,3% nel triennio 2021-2023. E' il calcolo del Centro di formazione e ricerca sui consumi (Crc) che, alla luce delle polemiche sul Psb, chiede di intervenire sull'Iva per evitare che qualsiasi ritocco delle **accise** provochi "uno tsunami". Nei trasporti il **gasolio** rappresenta in Italia il 59% del totale dei consumi, seguito da benzina (23%), Gpl (5%) e cherosene per aviazione (3,5%). Le vendite di benzina e **gasolio** sono risultate pari lo scorso anno a 31,5 milioni di tonnellate (circa 8,2 milioni di tonnellate la benzina, 23,3 milioni il **gasolio**) per un controvalore di circa 70,9 miliardi di euro a carico di cittadini e imprese. Nei primi 8 mesi del 2024 le vendite di benzina e **gasolio** segnano +2,3% rispetto allo stesso periodo del 2023, raggiungendo 21,4 milioni di tonnellate. La spesa sostenuta dalle sole famiglie per l'acquisto di carburanti si è attestata lo scorso anno a quota 47,5 miliardi di euro, con una spesa media di 1.843 euro, pari a un consumo di circa 1.000 litri l'anno, aggiunge il Crc.

«Su benzina e **gasolio**, tuttavia, continua a pesare come un macigno la tassazione che piazza l'Italia ai vertici in Europa, generando per le casse dello Stato entrate per oltre 38 miliardi di euro», analizza il centro di ricerca.

Oggi - evidenzia il Crc - su ogni litro di benzina acquistato ai distributori il 60,1%, pari a 1,04 euro, se ne va in tasse (0,728 euro per le **accise**, 0,312 euro per l'Iva). Sul **gasolio** il peso della tassazione è oggi del 56,3%, pari a 0,907 euro al litro (0,617 euro le **accise**, 0,290 euro l'Iva). Le **accise** sul **gasolio** sono le più pesanti in Europa, superando la Francia (0,609 euro al litro) e il Belgio (0,600 euro). Proprio a causa della tassazione eccessiva sui carburanti, gli automobilisti italiani pagano oggi la benzina 10,8 centesimi in più al litro rispetto alla media Ue, ossia 5,4 euro in più a pieno, con un aggravio di spesa di 130 euro all'anno ipotizzando due pieni al mese. Per il **gasolio** la maggiore spesa rispetto alla media Ue è di 10 centesimi al litro (+5 euro a pieno, +120 euro all'anno), calcola il Crc.

«Considerata l'entità dei numeri sul mercato dei prodotti petroliferi in Italia, è evidente come qualsiasi ritocco delle **accise**, indipendentemente se riferite a benzina o **gasolio**, provocherebbe uno tsunami economico con effetti a cascata su milioni di soggetti - afferma il presidente



Libertà Quotidiani Locali

del comitato scientifico del C.r.c.

, Furio Truzzi - Di fronte alle richieste dell'Ue e all'inevitabilità della modifica delle **accise**, anche per questioni legate all'ambiente, il Governo deve giocare la carta dell'Iva, riducendo l'aliquota che, come noto, si applica non solo al prezzo industriale del carburante ma anche alla stessa accisa, in modo da evitare sia i rialzi dei listini alla pompa, sia rincari a cascata sul comparto dei trasporti e dei prezzi al dettaglio, e limitare gli effetti della doppia tassazione. Va inoltre incentivato il trasporto su rotaia sia nella mobilità dei cittadini che delle merci, considerato che oggi l'88% dei prodotti in vendita viaggia su gomma» conclude Truzzi.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

BAKER HUGHES

Da Reggio appelli per la multinazionale al porto di Saline Joniche

ANDREA IACONO

REGGIO CALABRIA - Il dietrofront della Baker Hughes, che ha deciso di rinunciare al progetto di costruire un nuovo stabilimento nel porto di Corigliano Rossano a causa dei troppi ostacoli incontrati, a cominciare dal ricorso del Comune, suscita un certo interesse a Reggio Calabria.

Alla fine, nonostante il via libera della Zes unica, la multinazionale ha rinunciato, con tanto di lettera inviata al presidente della Regione Roberto Occhiuto e all'Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio per annunciare la decisione. Sarebbe stato un investimento di 60 milioni di euro. Fuitata l'occasione ne si sono fiondati i sindaci di Vibo Valentia, di Crotona e di Montebello Jonico a richiamare l'attenzione di Baker e Hughes per offrire le rispettive aree portuali.

A caldeggiare la candidatura di Saline Joniche sono stati anche Giuseppe Nucera, presidente del movimento "La Calabria che vogliamo", già presidente di Confindustria Reggio Calabria, e l'econo mista Matteo Olivieri.

Adesso si muovono anche da Palazzo San Giorgio a considerare il porto di Saline Joniche quale infrastruttura che possa ospitare gli investimenti e le idee progettuali dell'azienda di tecnologia al servizio dell'energia e dell'industria che in Italia opera principalmente attraverso la società Nuovo Pignone.

E' il gruppo politico Red, attraverso i consiglieri comunali Carmelo Versace, vicesindaco metropolitano, Antonino Castorina e Filippo Burrone, a rilanciare la necessità di investire nel territorio reggino.

«Riteniamo interessante valutare l'ipotesi del porto di Saline Joniche, che per l'occasione potrebbe essere dissabbiato e reso operativo. La posizione strategica, baricentrica ed attrattiva insieme alla necessità di connettere il comune con l'intera area grecanica in modo funzionale e strutturale potrebbe essere un reale incentivo per tutto i comuni dell'area grecanica in termini di sviluppo ed impiego di risorse, per queste ragioni serve sostenere con forza la disponibilità dell'amministrazione comunale e dare credibilità istituzionale a vario livello su un progetto che potrebbe portare un reale beneficio all'intero comprensorio» il punto di vista dei tre consiglieri comunali.

«L'occasione - proseguono gli esponenti di Red - potrebbe essere unica specie se si considera che nei primi anni '70 con il cosiddetto "Pacchetto Colombo", fu deliberato un piano di investimenti che avrebbe dovuto creare in Calabria quasi 15mila posti di lavoro, con un maxi stanziamento di 1300 miliardi di lire, con un progetto industriale progettato e pensato nel territorio di Saline Joniche che al contrario fu un vero e proprio fallimento».



Il primo cittadino socialista di Cosenza ha partecipato all'adunata del Pd a Mormanni

Franz Caruso stregato dalla Schlein: «Convincente»

«Sono d'accordo sulla richiesta a Occhiuto contro l'Autonomia»

COSENZA «Convince Elly Schlein a Mormanna La segretaria del Pd ha saputo bene interpretare la domanda di cambiamento che proviene dal Sud e dalla Calabria. Ha esposto una linea politica che richiama valori ed identità, a sostegno della gente e per la gente. Un discorso che mette in evidenza oggettivamente i limiti e le responsabilità di un centrodestra arrogante, sempre più arroccato su posizioni di potere a discapito del bene comune e dei cittadini». È quanto afferma il sindaco di Cosenza Franz Caruso, che prosegue: «Non c'è strumentalità, né propaganda nella denuncia che Elly, con fermezza, ha fatto sulle politiche antidemocratiche ed antiliberali del Governo Meloni. Sono a rischio fondamentali garanzie costituzionali. Sono minati diritti individuali, a partire da quelli primari, della salute e della istruzione. Si sta smantellando la sanità e la scuola pubblica, vengono tagliati drasticamente i fondi per i servizi sociali e di aiuto alla persona. Sul Mezzogiorno grava la mannaia dell'Autonomia differenziata che aumenterà il gap già esistente tra il Sud e le aree più avanzate del Paese. Tutti temi che a Cosenza stiamo portando avanti con spinta propulsiva e non di mera denuncia, contro il Governo regionale che è la brutta copia di quello di Roma. Sarebbe ora di smetterla con la pratica di annunci che non trovano alcun riscontro attuativo nella reale azione amministrativa».

«Così come ha chiesto la Schlein - incalza Caruso - anche io torno a ribadire la richiesta a Roberto Occhiuto di votare al referendum a favore della abrogazione della legge per l'Autonomia. Dia dimostrazione, almeno in questa occasione, di una prova di coerenza, passando dalle parole ai fatti. Non basta esprimere un tardivo dissenso in qualche manifestazione pubblica, seppur apprezzabile e poi sostenere concretamente il disegno Calderoli. O è il tempo dei fatti. Bene ha fatto la segretaria Schlein, inoltre, a porre la necessità di un trasporto pubblico moderno contro l'isolamento di interi territori, con particolare riferimento alle aree interne che sono circa il 70% del nostro territorio a rischio spopolamento».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il presidente Mistretta chiede di nuovo di caricare l'aliquota del 22% sugli utenti, portando il tagliando da 5 a 6,20 euro

Ztl, l'Iva costa all'Amat mezzo milione

La parola al socio unico Comune, dopo che la società ha certificato la perdita annuale. Irrisolta la querelle sulla fatturazione che ha fatto sparire da mesi i biglietti dalle rivendite

Giancarlo Macaluso Il presidente dell'Amat, Giuseppe Mistretta, chiede aiuto ancora una volta. Vuole essere autorizzato a recuperare l'Iva sui biglietti e sugli abbonamenti della **Ztl**. Tradotto, significa applicare il 22 per cento su ogni tagliando da 5 euro che, così, verrebbe a costare 6 euro e 20 centesimi. Una lettera inviata a dirigenti e funzioni politiche spiega che l'azienda, continuando così, resterà gravata da una perdita annuale di 500 **mila** euro, soldi da versare all'Agenzia delle Entrate e che invece dovrebbero pagare gli utenti. Anche qui con qualche sospetto di possibile danno erariale.

Il Fisco aveva già contestato la mancata applicazione della percentuale dell'imposta sul valore aggiunto (trattandosi di corrispettivi a tutti gli effetti) per complessivi 3,4 milioni di euro che la società suo malgrado ha dovuto versare a rate con un ravvedimento operoso. Ma per mettere a regime il sistema, sui tagliandi emessi da Amat serve l'applicazione dell'aliquota, di cui si attende il via libera dal Comune. Peraltro cercare un biglietto cartaceo è impresa impossibile. Nelle rivendite da mesi non se ne vede nemmeno l'ombra. Questo perché è nato anche un problema di natura tecnica e cioè che, secondo la legge, per ogni tagliando venduto bisognerebbe emettere una fattura. Questo perché esiste un vuoto normativo che non equipara la sosta tariffata alla **Ztl**: nel primo caso, infatti, l'Iva viene assolta a monte, nella fase di emissione. Ma fino a quando l'amministrazione non autorizzerà il recupero Iva a carico dell'utente, si rimarrà sempre nella medesima situazione, con una perdita secca di mezzo milione all'anno che fatalmente finisce a carico di Palazzo delle Aquile, in quanto socio unico dell'azienda di via Roccazzo.

«Attendiamo da Sispi il rilascio dell'applicazione per il rilascio del ticket digitale», spiega Mistretta.

Ma non si potrà certamente penZtl. Sopra uno dei varchi di accesso e gli introvabili tagliandi senza Iva. Sopra, l'area dove è previsto il centro di ricerca lemet FUCARINI-1 sare di fare a meno della versione cartacea. La mancanza di disponibilità nei rivenditori autorizzati fa dire a qualcuno che rappresenta un vulnus per l'azienda, dato che gli automobilisti potrebbero fare ricorso contro le multe eventualmente emesse.

Non c'è pace per la **Ztl**, crivellata da problemi dall'inizio. Intanto era stata progettata più ampia e per drenare risorse per 30 milioni all'anno, tali da finanziare agevolmente tram e altri



servizi.

Ci si è dovuti accontentare di una zona a traffico limitato molto più piccola, coincidente col centro storico, e che fornisce sì e no un decimo di quanto originariamente previsto. Poi, lo scandalo delle targhe iscritte senza titolo in lista bianca: migliaia di accessi sostanzialmente abusivi in **Ztl** a cui - pare - si sia messo la parola fine con una maggiore sorveglianza e soprattutto attraverso una gestione centralizzata delle procedure. Ora la grana dell'Iva. Si conferma, insomma, quel che si temeva: la gestione del servizio non è conveniente, tali e tante sono le criticità con cui si devono fare i conti.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Il Giorno (ed. Lombardia) Quotidiani - Ed. Secondarie

La società offre soluzioni federative It avanzate e software per l'intera catena di distribuzione di Giorgio Costa

Circle Group L'innovazione telematica sbarca nei porti

L'INNOVAZIONE telematica sbarca nelle attività legate alla movimentazione portuale e non solo delle merci. Meno scartoffie e più efficienza premiano il Gruppo Circle, fondato a Genova nel 2012, specializzato nell'analisi e nello sviluppo di prodotti per l'innovazione e la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale e nella consulenza internazionale sui temi del **Green Deal** e della transizione energetica. La capogruppo Circle Spa, è quotata sul mercato Euronext Growth e ha dato importanti soddisfazioni ai suoi azionisti; dopo il debutto al listino il 26 ottobre 2018, in cinque anni il titolo ha più che triplicato il suo valore azionario che viaggia intorno agli 8,5 euro e raggiunge i 40 milioni di capitalizzazione. «Una scelta vincente per noi - spiega l'amministratore delegato Luca Abatello (nella foto a destra) - che abbiamo circa il 45% di capitale flottante e noi fondatori manteniamo la quota di maggioranza della società. Un percorso importante non solo per l'andamento del titolo, ma per il cammino che intraprende una società che si quota che deve essere trasparente, rendere conto del suo andamento con stringenti obblighi di comunicazione. Una trasparenza che fa complessivamente bene a una società sana». I ricavi 2023 sono arrivati a 13 milioni, in crescita del 20% sul 2022 e l'obiettivo è di arrivare a 15 milioni nel 2024, ma il piano di sviluppo prevede di raggiungere i 50 milioni nel 2028 «grazie ad uno sviluppo sia per linee interne che attraverso nuove acquisizioni, come quella di rilievo che annunceremo entro Natale 2024, e un'altra entro i primi sei mesi del 2025», anticipa Abatello.

Attualmente il 30% dei ricavi proviene dall'estero e proprio sui mercati esteri si giocherà la partita della crescita, visto l'obiettivo di portare la quota oltreconfine al 50% in tre anni, con proiezione europea e nord-africana, senza trascurare paesi promettenti come Turchia, India e lo Sri Lanka.

Oltre a Circle, fanno parte del Gruppo le software house Info.era, Next Freight e Cargo Start, acquisite rispettivamente a fine 2017, luglio 2019 e dicembre 2022, le società di consulenza Magellan Circle e Magellan Circle Italy, la NewCo Next Customs, nonché la partecipata Accudire. Le sinergie tra le singole componenti di Circle Group hanno permesso di ampliare il portafoglio delle soluzioni offerte in ambito IoT, Optimisation, Digital Twin, Big Data e Process Automation, e di rafforzare i prodotti software: Milos - suite rivolta a tutti gli attori della logistica intermodale quali inland terminal, terminal portuali, porti, MTOs e agenzie marittime, l'Extended Port Community System, le soluzioni MasterSped e Milos Global Supply Chain Visibility, dedicate rispettivamente a spedizioni, logistica, commercio e industria, nonché StarTracking, soluzione per il tracking airport-to-airport. A completare l'offerta



Il Giorno (ed. Lombardia) Quotidiani - Ed. Secondarie

in ambito Supply Chain, i cosiddetti 'Servizi Federativi' in grado di rendere più efficiente la migrazione dei clienti verso un modello di business digitale e offerti in modalità cloud.

Inoltre, attraverso Magellan Circle (con sedi a Porto e Bruxelles) e Magellan Circle Italy, Circle opera nel campo dell'advocacy presso le Istituzioni europee, affiancando enti pubblici e aziende private individuandone il posizionamento a livello europeo (Strategic Communication and Advocacy) e le opportunità di finanziamento (Eu Funding Accelerator), con una verticalizzazione sui temi del **Green Deal** e della transizione energetica. L'acquisizione a dicembre 2022 del 51% di Cargo Start, società specializzata nello sviluppo e vendita di prodotti e servizi tecnologici innovativi per il cargo aereo, ha permesso a Circle di rafforzare la propria offerta in un segmento strategico in rapida espansione rispetto al percorso industriale. Circle guida la rete di impresa Log@Sea, insieme ad Aitek, funzionale al potenziamento dell'offerta di soluzioni evolute di Gate Automation rivolte ai nodi portuali e intermodali. Poi, a dicembre 2023, Circle ha sottoscritto l'aumento di capitale pari al 20% del capitale sociale di Accudire, startup innovativa veneta che fornisce una piattaforma digitale collaborativa in grado di aiutare gli attori presenti lungo le Supply Chain globali nello scambio di informazioni e nella gestione dei flussi documentali che accompagnano le spedizioni delle merci, partendo in primis dall'e-Cmr (o lettera di vettura elettronica, parte di uno standard internazionale e legge di recepimento appena approvata dal Parlamento italiano). Il sistema e-Cmr realizzato da Accudire consentirà agli operatori italiani e presenti sul territorio nazionale di adeguarsi agli standard internazionali e alle direttive europee, entrate in vigore a partire da questa estate. Accudire è in grado di gestire in maniera efficace ed elettronica le informazioni delle classiche lettere di vettura, facilitando le spedizioni in Groupage e/o caratterizzate da peculiarità settoriale (merce pericolosa, rifiuti, catena del freddo), le quali richiedono una documentazione di accompagnamento specifica. Tutte le soluzioni e i prodotti Circle Group sono nativamente integrate con tale soluzione digitale.

Infine, Circle ha costituito a febbraio 2024 la NewCo Next Customs, dedicata ai servizi digitali doganali e funzionale al proseguimento di iniziative finalizzate all'armonizzazione dei processi doganali, un ambito fortemente strategico per l'evoluzione del percorso Connect 4 Agile Growth. Con l'entrata in vigore ufficiale in Italia dell'e-Cmr, secondo Abatello, entra in gioco «nel panorama italiano dei **trasporti** un punto di svolta per il settore logistico in quanto permetterà un'accelerazione significativa dei processi operativi e allo stesso tempo consentirà di migliorare gli standard di sicurezza.

Siamo fieri di essere parte attiva di questa trasformazione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Mattino (ed. Benevento) Quotidiani - Ed. Secondarie

«Terzo mandato, deve decidere Roma con Schlein»

Adolfo Pappalardo «Abbassiamo i toni del dibattito», si raccomanda Peppe Annunziata, segretario metropolitano del Pd che sul terzo mandato aggiunge: «lo credo debbano scegliere i cittadini. Ma prendo atto che è Elly Schlein a dover decidere».

Anche a Benevento, dopo Firenze, De Luca attacca il Pd.

Non crede che servirebbe abbassare i toni?

«Premesso che gli attacchi non provengono solo da una unica parte, è assolutamente necessario per tutti attenuare i toni del dibattito. Io ho una concezione della politica che non mi consente di attaccare pubblicamente i compagni di partito.

Io ho una concezione della politica che non mi consente di attaccare pubblicamente i compagni di partito».

La ricandidatura di De Luca preannuncia una guerra tra il Pd nazionale e gli esponenti locali. Come ne usciamo fuori?

«Sul tema del terzo mandato, così come più volte manifestato da Gaetano Manfredi, Decaro e dall'Anci, anche io penso che debbano essere i cittadini, con il loro voto, a esprimere continuità o meno di un'esperienza amministrativa, soprattutto quando c'è l'espressione della preferenza e non delle liste bloccate. Prendo atto, tuttavia, che la posizione del partito sul terzo mandato in generale è stata finora diversa, come manifestato dal voto in Senato, ma non intendo sconfessare tale posizione».

E quindi?

«Terzo mandato o no, sarà Elly Schlein, anche se è scontato ribadirlo, a valutare e decidere chi guiderà per il nostro partito la coalizione in Campania. La Campania è fondamentale per le elezioni politiche e sarà la segretaria, con la sua visione e responsabilità, a decidere ascoltando i territori, i dirigenti locali e considerando la posizione degli alleati. Perché da soli non si vince.

C'è però il rischio concreto con un terzo mandato di De Luca di una frantumazione del campo largo sul modello Napoli.

«Negli ultimi nove anni di guida De Luca in Regione, il Partito Democratico, con i suoi esponenti in consiglio e in giunta, ha condotto battaglie importanti: penso alle politiche per i giovani, al recupero della costa e del mare, allo sviluppo sostenibile, al **trasporto** scolastico gratuito e all'incremento



Il Mattino (ed. Benevento) Quotidiani - Ed. Secondarie

del turismo.

Certamente ci sono stati dei limiti, e alcune azioni, come la questione del **trasporto** pubblico locale, nonostante il grande lavoro prodotto, non sono ancora percepite positivamente dai cittadini. Non si possono ignorare queste premesse nelle scelte che verranno».

Intanto c'è il nodo del partito ancora commissariato dopo un anno e mezzo.

«Francamente non conosco il motivo per cui il congresso regionale non viene convocato.

Presumo sia la stessa motivazione che sta bloccando la celebrazione dei circoli cittadini vale a dire un malfunzionamento della nuova piattaforma digitale che ad oggi non ci consente di accedere alle anagrafi del tesseramento on line».

Il Pd appoggia la corsa di Manfredi all'Anci ma l'uscita del sindaco Sala sembra aver rimescolato le carte.

«Le parole di Sala sono francamente surreali e decisamente inaccettabili. Nel momento in cui il governo minaccia l'unità nazionale con l'**autonomia differenziata** parlare di centralità e rilancio del Nord appare una sgradevole provocazione. Il Pd di Napoli è impegnato nel sostenere Gaetano Manfredi nella sua candidatura alla presidenza non attraverso comunicati ma concretamente, con il voto dei numerosi sindaci e amministratori che esprimiamo nell'area metropolitana di Napoli. Sono certo che la figura di Manfredi, che supera per stile e qualità altre proposte, prevarrà sulle speculazioni».

Ma quando ci sarà un assessore del Pd al posto di Mancuso?

«Il sindaco ci ha chiesto di attendere l'esito della elezione Anci prima di riprendere il discorso. Se lo si sostiene veramente non gli si usa la scortesia di non assecondare la sua comprensibile indicazione.

Con il capogruppo Acampora e l'assessore Armato dialoghiamo quotidianamente per affrontare e risolvere insieme i problemi della città».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Finanziamenti a imprese e autonomia differenziata: il confronto a distanza

SUD PONTINO Dietro le quinte della scuola di formazione politica "Meritare l'Europa", organizzata a Gaeta presso l'Hotel Serapo da Italia Viva, ha preso corpo anche un confronto a distanza con il centro destra locale su temi economici e sociali che coinvolgono direttamente la provincia di Latina. In particolare è l'introduzione dell'autonomia differenziata e della **Zes** Unica del Sud a preoccupare il presidente della provincia e sindaco di Minturno Gerardo Stefanelli. «Già la **Zes** ha spiegato ieri - aveva creato disparità tra territori limitrofi, mettendo in difficoltà l'economia del Basso Lazio. La riforma dell'autonomia differenziata potrebbe essere davvero il colpo di grazia, andando ad aggiungere differenze che spaccheranno i territori e creeranno povertà e disuguaglianza non solo in tutta Italia, ma soprattutto nel Lazio meridionale. È quindi un impegno fondamentale portare a votare la gente per il referendum, e per poter abrogare questa legge che crea queste grandissime difficoltà e disparità e soprattutto che mette in ginocchio l'economia del Basso Lazio». Stefanelli è stato preceduto dal leader di Italia Viva Matteo Renzi, che aveva rimarcato le difficoltà in cui si dibattono le aree dell'Italia centrale che si trovano a ridosso delle regioni del Sud, definendo la legge sull'autonomia, «come un chiodo messo sulle ferrovie, che paralizza l'Italia e che dà più burocrazia al Nord e meno diritti al Sud». Ma ci sono anche zone in cui, viceversa, potrebbe anche essere molto conveniente investire. Ad evidenziarlo è stato ieri pomeriggio il sindaco di Gaeta Cristian Leccese. Le imprese che compiranno nel suo comune investimenti sopra i 200.000 euro, godranno dei contributi previsti per le zone **logistiche** semplificate regolate dal decreto della presidenza del consiglio dei ministri del 30 agosto, pubblicato nei giorni scorsi in Gazzetta ufficiale. I contributi per macchinari, impianti o attrezzature, destinati a strutture produttive già esistenti o di nuova costruzione l'acquisto di terreni e l'acquisizione o l'ampliamento di immobili strumentali, potranno essere richiesti tramite domanda da presentarsi in via telematica all'Agenzia delle Entrate dal 12 dicembre 2024 al 30 gennaio 2025.

«Questo provvedimento, a sostegno delle ZIs, - ha commentato il sindaco Cristian Leccese - permetterà di avviare un importante e concreto percorso di crescita del territorio, rappresentando una rilevante opportunità per attrarre investimenti. Si trattava di un passaggio molto atteso e fondamentale. Ciò dunque porterà ad un positivo impatto dell'economia locale». Di fatto la ZIs del Mar Tirreno Centro settentrionale comprende solo 6 comuni in provincia di Latina (tra cui anche Fondi e Formia). Nessuno è confinante con la Campania, venendo meno così ogni possibile effetto "ammortizzatore" rispetto alla **Zes** unica del Sud.

Antonello Fronzuto © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX (ed. Levante) Quotidiani - Ed. Secondarie

le associazioni di categoria segnalano disservizi nella distribuzione dell'anti-influenzale ai camici bianchi

Vaccini in ritardo ai medici di famiglia «Non siamo pronti per le prenotazioni»

Stimamiglio (Fimmg), Giusto (Smi) e Campus (Snamì): «Lentezze da produttori e catena distributiva» L'assessore Gratarola: «Le consegne delle ultime dosi per gli under 60 finiranno nelle prossime ore»

ALESSANDRO PALMESINO

Alessandro Palmesino Parte oggi, ma non proprio al 100%, la campagna anti-influenzale in Liguria: perché una parte dei medici di famiglia non ha ancora ricevuto le dosi del vaccino. E così, dalle tre principali associazioni dei medici generici arriva l'avvertimento: «Non correte a prenotarvi da noi, almeno per il momento». Alisa e Regione provano a minimizzare: «Farmacie e Asl hanno le dotazioni previste, se qualche medico di famiglia è ancora in attesa si tratterà al massimo di una questione di giorni se non di ore».

«Vorrei solo puntualizzare che l'idea che domani (oggi per chi legge, ndr) i pazienti possono chiamare o addirittura presentarsi dai medici di famiglia con lo scopo di farsi vaccinare è errata - dice Andrea Stimamiglio, segretario regionale della Fimmg (Federazione italiana medici generici), il sindacato che conta il maggior numero di iscritti - C'è una situazione non rassereneante, oltre metà dei colleghi a oggi non avevano i vaccini in studio per ritardi nelle consegne. Inoltre, parliamo dei soli vaccini per gli over 60: quelli per gli under 60, quindi dai 59 anni in giù, sono ancora più rari. I pediatri hanno la precedenza e non abbiamo nulla da eccepire, ma noi siamo praticamente senza».

Stimamiglio è candidato alle elezioni regionali per il centrosinistra, ma la sua denuncia viene confermata da Renato Giusto, segretario provinciale di Savona e presidente regionale emerito dello Smi (Sindacato medici italiani), che è anche consigliere comunale a Savona per Fratelli d'Italia.

«C'è un indubbio ritardo, una situazione poco piacevole che speriamo si sblocchi. Noi medici di famiglia siamo già impensieriti da molte questioni, speriamo che questa si risolva in fretta». E pure Riccardo Campus, segretario regionale del Sindacato autonomo medici italiani (Snamì) lo ribadisce: «Siamo oltre i tempi previsti, i vaccini dovevano arrivare entro la prima settimana di ottobre e ancora non ci sono tutti. Ma non ritengo drammatico questo ritardo: l'influenza deve ancora arrivare, quello che c'è in giro sono forme parainfluenzali o comunque altri virus. Non c'è alcuna fretta a vaccinarsi, anzi considerando che solitamente il picco è tra dicembre e febbraio, si può fare con calma. Da qualche anno si è presa una certa abitudine ad anticipare la campagna, ma da un punto di vista medico non ne capisco il senso».

A causare il ritardo rispetto ai tempi annunciati, secondo quanto dicono tutti e tre i sindacati, sono state in primis le aziende produttrici. «Anche negli anni scorsi ci sono stati tempi stretti, quest'anno mi pare che siamo messi peggio - conclude Stimamiglio - Mi spiace solo che ci siano pazienti che se



Il Secolo XIX (ed. Levante)

Quotidiani - Ed. Secondarie

la prendono con noi: soprattutto quelli più fragili hanno ovviamente diritto alla vaccinazione, ma se non ce li abbiamo c'è poco da fare».

«Tutti i vaccini per gli over 60 e i bambini sono disponibili, nelle prossime ore arriveranno le ultime forniture anche per chi ha meno di sessant'anni - replica l'assessore regionale alla Sanità e candidato per il centrodestra Angelo Gratarola - Regione e Alisa hanno definito già dal mese di luglio l'acquisto delle dosi necessarie. La distribuzione delle dosi agli erogatori è effettuata dalle Asl che, con metodologie differenziate in base alle disponibilità, si sono attivate per la consegna o il ritiro dei vaccini da parte di medici e farmacie. Le Asl che non hanno completato le operazioni lo faranno le prossime ore, quindi i liguri potranno effettuare senza ritardi la somministrazione della dose di antinfluenzale o prenotarlo in quelle Asl che completeranno la distribuzione nell'arco di questa settimana».

- © RIPRODUZIONE RISERVATA L'avvio della campagna Sull'edizione di ieri del Secolo XIX di ieri, la notizia della partenza della campagna vaccinale anti-influenzale.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Il Secolo XIX (ed. Savona) Quotidiani - Ed. Secondarie

Dieci miliardi di tasse

L'esecutivo punta ad aumentare le imposte e ridurre i bonus così confermerà gli sgravi a chi guadagna fino a 35 mila euro

ALESSANDRO BARBERA

LA MANOVRA Alessandro Barbera / Roma «Tassiamo gli extraprofitto delle banche!», dice Andrea Crippa, voce di Matteo Salvini quando Matteo Salvini non vuole parlare. «E basta con questa retorica degli extraprofitto, mica siamo in Unione Sovietica!» risponde l'altro vicepremier, Antonio Tajani. A pochi giorni dall'approvazione della legge di Bilancio, facciamo due conti con l'aiuto di un pezzo di carta. Giorgia Meloni dice che il suo governo non alzerà le tasse come fa di solito la sinistra, ma talvolta capita in sorte anche alla destra. Nel 2025 saranno circa 10 miliardi, benché in un'ottica sostanzialmente redistributiva, come vorrebbe la sinistra: 10 miliardi è ciò di cui ha bisogno il governo per confermare in busta paga gli sgravi contributivi concessi a chi guadagna fino a 35 mila euro l'anno.

Le bozze del "Draft Budgetary Plan" che il Tesoro deve inviare a Bruxelles entro la mezzanotte di martedì dicono che l'anno prossimo ci saranno 24, forse 25 miliardi fra minori entrate, tagli alla spesa e maggiori tasse. Nove verranno garantiti da un aumento del deficit a "legislazione vigente", poco più

di due dall'aumento strutturale delle entrate fiscali, tre o quattro da tagli alla spesa dei ministeri e dei trasferimenti agli enti locali. «Fate proposte di tagli altrimenti farò io il cattivo», ha detto Giancarlo Giorgetti sabato alla festa del Foglio. L'appello di Giorgetti è stato accompagnato da diplomatiche pernacchie dei colleghi, e per questo il leghista ha già avvertito come andrà a finire: se i colleghi non collaboreranno, ci sarà un taglio orizzontale a tutte le spese del 5 per cento, per legge. Era quel che accadeva quando al Tesoro c'era un vecchio amico di Giorgetti, Giulio Tremonti. «Altre soluzioni non ce ne sono, e non sarebbero nemmeno politicamente percorribili», va spiegando il ministro nelle telefonate. Il resto saranno nuove entrate o riduzioni di agevolazioni esistenti. Tre miliardi arriveranno dalla mancata conferma dell'Ace, acronimo di «Aiuto alla crescita economica», in poche parole un'agevolazione fiscale concessa alle imprese che rafforzano la struttura patrimoniale delle imprese. Quei tre miliardi - è deciso da tempo - verranno utilizzati per rendere strutturale l'accorpamento delle prime due aliquote Irpef.

Già da quest'anno la fascia dei redditi fra i 15 e i 28 mila euro, che fino all'anno scorso pagava un'aliquota del 25 per cento, ora versa al Fisco il 23. Circa un miliardo sarà garantito da quella che il governo ha definito la «rimodulazione» delle **accise** sui carburanti. Sui dettagli occorrerà attendere qualche giorno, ma si dovrebbe trattare di un aumento delle tasse sul **gasolio** compensate da una riduzione di quelle sulla benzina. Almeno un altro miliardo verrà da una riduzione delle agevolazioni fiscali minori, alcune fra le oltre 600 che si affastellano nel gorgo del sistema italiano. Circa mezzo miliardo



Il Secolo XIX (ed. Savona) Quotidiani - Ed. Secondarie

potrebbe arrivare da una stretta sui profitti in Italia delle multinazionali del web e dei bonus aziendali concessi ai top manager. E poi c'è la questione della tassa sulle grandi aziende, banche e assicurazioni. La prima ipotesi accarezzata dal Tesoro era un intervento sui cosiddetti "extraprofitti" di banche e assicurazioni, una soluzione adottata in passato dai governi Berlusconi e Draghi, finita in entrambi i casi di fronte alla Corte costituzionale. Tajani, leader di un partito le cui fidejussioni sono nelle mani della famiglia Berlusconi, si dice contrario al principio, più che all'aumento in sé delle tasse.

Sia come sia, le ultime indiscrezioni che arrivano dal Tesoro parlano di un inasprimento delle aliquote Ires e Irap, dunque un aumento secco delle tasse sopra una certa soglia di fatturato, più o meno quel che farà il governo Barnier in Francia. Fra il Tesoro, l'Associazione delle banche e Confindustria circolano bozze di articolato che prevedono un gettito aggiuntivo attorno ai 4 miliardi di euro. Una cifra che grandi imprese e istituti di credito considerano indigesta.

- © RIPRODUZIONE RISERVATA Giancarlo Giorgetti.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Il dibattito

Authority unica, Natale polemico «Rixi non butti la palla in tribuna»

LA SPEZIA «Rixi si chiarisca le idee sul futuro del porto della Spezia, smetta di buttare la palla in tribuna e dica cosa intende fare». Le esternazioni fatte dal viceministro alle infrastrutture a proposito della portualità e dell'assetto delle Authority - «Se in Toscana giunta e consiglio decidono di fare un'Autorità unita, con Livorno e Carrara sotto una stessa governance, i parlamentari e il Governo hanno poco da obiettare. Stesso ragionamento vale per la Liguria» - tornano ad accendere le polemiche dell'opposizione. E, ovviamente, si infiamma anche la campagna elettorale.

A puntare il dito è il consigliere uscente Davide Natale, candidato alle Regionali nella lista del Pd, chiamato in causa ieri dal leader figure del Carroccio per sottolinearne la diversità di vedute, sul tema delle Authority di sistema portuale, rispetto a quanto dichiarato dal governatore della Toscana Eugenio Giani. «Rixi si decida e parli con chiarezza - polemica Natale -. Vuole l'Autorità di sistema portuale unica per tutta la Liguria oppure no? Perché finora ha sempre e solo tergiversato senza specificare la sua posizione.

Un viceministro alle Infrastrutture e candidato alle Regionali non può buttare la palla in tribuna e lasciare tutto nel limbo. Nella sua posizione ha il dovere di dire cosa lui e la sua coalizione vogliono per i porti liguri, compreso il porto della Spezia. Noi siamo stati chiari fin da subito: non vogliamo l'Autorità portuale unica».

E sul tema dei dragaggi il giudizio non cambia. «Com'è possibile - lamenta Natale - che la giunta regionale, il cui attuale presidente ad interim è proprio un leghista, non gli abbia detto che l'inaugurazione del primo cassone del molo crociere è soltanto una farsa se prima non si risolve il problema dei dragaggi? Anche in questo caso la politica dello scaricabarile non funziona. Rixi si assuma le proprie responsabilità, capisca dov'è il problema e non scarichi sugli uffici responsabilità che sono da cercare altrove. D'altronde lo afferma anche lui: da mesi in Regione è tutto bloccato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nazione (ed. La Spezia) Quotidiani - Ed. Secondarie

Endorsement dalla Spagna

La vicepremier Diaz fa gli auguri a Orlando «Tanto in comune»

«Rixi si decida e parli con chiarezza. Vuole l'Autorità di sistema portuale unica per tutta la Liguria oppure no? Noi abbiamo detto fin dall'inizio di essere contrari».



AD
USO
ESCLUSIVO

Premio Fantastichandicap Premiato il 'Buonarroti'

Oltre cento partecipanti alla 22ª edizione del concorso letterario nazionale Seconda la scuola del litorale. Podio anche per la giovane carrarina Bernieri

CARRARA Grande partecipazione per la premiazione di 'Fantastichandicap', il concorso letterario nazionale del Centro di documentazione handicap di Carrara che si è svolto sabato pomeriggio all'**Autorità di sistema portuale**. A presenziare la ventiduesima edizione del premio c'era la vice sindaca Roberta Crudeli. I racconti quest'anno incentrati sul tema 'Racconti sulla disabilità, diversità e svantaggio sociale', sono stati invece letti dall'attore Matteo Procuranti. I racconti sono stati valutati, tra oltre cento concorrenti da tutta Italia, da una giuria di esperti presieduta dal neuropsichiatra infantile e scrittore Giorgio Pini e composta da Francesco Bajni (libraio), Roberta Crudeli (vicesindaca e assessore alla Disabilità), Gea Dazzi (assessore alla Cultura), Davide Lambruschi (insegnante), Elisa Migliorini (responsabile ufficio Studi e Programmazione Uspms), e dalle ragazze e ragazzi della terza E scienze umane del 'Montessori-Repetti' coordinati dalle insegnanti Daniela Venturini e Graziana Arcolini.

I vincitori di questa edizione di 'Fantastichandicap' sono Davide Bacchilega da Ravenna con 'Vittoria Verticale' per la sezione adulti. Selin Cinelli di Bagni di Lucca con 'La scuola delle stelle' nella sezione ragazzi. La classe quarta G del liceo artistico statale di Napoli con il 'Caviedage dell'inclusione' nella sezione scuole. Per la sezione adulti oltre a Davide Bacchilega a cui andranno un premio di 500 euro e una targa, si è classificato al secondo posto Francesco Lo Iacono di Ancona (300 euro e una targa) con 'Darò voce ai tuoi pensieri', terzo premio a Fedora Ramondino di Milano (200 euro e targa) con 'Per sempre fuori'. Segnalati con pergamena: 'Al caffè della lentezza' di Marco Dardanelli, 'Bambi' di Maria Adelaide Rubini 'Con gli occhi di Teo' di Diletta Lombardo 'Correre per due' di Fabio Alessandro Armeli. E ancora: 'Il mio tempo liberato' di Francesca Bonanomi, 'La valigia del re in esilio' di Sabrina Bonato, 'Sfumatura essenziale' di Paolo Grilli, 'Una, nessuna e cento vite' di Enzo Valiante. Per la sezione giovani primo posto per 'La scuola delle stelle' di Selin Cinelli di Bagni di Lucca (150 euro e una targa), secondo 'Noi e Valerio' di Leonie Gulia Bernieri di Carrara (targa), terzo classificato 'Vita e Morte' di Chiara Romani di Grottammare (targa).

Nella sezione scuole al primo posto classificato 'Il caviedage dell'inclusione' della quarta G del liceo artistico statale di Napoli (100 euro in buoni scuola e una targa), secondo classificato 'Vita in carrozzina', prima C scuola secondaria di primo grado 'Buonarroti' di Marina di Carrara (targa), terzo classificato 'Diversità, disabilità, inclusione' terzo il liceo scientifico quadriennale di Lucca.



La Provincia di Cremona (ed. Crema)

Quotidiani - Ed. Secondarie

LE STORIE DI GIGIO

Il collezionista

Nella 'casa museo' dell'88enne Serafino Moglia, per 13 anni sindaco di Ostiano tra banconote, sabbie, cartoline, giornali e personaggi che hanno fatto la storia

GILBERTO BAZOLI

in CREMONA Sulla parete a destra del corridoio è affissa la cartina geografica dell'Europa del 1914, a sinistra quella dell'Italia nello stesso periodo.

«Originali, non copie».

Poi una grande vetrina con i ripiani occupati da volpi, uccelli e altri animali imbalsamati. Intorno, quadri, stampe e libri. Sembra di ritrovarsi in un museo.

«No, no, è un magazzino», si schermisce Serafino Moglia, 88 anni, per 34 consigliere comunale e per 13, distribuiti in tre mandati, sindaco di Ostiano. È un collezionista eclettico e raffinato: minerali e sabbie, ma anche cartoline, monete, francobolli, giornali che hanno fatto la storia della stampa e immaginette sacre.

«Mi spinge la voglia di conoscere».

Il ragioniere dell'ex Inam, appassionato pure di politica, si divide tra due case: quella di Cremona, dove si è trasferito nel 1960 dopo il matrimonio con Anna, di due anni più giovane, abile decoratrice di porcellane; e quella di famiglia, al centro del paese in riva all'Oglio.

«È qui che ogni tanto vengo il pomeriggio».

Entra, controlla il giardino e l'orto sul retro, accarezza Ara, il cane, un Breton che lo accompagna nei campi e lungo gli argini. Quindi si siede davanti al microscopio, un modello vecchio ma perfettamente funzionante, nel grande locale accanto. Ora sta ammirando un cristallo di quarzo che arriva dal Sud America.

«Che colori! Chissà a quanti milioni di anni fa risale. Mi piace scoprire le meraviglie non visibili a occhio nudo contenute nei micro-minerali».

Ne conserva centinaia di pezzi, di ogni tipo e di varie dimensioni. Pirite, ematite, calcite e così via.

«Avevo 15 anni, ho cominciato a interessarmene e cercarli con un amico, Luigi Girelli, durante una gita scolastica all'Isola d'Elba. Sono tornato con le tasche piene. Da allora non ho più smesso».

Ha trascorso le vacanze spingendosi dentro i crateri o lungo i pendii dei vulcani, l'Etna e il Vesuvio, Stromboli e Lipari.

«E ogni volta **portavo** con me schegge di zolfo, lava, tufo, roccia. Possiedo anche dei fossili provenienti dal Gargano e molti altri acquistati andando in giro per i mercatini».

Il figlio, Giovanni, 57 anni, va invece in giro per il mondo e rientra da ogni viaggio con un regalo



La Provincia di Cremona (ed. Crema)

Quotidiani - Ed. Secondarie

gradito ma non inatteso.

«Granelli di sabbia dei deserti o delle spiagge dei Paesi in cui è stato: Patagonia, Cina, Kazakistan, Sahara, Mar Rosso, Cile, Sud Africa, Nepal. È partito da poco per il Laos. Sicuramente mi porterà qualcosa».

Il padre riempie di sabbia piccoli vasetti, contrassegnati da un'etichetta con segnato il luogo di provenienza e custoditi ordinatamente dentro cassette di legno. Li apre e ne sparge il contenuto sul vetrino del microscopio.

«Ecco, le vede... sono conchiglie minuscole. Bellissime, vero?».

Poi l'ex sindaco riprende ad esaminare i suoi minerali. Li ha visti e rivisti, ma ogni volta è come se fosse la prima. Non si è mai stancato di raccogliarli.

Anche all'Elba, dove tutto è cominciato.

«Ma adesso è proibito e così, sempre con il mio amico Luigi, vado nelle discariche delle miniere. Quando mi reco in montagna guardo per terra e riprendo il cammino con pezzi di roccia. Giù in cantina ho degli scatoloni pieni».

Un piccolo 'tesoro'. Eppure lui non ha mai voluto metterlo in mostra.

«Non mi sembra che sia così interessante».

Sul tavolo al centro della stanza un'altra rarità.

«È il primo numero, uscito l'8 gennaio 1899, della Domenica del Corriere».

Fa parte di una serie composta da circa 500 esemplari, tra cui le famose tavole di Achille Beltrami, il geniale disegnatore, sulla Grande Guerra, e che arriva sino alle ultimissime pubblicazioni. Di nuovo in corridoio, davanti a tre fotografie disposte una sopra l'altra.

«Io con Pertini, Giovanni Paolo II in visita a Cremona e Andreotti. Le cose sono cambiate da tempo, però porto sempre nel cuore la Dc».

Già, ma tutti quegli animali impagliati?

«Semplice: anche se adesso il più delle volte mi limito a fare delle passeggiate, sono un cacciatore. Ne ho una cinquantina circa».

Le altre collezioni si trovano nell'appartamento in città. La più ricca è quella di cartoline.

«Sono migliaia, anche in questo caso non si tratta di copie ma di originali, tutte con il timbro postale».

La raccolta è stata suddivisa per argomenti.

«La Prima Guerra mondiale, Cremona antica, Giuseppe Verdi, Garibaldi, costumi e tradizioni».

Non potevano mancare i francobolli.

«Ho recuperato tutti quelli della Repubblica italiana sino al 2000 tranne, ovviamente, il famoso Gronchi rosa».

E ci sono pure le monete, di metallo o banconote.

La Provincia di Cremona (ed. Crema)

Quotidiani - Ed. Secondarie

«Italiane e del Vaticano ma, come con la filatelia, ho lasciato perdere perché i costi sono troppo alti. Perché faccio tutto questo? Sono sempre stato un tipo curioso.

Mi animano la voglia di conoscere, l'amore per la natura, la storia e l'arte.

Penso che il collezionismo sia una forma di cultura, che purtroppo sta tramontando, e un modo di ricordare».

Moglia ha fondato il Gruppo hobbystico ostianese. I componenti, una ventina, si riuniscono a casa sua, trasformata per l'occasione in laboratorio. A settembre hanno celebrato il 25° anniversario con una mostra di 28 espositori i cui lavori sono stati ammirati da molti visitatori. Oltre che primo cittadino e consigliere comunale di Ostiano (una delle opere di cui va più orgoglioso è il restauro, progettato dalla sua giunta e attuato dalle amministrazioni venute dopo, del Teatro Gonzaga), il custode della memoria è stato o è presidente del Consorzio poveri, della scuola materna, dell'Associazione cacciatori e tra i promotori della sezione locale dell'Auser. Lui ci scherza: «Dimenticavo: sono anche un collezionista di cariche pubbliche».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

La Stampa (ed. Savona) Quotidiani - Ed. Secondarie

Dieci miliardi di tasse Antonio Tajani

L'esecutivo punta ad aumentare le imposte e ridurre i bonus così confermerà gli sgravi a chi guadagna fino a 35mila euro

ALESSANDRO BARBERA

alessandro barbera roma «Tassiamo gli extraprofiti delle banche!», dice Andrea Crippa, voce di Matteo Salvini quando Matteo Salvini non vuole parlare. «E basta con questa retorica degli extraprofiti, mica siamo in Unione Sovietica!», risponde l'altro vicepremier, Antonio Tajani. Esaurita la doverosa cronaca del dibattito politico della maggioranza a pochi giorni dall'approvazione della **legge di Bilancio**, facciamo due conti con l'aiuto di un pezzo di carta.

Giorgia Meloni dice che il suo governo non alzerà le tasse come fa di solito la sinistra, ma talvolta capita in sorte anche alla destra. Nel 2025 saranno circa dieci miliardi, benché in un'ottica sostanzialmente redistributiva, come vorrebbe la sinistra: dieci miliardi è ciò di cui ha bisogno il governo per confermare in busta paga gli sgravi contributivi concessi a chi guadagna fino a 35mila euro l'anno.

Le bozze del "Draft Budgetary Plan" che il Tesoro deve inviare a Bruxelles entro la mezzanotte di martedì dicono che l'anno prossimo ci saranno 24, forse 25 miliardi fra minori entrate, tagli alla spesa e maggiori tasse. Nove verranno garantiti da un aumento del deficit a "legislazione vigente", poco più di due dall'aumento strutturale delle entrate fiscali, tre o quattro da tagli alla spesa dei ministeri e dei trasferimenti agli enti locali. «Fate proposte di tagli altrimenti farò io il taglio», ha detto Giancarlo Giorgetti sabato alla festa del Foglio. L'appello di Giorgetti è stato accompagnato da diplomatiche pernacchie dei colleghi, e per questo il leghista ha già avvertito come andrà a finire: se i colleghi non collaboreranno, ci sarà un taglio orizzontale a tutte le spese del cinque per cento, per **legge**. Era quel che accadeva quando al Tesoro c'era un vecchio amico di Giorgetti, Giulio Tremonti. «Altre soluzioni non ce ne sono, e non sarebbero nemmeno politicamente percorribili», va spiegando il ministro nelle telefonate. Perché il resto saranno nuove entrate o riduzioni di agevolazioni esistenti. Vediamo quali.

Tre miliardi arriveranno dalla mancata conferma dell'Ace, acronimo di «Aiuto alla crescita economica», in poche parole un'agevolazione fiscale concessa alle imprese che rafforzano la struttura patrimoniale delle imprese. Quei tre miliardi - è deciso da tempo - verranno utilizzati per rendere strutturale l'accorpamento delle prime due aliquote Irpef. Già da quest'anno la fascia dei redditi fra i quindici e i ventottomila euro, che fino all'anno scorso pagava un'aliquota del 25 per cento, ora versa al Fisco il 23.

Circa un miliardo sarà garantito da quella che il governo ha definito la «rimodulazione» delle accise sui carburanti. Sui dettagli occorrerà attendere qualche giorno, ma si dovrebbe trattare di un aumento delle tasse sul gasolio compensate da una riduzione di quelle sulla benzina. Almeno un altro miliardo verrà da una riduzione delle agevolazioni fiscali minori, alcune fra le oltre 600 che si affastellano

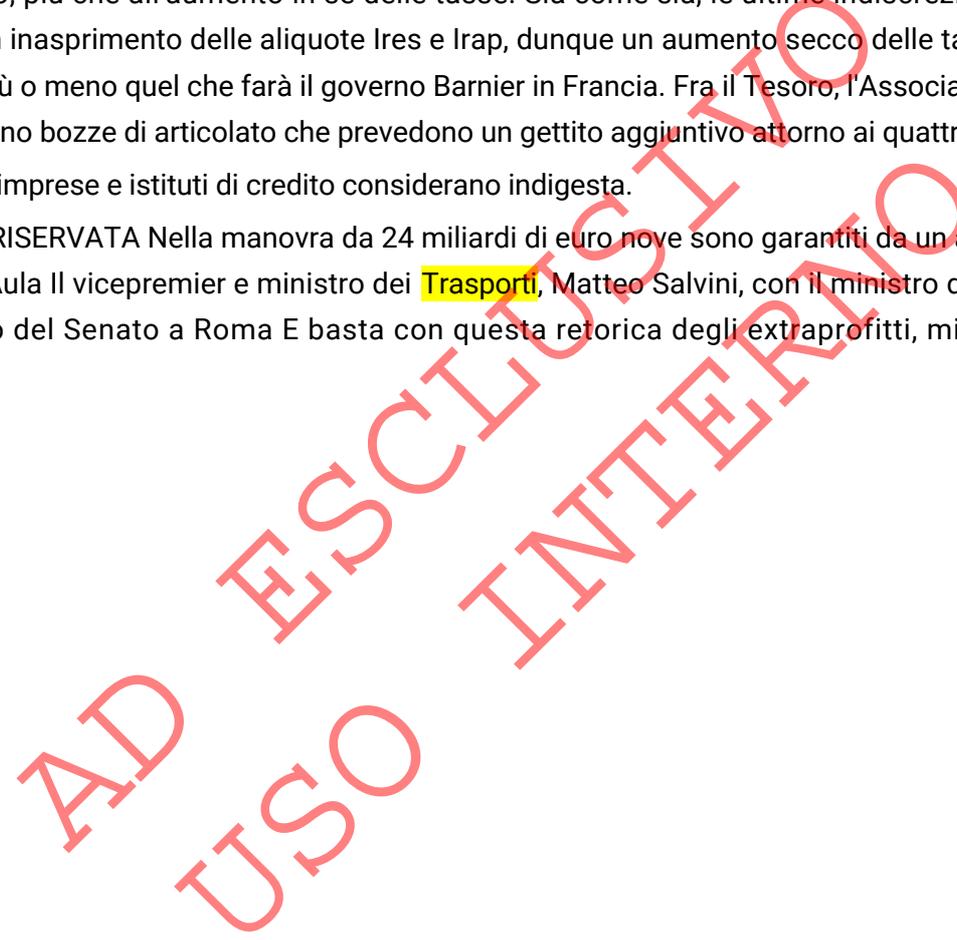


La Stampa (ed. Savona) Quotidiani - Ed. Secondarie

nel gorgo del sistema italiano. Circa mezzo miliardo potrebbe arrivare da una stretta sui profitti in Italia delle multinazionali del web e dei bonus aziendali concessi ai top manager. E poi c'è la questione della tassa sulle grandi aziende, banche e assicurazioni. E qui viene utile tornare alla polemica fra la Lega e Forza Italia di cui sopra.

La prima ipotesi accarezzata dal Tesoro era un intervento sui cosiddetti "extraprofiti" di banche e assicurazioni, una soluzione adottata in passato dai governi Berlusconi e Draghi, finita in entrambi i casi di fronte alla Corte costituzionale. Tajani, leader di un partito le cui fidejussioni sono nelle mani della famiglia Berlusconi, si dice contraria al principio, più che all'aumento in sé delle tasse. Sia come sia, le ultime indiscrezioni che arrivano dal Tesoro parlano di un inasprimento delle aliquote Ires e Irap, dunque un aumento secco delle tasse sopra una certa soglia di fatturato, più o meno quel che farà il governo Barnier in Francia. Fra il Tesoro, l'Associazione delle banche e Confindustria circolano bozze di articolato che prevedono un gettito aggiuntivo attorno ai quattro miliardi di euro.

Una cifra che grandi imprese e istituti di credito considerano indigesta.

- © RIPRODUZIONE RISERVATA Nella manovra da 24 miliardi di euro nove sono garantiti da un aumento del deficit il retroscena ansa In Aula Il vicepremier e ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, con il ministro del Tesoro, Giancarlo Giorgetti, all'interno del Senato a Roma E basta con questa retorica degli extraprofiti, mica siamo in Unione Sovietica! ".


La Stampa (ed. Savona) Quotidiani - Ed. Secondarie

Energia, nasce la comunità delle rinnovabili "Coinvolgerà cittadini e imprese savonesi"

La Confcommercio: "Sarà costituita a breve e consentirà di abbattere i costi di trasporto e risparmiare"

DENISE GIUSTO

denise giusto savona Abbattere i costi di **trasporto**, incentivare la produzione di energia green, coltivare il legame col territorio, tra famiglie e imprese, e risparmiare denaro. Sono alcuni dei pilastri su cui si fonda il progetto di fondare una Comunità energetica rinnovabile savonese, promossa dalla **Confcommercio** di Savona, che verrà costituita formalmente a ottobre, «con ambizioni liguri e di Basso Piemonte».

«Siamo in dirittura d'arrivo per fondare una Comunità energetica rinnovabile savonese», spiega Enrico Schiappapietra, presidente della **Confcommercio** di Savona, che ha presentato il progetto all'interno della manifestazione «WhyBio?». «Si tratta di una comunità che coinvolge sia la parte imprenditoriale sia il comune cittadino, e che fonde insieme ambiente e risparmio. Fondamentalmente, si condivide l'energia prodotta nella stessa "unità primaria". Per intenderci, l'energia prodotta nella cabina primaria di Savona potrà essere utilizzata solo dagli abitanti di Savona». In una Cer, infatti, l'energia elettrica rinnovabile viene condivisa all'interno dello stesso perimetro geografico, grazie all'impiego della rete nazionale di distribuzione di energia elettrica, che rende possibile la condivisione virtuale di tale energia. Il Gse ha diviso il territorio in porzioni sottese alla stessa "cabina primaria", impianto elettrico che ha la funzione di trasformare l'energia in ingresso ad alta tensione in energia a media tensione. Sul sito del Gse, è possibile consultare una mappa interattiva delle aree convenzionali sottese alle cabine primarie presenti sul territorio. Una comunità energetica rinnovabile (Cer), quindi, è un insieme di cittadini, piccole e medie imprese, enti territoriali e autorità locali, che condividono l'energia elettrica rinnovabile prodotta da impianti nella disponibilità di uno o più soggetti che si sono associati alla comunità. «Abbiamo deciso di investire su un concetto nuovo, che si basa sulla condivisione dell'energia prodotta da tutti i soggetti pubblici, privati e aziende con l'obiettivo di ottimizzare il sistema di gestione e, soprattutto, abbattere i consumi e i costi che negli ultimi anni hanno inciso in modo particolare sui bilanci aziendali e famigliari - prosegue Schiappapietra -. La comunità energetica si basa su energia green, che potrà essere prodotta da pannelli solari piuttosto che dall'eolico e messa in condivisione tra i soggetti aderenti». Gli impianti di produzione da fonte rinnovabile devono rispettare certi requisiti e per accedere alla Cer devono avere potenza non superiore a 1 megawatt.

«Come **Confcommercio** Savona ci siamo fatti promotori di questa iniziativa, perché ci piace il fatto che preveda un doppio risparmio: abbatte i costi di **trasporto** dell'energia e lo Stato, per incentivare a produrre energia green, offre un risparmio in denaro, sia al consumatore,



La Stampa (ed. Savona)
Quotidiani - Ed. Secondarie

con una scontistica di circa una mensilità all'anno, sia al produttore. Dunque, un doppio risparmio, energetico e di denaro. Senza contare, poi, il tema ambientale».

Le comunità energetiche rinnovabili, infatti, ambiscono a ridurre l'emissione di gas serra. «L'iniziativa ha un forte legame col territorio, sia con i singoli cittadini e le famiglie, sia con le imprese».

- © RIPRODUZIONE RISERVATA "A valle del processo ci saranno pannelli solari ma anche l'eolico".

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

L'Altravoce dell'Italia

Quotidiani - Ed. Secondarie

Top ten

TURISMO, SPESA GENERATA ALL'ESTERO: L'ITALIA SALE ALL'OTTAVO POSTO CON 34 MLN. L'Italia è passata dal decimo all'ottavo posto per spesa turistica generata all'estero con 34 miliardi di euro, in una top ten guidata dalla Cina e dagli Stati Uniti. È solo uno dei principali dati emersi durante il convegno 'Turismo obiettivo 2035: momento della verità e nuove sfide', organizzato da **Confcommercio** a TTG Travel Experience a Rimini. Dai dati presentati, emerge come i turisti tedeschi sono i più affezionati al nostro Paese con 7,9 miliardi di euro di spesa, seguiti dagli statunitensi con 6,5. Per quanto riguarda la classifica dei paesi ricettori, ovvero il valore della spesa dei turisti internazionali in ingresso, l'Italia si piazza al quinto posto con 56 miliardi dollari generati (nel 2019 era in sesta piazza); dominano gli Stati Uniti con 175 miliardi, seguiti da Spagna (92) Regno Unito (74) e Francia (69). Tra i trend, infine, da tenere monitorati in vista del 2035 si segnala la forte correlazione tra l'aumento del Pil e la spesa turistica. Motivo per cui il nostro Paese, secondo quanto ribadito nel convegno, deve puntare a mercati in grande crescita come India, Indonesia, Cina e Turchia. Al convegno era presente anche **Carlo Sangalli** (foto), presidente di **Confcommercio** Imprese per l'Italia, nel commentare i dati esposti: "L'Italia migliora le sue performance e il turismo si conferma una risorsa preziosa per creare ricchezza e nuova occupazione.

Ma sulla sostenibilità si gioca il futuro di tutti. Le imprese stanno correndo per adeguare i propri standard incontrando, peraltro, l'apprezzamento dei viaggiatori".



BAKER HUGHES

Da Reggio appelli per la multinazionale al porto di Saline Joniche

ANDREA IACONO

REGGIO CALABRIA - Il dietrofront della Baker Hughes, che ha deciso di rinunciare al progetto di costruire un nuovo stabilimento nel porto di Corigliano Rossano a causa dei troppi ostacoli incontrati, a cominciare dal ricorso del Comune, suscita un certo interesse a Reggio Calabria.

Alla fine, nonostante il via libera della Zes unica, la multinazionale ha rinunciato, con tanto di lettera inviata al presidente della Regione Roberto Occhiuto e all'Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio per annunciare la decisione. Sarebbe stato un investimento di 60 milioni di euro. Fuitata l'occasione ne si sono fiondati i sindaci di Vibo Valentia, di Crotona e di Montebello Jonico a richiamare l'attenzione di Baker Hughes per offrire le rispettive aree portuali.

A caldeggiare la candidatura di Saline Joniche sono stati anche Giuseppe Nucera, presidente del movimento "La Calabria che vogliamo", già presidente di Confindustria Reggio Calabria, e l'econo mista Matteo Olivieri.

Adesso si muovono anche da Palazzo San Giorgio a considerare il porto di Saline Joniche quale infrastruttura che possa ospitare gli investimenti e le idee progettuali dell'azienda di tecnologia al servizio dell'energia e dell'industria che in Italia opera principalmente attraverso la società Nuovo Pignone.

E' il gruppo politico Red, attraverso i consiglieri comunali Carmelo Versace, vicesindaco metropolitano, Antonino Castorina e Filippo Burrone, a rilanciare la necessità di investire nel territorio reggino.

«Riteniamo interessante valutare l'ipotesi del porto di Saline Joniche, che per l'occasione potrebbe essere dissabbiato e reso operativo. La posizione strategica, baricentrica ed attrattiva insieme alla necessità di connettere il comune con l'intera area grecanica in modo funzionale e strutturale potrebbe essere un reale incentivo per tutto i comuni dell'area grecanica in termini di sviluppo ed impiego di risorse, per queste ragioni serve sostenere con forza la disponibilità dell'amministrazione comunale e dare credibilità istituzionale a vario livello su un progetto che potrebbe portare un reale beneficio all'intero comprensorio» il punto di vista dei tre consiglieri comunali.

«L'occasione - proseguono gli esponenti di Red - potrebbe essere unica specie se si considera che nei primi anni '70 con il cosiddetto "Pacchetto Colombo", fu deliberato un piano di investimenti che avrebbe dovuto creare in Calabria quasi 15mila posti di lavoro, con un maxi stanziamento di 1300 miliardi di lire, con un progetto industriale progettato e pensato nel territorio di Saline Joniche che al contrario fu un vero e proprio fallimento».



CATANZARO Il grande cuore di Francesco Colella

Tra teatro e solidarietà

CATANZARO - Un viaggio nella bellezza del teatro, dell'arte e della solidarietà.

Un'occasione per celebrare due eccellenze della città di Catanzaro: il talento e il grande cuore dell'attore Francesco Colella e l'impegno del Centro Calabrese di Solidarietà **ETS**, che da quasi 40 anni è faro di speranza nei cammini interrotti di quanti hanno bisogno di sostegno e di una seconda opportunità.

Sabato sera, in scena al Teatro Comunale di Catanzaro, diretto da Francesco Passafaro, è andato in scena "Meno di due", di Francesco Lagi, con Francesco Colella, Anna Bellato e Leonardo Maddalena, per una serata di beneficenza organizzata dal settore Fundraising del Centro Calabrese di Solidarietà **ETS**.

Grazie alla disponibilità di Colella e della Compagnia Teatro di Lina, l'evento è stato una celebrazione della solidarietà e della generosità, fornendo un'occasione per ascoltare e riflettere su storie di difficoltà e resilienza. Catanzaro, ancora una volta, ha risposto con affetto, in un grande abbraccio: il ricavato della serata andrà interamente a sostegno del Centro Calabrese di Solidarietà, per aiutare chi vive situazioni di difficoltà. Ci piace

sempre ricordare che la missione del Settore Fundraising del Centro Calabrese di Solidarietà **ETS** trascende la mera raccolta di fondi: è un processo che costruisce relazioni e una comunità unita dalla volontà di sostenere progetti sociali significativi.

La presidente del Centro Calabrese di Solidarietà **ETS**, Isolina Mantelli, ha voluto ringraziare Francesco Colella e tutta la Compagnia Il Teatro di Lina perché «è stato un gesto di enorme solidarietà e generosità. Con quello che ricaveremo, speriamo di poter riaprire gli orti di Villa Emilia. Gli orti di Villa Emilia sono un luogo dove si coltivano ortaggi, ma anche un sistema educativo per i nostri ragazzi, perché li abitua al tempo. Al tempo che non è fretta, ma il tempo della crescita, della pazienza e della cura, per cui non solo io ti ringrazio».

«Spesso si parla di solidarietà e si ringrazia chi ci aiuta, ma per noi questi gesti sono davvero speciali - ha detto ancora Colella -. Vi ringraziamo di cuore perché avete illuminato il nostro lavoro. Come ho già avuto modo di riflettere nell'intenso incontro di ieri, la vera solidarietà non è un gesto da nobili; è un processo di connessione profonda. Spesso, aiutare gli altri ci permette di affrontare le nostre fragilità. La bellezza del teatro è proprio in questo: nel rendere più sopportabile il dolore, nel riconoscere che le nostre esperienze, anche le più difficili, possono diventare un ponte verso gli altri. Vivere il dolore e la gioia insieme, ascoltare le storie degli altri, ci fa sentire meno soli e più umani».



Quotidiano del Sud (ed. Cosenza)

Quotidiani - Ed. Secondarie

"Meno di Due" di Francesco Lagi, con Francesco Colella, Anna Bellato e Leonardo Maddalena, è un'opera che cattura con la sua brillante semplicità e profondità, trasportandoci in un viaggio emozionale attraverso le complicazioni delle relazioni moderne.

Sul palcoscenico, assistiamo a una serie di situazioni in cui i due protagonisti, interpretati magistralmente da Francesco Colella e Anna Bellato, si muovono in un mondo.

AD USO ESCLUSIVO
INTERNO

LA TRATTATIVA

Partono le gare e le centrali idroelettriche possono finire all'estero

Per le prime due concessioni in scadenza in Lombardia offerte da fondi e gestori concorrenti Solo l'Italia ha aperto il business per colpa del Pnrr Giovanni Pons

I timori che erano stati espressi da più parti si stanno rivelando reali. Alle gare per le concessioni idroelettriche scadute sono interessati gruppi stranieri di varia natura, sia industriali che finanziari. Lo si vedrà con chiarezza il 18 ottobre, ultimo termine per l'invio delle domande di partecipazione al bando per le prime due centrali che la Regione Lombardia ha deciso di mettere a gara, nonostante i ricorsi pendenti: quella di Codera Ratti-Dongo, da 19 MW in gestione a Edison e quella di Resio da 4 MW in capo a A2a. Per queste due piccole centrali idroelettriche si vocifera che siano interessati il gruppo ceco Eph del miliardario Daniel Kretinsky, la svizzera Bkw, e forse anche il fondo australiano Macquarie, già presente in Italia in Autostrade e Open Fiber. Ma la certezza si avrà solo il 18 ottobre quando si apriranno le buste, dal momento che per ora questi tre gruppi hanno chiesto informazioni aggiuntive sul bando e quindi si presume che siano interessate a fare un'offerta.

Tutto ciò potrebbe essere solo l'inizio. In Lombardia si produce il 25% dell'energia idroelettrica italiana e 20 concessioni sono già scadute. Le più grandi sono quelle dell'Enel che però andranno avanti fino al 2029. Ma in assenza di indicazioni normative diverse la Regione Lombardia intende andare avanti con le gare, gli uffici preposti stanno preparando altri bandi anche se non si sa ancora per quali centrali tra quelle scadute.

Questa situazione paradossale che vede l'Italia unico paese in Europa, con la Spagna, a mettere a gara le concessioni idroelettriche, ha origine nel 2011 quando la Ue aprì una procedura di infrazione contro tutti quei paesi che dovevano favorire la concorrenza anche nel campo della produzione di energia. In Francia l'intero sistema di produzione idroelettrico ha una matrice pubblica, in Germania la durata delle concessioni è molto lunga, fino a 90 anni, mentre l'Italia con la legge del 2018 ha ritenuto di mettersi in regola con i dettami della Ue. Ha stabilito tre modalità con cui si può privatizzare la gestione degli impianti alla scadenza della concessione, con la proprietà di detti impianti (i beni bagnati) che invece che allo Stato passa gratuitamente alle Regioni. Le tre modalità sono 1) gara pura, 2) partenariato pubblico-privato e 3) società miste. Anche in virtù di tale legge italiana nel 2021 la Ue ha deciso di archiviare la procedura di infrazione per tutti i paesi su cui gravava, ma per quanto riguarda l'Italia è intervenuto il governo Draghi che nell'ambito dell'accordo sul **Pnrr** ha introdotto tra le riforme da fare previste nel decreto concorrenza anche la messa a gara delle concessioni idroelettriche. Francia e Germania, ovviamente, si sono guardati bene dal fare una mossa simile e dunque adesso è solo l'Italia ad avere questo obbligo e per rimediare Regioni e governo hanno studiato una



Affari & Finanza

Periodici

via d'uscita.

Ne è venuta fuori una cosiddetta "quarta via" che non è in contrasto con le norme Ue ma richiede una negoziazione a livello di **Pnrr**. La quarta modalità per riassegnare le concessioni implica una trattativa diretta tra Regione e concessionario uscente che in base a un piano di investimenti permetta di arrivare a un prezzo di mercato che la Regione è libera di accettare o meno.

Circa un anno fa il ministro Pichetto-Fratin aveva introdotto questa variante alla legge del 2018 all'interno del decreto Energia ma è stato stoppato all'ultimo momento dal ministro Raffaele Fitto che temeva contraccolpi sul fronte del **Pnrr** di cui era responsabile. Poi si è cercato di far passare nel Milleproroghe un rinvio di un anno per l'inizio delle gare ma anche questo tentativo è andato a vuoto. E dunque la Lombardia ha proseguito sulla sua strada con l'assessore all'Energia della giunta Fontana, Massimo Sertori, che ha aperto le gare per le prime due centrali finora gestite da A2a ed Edison. «Noi stiamo semplicemente applicando le norme in vigore - dice Sertori - avevamo contribuito attivamente a mettere a punto la variante della trattativa diretta ma al momento non è una modalità prevista dalla legge».

In pratica i gestori italiani ora sperano che con Fitto commissario europeo e con la delega al **Pnrr** si possa negoziare con la Ue l'introduzione delle norme sulla trattativa diretta e allontanare lo spettro di una calata degli stranieri in Italia alla conquista delle concessioni idroelettriche, un settore altamente strategico per il paese. Il settore garantisce infatti circa il 20% della produzione totale di energia elettrica e rappresenta oltre il 40% della generazione rinnovabile, contribuendo alla sicurezza del sistema elettrico nazionale, all'autonomia nel settore energetico e al raggiungimento degli obiettivi su clima ed energia. Inoltre con la riassegnazione al gestore uscente si potrebbero sbloccare investimenti per circa 15 miliardi di cui il settore ha enormemente bisogno. «La messa a gara crea un'ingiustificata asimmetria di mercato a discapito della competitività delle imprese italiane e della sicurezza di asset strategici per il Paese - sostiene di Marco Stangalino, direttore Power Asset Edison - inoltre le gare contengono un errore estremamente pregiudizievole: la stima, definita in modo arbitrario dalla Regione, del valore dei beni di proprietà degli operatori ha una valutazione di 20 volte inferiore rispetto al reale valore, come anche indicato nei bilanci societari».

Sulle gare delle due centrali lombarde sono stati fatti ricorsi sia da parte di Edison, sia di A2a che di Elettricità Futura, ed è anche stata richiesta una sospensione che però non è stata concessa dal tribunale amministrativo. Dunque Sertori non può far altro che andare avanti con la preparazione di altri bandi in attesa che Fitto, quando sarà insediato, prenda finalmente in mano il dossier e lo **porti** all'attenzione del commissario all'energia, la spagnola Teresa Ribeira.

©RIPRODUZIONE RISERVATA 1 Una centrale in provincia di Terni.

Il rinnovo delle concessioni è stato inserito nel **Pnrr** M. SCATAGLINI/UCG/UNIVERSAL IMAGES GROUP/GETTY.

L'ANALISI

Il mondo in una scatola Italia ponte mediterraneo

I commerci globali si reggono sui container L'Asia è dominante, ma nel nostro bacino ci sono sviluppi importanti. Servono porti grandi per le maxi-navi Alessandro Cicognani

V entitré marzo 2021, la portacontainer Ever Given si incaglia mentre sta attraversando il Canale di Suez. Dopo una settimana di lavori i rimorchiatori riescono a spostarla, ma il conto pagato dal commercio è salatissimo: 400 milioni di dollari l'ora. La conclusione? Del trasporto marittimo non si può proprio farne a meno. Sulle sue spalle pesa il 90% degli scambi mondiali di merci, facendone la vera forza motrice della supply chain globale, per un valore stimato intorno ai 14 mila miliardi di dollari. Sommati all'intera catena logistica, i trasporti **marittimi** contribuiscono a generare praticamente il 12% del Pil mondiale.

Se le navi sono il veicolo principe che tiene in piedi il commercio, i container sono il modello di stivaggio in più rapida espansione, su cui tutte le compagnie stanno scommettendo. Come mai lo dicono i numeri del centro studi Srm del gruppo Intesa Sanpaolo. L'anno scorso il traffico container nel mondo è stato pari a 865,9 milioni di teu (unità di misura standard dei container, 6 metri circa), alla fine del 2024 arriverà a 901,2 milioni e da qui al 2028 la containerizzazione dovrebbe proseguire nel suo percorso di sviluppo fino a lambire il miliardo di teu; per l'esattezza sono 989,1 milioni quelli stimati, il 14,2% in più del 2023.

«Innovazioni e investimenti in atto dicono che ci stiamo dirigendo a passi spediti verso queste strategie». Va dritto al sodo Alessandro Panaro, responsabile maritime & energy di Srm: «Intanto, oggi, questi strumenti possono accogliere molte tipologie merceologiche; penso alla frutta, con l'introduzione dei container frigo. Ma sono le strategie dei vettori a fornirci il vero metro di misura, visto il continuo impiego di risorse nel costruire portacontainer più evolute».

Un business in fermento, insomma, dove svetta il dominio del continente asiatico, da cui partono e arrivano il 56% di tutti i container che viaggiano nel mondo. Segue l'Europa, con il 15,3% delle movimentazioni e il Nord America, 8,1%. Vista in prospettiva, l'Asia continuerà a mantenere la veste di prima della classe, ma è dall'area del Mediterraneo che gli analisti si aspettano i maggiori sviluppi, con il suo ruolo di "ponte" tra Est e Ovest del globo e la naturale vicinanza all'Africa. Fino allo scoppio della crisi nel Mar Rosso, dal Canale di Suez passava il 12% del commercio mondiale e il 30% dei container, garantendo all'Egitto 9,4 miliardi all'anno di introiti di pedaggio (ora i traffici sono stati dirottati intorno al Capo di Buona Speranza, con conseguenti ritardi e aumento dei **noli marittimi** del 300% in un anno). Gli scali di Tangeri, del Pireo, di Valencia e di Gioia Tauro movimentano milioni di container, con tassi di incremento annuale anche del 13%.



Affari & Finanza

Periodici

La Cina, non a caso, gli occhi sul Mediterraneo li ha già messi da un pezzo, insinuandosi nei porti europei con partecipazioni rilevanti.

L'ultimo acquisto lo ha fatto a giugno dell'anno scorso la cinese Cosco, rilevando il 24,99% del Container Terminal Tollerort di Amburgo. Si tratta della stessa società che nel 2016 - mentre in Grecia andava in scena una delle più grandi svendite di beni pubblici che la storia europea ricordi - ha assunto il controllo del 67% dell'Autorità del porto del Pireo e il 100% del relativo terminal. Negli anni sono 31 i terminal container in Europa e nel Mediterraneo in cui ha investito il Dragone, che nel frattempo ha implementato anche la propria rete ferroviaria. Nel 2023 i treni che hanno viaggiato tra Cina e Vecchio Continente sono stati 17mila, nei primi sei mesi del 2024 già 10 mila. Dieci anni fa erano appena 80.

L'Italia, con la sua posizione centrale all'interno del Bacino, è riuscita a ritagliarsi un ruolo da protagonista nel cosiddetto short shipping, ovvero il trasporto merci all'interno di una determinata area marittima, in questo caso il Mediterraneo. Lungo lo Stivale, le rotte dei container sono polarizzate attorno a Gioia Tauro, Genova, La Spezia (che ha ricevuto l'ok per l'ampliamento del terminal), Trieste e Livorno (inserita nel progetto Darsena Europa che le dovrebbe garantire 3 chilometri di nuove banchine). Cinque porti da cui passano 11,3 milioni di grandi contenitori all'anno, di cui il 40% circa è soggetto a operazione di trasbordo (transshipment) da cargo grandi a piccoli, per poi raggiungere la loro destinazione finale verso mete come Ravenna, crocevia strategico per le tratte balcaniche via terra.

Anche qui non mancano gli investimenti stranieri, in particolare quello fatto sul terminal di Vado Ligure dalla danese Maersk e, ancora una volta, dai cinesi della Cosco.

Il piatto è ricco, anzi ricchissimo, ma nelle mani di pochissimi operatori, che continuano a muovere le loro pedine sullo scacchiere della logistica portuale e che detengono il grosso del trasporto container mondiale. Le prime cinque "firme" della navigazione commerciale reggono il 70% del mercato: la Msc dell'armatore campano Gianluigi Aponte, la Maersk, la Cosco, la francese Cma Cgm e la tedesca Hapag-Lloyd. Uno strapotere imprenditoriale reso ancora più granitico dalle alleanze. Come l'Ocean Alliance siglata nel 2017 e rinnovata fino al 2035 tra Cma Cgm, Cosco ed Evergreen, o la Premier Alliance formata da One, Yang Ming e Hmm, che può contare sull'appoggio esterno di Msc. La più recente si chiama Gemini, partirà a febbraio e vedrà la collaborazione di Maersk e Hapag-Lloyd.

Messe tutte insieme sono in grado di movimentare qualcosa come 14 milioni di teu, oltre a detenere il controllo assoluto sulle portacontainer più grandi del mondo.

Perché parallelamente alla crescita del numero di container movimentati, sono aumentate anche le dimensioni delle imbarcazioni progettate per trasportarli. È la sempre verde regola delle economie di scala: maggiore efficienza, minori costi.

Il livello di gigantismo navale che ci si deve aspettare dal futuro lo ha messo in mostra la China state shipbuilding corporation a inizio settembre, quando in Germania ha alzato il sipario su Green

Affari & Finanza

Periodici

Sealion, una portacontainer alimentata a gas naturale liquefatto da 27.500 container. Gli esperti del settore l'hanno definita una nuova pietra miliare del trasporto via mare.

«La realtà dei fatti - attesta Panaro - è che le navi già oggi non sono più così tanto piccole e gli armatori, tutti, fanno in fretta a correre ai ripari qualora un competitor provi ad allungare il passo». Quando vennero presentati i primi cargo con portata superiore ai 20 mila container fu stupore generale.

Adesso ce ne sono 189 di questi colossi che solcano gli oceani. Altre 447 sono quelli con capacità intorno ai 15 mila teu. Rappresentano appena il 10% della flotta mondiale di portacontainer (6.335 navi), ma trasportano il 36% delle merci.

Eccolo qui il campo di gioco su cui verrà celebrata la sfida della competitività portuale e commerciale.

Sempre Panaro: «Banchine in grado di accogliere navi sempre più grandi ed efficienza logistica. Sono questi i due asset fondamentali del domani. A cui si aggiungerà la capacità di rispondere all'esigenza di carburanti alternativi».

©RIPRODUZIONE RISERVATA 1 Il porto di Genova è nella top 5 italiana per i container La Spezia e Livorno si stanno ampliando STUDIO LEONI S.N.C.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Un lavoro da ripensare

Ma il capitale umano è in fuga dal settore: «Welfare e carriere per essere attrattivi»

Monica Zicchiero

Le Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026 sono dopodomani e non c'è abbastanza personale in alberghi e ristoranti per accogliere masse di atleti, giornalisti, spettatori e turisti. All'interno del progetto quadriennale «Turismo: giovani-imprese-lavoro. Il Veneto verso Milano-Cortina 2026», Regione, Comune di Venezia, Centro internazionale di studi sull'economia del turismo di Ca' Foscari Ciset e Manageritalia Veneto, con **Confcommercio**, Federalberghi e Confindustria del Veneto, all'inizio di ottobre alla Scuola Grande di San Marco a Venezia hanno tenuto una giornata di «brainstorming»: si trattava di capire come cambiare il modello industriale in un settore che nel 2023, secondo uno studio della Cgia di Mestre, ha visto scendere i laureati del 16%, aumentare del 75% le assunzioni dei «senza titolo» e crescere di poco (5,2%, cioè 3.900 lavoratori) quelle di diplomati; il 30% degli addetti è costituito da stranieri e di questi il 70% non ha titolo di studio o ha la licenza elementare.

Un quadro che urla: lavoro povero e senza possibilità di carriera. Poco attraente, insomma. «Se non ti piace quello che stanno dicendo, cambia la conversazione», dice Don Draper nella premiaticissima serie «Mad Man». Bisogna cambiare il quadro, hanno annuito in coro i convenuti.

Ne è uscita una proposta articolata: basta turni spezzati e introduzione del turno unico di 8 ore con due giorni di riposo settimanale, perché la Generazione Z non ne vuole sapere di avere l'intera giornata sequestrata dal lavoro con una inutile pausa pomeridiana; creazione di foresterie per lavoratori e famiglie con servizi che facciano sentire alle persone di essere davvero parte importante di una comunità essenziale per un settore economico cardinale; percorsi di carriera professionalizzanti per progredire; un sistema di welfare che premi l'impegno e il merito.

Oggi il turismo in Veneto conta 36mila imprese attive in 51mila localizzazioni, secondo lo studio Cgia. Il problema della fuga del personale è nato a partire dal 2020, con la pandemia e le dimissioni di massa in un settore che, strutturalmente, non è in grado di navigare sottovento in caso di eventi planetari e di continuare a pagare gli stipendi. Gli over «anta» abbandonarono perché avevano famiglia. La Generazione Z nata tra il 1995 e il 2010, che a scuola faceva lezioni a distanza, durante il lockdown ha sviluppato un'avversione generalizzata per tutto ciò che è obbligatorio, clausura tra quattro mura senza prospettiva futura e che interferisce con l'imperativo esistenziale di vivere la propria vita. Da allora, il settore turistico ha una carenza strutturale di personale. Delle oltre 14.500 assunzioni tra 2019 e 2023, in Veneto 10.400 hanno riguardato giovani (15-29 anni) e 4.100 i senior (55 anni e più).

«Le prossime Olimpiadi invernali di Milano-Cortina 2026 saranno il vero banco di prova per il turismo veneto.



Corriere Imprese (ed. Veneto)

Periodici

Non possiamo più perdere tempo e dobbiamo farci trovare pronti come manager, imprese, istituzioni e organi di formazione, mettendo al centro la qualità dei servizi e dell'offerta turistica. Ma soprattutto la valorizzazione del nostro personale, perché senza capitale umano il turismo non si fa», esorta al cambiamento di paradigma Lucio Fochesato, presidente Manageritalia Veneto. Il quadro è cambiato e difficilmente tornerà indietro, avverte Michele Tamma, presidente del Ciset: «L'esigenza di soluzioni flessibili è una richiesta sempre più marcata delle imprese ma anche delle persone, in specie giovani come la Gen Z che cerca di conciliare vita professionale, familiare, sociale.

L'imperativo è elevare la qualità della capacità di competere delle imprese, del lavoro e dei luoghi di lavoro, delle opportunità e dignità dei percorsi personali». Traduzione: l'era dei lavoretti stagionali malpagati è finita, adesso è la Gen Z che detta le condizioni.

La Regione Veneto ha messo a punto il Piano strategico del turismo veneto 2025-2027. «Miriamo a fare del capitale umano il punto di partenza per un cambio di passo nel rapporto tra lavoratore e azienda - annuncia l'assessore al Turismo, Federico Caner -. Un'azienda che funziona, funziona sicuramente meglio se il suo lavoratore si sente parte del sistema». A questo «New Deal», Palazzo Balbi ha dedicato una task force formata dalle direzioni Turismo, Lavoro, Formazione e Istruzione, Veneto Lavoro e Camere di Commercio. «Per analizzare i nuovi fabbisogni di personale nel comparto e per migliorare le condizioni lavorative», spiega Caner .

Era dagli anni Settanta del Novecento che dal discorso politico mancava l'enfasi sulla centralità della «forza lavoro». Adesso si chiama «capitale umano» e nel centrodestra è un tema serio. Perché hai voglia di spaccarti il cuore in quattro per fare arrivare le Olimpiadi invernali in Veneto e milioni dal Pnrr. Ma se mancano le gambe dei lavoratori, la crescita non marcia. «La valorizzazione del capitale umano nel turismo è l'elemento essenziale per la crescita - argomenta l'assessore al Turismo di Venezia, Simone Venturini -. Dobbiamo mettere al centro della discussione il tema dell'alloggio, dei trasporti e di stipendi adeguati a garantire non la sopravvivenza ma una buona qualità della vita nelle città a vocazione turistica».

AD USO

Riportiamo la correzione all'articolo pubblicato il 7

Alisia Butti era attiva in «Semplicemente Noi»

VALMADRERA (rf3) Riportiamo una correzione in merito all'articolo pubblicato sulle nostre colonne lunedì scorso, 7 ottobre, riguardante la scomparsa della 51enne **Alisia** Butti.

Ci scusiamo per l'errore.

Alisia Butti era attiva nell'**associazione** «Semplicemente Noi», sorta dopo «Oltre Noi».

Entrambe le **associazioni** camminano parallelamente nell'impegno verso la realtà della disabilità, ognuna nel proprio ambito statuario previsto.



Italia Oggi Sette Periodici

Le modalità di accesso agli incentivi per le Zone logistiche semplificate del Centro Nord

ZIs, una spinta agli investimenti

Le domande dal 12 dicembre. Tax credit dal 10% al 100%

BRUNO PAGAMICI

Per ottenere il credito d'imposta dal 10 al 100% dell'investimento agevolabile le imprese delle Zone logistiche semplificate (ZIs) del Centro Nord dovranno inviare una comunicazione all'Agenzia delle entrate dal 12 dicembre 2024 al 30 gennaio 2025, indicando le spese sostenute dall'8 maggio al 15 novembre 2024.

Gli incentivi per le imprese della ZIs (finanziati dal Pnrr) verranno modulati nel rispetto dei differenti regimi di incentivazione (ovvero per ricerca e sviluppo, formazione, start-up, beni strumentali, sostegno all'occupazione, consulenze specialistiche, ecc.) previsti dalla disciplina europea per gli aiuti di Stato e pertanto saranno concessi a seconda della tipologia di intervento. Sono inoltre previste premialità per le pmi che realizzano progetti di investimento non superiori a 50 milioni di euro.

È quanto ha stabilito il decreto 30 agosto 2024 del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il Pnrr (in Gazzetta ufficiale n. 226 del 26 settembre 2024), con cui sono state illustrate le modalità di accesso al bonus previste dall'art. 13 del dl 60/2024.

Potranno beneficiare dell'agevolazione tutte le imprese indipendentemente dalla forma giuridica e dal regime contabile adottato (esclusi i settori dell'industria siderurgica, carbonifera e della lignite, dei trasporti, della produzione di energia, ecc.) che effettuino investimenti per un importo complessivo non inferiore a 200.000 euro.

L'importo del credito d'imposta effettivamente fruibile, tuttavia, sarà determinato rapportando il limite di risorse stanziato all'ammontare dei crediti d'imposta richiesti e verrà comunicato direttamente all'impresa beneficiaria da parte dell'Agenzia delle entrate.

Il bonus, da utilizzare in compensazione e da indicare nella dichiarazione dei redditi, avrà una durata di 7 anni, rinnovabili per ulteriori 7 anni, come stabilito dal Dpcm 4 marzo 2024 n.

40 "Regolamento di istituzione di ZIs ai sensi dell'art. 1, comma 65, della legge 27 dicembre 2017, n. 205".

Le Zone logistiche semplificate. La ZIs può essere istituita nelle regioni più sviluppate del Centro Nord e nel numero massimo di una per ciascuna regione, qualora in tali territori sia presente almeno un'Area portuale. Tal termine comprende anche aree non contigue comunque collegate da infrastrutture, interporti e aree logistiche annesse. Sono compresi anche gli aeroporti, al fine di potenziare la logica delle ZIs che è quella di favorire lo sviluppo di imprese connesse con l'import-export. Questo avviene innanzitutto nei porti ma anche negli aeroporti focus dello scalo merci per il trasporto



Italia Oggi Sette

Periodici

aereo, svolgendo nei fatti la medesima funzione di un porto, oltretutto per merci di maggior valore aggiunto. In ogni caso, una regione in cui non sia presente alcuna Area portuale può chiedere di essere associata a una **Zls** già istituita e usufruire delle agevolazioni.

Il presidente della regione interessata all'istituzione della **Zls**, oltre a fornire un'analisi dell'impatto sociale ed economico atteso da tale istituzione nonché l'elenco delle infrastrutture (comprese quelle di collegamento tra aree non territorialmente adiacenti), potrà individuare eventuali semplificazioni amministrative, ulteriori rispetto a quelle previste dalla legge che la regione intende adottare per favorire le iniziative imprenditoriali localizzate nella **Zls**, con particolare riguardo alle semplificazioni necessarie a garantire l'istituzione di uno sportello unico digitale presso il quale gli imprenditori interessati ad avviare una nuova attività soggetta all'autorizzazione unica possano presentare il proprio progetto. Il credito d'imposta per le imprese nelle **Zls** sarà riconosciuto limitatamente alle zone ammissibili alle agevolazioni a norma dell'art. 107, par. 3, lett. c), del Tfrue, così come individuate dalla Carta degli aiuti a finalità regionale 2022-2027.

La comunicazione. Per accedere al contributo sotto forma di credito d'imposta, i soggetti interessati devono comunicare all'Agenzia delle entrate, dal 12 dicembre 2024 al 30 gennaio 2025, l'ammontare delle spese ammissibili sostenute dall'8 maggio 2024 al 15 novembre 2024. Nello stesso periodo è possibile: a) inviare una nuova comunicazione, che sostituisce integralmente quella precedentemente trasmessa. L'ultima comunicazione validamente trasmessa sostituisce tutte quelle precedentemente inviate; b) presentare la rinuncia integrale al credito d'imposta precedentemente comunicato, con le modalità che verranno definite dal Provvedimento direttoriale.

Per il modello di comunicazione, con le relative istruzioni occorrerà attendere il Provvedimento direttoriale direttore dell'Agenzia delle entrate.

Gli investimenti ammissibili. Sono agevolabili gli investimenti, facenti parte di un progetto di investimento iniziale, realizzati dall'8 maggio 2024 al 15 novembre 2024, relativi: - all'acquisto, anche mediante contratti di locazione finanziaria, di nuovi macchinari, impianti e attrezzature varie destinati a strutture produttive già esistenti o che vengono impiantate nella **Zls**; - all'acquisto di terreni e all'acquisizione; - alla realizzazione ovvero all'ampliamento di immobili strumentali agli investimenti ed effettivamente utilizzati per l'esercizio dell'attività nella struttura produttiva. Sono esclusi i beni autonomamente destinati alla vendita, come pure quelli trasformati o assemblati per l'ottenimento di prodotti destinati alla vendita nonché i materiali di consumo.

Gli investimenti in beni immobili strumentali sono agevolabili anche se riguardanti beni già utilizzati dal dante causa o da altri soggetti per lo svolgimento di un'attività economica. In ogni caso, il valore dei terreni e dei fabbricati ammessi all'agevolazione non potrà superare il 50% del valore complessivo dell'investimento agevolato.

Italia Oggi Sette

Periodici

Ai fini della determinazione del momento in cui gli investimenti si considerano effettuati e del valore dei beni agevolabili si dovrà tenere conto delle disposizioni di cui agli articoli 109, commi 1 e 2, e 110 del Tuir a prescindere dai principi contabili adottati.

Sono agevolabili esclusivamente le acquisizioni avvenute tra soggetti tra i quali non sussistono rapporti di controllo o di collegamento di cui all'art.

2359 c.c. e comunque realizzate a condizioni di mercato.

Fermo restando il limite complessivo di spesa, il credito d'imposta verrà commisurato alla quota del costo complessivo dei beni nel limite massimo, per ciascun progetto di investimento, di 100 milioni di euro. Per gli investimenti effettuati mediante contratti di locazione finanziaria, si assume il costo sostenuto dal locatore per l'acquisto dei beni al netto delle spese di manutenzione. Non sono agevolabili i progetti di investimento il cui costo complessivo sia inferiore a 200.000 euro.

Il credito d'imposta. Il bonus è determinato nella misura massima consentita per le grandi imprese dalla vigente Carta degli aiuti a finalità regionale 2022-2027, in relazione alle zone di cui all'art. 107, par. 3, lett.

c), Tfu. Sono applicabili, pertanto, le intensità massime di aiuto indicate dalla Carta le quali variano a seconda della tipologia di investimento.

Per i progetti con costi ammissibili non superiori a 50 milioni di euro, suddetti i massimali sono aumentati di 10 punti percentuali per le medie imprese e di 20 punti per le piccole imprese. Per i grandi progetti di investimento con costi ammissibili superiori a 50 milioni di euro le intensità massime di aiuto per le grandi imprese si applicano anche alle pmi.

Il credito d'imposta è utilizzabile in compensazione e deve essere indicato nella dichiarazione dei redditi.

Ai fini del rispetto del limite di spesa stanziato a favore della misura, l'ammontare massimo del credito d'imposta fruibile sarà pari al credito d'imposta richiesto moltiplicato per la percentuale resa nota con provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate, da emanare entro dieci giorni dalla scadenza del termine di presentazione delle predette comunicazioni.

Tale percentuale sarà ottenuta rapportando il limite complessivo di spesa all'ammontare complessivo dei crediti d'imposta richiesti. Nel caso in cui l'ammontare complessivo dei crediti d'imposta richiesti risulti inferiore al limite di spesa, la percentuale sarà pari al 100%.

Monitoraggio. Il Dipartimento per le politiche di coesione e per il Sud individuerà un piano di monitoraggio che consenta di valutare l'efficacia delle iniziative realizzate nelle **Zls** attraverso i seguenti principali indicatori di realizzazione e risultato: a) numero di nuove imprese insediate nella **Zls** suddivise per settore merceologico e classe dimensionale; b) numero di nuovi occupati in imprese insediate nelle zone agevolate; c) valore del fatturato delle imprese insediate suddivise per classe dimensionale; d) valore totale dei nuovi investimenti e suddivisione per classe

Italia Oggi Sette

Periodici

dimensionale.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

TURISMO & INFRASTRUTTURE

Turismo infrastrutturale ripartenza dell'isola

L'hospitality vale solo l'8 per cento del Pil regionale Ed è concentrata nel mese di agosto. Per cambiare rotta ci sono di 9 miliardi tra fondi Pnrr, statali e regionali...

diAlberto pinna

Un'era si è chiusa con la famiglia Moratti che ha venduto proprio quest'anno, al colosso olandese Vitol, la Saras, una delle raffinerie più grandi d'Europa, affacciata sul golfo di Cagliari, ed è il segnale che la Sardegna volta pagina, si lascia alle spalle le macerie della stagione della petrolchimica, segnata da nomi e sigle del secolo scorso - la Sir di Rovelli, l'Eni e la Montedison di Cefis e Girotti, la Saras, appunto - e cerca altre strade.

«Soprattutto ammodernamento tecnologico e innovazione» suggerisce il 31° Rapporto Crenos (il Centro ricerche economiche nord sud, curato dalle università di Cagliari e Sassari), che individua anche i settori su cui puntare: turismo, investimenti pubblici in infrastrutture e transizione ecologica. Crenos evidenzia anche le criticità: sanità, trasporti, debolezza strutturale delle imprese, export (ben l'80 per cento è petrolio della Saras!). La Sardegna è al 178° posto su 242 regioni europee. Come risalire e con quali risorse?

«Fra fondi del Pnrr, statali e regionali per gli investimenti sono disponibili più di 9 miliardi di euro. La Sardegna non ne ha mai avuto tanti. Se manca una visione complessiva possono disperdersi in mille rivoli. Occorrerebbe una sorta di Piano Marshall, per infrastrutture di cui l'isola è fortemente carente» osserva Giacomo Spissu, presidente della Fondazione di Sardegna, seconda azionista di Banca Bper, vicepresidente dell'Acri (l'Associazione delle fondazioni di origine bancaria e delle Casse di risparmio) con delega per il Mezzogiorno, già sindaco di Sassari e presidente del consiglio regionale.

Spissu fa due esempi: «La siccità incombe, ma il 50 per cento dell'acqua dei bacini fuoriesce dalle reti di distribuzione. Le ferrovie poi sono in gran parte a binario unico e non elettrificate». Per andare in treno da Cagliari a Sassari ci vogliono 3 ore (175 chilometri) e da Cagliari a Olbia (192 chilometri) quasi 4.

«Non certo ultima - conclude Spissu - e straordinariamente attuale c'è la transizione ecologica».

La quasi totalità dell'energia viene prodotta nell'isola da fonti fossili altamente inquinanti. Andare avanti così non si può, su questo sono tutti d'accordo. Assai meno accordo si trova al momento del fare: se, come e dove installare impianti fotovoltaici ed eolici.

La Regione Sardegna ha dato l'alt a nuovi impianti e prepara una «mappa» dei siti utilizzabili (aree industriali o ambientalmente già compromesse), ma è contestata da decine di comitati spontanei che chiedono il blocco totale e hanno predisposto una proposta di legge di iniziativa popolare raccogliendo ben 210



L'Economia del Corriere della Sera

Periodici

mila firme. Una partecipazione importante, che vale più dei voti sommati dai due maggiori partiti alle recenti elezioni regionali. «Già ora, quasi la metà della nostra energia finisce nella Penisola - protesta il sindaco di Orgosolo, Pasquale Mereu, che ha promosso la legge Pratabello 2024, in ricordo della rivolta popolare che nel 1969 impedì l'installazione a Orgosolo di una base militare -. A noi sardi sarebbero sufficienti 2 Giga, il governo ce ne ha assegnati 6, ma le richieste delle multinazionali sono 10 volte maggiori. Tutta speculazione. Con il rischio concreto di deturpare coste, siti archeologici e naturali. Li fermeremo».

Da una parte il governo, dall'altra i comitati, nel mezzo la giunta regionale di Alessandra Todde, decisa anche a contestare la disparità di risorse: «Un esempio: all'isola appena 3 miliardi dai fondi di sviluppo e coesione; il Veneto ne ha avuti 12 per la sola Pedemontana (la nuova autostrada che collega Montecchio Maggiore, in provincia di Vicenza, con Spresiano, a nord di Treviso, ndr)».

La transizione ecologica è un punto centrale e il turismo, che punta su natura e ambiente, pagherebbe un prezzo elevato: campi marini di pale eoliche alte anche 300 metri potrebbero essere innalzati a pochi chilometri dalla Costa Smeralda, da Villasimius a Pula, fra Alghero e Bosa. Proprio quando i dati - 15/16 milioni di presenze - confermano che si è ritornati ai livelli pre Covid. «La Sardegna è percepita come una regione turistica, ma nella realtà il Pil dell'industria delle vacanze - asserisce Franco Cuccureddu, assessore regionale - è appena l'8 per cento. La media nazionale è il 12. In Italia siamo all'ultimo posto per utilizzo delle strutture ricettive, 7/8 settimane l'anno. Non si può continuare a costruire seconde case, dobbiamo puntare sulla qualità, prolungare la stagione. Lo facciamo anche promuovendo il turismo lento, culturale, sportivo». Abbandonata ormai la tentazione di guardare al modello Baleari. L'ondata di vacanzieri d'agosto ha diffuso un allarme overtourism: strade intasate, spiagge stracolme e, nelle più famose, numero chiuso e ticket.

Piuttosto: nicchie, utilizzo appropriato delle potenzialità generate dal notevole patrimonio di risorse naturali, storiche, culturali. Una scelta che comincia ad avere il supporto dei numeri: 27 mila sardi, 5 su 100 occupati, lavorano in contesti culturali e creativi, per un fatturato - dati Fondazione Symbola, Centro studi Tagliacarne/Unioncamere - vicino al miliardo e mezzo. Scenari originali, ai margini dei quali fra utopia e preveggenza si muovono imprenditori come la cagliaritana Daniela Ducato, pioniera dell'economia circolare e già nel 2013 premiata con l'Euwiin International Award come miglior innovatrice d'Europa nell'edilizia verde: dagli scarti di materie prime, agricole e animali, ha creato centinaia di prodotti ecosostenibili. Ora la Ducato guarda all'Agenda Onu 2030, all'obiettivo delle comunità solidali e avvia un progetto nazionale, Clima Dentro, con **Confcommercio** e altre associazioni di categoria, che parte proprio dalla Sardegna: «Ascolto, inclusione, ricerca interiore del benessere che può diventare collettivo e diffuso nelle aziende. Il futuro è l'economia dello scambio e della relazione».

L'Economia del Corriere della Sera

Periodici

Le priorità «pnrr e startupil futuro è qui»

distefano righi

C'è un grande impegno nei confronti delle startup innovative, dice Giuseppe Cuccurese, da dodici anni direttore generale del Banco di Sardegna, con distacco prima banca della regione, parte del gruppo Bper. «Un impegno - evidenza Cuccurese - che si sostanzia nella partecipazione a Frontech, l'acceleratore di impresa basato a Cagliari e promosso da Cdp venture capital. Crediamo fermamente nello sviluppo delle nuove tecnologie digitali: nelle startup che possono cambiare il nostro futuro, il modo di lavorare, di vivere».

Cuccurese lo sa bene però. La lunga esperienza in Sardegna, prima era alla Banca di credito sardo del gruppo Intesa e prima ancora alla Cassa di risparmio di La Spezia e per molti anni all'ufficio estero del Sanpaolo di Torino, con un settennato a New York, lo ha convinto che alla intangibilità del digitale vada affiancata la concretezza di una rete infrastrutturale che, nello specifico sardo, si sostanzia in strade, **porti**, ferrovie. Una rete che possa superare i ritardi storici dei trasporti interni, siano essi di persone o di cose.

Ancora oggi in Sardegna non esiste un'autostrada. La rete ferroviaria è inadeguata, non elettrificata e, per l'88 per cento, a singolo binario. La struttura economica, trainata da quella immensa e invidiata risorsa che è il turismo, si basa su circa 143 mila imprese, ma il 96 per cento di queste contano meno di dieci addetti e 110 mila sono dichiaratamente micro imprese.

Il nanismo aziendale contrasta con una classe imprenditoriale particolarmente resiliente, capace, preparata e motivata. «Per questo - sottolinea Cuccurese - siamo convinti che i progetti legati al **Pnrr**, il **Piano nazionale di ripresa e resilienza**, possano giocare un ruolo decisivo nella trasformazione economica dell'isola. Siamo arrivati al terzo anno, sono stati avviati oltre 8 mila progetti e alcuni di questi sono già stati ultimati. Serve ora portare a termine i progetti di maggiore impatto: sia quelli relativi alle reti digitali, sia quelli che consentiranno alla Sardegna di ribaltare le attuali criticità. Alla regione arriveranno complessivamente 5 miliardi di euro dal **Pnrr**. Una occasione straordinaria. Tre i settori di intervento: la transizione ecologica, la mobilità sostenibile e le infrastrutture. I **porti** già ci sono, mancano ancora i retroporti, qui è tutto ancora da organizzare per far sì che i siti produttivi vengano efficacemente connessi ai poli distributivi».

Il momento è particolarmente delicato. La transizione ecologica deve mediare gli interessi con il buonsenso. La nuova giunta regionale sta iniziando a muovere i primi passi. Il governo centrale è alle prese con la finanziaria. E su tutto, come detto, c'è il possibile impatto trasformativo del **Pnrr**.



L'Economia del Corriere della Sera

Periodici

Una straordinaria opportunità, verso la quale è però necessario accelerare.

«La radicata presenza del Banco di Sardegna, che è la vera banca della regione - sottolinea Cuccurese -, ci permette di svolgere un ruolo fattivamente costruttivo a fianco di imprese, famiglie e istituzioni. Per il Pnrr abbiamo allestito un desk consulenziale che si affianca all'imprenditore per analizzare i progetti e interfacciarsi con le strutture ministeriali. Un ruolo strategico importante che consente a imprese e istituzioni una via accelerata di verifica dei propri progetti di investimento. Il ruolo del Banco di Sardegna è chiaro: siamo e vogliamo essere concretamente al fianco dei protagonisti di questa regione. Possiamo contare su una quota di mercato realmente significativa e il fatto di riuscire a intermediare una buona parte dell'economia sana dell'isola ci consente una posizione di stimolo a fianco di famiglie e imprese».

Il taglio dei tassi, in parte già avvenuto ma che sembra verrà confermato già nella riunione della Bce di metà settimana, migliora le condizioni di chi deve investire. Non è il momento di tirarsi indietro. Unire risorse private alla progettualità e alla liquidità del Pnrr è una delle strade privilegiate per realizzare una vera modernizzazione dell'isola.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

novità nel mondo delle crypto VC - ==> LEGGI ORA! #finsubito prestito immediato

More results... Finanziamenti VC in crypto: ithaca e delta guidano la settimana Negli ultimi giorni, il panorama dei finanziamenti di venture capital nel settore crypto ha mostrato un notevole slancio, con Ithaca e Delta che si sono distinti per le loro recenti raccolte di fondi. Secondo i dati disponibili, questa settimana ha registrato un significativo aumento nel numero e nel volume dei fondi raccolti, rappresentando un'inversione rispetto alle tendenze più modeste dell'ultima settimana. Questo calo temporaneo sembra ormai superato, poiché il 2024 si sta caratterizzando come un anno di crescita solida e continua per il finanziamento in ambito crypto. Vuoi un prestito ora e guadagnare una rendita fino al ? Ora con NEXO puoi. Iscriviti SUBITO QUI Amazon.it 32,99 64,90 PRIME PRIME Casio Orologio Digitale Uomo Amazon.it 53,16 79,90 PRIME PRIME Casio Orologio Quarzo Unisex, misura cassa 40.70mm con quadrante Digital Dial Digitale e cinturino Oro in Cinturino in metallo A100WEG-9AEF I dati diffusi da Crypto Koryo evidenziano che sia il valore totale degli investimenti che il numero delle operazioni hanno visto un'impennata rispetto agli ultimi trimestri del 2023. Tra le iniziative più significative emergono Ithaca e Delta, con raccolte rispettive di 20 milioni e 11 milioni di dollari, confermando il crescente interesse e l'impegno da parte degli investitori in questo settore. Ithaca ha recentemente chiuso un round di finanziamento da 20 milioni di dollari, fondi raccolti in gran parte grazie a Paradigm. Il progetto si concentra sull'espansione delle tecnologie decentralizzate attraverso lo sviluppo di un set di strumenti per sviluppatori open source, che potrebbero giocare un ruolo cruciale nel futuro dell'innovazione crypto. Delta, d'altra parte, ha ottenuto 11 milioni di dollari grazie a un round guidato da investitori come Variant, DBA e Figment Capital. Delta si distingue come una rete permissionless progettata per facilitare l'interoperabilità tra vari domini, creando un sistema integrato destinato a superare le tradizionali limitazioni legate alla sovranità e all'interoperabilità per gli sviluppatori. Queste due realtà mettono in luce non solo il potenziale di crescita del settore, ma anche le opportunità emergenti che possono attrarre fondi significativi. Le tendenze dei finanziamenti VC in crypto continuano a evolversi, e gli attori come Ithaca e Delta stanno tracciando la rotta per il futuro, con progetti che promettono di rivoluzionare il panorama tecnologico. Fondazioni principali della settimana La settimana ha visto un notevole dinamismo nel settore del venture capital in ambito crittografico, con Ithaca e Delta che si sono affermati come protagonisti indiscussi. Con un complesso e articolato panorama di investimenti, queste due aziende hanno aperto la strada a una serie di raccolte di fondi significativi, rimarcando la ripresa e il contributo crescente degli investitori nel settore della blockchain. Ithaca ha portato a termine unround di finanziamento da 20 milioni di dollari,



More results... Finanziamenti VC in crypto: ithaca e delta guidano la settimana Negli ultimi giorni, il panorama dei finanziamenti di venture capital nel settore crypto ha mostrato un notevole slancio, con Ithaca e Delta che si sono distinti per le loro recenti raccolte di fondi. Secondo i dati disponibili, questa settimana ha registrato un significativo aumento nel numero e nel volume dei fondi raccolti, rappresentando un'inversione rispetto alle tendenze più modeste dell'ultima settimana. Questo calo temporaneo sembra ormai superato, poiché il 2024 si sta caratterizzando come un anno di crescita solida e continua per il finanziamento in ambito crypto. Vuoi un prestito ora e guadagnare una rendita fino al ? Ora con NEXO puoi. Iscriviti SUBITO QUI Amazon.it 32,99 64,90 PRIME PRIME Casio Orologio Digitale Uomo Amazon.it 53,16 79,90 PRIME PRIME Casio Orologio Quarzo Unisex, misura cassa 40.70mm con quadrante Digital Dial Digitale e cinturino Oro in Cinturino in metallo A100WEG-9AEF I dati diffusi da Crypto Koryo evidenziano che sia il valore totale degli investimenti che il numero delle operazioni hanno visto un'impennata rispetto agli ultimi trimestri del 2023. Tra le iniziative più significative emergono Ithaca e Delta, con raccolte rispettive di 20 milioni e 11 milioni di dollari, confermando il crescente interesse e l'impegno da parte degli investitori in questo settore. Ithaca ha recentemente chiuso un round di finanziamento da 20 milioni di dollari, fondi raccolti in gran parte grazie a Paradigm. Il progetto si concentra sull'espansione delle tecnologie decentralizzate attraverso lo sviluppo di un set di strumenti per sviluppatori open source, che potrebbero giocare un ruolo cruciale nel futuro dell'innovazione crypto. Delta, d'altra parte, ha ottenuto 11 milioni di dollari grazie a un round guidato da investitori come Variant, DBA e Figment Capital. Delta si distingue come una rete permissionless progettata per facilitare l'interoperabilità tra vari domini, creando un sistema

Adessonews

Fonti Web

frutto di una strategia mirata per espandere le tecnologie decentralizzate. Questo finanziamento, guidato da Paradigm, consente a Ithaca di sviluppare un set di strumenti open-source destinati a favorire l'innovazione e la collaborazione tra sviluppatori. Con l'obiettivo di accelerare l'adozione di tecnologie blockchain, Ithaca è posizionata per diventare un attore chiave nel migliorare l'accessibilità e l'efficienza delle operazioni decentralizzate. Delta, a sua volta, ha chiuso un round di 11 milioni di dollari, con un aggregato di investitori quali Variant, DBA e Figment Capital. Questa rete permissionless è progettata per ottimizzare l'interoperabilità tra diverse piattaforme, sostenendo sviluppatori e aziende nel migliorare la connettività dei loro servizi. Delta si propone di superare le barriere tradizionali associate alla sovranità, offrendo un'infrastruttura flessibile che permette una maggiore integrazione e sinergia tra le applicazioni distribuite. Oltre a questi due leader, questo periodo ha visto un incremento significativo in altre iniziative di fundraising, delineando un contesto favorevole in cui le aziende possono innovare e accedere a risorse necessarie per espandere le loro visioni. Con l'aumento della fiducia nel mercato e l'interesse consolidato verso il settore crittografico, si può ipotizzare che i fondi raccolti da Ithaca e Delta fungano solo da apripista per ulteriori investimenti e innovazioni nel corso dell'anno. Queste recenti raccolte di fondi non sono solo indicatori della salute economica del settore, ma evidenziano anche un cambio di narrativa tra gli investitori, che ora sembrano più propensi a supportare progetti focalizzati su soluzioni pratiche ed efficaci nel mondo decentralizzato. La settimana si conclude quindi con un rinnovato ottimismo per il futuro delle startup crypto, che sono pronte a rispondere a una crescente domanda di tecnologie innovative e soluzioni decentralizzate. Amazon.it 57,30 149,90 PRIME PRIME TCL - Moveaudio S600 Cuffie wireless (cancellazione attiva del rumore, tecnologia ANC, Bluetooth 5.0, ricarica rapida, custodia con ricarica wireless, IP54, Amazon.it 20,90 79,90 PRIME PRIME TCL Mobile - Moveaudio S200 Cuffie wireless (cancellazione del rumore, Bluetooth 5.0, ricarica rapida, custodia di ricarica extra sottile, IP54, touch)

Ithaca: finanziamenti e obiettivi Ithaca ha recentemente concluso un round di finanziamento impressionante da 20 milioni di dollari, dimostrando una forte capacità di attrarre investimenti significativi. Questo finanziamento è stato guidato da Paradigm, un attore di primo piano nel panorama degli investimenti in risorse digitali. La missione di Ithaca si concentra sull'espansione delle tecnologie decentralizzate tramite la creazione di un set di strumenti open-source progettati per developer. La visione per il futuro prevede non solo il miglioramento delle capacità tecniche degli sviluppatori, ma anche un incremento dell'adozione di queste tecnologie sul mercato globale. Ithaca sta lavorando per democratizzare l'accesso agli strumenti di sviluppo decentralizzati, mirando a una comunità di sviluppatori sempre più ampia e diversificata. L'approccio open-source promuove l'innovazione collaborativa, risultando essenziale in un'epoca in cui l'interoperabilità e la comunicazione tra diverse blockchain sono fattori critici per il successo. Questo supporto alla comunità verrà ulteriormente potenziato dall'apertura di canali di formazione e assistenza, contribuendo a un ecosistema più robusto e coeso. Inoltre, il finanziamento

Adessonews

Fonti Web

ottenuto permette a Ithaca di investire in ricerca e sviluppo per migliorare continuamente i propri strumenti e rispondere rapidamente alle esigenze in evoluzione degli sviluppatori. L'ottimizzazione della user experience e l'integrazione di nuove tecnologie come intelligenza artificiale e machine learning sono nei piani, con l'obiettivo di semplificare la creazione di applicazioni decentralizzate e migliorare le prestazioni complessive. Un altro aspetto distintivo del progetto Ithaca è la sua apertura al partneraggio con altre startup e progetti nel settore. Questa strategia di collaborazione è cruciale per costruire un'alleanza che promuova sinergie e opportunità di co-sviluppo, aumentando così l'ecosistema di tecnologie decentralizzate. La società sta già esplorando progetti pilota e iniziative con realtà attive in vari settori, consolidando il proprio ruolo di leader innovativo nel mondo crypto. Amazon.it 29,00 69,00 PRIME PRIME Apple Custodia MagSafe in pelle per iPhone 14 Plus - Mezzanotte Amazon.it 24,99 39,99 PRIME PRIME Echo Dot (5ª generazione, modello 2022) | Altoparlante intelligente Wi-Fi e Bluetooth, suono più potente e dinamico, con Alexa | Bianco ghiaccio Con la spinta ricevuta da questo finanziamento, Ithaca si posiziona non solo come un hub tecnologico, ma anche come un catalizzatore per trasformazioni significative nell'industria blockchain. Attraverso un continuo impegno per migliorare l'efficienza e la funzionalità degli strumenti decentralizzati, la startup mira a trasformare il modo in cui gli sviluppatori interagiscono e implementano soluzioni innovative in un panorama sempre più competitivo. Delta: innovazioni e strategia Delta ha recentemente completato un round di finanziamento da 11 milioni di dollari, attirando l'attenzione di investitori significativi come Variant, DBA e Figment Capital. Questo finanziamento rappresenta un passo fondamentale per la società, che si propone di utilizzare queste risorse per potenziare la sua vision di creare una rete permissionless che favorisca l'interoperabilità tra vari domini. Delta si distingue per l'approccio adottato: un sistema integrato progettato per abbattere le barriere tradizionali legate alla sovranità, consentendo alla comunità di sviluppatori di connettere e integrare facilmente le loro applicazioni. La strategia di Delta si basa sulla premessa che l'interoperabilità è cruciale per l'evoluzione delle tecnologie decentralizzate. Con l'aumento del numero di blockchain e applicazioni decentralizzate, è diventato sempre più difficile per queste piattaforme comunicare e operare tra loro. Delta si propone di risolvere questi problemi attraverso un'infrastruttura flessibile e scalabile, che permette di collegare diversi ecosistemi in modo semplice ed efficace. Inoltre, Delta sta sviluppando strumenti e API che consentiranno agli sviluppatori di integrare facilmente il protocollo nelle loro applicazioni. Questa mossa mira a facilitare l'adozione della tecnologia tra gli sviluppatori, rimuovendo le complessità tradizionalmente associate all'interoperabilità e alla sovranità. Delta punta a diventare un attore chiave in una direzione di mercato sempre più interconnessa, dove i confini tra le diverse piattaforme si sfumano in un unico ecosistema coerente. La rete di Delta non solo si concentra sull'interoperabilità, ma sottolinea anche l'importanza della decentralizzazione come valore fondamentale. La società sta lavorando a modelli di governance che garantiranno che tutti i partecipanti della rete possano avere

Adessonews

Fonti Web

una voce equa nelle decisioni che influenzano il protocollo. Questo approccio mira a creare un ambiente di fiducia e collaborazione, essenziale per il successo di qualsiasi rete decentralizzata. La visione a lungo termine di Delta si allinea con le tendenze emergenti nel settore crypto, dove la connettività e l'accessibilità sono diventate priorità strategiche. Con il finanziamento ottenuto, Delta intende non solo affinare la propria tecnologia, ma anche esplorare nuove partnership e collaborazioni che possano ampliare ulteriormente l'impatto della sua rete. La società si impegna a restare all'avanguardia nel fornire soluzioni innovative, contribuendo a plasmare il futuro dell'interoperabilità e della decentralizzazione nel panorama crittografico.

Amazon.it 22,34 29,99 PRIME PRIME HP Z3700 Mouse Wireless, Sensore Preciso, Tecnologia LED Blue, 1600 DPI, 3 Pulsanti, Rotella Scorrimento, Ricevitore USB Wireless 2.4 GHz Incluso, Design Amazon.it HP OfficeJet Pro 9019e 22A59B, Stampante Multifunzione a Getto d'Inchiostro A4 a Colori, Fronte e Retro Automatico, 22 ppm, Wi-Fi, HP Smart, 6 Mesi di

Altre raccolte di fondi significative Il panorama del venture capital nel settore crypto si arricchisce di nuove raccolte di fondi, evidenziando come le opportunità di investimento stiano proliferando. Tra i protagonisti di quest'ultima settimana figura Humanode, che ha recentemente ottenuto 10 milioni di dollari, contribuendo al consolidamento di un innovativo network biometrico che ha già attratto un totale di oltre 22,76 milioni di dollari nel corso della sua esistenza. Questa iniziativa si distingue per l'introduzione di modelli di governance e resistenza a Sybil, che mirano a migliorare la sicurezza e l'affidabilità delle reti decentralizzate. Humanode ha attirato investimenti da nomi di spicco come Republic Crypto e Big Brain Holdings, sottolineando l'interesse crescente per soluzioni che uniscono identità e blockchain. Con progetti come il gioco mobile "Catacomb Crawlers", specificamente incubato sotto Humanode, l'azienda dimostra la propria versatilità e capacità di attrarre un pubblico ampio. Questo gioco, realizzato dal team noto per il suo lavoro su titoli come League of Legends e Valorant, ha già conquistato oltre 240.000 download, evidenziando un mercato produttivo e affamato di novità nel campo dei giochi decentralizzati. Anche The Open Network (TON), creato da Telegram, ha registrato 10 milioni di dollari di finanziamenti, portando il totale della sua raccolta a 58 milioni di dollari. Questa iniziativa è guidata da Gate Venture, e l'investimento mira a spingere l'espansione dell'ecosistema TON, pianificando di lanciare una mini-app driven da CeFi e Gate Wallet all'interno della piattaforma Telegram. Questa direzione strategica si allinea con le tendenze attuali in cui le applicazioni di messaggistica cercano di integrare funzionalità crittografiche per favorire un'interazione più fluida tra gli utenti e la blockchain.

Amazon.it 19,99 52,75 PRIME PRIME Kensington Tastiera Advance Fit Standard con Profilo Sottile da 19 mm, Layout Italiano QWERTY, Cavo USB da 1.9 m, Nero, K72357IT Amazon.it Logitech MK270 Combo Tastiera e Mouse Wireless per Windows, Layout US Internazionale QWERTY, Nero Pip World, un'altra iniziativa emergente, ha raccolto 10 milioni di dollari per sviluppare una piattaforma gamificata dedicata al trading e all'educazione finanziaria. Con questo finanziamento, guidato da Exinity, l'obiettivo è creare un ecosistema educativo che possa allettare tanto neofiti quanto esperti, rendendo l'apprendimento dell'investimento

Adessonews

Fonti Web

più accessibile e divertente. Accanto a queste operazioni principali, altre raccolte di fondi si attestano sotto la soglia dei 10 milioni. Bitlayer ha chiuso un round da 9 milioni di dollari in Serie A, mentre Dragonz Land ha ottenuto un finanziamento simile, dimostrando che l'interesse per soluzioni e giochi lanciati nel contesto blockchain rimane vivace. OpenGradient, un decentrato per modelli AI, ha raccolto 8,50 milioni, e Yala, un protocollo **DeFi**, ha tra l'altro portato a casa 8 milioni, segno che la curiosità verso il finanziamento decentralizzato non accenna a diminuire. L'ampia varietà di iniziative e l'entità delle raccolte suggeriscono un clima favorevole per l'innovazione e l'adozione delle tecnologie blockchain. Con una base di investitori sempre più entusiasta e numerosi progetti in cantiere, il panorama dei finanziamenti in ambito crypto oltrepassa i confini della speculazione, avvicinandosi a un'era di applicazioni pratiche e sostenibili. Panoramica delle tendenze di finanziamento nel 2024 Il 2024 si sta delineando come un anno cruciale per il finanziamento nel settore crypto, rivelando una crescente fiducia da parte degli investitori e un'espansione notevole delle opportunità di raccolta fondi. Analizzando i dati recenti, emerge un quadro in cui il business del venture capital sta abbracciando una varietà di progetti innovativi, a testimonianza di una continua evoluzione del panorama crittografico. Le statistiche relative ai finanziamenti VC mostrano un aumento significativo sia nel valore totale degli investimenti che nel numero di transazioni rispetto ai trimestri precedenti. Questa crescita non è solo il risultato di investimenti da parte di attori consolidati come Paradigm e Variant, ma rappresenta anche un fenomeno collettivo in cui nuove startup cercano attivamente di attrarre capitali per realizzare visioni ambiziose. Recenti round di finanziamento, come quello di Ithaca con 20 milioni di dollari e Delta con 11 milioni, testimoniano chiaramente l'ottimismo che pervade il settore. Amazon.it 92,99 154,99 PRIME PRIME Rowenta Powerline Extreme, Scopa Elettrica con Sacco e con Filo, Capacità 2.2 l, Potenza 750 W, Rumorosità 77 dB, Bianco, RH8037 Amazon.it D-Link DAP-1620 Range Extender Universale/Ripetitore Wi-Fi AC1300, Dual Band, 2 Antenne Esterne a Scomparsa, 1 Porta Ethernet Gigabit 10/100/1000 Mbps, Allo stesso tempo, altre realtà come Humanode e The Open Network confermano che l'interesse non si limita solo alle soluzioni consolidate, ma si estende anche a start-up innovatrici che propongono modelli unici e disruptivi. Humanoid, ad esempio, sta guadagnando terreno proponendo un approccio biometrico per la governance decentralizzata e una resistenza a Sybil, fattori estremamente rilevanti in un contesto in cui la sicurezza e l'identità digitale assumono sempre maggiore importanza. Le investiture nel segmento del gaming, come dimostrato dal successo di "Catacomb Crawlers", rappresentano un'ulteriore dimostrazione della versatilità dell'industria, capace di attrarre un pubblico sempre più vasto e coinvolto. Con il crescente numero di progetti che integrano elementi di gioco con tecnologie blockchain, il rilascio di nuove soluzioni sta avvicinando gli investitori, pronti a scommettere su scenari dal potenziale illimitato. Un'altra tendenza emergente è quella che osserva la fusione di piattaforme d'intrattenimento e applicazioni decentralizzate, come evidenziato dall'approccio di Telegram con la sua blockchain TON. Questa strategia di integrazione suggerisce che i servizi di messaggistica e social

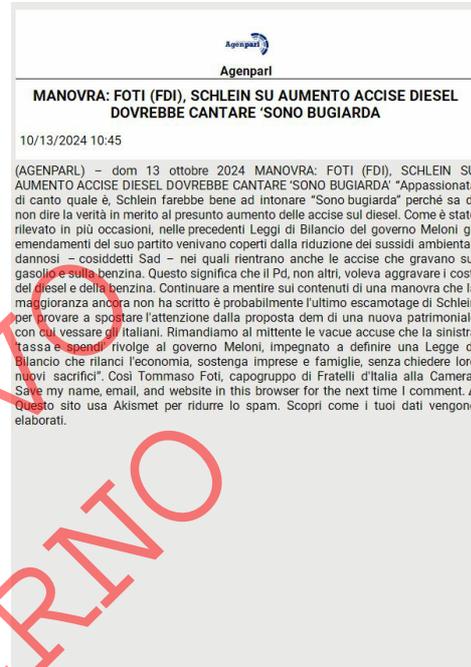
Adessonews

Fonti Web

media stiano rapidamente adattando la loro offerta per includere funzionalità crittografiche, promuovendo l'accessibilità e l'adozione del mondo blockchain anche tra quelli che non sono considerati esperti del settore. L'analisi delle attuali tendenze di finanziamento rivela un panorama sempre più dinamico e interconnesso, pronto a supportare non solo innovazioni nel campo della decentralizzazione, ma anche nuove strategie di business e di governance. Con l'aumento della competizione nel settore, è probabile che assisteremo a un'accelerazione nel rilascio di nuovi progetti a sostegno di varie applicazioni pratiche, contribuendo a un ecosistema crittografico più robusto e diversificato. Vuoi un prestito ora e guadagnare una rendita fino al ? Ora con NEXO puoi. Iscriviti SUBITO QUI Source link ***** l'articolo pubblicato è ritenuto affidabile e di qualità***** Visita il sito e gli articoli pubblicati cliccando sul seguente link Source link La legge sul diritto d'autore art. 70 consente l'utilizzazione libera del materiale laddove ricorrano determinate condizioni: la citazione o riproduzione di brani o parti di opera e la loro comunicazione al pubblico sono liberi qualora siano effettuati per uso di critica, discussione, insegnamento o ricerca scientifica entro i limiti giustificati da tali fini e purché non costituiscano concorrenza all'utilizzazione economica dell'opera citata o riprodotta ***** l'articolo pubblicato è ritenuto affidabile e di qualità***** Visita il sito e gli articoli pubblicati cliccando sul seguente link Source link La legge sul diritto d'autore art. 70 consente l'utilizzazione libera del materiale laddove ricorrano determinate condizioni: la citazione o riproduzione di brani o parti di opera e la loro comunicazione al pubblico sono liberi qualora siano effettuati per uso di critica, discussione, insegnamento o ricerca scientifica entro i limiti giustificati da tali fini e purché non costituiscano concorrenza all'utilizzazione economica dell'opera citata o riprodotta Questa è una parte dell'articolo originale Vuoi approfondire l'argomento, criticarlo, discutere come previsto dalla legge sul diritto d'autore art. 70 Sei l'autore dell'articolo e vuoi richiedere la rimozione? La legge sul diritto d'autore art. 70 consente l'utilizzazione libera del materiale laddove ricorrano determinate condizioni: "Il riassunto, la citazione (source link) o la riproduzione di brani o di parti di opera e la loro comunicazione al pubblico sono liberi se effettuati per uso di critica o di discussione, nei limiti giustificati da tali fini e purché non costituiscano concorrenza all'utilizzazione economica dell'opera; se effettuati a fini di insegnamento o di ricerca scientifica l'utilizzo deve inoltre avvenire per finalità illustrative e per fini non commerciali.

MANOVRA: FOTI (FDI), SCHLEIN SU AUMENTO ACCISE DIESEL DOVREBBE CANTARE 'SONO BUGIARDA

(AGENPARL) - dom 13 ottobre 2024 MANOVRA: FOTI (FDI), SCHLEIN SU AUMENTO ACCISE DIESEL DOVREBBE CANTARE 'SONO BUGIARDA' "Appassionata di canto quale è, Schlein farebbe bene ad intonare "Sono bugiarda" perché sa di non dire la verità in merito al presunto aumento delle accise sul diesel. Come è stato rilevato in più occasioni, nelle precedenti Leggi di Bilancio del governo Meloni gli emendamenti del suo partito venivano coperti dalla riduzione dei sussidi ambientali dannosi - cosiddetti Sad - nei quali rientrano anche le accise che gravano sul gasolio e sulla benzina. Questo significa che il Pd, non altri, voleva aggravare i costi del diesel e della benzina. Continuare a mentire sui contenuti di una manovra che la maggioranza ancora non ha scritto è probabilmente l'ultimo escamotage di Schlein per provare a spostare l'attenzione dalla proposta dem di una nuova patrimoniale con cui vessare gli italiani. Rimandiamo al mittente le vacue accuse che la sinistra 'tassa e spendi' rivolge al governo Meloni, impegnato a definire una Legge di Bilancio che rilanci l'economia, sostenga imprese e famiglie, senza chiedere loro nuovi sacrifici". Così Tommaso Foti, capogruppo di Fratelli d'Italia alla Camera. 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.



cs - Consegnati oggi i "Premi del Lavoro del Progresso Economico e dell'Innovazione" a 60 imprese di Venezia e Rovigo

(AGENPARL) - dom 13 ottobre 2024 - Approfondimento - Cerimonia di Premiazione del Lavoro, del Progresso Economico e dell'Innovazione Scuola Grande di San Giovanni Evangelista - Venezia Premi Speciali 2024 della Giunta Camerale, nuovi iscritti al Registro Imprese Storiche d'Italia, dipendenti, imprenditori, imprese PREMI SPECIALI 2024 EAT'S DIFFERENT - VENEZIA E SPINEA (VE) Eat's Different Venezia ha riceve il Premio Speciale assegnato dalla Giunta della Camera di Commercio per l'impegno profuso nell'imprenditoria inclusiva. La società, fondata a Spinea nel 2020, Giovanni Frasson, Stefano Zampieri, Francesco Squizzato e Umberto Gasparini, coniuga eccellenza gastronomica e integrazione sociale, inserendo nel mondo del lavoro persone con disabilità fisiche, psichiche e sensoriali. Tra i progetti, l'Ostaria da Mariano di Venezia e il Different Caffè di Spinea sono punti di riferimento nel territorio. L'azienda collabora attivamente con AIPD (Associazione Italiana Persone Down) e SIL (Servizio di Integrazione Lavorativa) per sostenere l'occupazione e la dignità lavorativa, dimostrando come la ristorazione possa essere anche un mezzo di cambiamento, di innovazione, di inclusione sociale e buona prassi potenzialmente replicabile in diversi contesti del sistema imprenditoriale. SINIGAGLIA GROUP di Marina Sinigaglia & C. - VILLAMARZANA (RO) Sinigaglia Group di Villamarzana, Rovigo, è un'azienda innovativa che si è affermata come il più grande produttore di card e sticker in Europa. Fondata nel 1993 dai fratelli Sinigaglia come legatoria, nel 2007 avvia la produzione di card e sticker. Nel 2016 acquisisce Edis s.r.l. e Edis Napoca s.r.l. e si distingue per la sua capacità di combinare tradizione e tecnologia all'avanguardia, offrendo soluzioni di alta qualità ai suoi clienti. I collezionabili prodotti, infatti, conquistano bambini ed adulti divenendo veri e propri oggetti da collezione. Il Premio Speciale dalla Giunta Camerale sottolinea l'impegno e la rilevanza sociale ed economica di questa società familiare, affermatasi in un mercato fortemente influenzato dall'innovazione, che ha saputo fare della creatività un punto di forza per raggiungere l'eccellenza e la leadership nel settore, contribuendo così allo sviluppo economico del territorio. CARTOLERIA BAESSATO - VENEZIA MESTRE (VE) La Cartoleria Baessato, storica attività di Piazza Ferretto a Mestre, riceve il Premio Speciale dalla Giunta della Camera di Commercio per il suo contributo al commercio locale e per il valore storico e culturale della sua attività. Fondata nel 1925 e passata attraverso generazioni della stessa famiglia, è stata per quasi 100 anni un punto di riferimento per la comunità mestrina, offrendo non solo pregiatissimi articoli di cancelleria ma anche un servizio personalizzato e competente. Con passione e dedizione, la famiglia Baessato ha saputo mantenere vive le tradizioni, diventando simbolo di qualità e negozio di riferimento per generazioni di professionisti, famiglie, studenti e cittadini residenti a Mestre. Il Consorzio Cooperative Pescatori



Agenparl

Fonti Web

del Polesine, fondato nel 1976, è una realtà di riferimento per il settore ittico nel Delta del Po. Riunisce 14 cooperative e circa 1.500 pescatori, con un forte contributo femminile. Riconosciuto per la sua attenzione alla sostenibilità, per la tutela ambientale e per la tutela della biodiversità, ha ottenuto il marchio DOP per la "Cozza di Scardovari", simbolo di qualità, nel 2013. Nel 2015 ha poi ottenuto la certificazione BIO per la vongola verace e nel 2018 la medesima certificazione per gli allevamenti di mitili in mare aperto di fronte al Delta del Po. Per il suo impegno, la Giunta Camerale ha assegnato al Consorzio un Premio Speciale, riconoscendone l'eccellenza ed il valore dell'attività imprenditoriale, la quale, dal 1976, ha unificato le varie cooperative di pescatori locali, migliorando la competitività del sistema locale e l'organizzazione dell'offerta in un settore precedentemente frammentato.

NUOVI ISCRITTI REGISTRO IMPRESE STORICHE GIULIANA LONGO - VENEZIA (VE) Situata in Calle del Lovo a Venezia fin dal 1901, la storica bottega di cappelli Longo è un esempio di artigianato locale tramandato nel tempo. La zona, nota sin dall'epoca per la produzione di copricapi, ha mantenuto la tradizione con il negozio attualmente gestito da Giuliana Longo, modista dal 1969. Erede del mestiere di famiglia, Giuliana ha continuato a produrre cappelli di alta qualità, mantenendo viva una tradizione centenaria che unisce storia e artigianato veneziano.

EMILIO COLUSSI SRL - VENEZIA (VE) Fondata nel 1840 a Venezia da Apollonio Colussi, l'azienda Emilio Colussi Srl è oggi un punto di riferimento per la produzione di pane e dolci tradizionali veneziani, come i celebri "baicoli". Nel tempo, l'attività è stata tramandata di generazione in generazione, mantenendo viva la tradizione artigianale e garantendo continuità familiare. Oggi, sotto la guida dei discendenti Gaia e Andrea Stefani, l'azienda continua a innovare e preservare le antiche ricette, restando una realtà storica e simbolo di qualità nel panorama gastronomico veneziano.

SOCIETA' AGRICOLA CA' DOLFIN S.S. - PORTO TOLLE (RO) La Società Agricola Ca' Dolfin s.s. ha origini che risalgono al XVII secolo, quando i nobili veneziani acquisirono le terre bonificate nel Delta del Po. La tenuta fu successivamente acquistata dalla famiglia Arduini nel 1854 e ampliata all'inizio del Novecento da Vito Arduini. Dopo varie gestioni familiari, l'azienda è stata trasformata nel 2010 da Francesco, che ha costituito l'attuale società agricola con il figlio Luigi, mantenendo la storica tradizione agricola e familiare in questo territorio di rara bellezza naturale.

AUTOSCUOLA DALLA MURA DI TRESSOLDI DIEGO & C. S.A.S. - VENEZIA MESTRE (VE) Fondata nel 1919 da Giulio Dalla Mura, appassionato di corse e motori, l'Autoscuola Dalla Mura si è radicata a Venezia, proprio di fronte alla Motorizzazione Civile. Dopo la scomparsa del fondatore nel 1933, l'attività è stata portata avanti dalla moglie Antonietta Marinato e successivamente dalla figlia Ines. Nel 1977, la direzione è passata a Lucilla Serra, che ha gestito l'azienda fino al 2018, anno in cui l'attività è stata affidata ai figli Diego, Fabio e Maria Chiara, garantendo continuità e qualità dei servizi offerti.

CARLO TONOLO FU MATTEO S.R.L. - VENEZIA (VE) Fondata nel 1919 da Carlo Tonolo, l'azienda Carlo Tonolo Fu Matteo S.r.l. ha radici nella storia dello sviluppo economico di Venezia e Porto Marghera. L'attività, inizialmente situata a San Marco, si è spostata nel 1994 a Porto Marghera per rispondere meglio alle esigenze logistiche del settore portuale.

Agenparl

Fonti Web

Con l'ingresso di Paolo Tonolo, l'azienda ha continuato ad innovare, specializzandosi nel trasporto di gas e container, affermandosi come leader nei servizi per l'energia e nella logistica del settore shipping. PAOLO CALZATURE S.N.C. DI SARTORE WALTER E MORENO - SANTA MARIA DI SALA (VE) Fondata nel 1902 da Casimiro Sartore come negozio di zoccoli a Caselle di Santa Maria di Sala, l'attività è stata tramandata nel corso del tempo, passando ai figli e poi ai nipoti, che ne hanno mantenuto viva la tradizione. Trasferitasi in Piazza Moro nel 1979, "Paolo Calzature" è oggi gestita da Walter e Moreno Sartore. La storica azienda è un punto di riferimento locale per le calzature e presente in numerosi mercati della provincia di Venezia, portando avanti con passione l'attività centenaria della famiglia. CATEGORIA A1 - LAVORATORI DIPENDENTI MICHELE MAISTRELLO - SUCCESSORE DI FRANCESCO LONGEGA SRL - VENEZIA (VE) Dipendente presso l'azienda Successore di Francesco Longega srl, il Signor Maistrello si è distinto per la sua fedeltà, onestà, operosità, disponibilità e inventiva. Da oltre 42 anni, con il suo impegno nel settore artigianale come termoidraulico, ha contribuito significativamente alla crescita e al successo dell'azienda. Proposto da Claudio Longega, Michele Maistrello rappresenta un esempio di professionalità e dedizione nel contesto lavorativo della provincia di Venezia. MARISA MILANESE - GE.AL.VE SRL - VENEZIA (VE) Dipendente presso l'azienda GE.AL.VE. Srl, la Signora Marisa Milanese si distingue per il suo spirito di iniziativa e per le elevate capacità professionali. Dal 2011, nel ruolo di consigliere della società e dipendente nel settore alberghiero, ha contribuito attivamente allo sviluppo dell'impresa, portando avanti un'importante opera di coinvolgimento delle nuove generazioni. Segnalata dall'Associazione Esercenti Pubblici Esercizi di Venezia, Marisa rappresenta un esempio di dedizione e professionalità nel contesto lavorativo veneziano. A segnalare Marisa Milanese per il Premio è A.E.P.E. Associazione Esercenti Pubblici Esercizi. PATRIZIA ZANETTI - ZANZE SRL - VENEZIA (VE) Impiegata presso Zanze Srl, la Signora Patrizia Zanetti si è distinta per il suo spirito di iniziativa e per la sua elevata capacità professionale. Da oltre 41 anni, il suo impegno nel settore alberghiero non si limita solo alla sua crescita personale, ma si estende anche all'istruzione delle nuove generazioni. Segnalata dall'Associazione Esercenti Pubblici Esercizi di Venezia e dal signor Roberto Dazzo, Patrizia è un pilastro dell'azienda e del settore, un modello di impegno e competenza professionale. A segnalare Patrizia Zanetti per il Premio è Roberto Dazzo di A.E.P.E. Associazione Esercenti Pubblici Esercizi di Venezia. CATEGORIA B - IMPRENDITORI AGENTI DI COMMERCIO VANNI NOVELLO - PIANIGA (VE) Titolare e sub-agente di commercio nel settore dei mobili e dell'arredamento, Vanni Novello inizia la sua carriera nel 1987 con la Calzavara Egisto SNC. Grazie all'esperienza maturata, ha sviluppato collaborazioni con aziende italiane leader dell'industria del mobile, distinguendosi per l'attenzione nella selezione delle materie prime e per l'impegno verso la sostenibilità e il rispetto ambientale. Novello ha raggiunto importanti traguardi di crescita e consolidamento, contribuendo allo sviluppo del comparto del mobile di alta qualità. A segnalare Vanni Novello per il Premio è Alberto Lorenzo Anselmi di USARCI Unione Sindacati Agenti e Rappresentanti di Commercio Italiani - Venezia. RENZO DEGAN - VENEZIA (VE)

Agenparl

Fonti Web

Con oltre 35 anni di esperienza nel settore agroalimentare, Renzo Degan ha iniziato la sua carriera con la formula della "tentata vendita" per la ditta Parmalat, continuando poi con il ruolo di agente per Italgel. Durante la sua carriera ha rappresentato alcuni tra i marchi più noti del panorama alimentare italiano, come Valle degli Orti, Motta, Antica Gelateria del Corso, Ferrarini, Bahlsen, De Cecco e Negroni. La sua professionalità e competenza lo rendono un punto di riferimento per le aziende e per il mercato del settore alimentare. A segnalare Renzo Degan per il Premio è Alberto Lorenzo Anselmi di USARCI Unione Sindacati Agenti e Rappresentanti di Commercio Italiani - Venezia.

FABIO PAVAN - SCORZE' (VE) Diplomato in agraria, Fabio Pavan inizia la sua carriera nel 1988 nel settore della mangimistica e della zootecnia, specializzandosi nella vendita di prodotti detergenti, sanitizzanti, nuclei, mangimi e integratori per l'alimentazione animale. Con il tempo, ha saputo costruire un solido rapporto di collaborazione tra aziende e clientela, diventando responsabile d'area per il Veneto. La sua profonda conoscenza del settore e l'attenzione costante alle esigenze dei clienti lo rendono un professionista apprezzato e stimato. A segnalare Fabio Pavan per il Premio è Alberto Lorenzo Anselmi di USARCI Unione Sindacati Agenti e Rappresentanti di Commercio Italiani - Venezia.

LUCA PISTOLATO - MARTELLAGO (VE) Plurimandatario nel settore alimentare e delle bevande, Luca Pistolato è attivo da molti anni come agente di commercio. Grazie alla sua esperienza consolidata e alla profonda conoscenza dei prodotti, ha costruito una rete di relazioni professionali solide e durature. Con un approccio dinamico e orientato al cliente, ha saputo affermarsi in un mercato altamente competitivo, garantendo sempre standard elevati di qualità e servizio. A segnalare Luca Pistolato per il Premio è Alberto Lorenzo Anselmi di USARCI Unione Sindacati Agenti e Rappresentanti di Commercio Italiani - Venezia.

ROBERTO SICILIANO - VENEZIA (VE) Agente di commercio con una vasta esperienza nel settore del materiale antinfortunistico e dell'abbigliamento tecnico. Roberto Siciliano ha dimostrato grande competenza nella gestione delle vendite, con un focus particolare sull'utente finale. Con una conoscenza approfondita degli standard normativi UNI e una consolidata capacità di supporto alle aziende nella redazione di gare pubbliche, è diventato un punto di riferimento per la Pubblica Amministrazione e le comunità locali nel settore delle divise e degli abiti da lavoro. A segnalare Roberto Siciliano per il Premio è Alberto Lorenzo Anselmi di USARCI Unione Sindacati Agenti e Rappresentanti di Commercio Italiani - Venezia.

GIORGIO TRINCANATO - CAMPAGNA LUPA (VE) Titolare e agente di commercio specializzato nel settore delle guarnizioni industriali e dei sistemi antivibranti. Attivo dal 1988, Giorgio ha iniziato la sua carriera come agente monomandatario nel settore del materiale elettrico, per poi focalizzarsi, a partire dal 1989, sulla distribuzione di guarnizioni industriali nell'area del Triveneto. Tra il 1998 e il 2014, ha ampliato la sua attività, lavorando con imprese di medie e grandi dimensioni, anche a livello internazionale. Dal 2014 è agente plurimandatario, continuando a consolidare la sua presenza nel settore. A segnalare Giorgio Trincanato per il Premio è Alberto Lorenzo Anselmi di USARCI Unione Sindacati Agenti e Rappresentanti di Commercio Italiani - Venezia.

SIMONE VIANELLO - VENEZIA (VE) Titolare e agente di commercio nel settore alimentare. La sua carriera inizia

Agenparl

Fonti Web

nel 1982 come dipendente presso Ciga Hotels, dove sviluppa una solida conoscenza del mercato. Nel 1991, si iscrive come agente di commercio, e dal 2002 opera in modo indipendente. Grazie alla sua profonda conoscenza del territorio e dei prodotti, Simone ha saputo introdurre con successo diverse novità alle imprese del settore alimentare, consolidando la sua reputazione nel campo. A segnalare Simone Vianello per il Premio è Alberto Lorenzo Anselmi di USARCI Unione Sindacati Agenti e Rappresentanti di Commercio Italiani - Venezia.

LUCIANA VALVASON - OSTERIA TRIESTE - TEGLIO VENETO (VE) Titolare dell'Osteria Trieste, la Signora Luciana Valvason ha iniziato la sua carriera professionale nel 1971, lavorando come cameriera e aiuto cucina in pubblici esercizi, tra cui locali di prestigio come il ristorante della storica "Villa Manin" di Passariano di Udine. La sua avventura imprenditoriale è iniziata il 1° marzo 1986, quando, insieme al marito Giorgio Gaiatto, ha rilevato il vecchio bar trattoria "Trattoria Osteria Trieste" a Teglio Veneto, attivo dal 1927. Sotto la sua direzione, l'Osteria Trieste è diventata un punto di riferimento nel settore della ristorazione, recentemente inserita nell'elenco regionale dei Luoghi Storici del Commercio. Luciana rappresenta un esempio di passione e dedizione nel mondo del commercio, contribuendo in modo significativo alla valorizzazione della tradizione gastronomica veneta. Assieme a Luciana, gestiscono la trattoria, il figlio Luca, attivo in cucina, e il marito Giorgio, attivo nella gestione del bar-osteria. A segnalare Luciana Valvason per il Premio sono Manrico Pedrina e Marco Crosera, rispettivamente Presidente e Direttore di Confcommercio Portogruaro Bibione Caorle.

ALESSANDRA AMALIA SANDRIN - CALZATURE SANDRIN S.A.S. DI SANDRIN CORRADO & C. - SAN STINO DI LIVENZA (VE) Socio accomandante di Calzature Sandrin S.A.S. di Sandrin Corrado & C., la Signora Alessandra Amalia Sandrin ha iniziato a lavorare nell'azienda di famiglia, gestita dal papà William, fin da giovane. Nel 1993 ha assunto la direzione dell'attività, trasformando l'azienda in una società con l'ingresso del fratello. Il negozio, storicamente attivo dal 20 giugno 1959, è riconosciuto tra i Luoghi Storici del Commercio della Regione Veneto, un segno della passione e della dedizione che Alessandra ha sempre dimostrato nel suo lavoro. Proposta da Confcommercio Portogruaro, rappresenta un esempio di impegno nel settore commerciale e nella valorizzazione delle tradizioni locali. A segnalare Alessandra Amalia Sandrin per il Premio è Manrico Pedrina di Confcommercio Portogruaro.

MADDALENA AMBROSIO - AMBROSIO MADDALENA - PORTOGRUARO (VE) Titolare della Drogheria Pinni, la Signora Maddalena Ambrosio ha iniziato la sua carriera lavorativa come apprendista nel 1958 presso la storica drogheria di Portogruaro, gestita dalle Sorelle Pinni. Dopo dieci anni, ha assunto la direzione dell'attività, continuando a offrire un'ampia gamma di prodotti, dagli alimentari ai colori, dai liquori e vini ed altre bevande ai dolci, dagli strumenti musicali fino a saponi, candele e lumini, mantenendo vivo il legame con la tradizione. La sua dedizione e il suo impegno nella gestione di questa drogheria storica rappresentano un esempio di passione per il commercio e di resilienza nel settore. Gestisce ancora oggi l'azienda assieme alla sorella Rita, entrata in società poco dopo l'acquisizione dalle Sorelle Pinni. La Drogheria Pinni, ad oggi, è una delle attività più antiche di Portogruaro, presente negli stessi locali dal 1968. Proposta da Confcommercio Portogruaro,

Agenparl

Fonti Web

Maddalena è un faro di riferimento per la comunità locale. A segnalare Maddalena Ambrosio per il Premio è Manrico Pedrina di Confcommercio Portogruaro. Catia Borsetto, socia di La Corte delle Fate, ha creato un rifugio di stile e qualità a Venezia, specializzandosi nella vendita di abbigliamento, calzature e accessori made in Italy. Iniziando come dipendente nel settore, ha avuto il coraggio di rilevare un'attività a soli 25 anni, trasformandola in un ambiente accogliente e attento alle esigenze della clientela. Nel 2022, ha ricevuto il prestigioso riconoscimento di "Luogo storico del Commercio" dalla Regione Veneto, confermando il suo impegno e la sua dedizione nel valorizzare il commercio locale. Oggi, continua a ispirare con passione il suo team e la sua clientela. A segnalare Catia Borsetto per il Premio è Monica Giacomazzo di Confcommercio Imprese per l'Italia Mandamento del Miranese. STEFANO LORENZON - OIA S.A.S. DI LORENZON STEFANO - MIRA (VE) Socio accomandatario della OIA S.A.S. di Lorenzon Stefano & C., il Signor Stefano Lorenzon ha avviato la sua carriera imprenditoriale nel 1979 con la Lorenzon Elettronica SNC assieme ai fratelli Marco e Stefania. Si è specializzato in sistemi di elaborazione elettronica e telecomunicazione fin dagli anni '80. Con un forte impegno nell'innovazione, ha contribuito allo sviluppo di prodotti all'avanguardia, tra cui reti dati, prodotti di elettronica civile, fornitura di software applicativi per le imprese del terziario ed Enti Pubblici, servizi di elaborazione elettronica dei dati per conto terzi, servizi di manutenzione e riparazione hardware, computer e periferiche oltre che le prime pagine web manuali di informazione e servizi di produzione editoriali e di pubblicazione. Nel 1999, ha fondato Shinline Srl, gestendo forniture Internet nel parco scientifico Vega e creando un data center all'interno dello stesso oltre che un collegamento via Atlantico alla rete internet americana per migliorare la connettività del Belpaese. Nel 2002, ha fondato OIA S.A.S., continuando a offrire consulenze nel campo delle nuove tecnologie informatiche quali la remotizzazione su datacenter di servizi aziendali e multi-aziendali, sicurezza informatica e studi sulle intelligenze artificiali e le loro applicazioni. Proposto come candidato, il Signor Lorenzon è un esempio di dedizione e innovazione nel settore commerciale. LORELLA GEMENTI - ARCOBALENO DI GEMENTI LORELLA - POLESSELLA (RO) Titolare della Cartolibreria Arcobaleno a Polesella, Lorella Gementi ha fondato la sua attività nel 1985, facendola crescere e adattare alle sfide incontrate nel corso degli anni. L'azienda si è evoluta da semplice cartolibreria a punto di riferimento per la comunità, offrendo servizi aggiuntivi come stampe, mail, fax, packaging e articoli da regalo. La signora Gementi non si è fermata qui, impegnandosi attivamente in iniziative culturali e collaborazioni locali, che spaziano da convegni a presentazioni di libri. Un esempio di resilienza imprenditoriale e di forte legame con il territorio. VITTORINA MINELLO - ALL'ORIZZONTE DI MINELLO VITTORINA - MARTELLAGO (VE) Vittorina Minello è la titolare di All'orizzonte, un negozio di moda a Martellago che da oltre trent'anni rappresenta un pilastro per la comunità locale. La sua dedizione al commercio al dettaglio di confezioni per adulti e biancheria personale ha creato un ambiente accogliente, dove professionalità e passione si uniscono per garantire la massima soddisfazione dei clienti. In pensione da maggio 2024, Vittorina continua a portare avanti la sua missione, organizzando

Agenparl

Fonti Web

eventi e mantenendo vivo un sogno che ha reso il suo negozio un vero punto di riferimento. NATALINO BOSCOLO MENEGUOLO - CAMPING MEDITERRANEO DI BOSCOLO NATALINO MENEGUOLO & C. S.A.S - CHIOGGIA (VE) Titolare della Camping Mediterraneo di Boscolo Natalino Meneguolo & C. - S.A.S., il Signor Natalino Boscolo Meneguolo ha avviato la sua carriera imprenditoriale nel settore del turismo con la fondazione del Camping Mediterraneo nel 1971. Sotto la sua direzione, il campeggio è diventato uno dei leader nell'offerta turistica open air a Chioggia, riuscendo a mantenere una clientela internazionale grazie a una struttura moderna e competitiva. Il Signor Boscolo Meneguolo ha dimostrato un forte impegno verso l'innovazione tecnologica e l'ecosostenibilità, rendendo il suo campeggio un esempio di qualità e responsabilità ambientale nel settore garantendo un'offerta turistica inclusiva, diversificata e personalizzata. Proposto come candidato, incarna l'eccellenza imprenditoriale e la dedizione al servizio. A segnalare Natalino Boscolo Meneguolo per il Premio è Gianni Boscolo Moretto di Associazione cooperativa SEGEAR. GIANNI BOSCOLO MORETTO - CAMPING MIRAMARE S.R.L. - CHIOGGIA (VE) Socio e Presidente del Consiglio di Amministrazione del Camping Miramare S.R.L., il Signor Gianni Boscolo Moretto ha guidato con successo una delle strutture turistiche più rinomate della costa clodiense. Grazie alla sua leadership, il Camping Miramare è cresciuto fino a diventare un punto di riferimento per il turismo open air, con un'offerta attenta e diversificata, sempre rivolta all'ecosostenibilità, all'inclusività e all'innovazione tecnologica. Da sempre attivo nella promozione del territorio e dell'ospitalità di qualità, ha contribuito a far crescere la reputazione della struttura e a fidelizzare una clientela internazionale. Proposto come candidato, rappresenta un modello di professionalità e dedizione nel settore turistico. TARCISIO FASOLATO - AMICA SNC DI FASOLATO TARCISIO & C. - CHIOGGIA (VE) Socio di Amica snc di Fasolato Tarcisio & C., il Signor Tarcisio Fasolato è il volto dietro una delle realtà balneari più apprezzate e rinomate di Chioggia. Con passione e dedizione, ha trasformato i Bagni Willy in un punto di riferimento per chi cerca relax e qualità nei servizi offerti. Grazie a un'impronta gestionale innovativa, è riuscito a coniugare un'accoglienza familiare con strutture all'avanguardia, garantendo al contempo una continua crescita dell'impresa. Negli ultimi anni, con il supporto dei figli, ha traghettato l'azienda verso nuove sfide, confermandola come un'eccellenza del settore turistico locale. A segnalare Tarcisio Fasolato per il Premio è Gianni Boscolo Moretto di Associazione cooperativa SEGEAR. GIANI TIOZZO NETTI - TREDUE S.R.L. - CHIOGGIA (VE) Consigliere e socio di Tredue S.r.l., Giani Tiozzo Netti è uno dei protagonisti del turismo open-air a Sottomarina di Chioggia. Sin dal 1987, il Camping Tredue si distingue per la sua gestione familiare e per essere un punto di riferimento nella regione. L'impresa, che ha saputo mantenere una tradizione di ospitalità senza rinunciare alle innovazioni tecnologiche, si è consolidata come leader nel settore turistico-balneare. Con una continua attenzione alla qualità e alla soddisfazione della clientela, Giani Tiozzo Netti ha contribuito a far crescere e sviluppare l'attività di famiglia, rendendo il Camping Tredue una destinazione di eccellenza per i turisti. A segnalare l'azienda per il Premio è Gianni Boscolo Moretto di Associazione cooperativa SEGEAR. GIANNI PAGAN - AL GRANSO STANCO SAS DI PAGAN G. C. - CHIOGGIA (VE) Gianni Pagan, legale

Agenparl

Fonti Web

rappresentante e socio accomandatario di Al Granso Stanco, è un pioniere nel settore del turismo balneare a Chioggia. Con una carriera che lo ha visto gestire con passione e competenza il noto stabilimento balneare, Gianni, che gestisce lo stabilimento da più di 50 anni, ha saputo coniugare innovazione e sostenibilità, creando un ambiente raffinato e accogliente. In pensione, continua a essere un punto di riferimento per l'imprenditoria balneare, avendo ricoperto ruoli rappresentativi nell'APT di Chioggia e in associazioni di settore. La sua dedizione ha reso il Granso Stanco un esempio di eccellenza e qualità. A segnalare Gianni Pagan per il Premio è Giovanni Boscolo Moretto di Associazione Cooperativa SEGEAR.

SERENELLA GUBBINI - PARRUCCHIERA IDEA DONNA DI SERENELLA GUBBINI - VENEZIA (VE) Titolare dell'impresa individuale Parrucchiera Idea Donna, Serenella Gubbini ha mostrato fin da bambina un forte interesse per il settore dell'artigianato. Dopo aver completato la **formazione** e iniziato il suo percorso come apprendista, Serenella ha perfezionato la sua preparazione presso l'Accademia d'Arte dei Parrucchieri, dimostrando grande passione e dedizione. Nel 2021 ha ottenuto dalla Regione la qualifica di Maestra Artigiano. Proposta dalla CGIA Confartigianato Mestre e dal Signor Alberto Fuin, Serenella Gubbini rappresenta l'eccellenza nel mondo dell'artigianato veneziano e un esempio di crescita professionale. A segnalare Serenella Gubbini per il Premio è Alberto Fuin di CGIA Confartigianato Mestre.

UBALDO LOVATO - LOVATO COSTRUZIONI E RESTAURI DI LOVATO GEOM. UBALDO - SPINEA (VE) Titolare dell'impresa Lovato Costruzioni e Restauri, il Signor Ubaldo Lovato ha intrapreso il suo percorso professionale nel settore edile nel 1987, lavorando inizialmente come ferraiolo e assistente tecnico di cantiere. Nel 1994, ha deciso di avviare la sua attività per conto proprio, diventando un punto di riferimento nell'artigianato edile. Proposto dall'Associazione Artigiani e Piccole Imprese di Mestre CGIA e dal Signor Alberto Fuin, Ubaldo rappresenta un esempio di professionalità e passione per il proprio lavoro, contribuendo con la sua esperienza e competenza al successo del settore edile nella provincia di Venezia. A segnalare Ubaldo Lovato per il Premio è Alberto Fuin di CGIA Confartigianato Mestre.

BARBARA TROMBIN - TROMBIN BARBARA - VENEZIA (VE) Titolare di Trombin Barbara, la Signora Barbara Trombin ha avviato la sua carriera nel settore della bellezza nel 1984 come apprendista presso Iseppi Maurizia, proseguendo nel 1987 con Fulvio Santello. Nel 1990, ha deciso di intraprendere il percorso imprenditoriale, aprendo il suo salone di parrucchieria, dove offre servizi per uomo e donna. È anche specializzata nel commercio al minuto di cosmetici e articoli per la cura e l'igiene della persona, avviando questa attività nel 1999. La Signora Trombin si distingue per la sua capacità di adattarsi ai cambiamenti del settore, mantenendo il suo salone sempre aggiornato con le ultime tendenze della moda. Proposta come candidata da CGIA Confartigianato Marghera, è un esempio di professionalità e passione per il suo lavoro. A segnalare Barbara Trombin per il Premio è Emanuele Sblendorio di CGIA Confartigianato Marghera.

GIOVANNI SARTOR - SARTOR GIOVANNI IMPIANTI - SAN DONA' DI PIAVE (VE) Titolare di Sartor Giovanni Impianti, il Signor Giovanni Sartor ha iniziato il suo percorso professionale all'età di 18 anni come apprendista in una ditta di termoidraulica. Dopo l'apprendistato, ha fondato la sua prima impresa insieme a un socio, e nel 2005 ha continuato

Agenparl

Fonti Web

l'attività da solo. La sua passione e curiosità per il settore lo hanno portato a costruire un'azienda che oggi occupa sei persone, trattandole come una vera e propria famiglia. Proposto per questo riconoscimento, Giovanni rappresenta un esempio di impegno e professionalità nell'artigianato, specializzandosi nell'installazione e manutenzione di impianti di riscaldamento, climatizzazione, idrosanitari e impianti di trasporto ed utilizzo del gas.

GRAZIANO CASAROLLI - CASAROLLI AUTOTRASPORTI - VILLAMARZANA (RO) Graziano Casarolli, titolare della Casarolli Autotrasporti, è un imprenditore che ha saputo far crescere la sua attività con passione e dedizione. Dal suo inizio nel 1988, ha ampliato la flotta a 16 mezzi, gestendo oggi un team di 14 dipendenti. Graziano è un esempio di impegno nel settore dell'autotrasporto, contribuendo attivamente alla mobilità e alla logistica della sua comunità. La sua capacità di adattarsi alle sfide del mercato lo ha reso un punto di riferimento per l'industria, ispirando nuovi imprenditori. A segnalare Graziano Casarolli per il Premio è Matteo Rettore di CNA Padova e Rovigo.

DIEGO ROMAGNOLO - AUTOTRASPORTI ROMAGNOLO DI ROMAGNOLO DIEGO E FANCATO SERNO E C. S.N.C. - ROVIGO (RO) Socio amministratore della Autotrasporti Romagnolo SNC, Diego Romagnolo è attivo nel settore del trasporto merci per conto terzi dal 1988. L'azienda, con sede ad Adria, serve un ampio bacino di clienti che spazia dal territorio polesano a tutto il Nord e Centro Italia. Con una squadra composta da cinque dipendenti, tra cui quattro autisti e un'impiegata, la Autotrasporti Romagnolo si distingue per affidabilità e competenza, contribuendo allo sviluppo e alla logistica del territorio.

ARMANDO BUGIN - BUGIN AUTO SRL - MIRANO (VE) Amministratore unico di Bugin Auto srl, il Signor Armando Bugin ha iniziato la sua carriera lavorativa come apprendista meccanico e successivamente è diventato operaio qualificato. Nel 1978 ha aperto l'attività di autoriparazione Spineauto e, dal 1983, ha avviato l'attività Bugin Auto Snc con la moglie, Leandrina Asti. Nel 1995 l'impresa è stata trasformata in srl, proseguendone la crescita nella nuova e più ampia sede a Mirano, dotata di attrezzature e spazi, anche espositivi, di alto livello ed arrivando ad occupare fino a 9 lavoratori dipendenti. Oltre al suo impegno lavorativo ed imprenditoriale, che perdura tutt'oggi da 59 anni, Armando ha ricoperto ruoli di leadership nell'attività associativa, quale Presidente provinciale di CNA Venezia. Attualmente è Presidente onorario della CNA Metropolitana di Venezia. Proposto dalla CNA Confederazione Nazionale Artigianato e PMI, rappresenta un esempio di passione e dedizione nel mondo dell'artigianato e del commercio. A segnalare Armando Bugin per il Premio è Giancarlo Burigatto di CNA Metropolitana di Venezia.

MONICA FIORINDO - NEW LOOK DI FIORINDO MONICA - TORRE DI MOSTO (VE) Monica Fiorindo è il volto di New Look, un salone di bellezza a Torre di Mosto che si è affermato come punto di riferimento nel settore. La sua dedizione all'evoluzione della tricocosmesi, unita all'attenzione per l'analisi del capello, le ha permesso di offrire servizi innovativi e personalizzati. Un esempio di impegno e passione che eleva l'artigianato locale e celebra la bellezza in tutte le sue forme.

CATEGORIA C - IMPRESE C1 - CONTINUITA' D'IMPRESA BIBIONE MARE SPA - IGEA SARTORI - SAN MICHELE AL TAGLIAMENTO (VE) 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

Trefiletti: "Riallineamento accise carburanti. Ancora follia"

AgenPress . La nuova proposta di riallineamento **accise** di + 5 cent per **Gasolio** e di - 5 cent per benzina è ancora una volta una manovra sbagliata che serve a far fare cassa allo Stato e impoverire le famiglie che già arrancano alla fine del mese. Per due buoni motivi: innanzitutto per il differenziale di consumo tra Benzina (11 MLD di litri annui) e **Gasolio** (33,5 MLD di litri annui). La seconda e rilevante questione è che il **Gasolio** è elemento fondamentale per il trasporto merci. Ecco il conteggio: Riduzione 5 cent per Benzina (con IVA -6,1 cent minori entrate per lo Stato di 670 Milioni Euro. Aumento 5 cent per **Gasolio** (con IVA +6,1 cent maggiori entrate per lo Stato di 2 miliardi 43 Milioni. Quindi, complessivamente il saldo è per maggiori entrate allo Stato e una maggiore tassazione di 1.Miliardo 373 Milioni. Le ricadute negative dirette su famiglie + 53 euro Inoltre il **gasolio**, per costi trasporto, inciderà in questo caso per un aumento di punti sul tasso inflazione con maggiori spese per famiglie di 60 Euro . Ricaduta totale per 113 Euro annui Con buona pace con l'affermazione che non si aumenteranno le tasse - dichiara Rosario Trefiletti presidente C.C.I.

AP
AgenPress

Trefiletti: "Riallineamento accise carburanti. Ancora follia"



10/13/2024 19:04 ROSARIO TREFILETTI;

AgenPress . La nuova proposta di riallineamento accise di + 5 cent per Gasolio e di - 5 cent per benzina è ancora una volta una manovra sbagliata che serve a far fare cassa allo Stato e impoverire le famiglie che già arrancano alla fine del mese. Per due buoni motivi: innanzitutto per il differenziale di consumo tra Benzina (11 MLD di litri annui) e Gasolio (33,5 MLD di litri annui). La seconda e rilevante questione è che il Gasolio è elemento fondamentale per il trasporto merci. Ecco il conteggio: Riduzione 5 cent per Benzina (con IVA -6,1 cent minori entrate per lo Stato di 670 Milioni Euro. Aumento 5 cent per Gasolio (con IVA +6,1 cent maggiori entrate per lo Stato di 2 miliardi 43 Milioni. Quindi, complessivamente il saldo è per maggiori entrate allo Stato e una maggiore tassazione di 1.Miliardo 373 Milioni. Le ricadute negative dirette su famiglie + 53 euro Inoltre il gasolio, per costi trasporto, inciderà in questo caso per un aumento di punti sul tasso inflazione con maggiori spese per famiglie di 60 Euro . Ricaduta totale per 113 Euro annui Con buona pace con l'affermazione che non si aumenteranno le tasse - dichiara Rosario Trefiletti presidente C.C.I.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

La caduta di Israele

Scott Ritter, Don Chisciotte

Avevo scritto dell'attacco di Hamas a Israele del 7 ottobre 2023, definendolo "il raid militare di maggior successo di questo secolo". Avevo descritto l'azione di Hamas come un'operazione militare, mentre Israele e i suoi alleati l'avevano definita un'azione terroristica della **portata** di quella avvenuta contro gli Stati Uniti l'11 settembre 2001. "La differenza tra i due termini", avevo osservato, "è come tra la notte e il giorno: etichettando gli eventi del 7 ottobre come atti di terrorismo, Israele trasferisce su Hamas la colpa delle enormi perdite dai suoi servizi militari, di sicurezza e di intelligence. Se Israele, invece, riconoscesse che ciò che Hamas ha fatto è stato, in realtà, un raid - un'operazione militare - allora la competenza dei servizi militari, di sicurezza e di intelligence israeliani sarebbe messa in discussione, così come la leadership politica responsabile della supervisione e della direzione delle loro operazioni". Il terrorismo impiega strategie che cercano la vittoria tramite l'indebolimento e l'intimidazione - per logorare e creare un senso di impotenza nel nemico. I terroristi per natura evitano un conflitto esistenziale decisivo e cercano battaglie asimmetriche, che contrappongano i loro punti di forza alle debolezze dei loro nemici. La guerra che sconvolge il Levante dal 7 ottobre 2023 non è una tradizionale operazione antiterrorismo. Lo scontro Hamas-Israele si è trasformato in un conflitto tra Israele e il cosiddetto Asse della Resistenza che coinvolge Hamas, Hezbollah, Ansarullah (gli Houthis dello Yemen), le Forze di Mobilitazione Popolare, cioè le milizie di Iraq, Siria e Iran. Si tratta di una guerra regionale in tutto e per tutto, che deve essere valutata come tale. Lo stratega prussiano Carl von Clausewitz, nella sua opera classica "Sulla guerra", affermava che "la guerra non è semplicemente un atto politico, ma un vero e proprio strumento politico, una continuazione del rapporto politico, un'esecuzione dello stesso con altri mezzi". Da un punto di vista puramente militare, l'incursione di Hamas in Israele del 7 ottobre 2023 era stato un impegno relativamente minore, che aveva coinvolto poche migliaia di combattenti da entrambe le parti. Come evento geopolitico globale, tuttavia, non ha riscontri contemporanei. L'incursione di Hamas aveva scatenato una serie di risposte diverse, alcune delle quali volute, come quella di attirare le Forze di Difesa israeliane a Gaza, dove sarebbero rimaste intrappolate in una guerra perenne che non avrebbero potuto vincere, facendo scattare la doppia dottrina israeliana che regola la risposta militare alla presa di ostaggi, la "Dottrina Annibale", e la pratica israeliana della punizione collettiva, la "Dottrina Dahiya". "Bring Them Home" - una scritta luminosa gigante dell'artista Nadav Barnea all'Auditorium Charles Bronfman, Heichal Hatarbut, Tel Aviv, 3 gennaio 2024. (Yossipik, Wikimedia Commons, CC BY-SA 4.0) Entrambe queste dottrine mostrano al mondo l'IDF come l'antitesi delle "forze armate più morali del mondo", esponendo l'intento omicida radicato nel



Avevo scritto dell'attacco di Hamas a Israele del 7 ottobre 2023, definendolo "il raid militare di maggior successo di questo secolo". Avevo descritto l'azione di Hamas come un'operazione militare, mentre Israele e i suoi alleati l'avevano definita un'azione terroristica della portata di quella avvenuta contro gli Stati Uniti l'11 settembre 2001. "La differenza tra i due termini", avevo osservato, "è come tra la notte e il giorno: etichettando gli eventi del 7 ottobre come atti di terrorismo, Israele trasferisce su Hamas la colpa delle enormi perdite dai suoi servizi militari, di sicurezza e di intelligence. Se Israele, invece, riconoscesse che ciò che Hamas ha fatto è stato, in realtà, un raid - un'operazione militare - allora la competenza dei servizi militari, di sicurezza e di intelligence israeliani sarebbe messa in discussione, così come la leadership politica responsabile della supervisione e della direzione delle loro operazioni". Il terrorismo impiega strategie che cercano la vittoria tramite l'indebolimento e l'intimidazione - per logorare e creare un senso di impotenza nel nemico. I terroristi per natura evitano un conflitto esistenziale decisivo e cercano battaglie asimmetriche, che contrappongano i loro punti di forza alle debolezze dei loro nemici. La guerra che sconvolge il Levante dal 7 ottobre 2023 non è una tradizionale operazione antiterrorismo. Lo scontro Hamas-Israele si è trasformato in un conflitto tra Israele e il cosiddetto Asse della Resistenza che coinvolge Hamas, Hezbollah, Ansarullah (gli Houthis dello Yemen), le Forze di Mobilitazione Popolare, cioè le milizie di Iraq, Siria e Iran. Si tratta di una guerra regionale in tutto e per tutto, che deve essere valutata come tale. Lo stratega prussiano Carl von Clausewitz, nella sua opera classica "Sulla guerra", affermava che "la guerra non è semplicemente un atto politico, ma un vero e proprio strumento politico, una continuazione del rapporto politico, un'esecuzione dello stesso con altri mezzi". Da un punto di vista puramente militare, l'incursione di Hamas in Israele del 7 ottobre 2023 era stato un impegno relativamente minore, che aveva coinvolto poche

Ariannaeditrice

Fonti Web

DNA dell'IDF, una propensione alla violenza contro gli innocenti che definisce lo stile di guerra israeliano e, per estensione, la nazione israeliana. Prima del 7 ottobre 2023, Israele era in grado di mascherare il suo vero carattere al mondo esterno, convincendo tutti, tranne pochi attivisti, che le sue azioni nel colpire i "terroristi" erano proporzionate e umane. Oggi il mondo conosce Israele come lo Stato di apartheid genocida che è in realtà. Le conseguenze di questa nuova presa di coscienza globale sono evidenti. Cambiare il "volto del Medio Oriente" Il Presidente Joe Biden saluta il Primo Ministro indiano Narendra Modi il 9 settembre 2023, in occasione del vertice del G20 a Nuova Delhi. (Casa Bianca/Adam Schultz) Il 9 settembre 2023, il presidente Joe Biden, durante il vertice del G20 in India, aveva annunciato un'importante iniziativa politica, il Corridoio Economico India-Medio Oriente-Europa, o IMEC, una proposta di corridoio ferroviario, navale, di oleodotti e di cavi digitali che avrebbe dovuto collegare Europa, Medio Oriente e India. Benjamin Netanyahu, il primo ministro israeliano, commentando l'annuncio di Biden, aveva definito l'IMEC "il progetto di cooperazione più grande della nostra storia", che "ci porta in una nuova era di integrazione e cooperazione regionale e globale senza precedenti e unica nella sua portata", aggiungendo che "porterà a compimento una visione vecchia di anni che cambierà il volto del Medio Oriente e di Israele". India, Medio Oriente, Europa, Corridoio economico, Stati fondatori e relativa mappa. (Bourenane Chahine, Wikimedia Commons, CC BY 4.0) Ma, poiché il mondo ora vede Israele come un'impresa criminale, l'IMEC sembra a tutti gli effetti non esistere più: il più grande progetto di cooperazione della storia israeliana, che avrebbe cambiato il Medio Oriente, probabilmente non arriverà mai a compimento. Per prima cosa, l'Arabia Saudita, un attore chiave del progetto e che vi ha investito 20 miliardi di dollari, ha dichiarato che non normalizzerà le relazioni con Israele, necessarie per il progetto, fino a quando le guerre non saranno finite e uno Stato palestinese non sarà riconosciuto da Israele, una proposta respinta dalla Knesset all'inizio di quest'anno. La scomparsa dell'IMEC è solo una parte del colpo economico da 67 miliardi di dollari che Israele ha subito dall'inizio del conflitto di Gaza. Il turismo è diminuito dell'80%. Il porto di Eilat, nel sud del Paese, non funziona più a causa della campagna antinave condotta dagli Houthi nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden. La stabilità della forza lavoro è stata sconvolta dallo sfollamento di decine di migliaia di israeliani dalle loro case a causa degli attacchi di Hamas e Hezbollah e dalla mobilitazione di oltre 300.000 riservisti. Tutto questo si combina per creare una tempesta perfetta di problemi che uccideranno l'economia e che persisteranno finché il conflitto in corso continuerà. Il punto è che, se non si dà una controllata, Israele rischia il collasso economico. Gli investimenti sono in calo, l'economia si sta contraendo e la fiducia in un futuro economico è evaporata. In breve, Israele non è più un luogo ideale dove andare in pensione, crescere una famiglia, lavorare o vivere. La biblica "terra dove scorrono latte e miele", se mai è esistita, non esiste più. Questo è un problema esistenziale per Israele. Affinché ci sia una "patria ebraica" sostenibile, i dati demografici impongono che in Israele ci sia una maggioranza ebraica riconoscibile. In Israele vivono poco meno di 10 milioni di persone.

Ariannaeditrice

Fonti Web

Circa 7,3 milioni sono ebrei; altri 2,1 milioni sono arabi (i drusi e altre minoranze non arabe costituiscono il resto). Ci sono circa 5,1 milioni di palestinesi sotto occupazione, il che lascia una proporzione di circa 50-50 quando si guarda al totale combinato tra arabi ed ebrei. Si stima che circa 350.000 israeliani abbiano la doppia cittadinanza con un Paese dell'UE, mentre più di 200.000 hanno la doppia cittadinanza con gli Stati Uniti. Allo stesso modo, molti israeliani di origine europea possono facilmente richiedere un passaporto semplicemente dimostrando che loro, i loro genitori o addirittura i loro nonni avevano risieduto in un Paese europeo. Altri 1,5 milioni di israeliani sono di origine russa e molti di loro possiedono un passaporto russo valido. Sebbene le ragioni principali per mantenere questo status di doppia cittadinanza siano la convenienza e l'aspetto economico, molti considerano il secondo passaporto come "una polizza assicurativa", la possibilità di rifugiarsi in un altro luogo se la vita in Israele diventasse insostenibile. La vita in Israele sta per diventare insostenibile. Fuga da Israele Area partenze dell'aeroporto internazionale Ben Gurion di Lod, Israele, 2014. (Adam Fagen, Flickr, CC BY-NC-SA 2.0) Israele aveva già avuto un problema di emigrazione derivante dall'insoddisfazione per le politiche del governo Netanyahu - circa 34.000 israeliani avevano lasciato permanentemente il Paese tra luglio e ottobre 2023, principalmente per protestare contro le riforme giudiziarie attuate da Netanyahu. Anche se c'era stato un picco di emigrazione subito dopo gli attacchi del 7 ottobre 2023 (circa 12.300 israeliani erano emigrati permanentemente nel mese successivo all'attacco di Hamas), il numero di emigranti permanenti nel 2024 è stato di circa 30.000, in calo rispetto all'anno precedente. Ma ora Israele è bombardato quasi quotidianamente da droni a lunga gittata, razzi e missili lanciati da Hezbollah, dalle milizie in Iraq e dagli Houthi nello Yemen. L'attacco dei missili balistici iraniani del 1° ottobre ha dimostrato a tutti gli israeliani la realtà, che non esiste una difesa valida contro questi attacchi. Inoltre, se il conflitto tra Israele e Iran continuerà ad aggravarsi (e Israele ha promesso una rappresaglia di proporzioni immense), l'Iran ha dichiarato che distruggerà le infrastrutture critiche di Israele - centrali elettriche, impianti di desalinizzazione dell'acqua, centri di produzione e distribuzione dell'energia - in breve, Israele cesserebbe di funzionare come uno Stato nazionale moderno. A quel punto, le polizze assicurative saranno incassate quando centinaia di migliaia di israeliani con doppio passaporto ne avranno avuto abbastanza e se ne andranno. La Russia ha già detto ai suoi cittadini di andarsene. E, se i milioni di altri israeliani che hanno i requisiti per ottenere un passaporto europeo decideranno di esercitare questa opzione, Israele si troverà ad affrontare il suo ultimo incubo: un calo precipitoso della popolazione ebraica che farà pendere l'ago della bilancia demografica decisamente verso i non ebrei, rendendo vana l'idea di una patria esclusiva per gli ebrei. Israele sta rapidamente diventando insostenibile, sia come concetto (il mondo si è stancato della realtà genocida del Sionismo), sia nella pratica (il collasso economico e demografico). Il cambio di visione da parte degli Stati Uniti Manifestazione davanti al Watergate Hotel di Washington durante il soggiorno di Netanyahu, 22 luglio 2024. (Diane Krauthamer, Flickr, CC BY-NC-SA 2.0) Questa è la realtà attuale di Israele: nel

Ariannaeditrice

Fonti Web

giro di un anno è passato da "cambiare il volto del Medio Oriente" a essere un paria insostenibile la cui unica salvezza è dovuta al fatto di avere il continuo sostegno degli Stati Uniti, che lo sostengono militarmente, economicamente e diplomaticamente. E qui sta il problema. Ciò che rendeva Israele attraente per gli Stati Uniti - il vantaggio strategico di un'enclave ebraica filoamericana in un mare di incertezza araba - non è più una certezza come prima. La Guerra Fredda è finita da tempo e i vantaggi geopolitici maturati nelle relazioni tra Stati Uniti e Israele non sono più così evidenti. L'era dell'unilateralismo americano sta svanendo e viene rapidamente sostituita da un multipolarismo con centro di gravità a Mosca, Pechino e Nuova Delhi. Mentre gli Stati Uniti si adattano a questa nuova realtà, si trovano impegnati in una lotta per i cuori e le menti del "sud globale" - il resto del mondo al di fuori dell'UE, della NATO e di una manciata di nazioni filo-occidentali del Pacifico. La chiarezza morale che la leadership americana cerca di portare sulla scena globale è significativamente offuscata dal suo continuo e indiscusso sostegno a Israele. Israele, nelle sue azioni successive al 7 ottobre 2023, si è auto-identificato come uno Stato genocida totalmente incompatibile con qualsiasi nozione di diritto internazionale o con i precetti fondamentali dell'umanità. Persino alcuni sopravvissuti all'Olocausto riconoscono che l'odierno Israele è diventato la manifestazione vivente dello stesso male che era servito da giustificazione per la sua creazione - l'ideologia brutalmente razzista della Germania nazista. Israele è un anatema per tutto ciò che la civiltà moderna rappresenta. Il mondo si sta gradualmente risvegliando a questa realtà, così come gli Stati Uniti. Per il momento, la lobby pro-israeliana sta organizzando un'azione di retroguardia, gettando il suo peso dietro i propri candidati politici nel disperato tentativo di continuare ad avere il sostegno dei loro benefattori americani. Ma la realtà geopolitica impone che gli Stati Uniti, alla fine, non si suicideranno per conto di uno Stato israeliano che ha perso ogni legittimità morale agli occhi della maggior parte del mondo. Ci sono conseguenze economiche legate al sostegno americano a Israele, soprattutto per l'aumento dell'attrazione gravitazionale del forum BRICS, la cui lista crescente di membri e di coloro che stanno cercando di entrarvi si legge come un Who's Who delle nazioni fundamentalmente opposte allo Stato israeliano. La profonda crisi sociale ed economica dell'America odierna creerà una nuova realtà politica in cui i leader americani saranno costretti dalle realtà elettorali ad affrontare i problemi che si manifestano sul suolo americano. I giorni in cui il Congresso può stanziare miliardi di dollari senza alcun dibattito per le guerre d'oltremare, comprese quelle che coinvolgono Israele, stanno per finire. Il famoso adagio del consulente politico James Carville, "È l'economia, stupido", risuona oggi con la stessa forza di quando era stato scritto nel 1992. Per sopravvivere economicamente, l'America dovrà adeguare le sue priorità interne e internazionali, che la obbligheranno a conformarsi non solo alla volontà del popolo americano, ma anche a un nuovo ordine internazionale basato sulla legge che respinga in larga misura il genocidio israeliano in corso. A parte i Sionisti irriducibili che resisteranno nell'"establishment" non eletto della pubblica amministrazione, del mondo accademico e dei mass media, gli americani graviteranno verso una nuova realtà politica in cui il sostegno indiscusso

Ariannaeditrice

Fonti Web

a Israele non sarà più accettato. Questa sarà la goccia che farà traboccare il vaso per Israele. La tempesta perfetta costituita dal rifiuto globale del genocidio, dall'opposizione sostenuta dall'"Asse della Resistenza" guidato dall'Iran, dal collasso economico e dal riallineamento delle priorità americane porteranno all'annullamento di Israele come entità politica valida. La tempistica di tale annullamento è dettata dalla velocità del collasso della società israeliana: potrebbe avvenire in un anno o nel corso del prossimo decennio. Ma avverrà. La fine di Israele. E tutto è iniziato il 7 ottobre 2023, il giorno che ha cambiato il mondo. Fonte: consortiumnews.com Link: <https://consortiumnews.com/2024/10/08/scott-ritter-the-fall-of-israel/> Scelto e tradotto da Markus per comedonchisciotte.org.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Manovra, Fornero: "Non sbagliato aumentare le accise sul gasolio"

Il commento della prof.ssa Elsa Fornero sulla prossima legge di bilancio del governo: "Non sbagliato aumentare le **accise** sul **gasolio**".



Aeroporti: convegno Enac-Uip a Parma sullo sviluppo del trasporto aereo

In programma martedì 15 ottobre (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 13 ott - Il sistema aeroportuale dell'Emilia Romagna quale modello per lo sviluppo nazionale del trasporto aereo: se ne parlerà a Parma, martedì 15 ottobre (a partire dalle 10:00), nell'ambito di un convegno organizzato dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac) e dall'Unione parmense degli industriali (Uip). Istituzioni e player del settore, territoriali e nazionali, si confronteranno per delineare la policy di sviluppo del traffico aereo partendo dalla considerazione che, a fronte di una domanda sempre maggiore, non sempre le infrastrutture sono adeguate, anche in termini di capacità aeroportuale. Il rischio è quello di congestionare il sistema, creare disservizi, a scapito della qualità dei servizi offerti ai passeggeri e della tutela del diritto alla mobilità di tutti, con particolare attenzione alle persone con disabilità o a mobilità ridotta. com - Red (RADIOCOR) 13-10-24 12:00:00 (0194)PA,INF 5 NNNN.

Borsa Italiana

Aeroporti: convegno Enac-Uip a Parma sullo sviluppo del trasporto aereo

10/13/2024 12:21

In programma martedì 15 ottobre (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 13 ott - Il sistema aeroportuale dell'Emilia Romagna quale modello per lo sviluppo nazionale del trasporto aereo: se ne parlerà a Parma, martedì 15 ottobre (a partire dalle 10:00), nell'ambito di un convegno organizzato dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac) e dall'Unione parmense degli industriali (Uip). Istituzioni e player del settore, territoriali e nazionali, si confronteranno per delineare la policy di sviluppo del traffico aereo partendo dalla considerazione che, a fronte di una domanda sempre maggiore, non sempre le infrastrutture sono adeguate, anche in termini di capacità aeroportuale. Il rischio è quello di congestionare il sistema, creare disservizi, a scapito della qualità dei servizi offerti ai passeggeri e della tutela del diritto alla mobilità di tutti, con particolare attenzione alle persone con disabilità o a mobilità ridotta. com - Red (RADIOCOR) 13-10-24 12:00:00 (0194)PA,INF 5 NNNN.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Borsa Italiana

Fonti Web

Aeroporti: convegno Enac-Uip a Parma sullo sviluppo del trasporto aereo -2-

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 13 ott - Ad aprire i lavori del convegno saranno Gabriele Buia, presidente Uip e Pietro Lunardi, ex ministro delle Infrastrutture. Alla prima sessione focalizzata sul sistema aeroportuale dell'Emilia Romagna, moderata da Claudio Rinaldi, direttore della Gazzetta di Parma, interverranno: Claudio Eminente, direttore centrale Enac; Nazareno Ventola, Ad Aeroporto di Bologna; Guido Dalla Rosa Prati, presidente aeroporto di Parma; Giuseppe Silvestrini, presidente aeroporto di Forlì; Leonardo Corbucci, Ad Aeroporto di Rimini; Roberto Gianaroli, presidente Aero Club Pavullo. La seconda parte dei lavori sarà dedicata al modello di sviluppo nazionale del trasporto aereo. Moderata da Leonard Berberi, giornalista del Corriere della Sera, prevede gli interventi di: Fausto Palombelli, presidente Assoclearance; Carlo Borgomeo, presidente Assaeroporti; Pasqualino Monti, Ad Enav; Pierluigi Di Palma, presidente Enac. Le conclusioni sono affidate a Galeazzo Bignami viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. La partecipazione all'incontro è riservata esclusivamente agli invitati (per info: eventi@upi.pr.it). com - Red (RADIOCOR) 13-10-24 12:00:40 (0195)PA,INF 5 NNNN.

Borsa Italiana	
Aeroporti: convegno Enac-Uip a Parma sullo sviluppo del trasporto aereo -2-	
10/13/2024 12:21	
<p>(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 13 ott - Ad aprire i lavori del convegno saranno Gabriele Buia, presidente Uip e Pietro Lunardi, ex ministro delle Infrastrutture. Alla prima sessione focalizzata sul sistema aeroportuale dell'Emilia Romagna, moderata da Claudio Rinaldi, direttore della Gazzetta di Parma, interverranno: Claudio Eminente, direttore centrale Enac; Nazareno Ventola, Ad Aeroporto di Bologna; Guido Dalla Rosa Prati, presidente aeroporto di Parma; Giuseppe Silvestrini, presidente aeroporto di Forlì; Leonardo Corbucci, Ad Aeroporto di Rimini; Roberto Gianaroli, presidente Aero Club Pavullo. La seconda parte dei lavori sarà dedicata al modello di sviluppo nazionale del trasporto aereo. Moderata da Leonard Berberi, giornalista del Corriere della Sera, prevede gli interventi di: Fausto Palombelli, presidente Assoclearance; Carlo Borgomeo, presidente Assaeroporti; Pasqualino Monti, Ad Enav; Pierluigi Di Palma, presidente Enac. Le conclusioni sono affidate a Galeazzo Bignami viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. La partecipazione all'incontro è riservata esclusivamente agli invitati (per info: eventi@upi.pr.it). com - Red (RADIOCOR) 13-10-24 12:00:40 (0195)PA,INF 5 NNNN.</p>	

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Borsa Italiana

Fonti Web

Liguria: altri 1,9 mln euro digitalizzazione imprese logistica figure

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 13 ott - Ulteriori 1,9 milioni di euro per la digitalizzazione delle imprese della logistica ligure. E' quanto stanziato dalla Regione Liguria in aggiunta al milione di plafond del bando, rientrante nell'azione 1.3.7 del Pr Fesr 2021-2027, che a luglio scorso, alla conclusione del bando, aveva generato l'interesse di 37 imprese. Con questa integrazione economica, che porta a oltre 2,9 milioni di euro la dotazione complessiva della misura, viene garantita la copertura economica ai 37 progetti presentati dalle imprese richiedenti, nel caso venissero ritenuti tutti ammissibili da Filse (Ufficio dell'amministrazione regionale a Genova). L'agevolazione, concessa sotto forma di un contributo a fondo perduto (a copertura massima del 50% dell'investimento effettuato) consente: l'acquisto di attrezzature e macchinari, software dedicati alla gestione e alla programmazione del processo logistico, mezzi di trasporto ausiliari alle attività (per esempio muletti), veicoli per **autotrasporto** alimentati in via esclusiva o ibrida da carburanti alternativi alla **benzina**/gasolio (per esempio Gnl, metanolo o idrogeno), prodotti di marketing finalizzati all'ampliamento del mercato (almeno in lingua italiano/inglese) e interventi edili. Ann (RADIOCOR) 13-10-24 13:19:24 (0256) 5 NNNN.

Borsa Italiana
Liguria: altri 1,9 mln euro digitalizzazione imprese logistica figure
10/13/2024 13:42
(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 13 ott - Ulteriori 1,9 milioni di euro per la digitalizzazione delle imprese della logistica ligure. E' quanto stanziato dalla Regione Liguria in aggiunta al milione di plafond del bando, rientrante nell'azione 1.3.7 del Pr Fesr 2021-2027, che a luglio scorso, alla conclusione del bando, aveva generato l'interesse di 37 imprese. Con questa integrazione economica, che porta a oltre 2,9 milioni di euro la dotazione complessiva della misura, viene garantita la copertura economica ai 37 progetti presentati dalle imprese richiedenti, nel caso venissero ritenuti tutti ammissibili da Filse (Ufficio dell'amministrazione regionale a Genova). L'agevolazione, concessa sotto forma di un contributo a fondo perduto (a copertura massima del 50% dell'investimento effettuato) consente: l'acquisto di attrezzature e macchinari, software dedicati alla gestione e alla programmazione del processo logistico, mezzi di trasporto ausiliari alle attività (per esempio muletti), veicoli per autotrasporto alimentati in via esclusiva o ibrida da carburanti alternativi alla benzina/gasolio (per esempio Gnl, metanolo o idrogeno), prodotti di marketing finalizzati all'ampliamento del mercato (almeno in lingua italiano/inglese) e interventi edili. Ann (RADIOCOR) 13-10-24 13:19:24 (0256) 5 NNNN.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Spesa per i carburanti a 70 miliardi, la metà va in tasse

Crc, oltre 1800 euro l'anno a famiglia, toccare **accise** è tsunami ANSA ROMA, 13 OTT - Le famiglie italiane hanno speso lo scorso anno in carburanti 47,5 miliardi di euro, con un incremento dei consumi del 9,3% nel triennio 2021-2023. E' il calcolo del Centro di formazione e ricerca sui consumi (Crc) che, alla luce delle polemiche sul Psb, chiede di intervenire sull'Iva per evitare che qualsiasi ritocco delle **accise** provochi "uno tsunami". Nei trasporti il **gasolio** rappresenta in Italia il 59% del totale dei consumi, seguito da benzina (23%), Gpl (5%) e cherosene per aviazione (3,5%). Le vendite di benzina e **gasolio** sono risultate pari lo scorso anno a 31,5 milioni di tonnellate (circa 8,2 milioni di tonnellate la benzina, 23,3 milioni il **gasolio**) per un controvalore di circa 70,9 miliardi di euro a carico di cittadini e imprese. Nei primi 8 mesi del 2024 le vendite di benzina e **gasolio** segnano +2,3% rispetto allo stesso periodo del 2023, raggiungendo 21,4 milioni di tonnellate. La spesa sostenuta dalle sole famiglie per l'acquisto di carburanti si è attestata lo scorso anno a quota 47,5 miliardi di euro, con una spesa media di 1.843 euro, pari a un consumo di circa 1.000 litri l'anno, aggiunge il Crc. "Su benzina e **gasolio**, tuttavia, continua a pesare come un macigno la tassazione che piazza l'Italia ai vertici in Europa, generando per le casse dello Stato entrate per oltre 38 miliardi di euro", analizza il centro di ricerca. Oggi - evidenzia il Crc - su ogni litro di benzina acquistato ai distributori il 60,1%, pari a 1,04 euro, se ne va in tasse (0,728 euro per le **accise**, 0,312 euro per l'Iva). Sul **gasolio** il peso della tassazione è oggi del 56,3%, pari a 0,907 euro al litro (0,617 euro le **accise**, 0,290 euro l'Iva). Le **accise** sul **gasolio** sono le più pesanti in Europa, superando la Francia (0,609 euro al litro) e il Belgio (0,600 euro). Proprio a causa della tassazione eccessiva sui carburanti, gli automobilisti italiani pagano oggi la benzina 10,8 centesimi in più al litro rispetto alla media Ue, ossia 5,4 euro in più a pieno, con un aggravio di spesa di 130 euro all'anno ipotizzando due pieni al mese. Per il **gasolio** la maggiore spesa rispetto alla media Ue è di 10 centesimi al litro (+5 euro a pieno, +120 euro all'anno), calcola il Crc.. [Clicca qui per iscriverti al nostro canale e rimanere aggiornato in tempo reale. Suggestioni.](#)



10/13/2024 12:16 Società Editrice Athesis

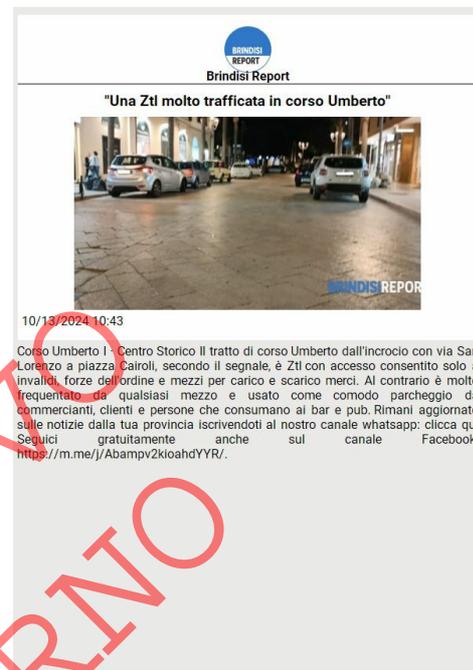
Crc, oltre 1800 euro l'anno a famiglia, toccare **accise** è tsunami ANSA ROMA, 13 OTT - Le famiglie italiane hanno speso lo scorso anno in carburanti 47,5 miliardi di euro, con un incremento dei consumi del 9,3% nel triennio 2021-2023. E' il calcolo del Centro di formazione e ricerca sui consumi (Crc) che, alla luce delle polemiche sul Psb, chiede di intervenire sull'Iva per evitare che qualsiasi ritocco delle **accise** provochi "uno tsunami". Nei trasporti il **gasolio** rappresenta in Italia il 59% del totale dei consumi, seguito da benzina (23%), Gpl (5%) e cherosene per aviazione (3,5%). Le vendite di benzina e **gasolio** sono risultate pari lo scorso anno a 31,5 milioni di tonnellate (circa 8,2 milioni di tonnellate la benzina, 23,3 milioni il **gasolio**) per un controvalore di circa 70,9 miliardi di euro a carico di cittadini e imprese. Nei primi 8 mesi del 2024 le vendite di benzina e **gasolio** segnano +2,3% rispetto allo stesso periodo del 2023, raggiungendo 21,4 milioni di tonnellate. La spesa sostenuta dalle sole famiglie per l'acquisto di carburanti si è attestata lo scorso anno a quota 47,5 miliardi di euro, con una spesa media di 1.843 euro, pari a un consumo di circa 1.000 litri l'anno, aggiunge il Crc. "Su benzina e **gasolio**, tuttavia, continua a pesare come un macigno la tassazione che piazza l'Italia ai vertici in Europa, generando per le casse dello Stato entrate per oltre 38 miliardi di euro", analizza il centro di ricerca. Oggi - evidenzia il Crc - su ogni litro di benzina acquistato ai distributori il 60,1%, pari a 1,04 euro, se ne va in tasse (0,728 euro per le **accise**, 0,312 euro per l'Iva). Sul **gasolio** il peso della tassazione è oggi del 56,3%, pari a 0,907 euro al litro (0,617 euro le **accise**, 0,290 euro l'Iva). Le **accise** sul **gasolio** sono le più pesanti in Europa, superando la Francia (0,609 euro al litro) e il Belgio (0,600 euro). Proprio a causa della tassazione eccessiva sui carburanti, gli automobilisti italiani pagano oggi la benzina 10,8 centesimi in più al litro rispetto alla media Ue, ossia 5,4 euro in più a pieno, con un aggravio di spesa di 130 euro all'anno ipotizzando due pieni al mese. Per il **gasolio** la maggiore spesa rispetto alla media Ue è di 10 centesimi al litro (+5 euro a pieno, +120 euro all'anno), calcola il Crc.. [Clicca qui per iscriverti al nostro canale e rimanere aggiornato in tempo reale. Suggestioni.](#)

Brindisi Report

Fonti Web

"Una Ztl molto trafficata in corso Umberto"

Corso Umberto I Centro Storico Il tratto di corso Umberto dall'incrocio con via San Lorenzo a piazza Cairoli, secondo il segnale, è **Ztl** con accesso consentito solo a invalidi, forze dell'ordine e mezzi per carico e scarico merci. Al contrario è molto frequentato da qualsiasi mezzo e usato come comodo parcheggio da commercianti, clienti e persone che consumano ai **bar** e pub. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#) Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/>.



Diesel sempre più caro, benzina "più leggera": ecco quanto costerà fare un pieno di carburante

Il piano del governo per aumentare le accise su gasolio: la raccomandazione europea dettata nell'ambito della strategia del Green deal, a cui l'Italia non può sottrarsi per non perdere i fondi del Pnrr **Benzina** meno costosa e diesel sempre più caro: questa l'indicazione del governo che recepisce le raccomandazioni europee dettate nell'ambito della strategia del Green deal e a cui l'Italia non può sottrarsi per non perdere i fondi del Pnrr. Come anticipato in settimana dal ministro dell'economia Giancarlo Giorgetti che ha spiegato in Parlamento il contenuto del Piano strutturale di bilancio pluriennale, presto arriveranno ritocchi dei prezzi di carburante alle stazioni di servizio. Il come lo spiega il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. "La scelta del governo è di trovare una via mediana, cioè di diminuire il costo della **benzina** e di aumentare il costo del gasolio, quindi un'operazione diciamo così a zero che vorrà dire un centesimo al litro all'anno per cinque anni in aumento o in diminuzione" precisa Rixi in un'intervista al Sole 24 Ore. I ritocchi alle accise sui carburanti arriveranno con la prossima legge di Bilancio, quindi dal 2025 chi ha un'autovettura a **benzina** pagherà un po' meno il pieno di carburante, mentre chi dovrà fare un pieno di gasolio per un'auto di media cilindrata tra 5 anni si troverà a sborsare 2 euro e 5 centesimi in più, solo di accise. Sempre al netto delle fluttuazioni di prezzo della materia prima. Infatti mantenendo il prezzo medio del diesel auto oggi pari a 1,642 euro/litro, con un aumento di un centesimo all'anno, il prezzo del diesel sarà di 1,692 /litro. Così fare un pieno a un'auto di media cilindrata (50 litri) costerà circa 84,60 euro. "Avremmo potuto aumentare tutto ma invece abbiamo deciso di procedere con un'invarianza: 1 centesimo in più all'anno sulle accise del gasolio e contemporaneamente uno in meno per la **benzina** - prosegue - Questo porterà nel 2030 il riallineamento a meta strada e consentirà sostanzialmente di creare una situazione in cui il governo non aumenta gli introiti, ma riequilibra i due carburanti". A conti fatti - e a prezzi costanti per la materia prima - tra 5 anni fare il pieno ad un'auto a gasolio costerà quanto fare il pieno a un'auto a **benzina**. Dagli aumenti sarà escluso il popolo dei camion: il gasolio da autotrasporto sarà infatti escluso, una buona notizia anche per la catena della logistica: non vi saranno scuse per giustificare un eventuale aumento dei prezzi di generi alimentari e dei prodotti al supermercato. Fonte Today.it.



Caruso e Mazzuca plaudono all'intervento di Schlein a Mormanno

L'intervento della segretaria nazionale del Pd ha avuto effetti positivi anche al livello locale. Tags Articoli correlati Il sindaco di Cosenza, Franz Caruso, ha espresso apprezzamento per l'intervento di Elly Schlein, sottolineando come la segretaria abbia saputo interpretare al meglio la domanda di cambiamento proveniente dal Sud. «Ha esposto una linea politica che richiama valori ed identità, a sostegno della gente e per la gente. Un discorso che mette in evidenza oggettivamente i limiti e le responsabilità di un centrodestra arrogante, sempre più arroccato su posizioni di potere a discapito del bene comune e dei cittadini». Caruso ha evidenziato la linea politica della Schlein, fondata su valori e identità a sostegno della popolazione, e ha denunciato con fermezza le politiche antidemocratiche e antiliberali del governo Meloni. "Sono a rischio fondamentali garanzie costituzionali", ha dichiarato, sottolineando come i diritti primari, come la salute e l'istruzione, siano minacciati da tagli e dalla scarsa attenzione del centrodestra. Il sindaco ha anche ribadito la sua preoccupazione per l'**Autonomia Differenziata**, definita "una mannaia" che aumenterà il divario tra il Nord e il Sud del Paese. "Sarebbe ora di smetterla con la pratica di annunci che non trovano riscontro nella realtà amministrativa", ha affermato Caruso, rivolgendosi direttamente al presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, chiedendo coerenza nel votare al referendum contro l'**Autonomia Differenziata**. Nel corso dell'incontro, Elly Schlein ha posto l'accento su una questione cruciale: il miglioramento del **trasporto** pubblico per combattere l'isolamento delle aree interne, che costituiscono circa il 70% del territorio calabrese e sono a rischio di spopolamento. Il giovane sindaco di Mormanno, Paolo Pappaterra, ha ricevuto l'apprezzamento di Schlein per le sue proposte concrete finalizzate a colmare il deficit di sviluppo di queste aree marginali. Franz Caruso ha espresso soddisfazione anche per il sostegno mostrato sul progetto di Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria, evidenziando però il "silenzio assordante" della Regione e del Governo su questo tema di importanza strategica per lo sviluppo del Sud. A margine dell'evento, il presidente del consiglio comunale di Cosenza Giuseppe Mazzuca ha parlato del successo dell'incontro, definendolo l'inizio di un "nuovo corso" per il Partito Democratico calabrese. Mazzuca ha sottolineato il ruolo chiave di Nicola Irto, segretario regionale del PD, e di Vittorio Pecoraro, segretario della federazione di Cosenza, nel guidare il rinnovamento del partito con determinazione. Schlein ha esortato il partito a lavorare con spirito unitario, superando le polemiche interne e aprendo le porte a chiunque voglia contribuire al rilancio della Calabria. Ha sottolineato la necessità di agire subito, senza aspettare l'approssimarsi delle elezioni, per costruire una vera alternativa al centrodestra, "inconsistente e lontano dai bisogni della gente". «Ora tocca

Cosenza Channel
Caruso e Mazzuca plaudono all'intervento di Schlein a Mormanno
10/13/2024 18:32

L'intervento della segretaria nazionale del Pd ha avuto effetti positivi anche al livello locale. Tags Articoli correlati Il sindaco di Cosenza, Franz Caruso, ha espresso apprezzamento per l'intervento di Elly Schlein, sottolineando come la segretaria abbia saputo interpretare al meglio la domanda di cambiamento proveniente dal Sud. «Ha esposto una linea politica che richiama valori ed identità, a sostegno della gente e per la gente. Un discorso che mette in evidenza oggettivamente i limiti e le responsabilità di un centrodestra arrogante, sempre più arroccato su posizioni di potere a discapito del bene comune e dei cittadini». Caruso ha evidenziato la linea politica della Schlein, fondata su valori e identità a sostegno della popolazione, e ha denunciato con fermezza le politiche antidemocratiche e antiliberali del governo Meloni. "Sono a rischio fondamentali garanzie costituzionali", ha dichiarato, sottolineando come i diritti primari, come la salute e l'istruzione, siano minacciati da tagli e dalla scarsa attenzione del centrodestra. Il sindaco ha anche ribadito la sua preoccupazione per l'**Autonomia Differenziata**, definita "una mannaia" che aumenterà il divario tra il Nord e il Sud del Paese. "Sarebbe ora di smetterla con la pratica di annunci che non trovano riscontro nella realtà amministrativa", ha affermato Caruso, rivolgendosi direttamente al presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, chiedendo coerenza nel votare al referendum contro l'**Autonomia Differenziata**. Nel corso dell'incontro, Elly Schlein ha posto l'accento su una questione cruciale: il miglioramento del trasporto pubblico per combattere l'isolamento delle aree interne, che costituiscono circa il 70% del territorio calabrese e sono a rischio di spopolamento. Il giovane sindaco di Mormanno, Paolo Pappaterra, ha ricevuto l'apprezzamento di Schlein per le sue proposte concrete finalizzate a colmare il deficit di sviluppo di queste aree marginali. Franz Caruso ha espresso soddisfazione anche per il sostegno mostrato sul progetto di Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria, evidenziando però il "silenzio assordante" della Regione e del Governo su questo tema di importanza strategica per lo sviluppo del Sud. A margine dell'evento, il presidente del consiglio comunale di Cosenza Giuseppe Mazzuca ha parlato del successo dell'incontro, definendolo l'inizio di un "nuovo corso" per il Partito Democratico calabrese. Mazzuca ha sottolineato il ruolo chiave di Nicola Irto, segretario regionale del PD, e di Vittorio Pecoraro, segretario della federazione di Cosenza, nel guidare il rinnovamento del partito con determinazione. Schlein ha esortato il partito a lavorare con spirito unitario, superando le polemiche interne e aprendo le porte a chiunque voglia contribuire al rilancio della Calabria. Ha sottolineato la necessità di agire subito, senza aspettare l'approssimarsi delle elezioni, per costruire una vera alternativa al centrodestra, "inconsistente e lontano dai bisogni della gente". «Ora tocca ai nuovi dirigenti del partito calabrese e cosentino, cui auguro buon lavoro, e alla grande comunità democratica, far sì che le parole di Elly Schlein si traducano in azioni concrete,

Cosenza Channel

Fonti Web

a noi, ai nuovi dirigenti del partito calabrese e cosentino, cui auguro buon lavoro, e alla grande comunità democratica, far sì che le parole di Elly Schlein si traducano in azioni concrete, senza che vengano disperse tra polemiche e vecchie dinamiche che i cittadini non ci perdonerebbero».

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Cronache Di

Fonti Web

"E' la politica che non vuole lo scalo civile a Grazzanise"

CASERTA - Lo sviluppo della Campania, anzi, di tutto il Sud, bloccato dalla politica. Quella che da decenni - qualcuno dice cinquant'anni, qualcun altro addirittura settanta - non muove un dito per realizzare un'opera che non dovrebbe avere controindicazioni: l'aeroporto civile di Grazzanise. Una domanda sorge spontanea: ma i rappresentanti politici campani si rendono conto che stanno distruggendo l'unica occasione di sviluppo per il Sud? Di chi fanno gli interessi? Certo non di chi li ha votati, a cui anche un solo posto di lavoro in più farebbe comodo, per non parlare dei servizi. Si dovrebbero incatenare, nei posti che contano, per sostenere una battaglia sacrosanta, che sulla carta avrebbe dovuto trovare il sostegno di tutti, da sempre. E invece no, ci si continua a riempire la bocca di "sviluppo del Sud" e poi ci si vende per un piatto di lenticchie. Perché il sospetto è quello, non ci sono molte altre spiegazioni: i rappresentanti politici di cui sopra non alzano un dito per il terzo aeroporto in Campania o perché non ci arrivano, o perché sono venduti. A chi? Evidentemente a chi ha interesse a non aprire Grazzanise. Che sia Gesac, la società che gestisce Capodichino e Salerno, che non vuole avere concorrenza? Può darsi, ma Gesac non fa altro che i suoi interessi. Sarebbe anomalo il contrario. Esattamente come il governatore Vincenzo De Luca. "Si è fatto" l'aeroporto in casa, a Salerno, sì: ma è quantomeno comprensibile. Ecco perché è tanto più evidente la strafottenza di chi mandiamo a rappresentarci nelle sedi istituzionali: a chi sono proni, spalleggiati dalla solita clique dei 'giornaloni' e dei gruppi di potere, se non rispettano i loro elettori? Perché la Lombardia può avere 12 aeroporti, la Sicilia 7 e per la Campania 2 sarebbero già troppi? "Napoli, Salerno e Grazzanise possono convivere tranquillamente": parola di Angelo Lusto (nella foto), segretario regionale del sindacato dei trasporti Filt Cgil. "La soluzione già esiste, da tempo: a Grazzanise facciamo lo scalo cargo. Il masterplan di Bassolino prevedeva un aeroporto internazionale, poi la scena è cambiata, per chiare ragioni politiche. Ora si parla dello scalo merci: benissimo, è utilissimo. Ma facciamolo". Lusto spiega che questo tipo di aeroporto prevede una pista ancora più lunga di quella che serve negli scali passeggeri, dunque la struttura già presente a Grazzanise è perfetta. "Salerno è nel piano nazionale dei trasporti, Grazzanise no. I due scali possono convivere tranquillamente, fra l'altro avrebbero ruoli diversi e quello di Grazzanise potrebbe anche crescere un domani, quando salirà la domanda di passeggeri. Non sono in competizione fra di loro", aggiunge il sindacalista. E allora che si aspetta se tutti sono concordi nel sostenere la necessità di questa infrastruttura? "E' un problema politico. Solo ed esclusivamente di volontà politica: se si vuole fare una cosa, la si fa. La politica dovrebbe stabilire se questo aeroporto va fatto o meno, senza abusare ancora della credulità e della pazienza della gente", taglia corto Lusto. Che tocca, finalmente, il nervo scoperto. In un



10/13/2024 08:50

Lustro Cgil, Maria Bertone

CASERTA - Lo sviluppo della Campania, anzi, di tutto il Sud, bloccato dalla politica. Quella che da decenni - qualcuno dice cinquant'anni, qualcun altro addirittura settanta - non muove un dito per realizzare un'opera che non dovrebbe avere controindicazioni: l'aeroporto civile di Grazzanise. Una domanda sorge spontanea: ma i rappresentanti politici campani si rendono conto che stanno distruggendo l'unica occasione di sviluppo per il Sud? Di chi fanno gli interessi? Certo non di chi li ha votati, a cui anche un solo posto di lavoro in più farebbe comodo, per non parlare dei servizi. Si dovrebbero incatenare, nei posti che contano, per sostenere una battaglia sacrosanta, che sulla carta avrebbe dovuto trovare il sostegno di tutti, da sempre. E invece no, ci si continua a riempire la bocca di "sviluppo del Sud" e poi ci si vende per un piatto di lenticchie. Perché il sospetto è quello, non ci sono molte altre spiegazioni: i rappresentanti politici di cui sopra non alzano un dito per il terzo aeroporto in Campania o perché non ci arrivano, o perché sono venduti. A chi? Evidentemente a chi ha interesse a non aprire Grazzanise. Che sia Gesac, la società che gestisce Capodichino e Salerno, che non vuole avere concorrenza? Può darsi, ma Gesac non fa altro che i suoi interessi. Sarebbe anomalo il contrario. Esattamente come il governatore Vincenzo De Luca. "Si è fatto" l'aeroporto in casa, a Salerno, sì: ma è quantomeno comprensibile. Ecco perché è tanto più evidente la strafottenza di chi mandiamo a rappresentarci nelle sedi istituzionali: a chi sono proni, spalleggiati dalla solita clique dei 'giornaloni' e dei gruppi di potere, se non rispettano i loro elettori? Perché la Lombardia può avere 12 aeroporti, la Sicilia 7 e per la Campania 2 sarebbero già troppi? "Napoli, Salerno e Grazzanise possono convivere tranquillamente": parola di Angelo Lusto (nella foto), segretario regionale del sindacato dei trasporti Filt Cgil. "La soluzione già esiste, da tempo: a Grazzanise facciamo lo scalo cargo. Il masterplan di Bassolino prevedeva un aeroporto internazionale, poi la scena è cambiata, per chiare ragioni politiche. Ora si parla

Cronache Di

Fonti Web

Paese in cui la parola responsabilità sembra sia un dovere solo del semplice cittadino, non è accettabile che chi deve fare una sola cosa, ovvero rappresentare i nostri interessi, non la faccia. A breve sarà trascorso un anno dalla visita del Sottosegretario di Stato al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (Mit), Tullio Ferrante. "Una visita istituzionale volta a promuovere le potenzialità dello scalo e dare ascolto alle richieste della comunità locale che auspica l'apertura dell'infrastruttura al traffico civile", così da Roma veniva presentata l'ennesima passerella, con tanto di codazzo di parlamentari e consiglieri regionali al seguito. "L'ipotesi di valutare l'opportunità di riconsiderare la destinazione dell'aeroporto militare, ad usi civili e per il trasporto merci ha trovato, nella votazione di un ordine del giorno al 'Decreto Asset', parere favorevole del Governo, nell'ottica di individuare soluzioni alle esigenze di sviluppo del trasporto aereo della Regione Campania", disse Ferrante in quella occasione. Anche il ministro dei Trasporti Matteo Salvini, alla vigilia delle Europee, parlò di "interesse del governo" su Grazzanise. Ma poi, finita la campagna elettorale, tutti zitti. Un copione che si ripete. Fino a quando, Catilina di ogni tempo e ogni colore politico, abuserete della nostra pazienza?

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Geometri, impiegati e magazzinieri: le offerte di lavoro in provincia

ANNUNCI di Confindustria e del Centro per l'impiego di Macerata, Civitanova e Tolentino Torna l'appuntamento con le offerte di lavoro in provincia. Confindustria Macerata ricerca per azienda che produce e commercializza infissi in pvc un/a geometra (cod. annuncio Conf 473) . La risorsa verrà inserita nell'ufficio commerciale e si occuperà della preventivazione, effettuando anche sopralluoghi per le rilevazioni e le misurazioni in loco, e della predisposizione degli ordini. Titolo di studio richiesto: Diploma di Istituto Tecnico commerciale o industriale, indirizzo Geometri / Edile o affini.

Requisiti richiesti: Predisposizione al lavoro in team, attitudine al problem solving e precisione. Si valutano anche profili senza esperienza. Sede di lavoro: provincia di Macerata. Confindustria Macerata ricerca per azienda che opera nel settore calzaturiero un/a impiegato amministrativo (cod. annuncio Conf 474). La risorsa si occuperà della contabilità aziendale, della predisposizione dei bilanci e di intrattenere rapporti con gli istituti di credito. Titolo di studio richiesto: Diploma o Laurea in discipline economiche.

Requisiti richiesti: Esperienza pregressa nel ruolo; Ottima padronanza della lingua inglese e conoscenza di un'ulteriore lingua straniera, tedesco e/o francese. Verrà valutata positivamente la conoscenza di software di gestione aziendale. Sede di lavoro: provincia di Macerata. Confindustria Macerata ricerca per azienda che opera nel settore dell'Information Technology un/a customer service specialist - junior (cod. annuncio Conf 470/bis). La risorsa si occuperà di fornire assistenza tecnica ai clienti su hardware, software e servizi cloud; dovrà raccogliere segnalazioni di problematiche e risolverle, tenendo traccia delle attività svolte nel Crm aziendale; effettuerà test sui nuovi prodotti o aggiornamenti sui prodotti già in uso; attiverà i servizi cloud richiesti dai clienti; contribuirà alla preparazione di materiale formativo/informativo; effettuerà installazioni presso i clienti; potrà partecipare a fiere di settore. Requisiti richiesti: laurea in informatica o diploma di perito informatico; ottima padronanza della lingua inglese (livello B2); ottime capacità relazionali e comunicative, sia verbali che scritte. Verrà valutata positivamente l'esperienza pregressa nell'assistenza clienti e la conoscenza delle tecnologie per CRM. Sede di lavoro: provincia di Macerata. Confindustria Macerata ricerca per azienda che opera nel settore dell'Information Technology un/a addetto alle riparazioni (cod. annuncio Conf 471/bis). La risorsa si occuperà delle riparazioni degli hardware gestendo la fase dell'accettazione del prodotto e redigendo la reportistica necessaria; consegnerà il prodotto riparato al reparto logistica per la spedizione al cliente; si occuperà di configurare e programmare le schede elettroniche destinate alla produzione ed eventuale pre-assemblaggio; manterrà un costante flusso informativo con i reparti coinvolti e con i clienti. Requisiti richiesti: titolo di studio ad indirizzo informatico, elettronico, elettrotecnico o in telecomunicazioni; buona



ANNUNCI di Confindustria e del Centro per l'impiego di Macerata, Civitanova e Tolentino Torna l'appuntamento con le offerte di lavoro in provincia. Confindustria Macerata ricerca per azienda che produce e commercializza infissi in pvc un/a geometra (cod. annuncio Conf 473) . La risorsa verrà inserita nell'ufficio commerciale e si occuperà della preventivazione, effettuando anche sopralluoghi per le rilevazioni e le misurazioni in loco, e della predisposizione degli ordini. Titolo di studio richiesto: Diploma di Istituto Tecnico commerciale o industriale, indirizzo Geometri / Edile o affini. Requisiti richiesti: Predisposizione al lavoro in team, attitudine al problem solving e precisione. Si valutano anche profili senza esperienza. Sede di lavoro: provincia di Macerata. Confindustria Macerata ricerca per azienda che opera nel settore calzaturiero un/a impiegato amministrativo (cod. annuncio Conf 474). La risorsa si occuperà della contabilità aziendale, della predisposizione dei bilanci e di intrattenere rapporti con gli istituti di credito. Titolo di studio richiesto: Diploma o Laurea in discipline economiche. Requisiti richiesti: Esperienza pregressa nel ruolo; Ottima padronanza della lingua inglese e conoscenza di un'ulteriore lingua straniera, tedesco e/o francese. Verrà valutata positivamente la conoscenza di software di gestione aziendale. Sede di lavoro: provincia di Macerata. Confindustria Macerata ricerca per azienda che opera nel settore dell'Information Technology un/a customer service specialist - junior (cod. annuncio Conf 470/bis). La risorsa si occuperà di fornire assistenza tecnica ai clienti su hardware, software e servizi cloud; dovrà raccogliere segnalazioni di problematiche e risolverle tenendo traccia delle attività svolte nel Crm aziendale;

manualità e precisione; ottime capacità nell'individuare, analizzare e risolvere rapidamente le problematiche; conoscenza base delle configurazioni di rete locali. Sede di lavoro: provincia di Macerata. Per gli annunci di Confindustria, inviare il cv, con espressa autorizzazione al trattamento dei dati personali in conformità alla normativa vigente (Reg. UE 2016/679, specificando il codice dell'annuncio, al link : <https://www.confindustriamacerata.it/servizi-associativi/megamenu-services/sportello-lavoro.html> (Assindustria Servizi srl soggetto accreditato con decreto Regione Marche n. 235/SIM del 30/06/2016). Informativa art. 13 GDPR (bit.ly/36LHSAY). Gli annunci sono rivolti ad entrambi i sessi, ai sensi delle leggi 903/77 e 125/91, e a persone di tutte le età e tutte le nazionalità, ai sensi dei decreti legislativi 215/03 e 216/03. Centro per l'impiego di Macerata Di seguito le offerte del Centro per l'impiego di Macerata

Impresa edile cerca muratori, manovali e autisti di mezzi d'opera (escavatoristi etc) per cantieri a Macerata e provincia. Si richiede esperienza consolidata, patente B, auto propria. Si offre assunzione immediata a tempo determinato trasformabile. Se interessati e con i requisiti richiesti, inviare curriculum a centroimpiegomacerata.ido@regione.marche.it specificando il codice offerta 422448/1

Azienda di Macerata cerca un diplomato (preferibilmente istituto tecnico o scuola professionale) da impiegare in attività di cablaggio e assemblaggio sistemi elettronici preferibilmente con esperienza. Richiesti patente B ed auto propria. Se interessati e con i requisiti richiesti, inviare curriculum a centroimpiegomacerata.ido@regione.marche.it specificando il codice offerta 384215/6

Azienda settore commercio di Appignano cerca magazziniere consegnatario in età di apprendistato (max 29 anni). Richiesta patente B. Se interessati e con i requisiti richiesti, inviare curriculum a centroimpiegomacerata.ido@regione.marche.it specificando il codice offerta 182089/18

Azienda servizi ambientali di Macerata cerca addetto allo smaltimento e recupero rifiuti industriali per mansioni di carico/scarico e movimentazione rifiuti in colli col muletto, utilizzo mezzi semoventi (escavatore/ragno). Richiesti patentino muletto e mezzi semoventi, preferibile diploma perito chimico. Obbligatoria esperienza nel ruolo, preferibile nel settore rifiuti. Se interessati e con i requisiti richiesti, inviare curriculum a centroimpiegomacerata.ido@regione.marche.it specificando il codice offerta 12119/14

Azienda di Macerata settore tessile-abbigliamento cerca un magazziniere/a per preparazione ordini clienti e carico/scarico furgone. Età 18-45, minimo licenza media, patente B ed auto propria. Si offre tempo determinato di 1 anno trasformabile o apprendistato in base all'esperienza. Tempo pieno 40h. Se interessati e con i requisiti richiesti, inviare curriculum a centroimpiegomacerata.ido@regione.marche.it specificando il codice offerta 25605/2

Azienda di Macerata settore tessile-abbigliamento cerca 2 addette al campionario per sviluppo modelli e avanzamento produzione. Capacità di utilizzo rimagliatrice, macchina taglia e cucì, pressa da stiro. Età 18-45, minimo licenza media, patente B ed auto propria. Si offre tempo determinato di 1 anno trasformabile o apprendistato in base all'esperienza. Tempo pieno 40h. Se interessati e con i requisiti richiesti, inviare curriculum a centroimpiegomacerata.ido@regione.marche.it specificando il codice offerta 25605/3

Azienda di Macerata di produzione materie plastiche cerca apprendista impiegato/a addetto/a alla amministrazione, segreteria,

cronachemaceratesi.it

Fonti Web

commercio estero . Richiesto inglese fluente, diploma o laurea, patente B, età max.29 anni. Se interessati e con i requisiti richiesti, inviare curriculum a centroimpiegomacerata.ido@regione.marche.it specificando il codice offerta 381349/13 Centro per l'impiego di Civitanova Di seguito le offerte del Centro per l'impiego di Civitanova Azienda di Civitanova ricerca magazziniere consegnatario che faccia sistemazione ricambi in arrivo e in partenza e consegne a Macerata e Ancona. Requisiti: patente b; età preferibilmente 25-35 anni. Chi ha i requisiti deve inviare il cv a : centroimpiegocivitanovamarche.ido@regione.marche.it (inserire codice 26554) Azienda di Castelfidardo ricerca un saldatore di pezzi di carpenteria . Requisiti: preferibilmente aver maturato esperienza analoga; conoscenza buona della lingua italiana. Chi ha i requisiti deve inviare il cv a : centroimpiegocivitanovamarche.ido@regione.marche.it (inserire cod 328863) Borsa di ricerca. Attività di ricerche di mercato, assunzione rischi e marketing presso agenzia di assicurazione. Requisiti: under 35, laurea almeno triennale (economia/giurisprudenza/ingegneria), disoccupato/a iscritto/a al Centro Impiego, non aver presentato richiesta di Naspi o Dis.Coll. e non essere percettore/trice; non aver svolto borse lavoro o borse di ricerca negli ultimi 24 mesi finanziati con POR Marche FSE 2014/2020, essere residente nella Regione Marche; buona conoscenza della lingua inglese e buona capacità di utilizzo dei programmi Office. Orario 32 ore settimanali. Sede operativa Civitanova Marche. Per candidarsi inviare il cv all'indirizzo mail: centroimpiegocivitanovamarche.ido@regione.marche.it (inserire codice 229295/5) Ristorante di Civitanova ricerca cameriere di sala preferibilmente con esperienza. Contratto a tempo determinato. Chi è interessato può inviare il curriculum a: centroimpiegocivitanovamarche.ido@regione.marche.it (inserire codice 387033/5) Supermercato di Recanati ricerca un addetto al banco salute e formaggi . Requisiti: preferibilmente con esperienza ma non indispensabile; patente b e disponibilità ai giorni festivi su turni. Chi è interessato può inviare il cv a: centroimpiegocivitanovamarche.ido@regione.marche.it (inserire codice 264376) Azienda di consulenza informatica di Civitanova ricerca un programmatore . Requisiti: esperienza come programmatore senior o junior; saper realizzare applicazioni mobili iOS e ANDROID; conoscere linguaggio programmazione DART/FLUTTER; conoscere l'ambiente di sviluppo Visual Studio; conoscere le SDK di iOS e Android nelle diverse versioni; conoscere le principali tecnologie web (HTML, CSS, JS, etc. ; JSON). Diploma o laurea affine. Chi ha i requisiti deve inviare il cv a: centroimpiegocivitanovamarche.ido@regione.marche.it (inserire codice 431698) Il centro per l'impiego di Tolentino Di seguito le offerte del Centro per l'impiego di Tolentino Imprese edili cercano: autisti con patenti C/**CQC**, geometri, muratori, manovali, escavatoristi, carpentieri, intonacatori, cartongessisti . Sedi di lavoro: Provincia di Macerata. Rif.: 13251 Azienda settore impiantistica cerca un termoidraulico esperto e/o apprendista . Sede di lavoro: Tolentino. Rif.: 13246 Azienda settore metalmeccanico cerca un impiegato per l'ufficio tecnico in età di apprendistato . Richiesta la conoscenza di autocad. Sede di lavoro: Matelica. Rif.: 13244 Azienda settore chimica cerca un manutentore meccanico/elettrico in possesso di un diploma di tipo tecnico. Sede di lavoro: zona Montecassiano. Rif.: 13243 Studio commerciale cerca un/a ragioniere/a esperto/a . Si valutano anche neo diplomati

disponibili per un tirocinio. Sede di lavoro: zona Sarnano. Rif.: 13241 Azienda informatica cerca un programmatore web senior e/o junior. Sede di lavoro: attività da remoto. Rif.: 13240 Supermercato cerca un macellaio esperto . sede di lavoro: Tolentino. Rif.: 13239 Ente formativo cerca laureati in lingue part time per docenze e tutoraggi con conoscenza dell'inglese e spagnolo. Sede di lavoro: Macerata. Rif.: 13238 Azienda settore meccanica cerca un autista per il soccorso stradale con patente C e un meccanico riparatore autoveicoli . Sede di lavoro: zona Macerata. Rif.: 13237 Laboratorio odontotecnico cerca: un'assistente alla poltrona, una segretaria, un odontotecnico . Sede di lavoro: Matelica. Rif.: 13236 Gli interessati alle offerte di lavoro del Centro per l'Impiego di Tolentino possono presentarsi di persona dal lunedì al venerdì dalle 9 alle 12.30 in viale della Repubblica n. 10 oppure inviare il curriculum vitae all'e-mail: centroimpiegotolentino.ido@regione.marche.it (inserire codice offerta e autorizzazione al trattamento dati). Per approfondimenti: -09 (dal lunedì al venerdì: dalle 9 alle 13. Il martedì e il giovedì: dalle 15 alle 17). © RIPRODUZIONE RISERVATA Torna alla home page.

AD
USO
ESCLUSIVO
INTERNO

Le Marche terre di conquista delle multinazionali straniere

ECONOMIA - Negli ultimi 20 anni sono state 53 le imprese della nostra regione (come la Indesit e iGuzzini) assorbite da capitali stranieri mentre in 15 casi sono state acquistate le quote di maggioranza. Ma ci sono anche 28 imprese che hanno fatto acquisti in altre nazioni. In crisi le calzature e l'autotrasporto, ma è tutto il Centro Italia ad avere bisogno di un rilancio. Le altre spine: la fuga dei laureati all'estero e gli infortuni sul lavoro Ugo Bellesi di Ugo Bellesi Le Marche sono diventate terra di conquista per le multinazionali estere?

Semberebbe proprio di sì dal momento che negli ultimi 20 anni sono state 53 le imprese marchigiane (come la Indesit e iGuzzini) assorbite da capitali stranieri mentre in 15 casi sono state acquistate le quote di maggioranza. E' il caso della Rainbow, che ha ceduto il 30% agli americani. Ma è accaduto che pure che grandi firme si sono insediate nel nostro territorio: Louis Vuitton a Civitanova, Fendi a Fermo, Hugo Boss a Morrovalle. E questo succede quando le imprese marchigiane hanno un knowhow importante ma sono prive delle potenzialità necessarie per diventare una grande impresa. Ma ci sono state anche 28 imprese marchigiane che hanno fatto acquisti all'estero.

Così la Ariston Thermo ha preso il controllo di aziende del settore elettrodomestici in Messico, Israele, Usa, Danimarca, Sud Africa, Canada e Paesi Bassi. Il nuovo stabilimento Louis Vuitton a Civitanova Non dobbiamo però dimenticare che ci sono settori in crisi come quello delle calzature. Infocamere-Movimprese ha segnalato che calzaturifici e produttori di accessori hanno registrato, rispetto a dicembre 2023, la sparizione di 104 aziende con una perdita di 1.208 posti di lavoro. Nel settore della pelle le ore di cassa integrazione, nel primo semestre 2024, sono aumentate del 212,1% rispetto al 2023, essendo state autorizzate 2,5 milioni di ore. Tutto ciò è provocato dalla flessione delle esportazioni che per le Marche è risultata pari all'8,9% con -5% per Macerata, -7,7% per Fermo e -21,7% per Ascoli. Per tutta Italia nel primo semestre si è registrata il fatturato ha registrato una flessione di -9,1% mentre l'esportazione è diminuita dell'8,5%. Ma quello che preoccupa di più è che nel mese di giugno scorso si è registrata la chiusura di 107 calzaturifici rispetto a dicembre 2023 con la perdita di 2.359 posti di lavoro. Ma non è soltanto il mondo calzaturiero che attraversa un periodo di crisi perché anche altri settori non godono buona salute. Ne è la prova l'ultimo aggiornamento trimestrale di Movimprese. Nel primo trimestre di quest'anno nelle Marche si è registrata la cessazione di 3.428 imprese con una decrescita dello 0,49% (la più alta d'Italia). Si è accertato che tra dicembre 2019 ed oggi le Marche hanno perso 20mila attività economiche. E' del mese scorso l'allarme lanciato da Confartigianato Marche per la crisi dell'autotrasporto determinata soprattutto dalla carenza di autisti di mezzi pesanti. Le imprese di autotrasporto che 10 anni fa erano 3.616 oggi



ECONOMIA - Negli ultimi 20 anni sono state 53 le imprese della nostra regione (come la Indesit e iGuzzini) assorbite da capitali stranieri mentre in 15 casi sono state acquistate le quote di maggioranza. Ma ci sono anche 28 imprese che hanno fatto acquisti in altre nazioni. In crisi le calzature e l'autotrasporto, ma è tutto il Centro Italia ad avere bisogno di un rilancio. Le altre spine: la fuga dei laureati all'estero e gli infortuni sul lavoro Ugo Bellesi di Ugo Bellesi Le Marche sono diventate terra di conquista per le multinazionali estere? Semberebbe proprio di sì dal momento che negli ultimi 20 anni sono state 53 le imprese marchigiane (come la Indesit e iGuzzini) assorbite da capitali stranieri mentre in 15 casi sono state acquistate le quote di maggioranza. E' il caso della Rainbow, che ha ceduto il 30% agli americani. Ma è accaduto che pure che grandi firme si sono insediate nel nostro territorio: Louis Vuitton a Civitanova, Fendi a Fermo, Hugo Boss a Morrovalle. E questo succede quando le imprese marchigiane hanno un knowhow importante ma sono prive delle potenzialità necessarie per diventare una grande impresa. Ma ci sono state anche 28 imprese marchigiane che hanno fatto acquisti all'estero. Così la Ariston Thermo ha preso il controllo di aziende del settore elettrodomestici in Messico, Israele, Usa, Danimarca, Sud Africa, Canada e Paesi Bassi. Il nuovo stabilimento Louis Vuitton a Civitanova Non dobbiamo però dimenticare che ci sono settori in crisi come quello delle calzature. Infocamere-Movimprese ha segnalato che calzaturifici e produttori di accessori hanno registrato, rispetto a dicembre 2023, la sparizione di 104 aziende con una perdita di 1.208 posti di lavoro. Nel settore della pelle le ore di cassa integrazione, nel primo semestre 2024, sono aumentate del 212,1% rispetto al 2023, essendo state autorizzate 2.5 milioni di ore.

se ne contano soltanto 2.569 perchè ne sono scomparse 1.047. Tra l'altro si stima che tra 10 anni almeno la metà di coloro che oggi guidano i tir andrà in pensione. I giovani non sono più attratti da questa professione perché preferiscono altre attività. Per questo secondo Confartigianato sarebbero opportuni degli incentivi. Peraltro è da sottolineare che l'autotrasporto con mezzi pesanti è strategico per l'economia. D'altra parte bisogna rendersi conto che non solo la nostra regione non attraversa un periodo florido ma sono tutte le regioni del Centro Italia ad essere in difficoltà. La decrescita economica ma anche la denatalità provocano l'arretramento di questa vasta area che soffre del processo di deindustrializzazione che, nelle aree interne, è stato più marcato. Infatti, dopo la pandemia, il Centro Italia non è riuscito a recuperare i livelli che aveva prima. Si consta che il Sud con i fondi dell'Unione europea e il Nord con il Pnrr "sono tornati a correre" mentre le regioni del Centro, dopo la pandemia, presentavano questi Pil: Toscana -0,2; Umbria -1,6; Lazio -0,6; Marche 1,3; Abruzzo -1,1. La deindustrializzazione del Centro è aggravata dalla crisi della Germania ma è influenzata anche dalla denatalità. La situazione in cui si trova il nostro sistema produttivo influisce, come è evidente, assai negativamente sulle condizioni di vita dei lavoratori e delle lavoratrici marchigiane per il crollo del loro potere d'acquisto. Il tutto si addebita alla crisi energetica, alle guerre, al costo delle materie prime ma bisogna anche tener conto che le nostre imprese spesso sono di piccole dimensioni, se non addirittura a conduzione familiare, per cui si assommano i problemi generazionali con limitate capacità innovative. Traghettoni al porto di Ancona. Di questa situazione è assai preoccupato il mondo degli industriali i quali puntano al rilancio del Centro Italia mediante un più stretto (ma soprattutto rapido) collegamento tra Adriatico e Tirreno. C'è chi guarda con maggiore interesse ad un asse tra il Lazio e l'Abruzzo quando invece il collegamento più facile e più razionale è quello tra il Lazio e le Marche. Infatti è nell'ordine delle cose la necessità di creare una sinergia tra i due porti di Civitavecchia e Ancona per dare slancio al pil, al commercio e alle filiere industriali. Tra l'altro c'è la previsione di inserire il porto di Ancona nel corridoio Scandinavia-Mediterraneo con il raddoppio della linea ferroviaria, ma anche dell'autostrada A14, dal mar Baltico al mare Adriatico fino a Bari. Il che consentirebbe di collegare direttamente le regioni centrali con il resto d'Europa. Comunque, da quel che trapela, il mondo imprenditoriale di Roma snobba l'asse Civitavecchia-Ancona, per preferire il "corridoio europeo" Barcellona, Civitavecchia, Pescara, Ortona, Ploce. Infatti puntano sull'Abruzzo perché "le imprese abruzzesi - sostengono - hanno potenziali di crescita enormi: eccellenze mondiali nei settori automotive, chimico farmaceutico, elettronico, design, moda e agroalimentare". Se son rose fioriranno ma intanto è evidente che a Roma si sta lavorando per rilanciare l'economia del Centro Italia ma tagliando fuori le Marche. E passiamo alle note dolenti degli infortuni sul lavoro. Le ultime rilevazioni Inail ci dicono che le denunce di infortuni sono passate da 1.174 del febbraio 2023 a 1.214 del febbraio 2024. Il settore industriale ha avuto un incremento degli infortuni dai 1.794 del primo bimestre 2023 ai 1.844 del 2024. Sono diminuiti gli infortuni mortali, da 5 del primo bimestre

2023 a 2 dello stesso periodo del 2024. Le denunce di malattie professionali passano dalle 1.142 del primo bimestre 2023 alle 1.251 del primo bimestre 2024. Non meno preoccupante la "fuga" dei giovani laureati verso l'estero. In 15 anni l'Italia ha perso 525.000 laureati con stipendi e carriere migliori di quelle che possono trovare nel nostro paese. Sono cifre che ci debbono preoccupare perchè ci dicono che non solo abbiamo perso tanti laureati ma, e questo è ancora più grave, anche un pezzo della nuova classe dirigente. © RIPRODUZIONE RISERVATA Torna alla home page.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

"TAGLIATE LE VOSTRE SPESE O FARÒ LA PARTE DEL CATTIVO"

- IL MINISTRO DELL'ECONOMIA GIORGETTI, CHE NON SA COME METTERE INSIEME UNA **LEGGE DI BILANCIO** CHE OSCILLA TRA I 23 E I 25 MILIARDI, MANDA UN AVVISO AI COLLEGHI MINISTRI, CHIEDENDO UNA SPENDING REVIEW DI ALMENO TRE MILIARDI: "DEVONO FARE QUALCHE SACRIFICIO E RINUNCIARE A PROGRAMMI INUTILI" - IN ALTERNATIVA, PASSERA' LUI CON L'ACCETTA: UN TAGLIO DEL 5% DEI FONDI SU TUTTI I MINISTERI E VIA - MA LA SUA SPARATA DA "MAESTRINO" FA INCAZZARE TUTTI NEL GOVERNO: "NON DECIDI TU" - IN PRIMIS SALVINI (" DIFENDERÒ IL MIO BUDGET") CHE POI CONSIGLIA A GIORGETTI DI EVITARE LA PARTE DEL "CATTIVO": "LA FACCIA DURA LASCIALA A MELONI" 13.10.2024 07:56 1 - GIORGETTI AI MINISTRI "TAGLIATE LE VOSTRE SPESE O FARÒ LA PARTE DEL CATTIVO"

Estratto dell'articolo di Valentina Conte per "la Repubblica" giancarlo giorgetti

giorgia meloni matteo salvini giancarlo giorgetti giorgia meloni matteo salvini

Si dice pronto a «vestire la parte del cattivo». Il ministro dell'Economia

Giancarlo Giorgetti, dopo i già declamati «sacrifici per tutti», dalle banche ai

proprietari di case ristrutturate col Superbonus, mette ora nel mirino i colleghi

ministri. «Senza proposte per ridurre la spesa, ci penserò io», dice alla festa del Foglio. «Anche loro devono fare

sacrifici, rinunciare a qualche programma, magari totalmente inutile». In gioco ci sono gli aiuti alle famiglie:

«Meritano un trattamento migliore perché sostengono più spese, se hanno figli giovani o in età scolare. Speriamo di

dare un segnale». Appuntamento a martedì quando il governo approverà il Dpb, il documento programmatico di

bilancio, la cornice della manovra da inviare a Bruxelles. Lì potrebbe esserci anche la sorpresa per i colleghi ministri:

3 miliardi di tagli alle spese dei dicasteri anziché i 2,4 miliardi già previsti per il 2025. giancarlo giorgetti giorgia meloni

matteo salvini giancarlo giorgetti giorgia meloni matteo salvini La cifra balla. Non si esclude che si possa salire

anche oltre i 600 milioni extra. Dipenderà dalle esigenze di copertura di una **legge di bilancio** che oscilla tra 23 e 25

miliardi. La revisione della spesa pubblica ormai è un sentiero obbligato. Non solo perché rappresenta una riforma

del Pnrr. Ma perché lo stesso Psb, il Piano strutturale di **bilancio**, ruota tutto attorno alla spesa da comprimere e

tenere al di sotto del Pil per abbassare deficit e debito. Ecco dunque spiegata la velata minaccia di Giorgetti ai

colleghi: «Se non mi dite dove intervenire, faccio io con i tagli lineari». Un 5% su tutti e via. L'indolenza dei ministri

accenderà presto casi politici. Non solo Matteo Salvini, vicepremier e capo della Lega nonché ministro di

Infrastrutture e **Trasporti**: «Difenderò il mio budget». Ma anche il ministro della Sanità Orazio Schillaci che vorrebbe 4

miliardi per la sanità, ne otterrà forse la metà. giancarlo giorgetti e matteo salvini giancarlo giorgetti e matteo salvini

[] in queste ore i tecnici del ministero dell'Economia lavorano di forbici, oltre che di bilancino sui balzelli da

potenziare (come Ires e Irap per banche e imprese). La spending



10/13/2024 07:59 Vostre Spese O Faro

- IL MINISTRO DELL'ECONOMIA GIORGETTI, CHE NON SA COME METTERE INSIEME UNA LEGGE DI BILANCIO CHE OSCILLA TRA I 23 E I 25 MILIARDI, MANDA UN AVVISO AI COLLEGHI MINISTRI, CHIEDENDO UNA SPENDING REVIEW DI ALMENO TRE MILIARDI: "DEVONO FARE QUALCHE SACRIFICIO E RINUNCIARE A PROGRAMMI INUTILI" - IN ALTERNATIVA, PASSERA' LUI CON L'ACCETTA: UN TAGLIO DEL 5% DEI FONDI SU TUTTI I MINISTERI E VIA - MA LA SUA SPARATA DA "MAESTRINO" FA INCAZZARE TUTTI NEL GOVERNO: "NON DECIDI TU" - IN PRIMIS SALVINI (" DIFENDERÒ IL MIO BUDGET") CHE POI CONSIGLIA A GIORGETTI DI EVITARE LA PARTE DEL "CATTIVO": "LA FACCIA DURA LASCIALA A MELONI" 13.10.2024 07:56 1 - GIORGETTI AI MINISTRI "TAGLIATE LE VOSTRE SPESE O FARÒ LA PARTE DEL CATTIVO" Estratto dell'articolo di Valentina Conte per "la Repubblica" giancarlo giorgetti giorgia meloni matteo salvini giancarlo giorgetti giorgia meloni matteo salvini Si dice pronto a «vestire la parte del cattivo». Il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti, dopo i già declamati «sacrifici per tutti», dalle banche ai proprietari di case ristrutturate col Superbonus, mette ora nel mirino i colleghi ministri. «Senza proposte per ridurre la spesa, ci penserò io», dice alla festa del Foglio. «Anche loro devono fare sacrifici, rinunciare a qualche programma, magari totalmente inutile». In gioco ci sono gli aiuti alle famiglie: «Meritano un trattamento migliore perché sostengono più spese, se hanno figli giovani o in età scolare. Speriamo di dare un segnale». Appuntamento a martedì quando il governo approverà il Dpb, il documento programmatico di bilancio, la cornice della manovra da inviare a Bruxelles. Lì potrebbe esserci anche la sorpresa per i colleghi ministri: 3 miliardi di tagli alle spese dei dicasteri anziché i 2,4 miliardi già previsti per il 2025.

Dagospia

Fonti Web

review, la revisione della spesa, impatta molto sui ministeri: in quattro anni, dal 2023 al 2026, devono tagliare 7,6 miliardi (la metà a carico del solo ministero dell'Economia). Molti per ora sono solo tagli sulla carta. Di questo si lamenta Giorgetti. Anche gli enti locali da quest'anno al 2028 devono assicurare 600 milioni all'anno al bilancio dello Stato. Il conto potrebbe salire anche per loro. ¶ 2 - IL GELO DEI COLLEGHI "NON DECIDI TU" E SALVINI: LA FACCIA DURA LASCIALA A MELONI Estratto dell'articolo di Antonio Frascilla per "la Repubblica" SALVINI MELONI GIORGETTI 1 SALVINI MELONI GIORGETTI 1 Il clima gelido nel governo Meloni dopo la strigliata del ministro Giancarlo Giorgetti trapela dalla reazione del collega Francesco Lollobrigida. Il ministro dell'Agricoltura risponde subito al titolare dell'Economia Giorgetti che parla di "sacrifici da fare" e minaccia i componenti dell'esecutivo sui tagli al bilancio. Ministro Lollobrigida, allora, lei cosa risponde a Giorgetti chiedono i cronisti: «Mah, in realtà non ho sentito il suo intervento, cosa ha detto? I tagli? Ma noi all'Agricoltura siamo pronti, ci sono spese da rivedere, certo». Quindi ridurrà il suo budget e farà tagli? «No, non mi faccia dire cose che non ho detto». valditara locatelli salvini giorgetti calderoli valditara locatelli salvini giorgetti calderoli La risposta a Giorgetti da FdI è già arrivata insomma. In realtà appena battuta dalle agenzie l'uscita del ministro dell'Economia il primo a stopparlo è stato il suo stesso leader di partito, il ministro e vicepremier Matteo Salvini, da Monza: «Sta per cominciare la sessione di bilancio, oggi (ieri, ndr) incontro il ministro Giorgetti per difendere il mio budget». Come dire, altro che tagli. E a sostenere la linea è il capo partito del ministro, mica uno qualunque. Ma in realtà tutti i ministri sono gelidi nei confronti dell'uscita di Giorgetti e dai toni da "maestrino" utilizzati: «Non siamo allievi suoi e non può fare la parte di chi ci bacchetta in questo modo», sibila un ministro contattato da Repubblica. La linea di tutti comunque è quella della cautela senza nessuna imposizione dall'alto: «Io sono contrario ai tagli lineari, un euro speso per un motivo non è uguale a un euro speso per un altro», dice il ministro dello Sport, il meloniano Andrea Abodi. giancarlo giorgetti giorgia meloni matteo salvini giancarlo giorgetti giorgia meloni matteo salvini I ministri a capo dei dicasteri più ingombranti anche come spesa fanno spallucce. Gelo da parte del ministro della Difesa Guido Crosetto. Sulla richiesta di Giorgetti di fare tagli «se no interverrò io» risponde secco: «Mai sentita». Mentre dalle parti della Difesa si limitano a far notare che non sono arrivate richieste di tagli dal ministero dell'Economia. Anzi, la Difesa ha appena presentato il suo bilancio nella commissione di merito alla Camera e dalla relazione emerge la richiesta urgente di nuove risorse, con un budget crescente per l'acquisto di armi, passato da 6 a 7 miliardi nell'ultimo anno, e con contratti in essere che vanno onorati e che valgono 22 miliardi di euro. giancarlo giorgetti giorgia meloni matteo salvini giancarlo giorgetti giorgia meloni matteo salvini ¶ alcuni ministri, a partire da quello interessato alla sanità, sono preoccupati e mettono le mani avanti: «A noi non sono stati chiesti tagli», dicono dal ministero della Salute guidato da Orazio Schillaci, che in realtà dovrebbe avere due miliardi di euro in più rispetto allo scorso anno. Una cifra considerata insufficiente dalle Regioni,

Dagospia

Fonti Web

che chiedono almeno 4 miliardi in più per far fronte al costo dell'inflazione e assumere camici bianchi. Il ministro dello Sviluppo economico Adolfo Urso, che ha in mano tutti i capitoli sul sostegno alle imprese e alle filiere che valgono miliardi di euro, para il colpo: «Noi daremo, come sempre, le nostre indicazioni in merito ad eventuali tagli per evitare impatti negativi sulle misure efficaci di sostegno alle imprese - dice - non intaccheremo certo le misure a sostegno delle risorse che sono risultate efficaci». tajani giorgetti tajani giorgetti La coperta in molti dicasteri è corta e arrivare a pochi giorni dalla manovra di bilancio con richieste così stringenti e "lineari" sui tagli sta creando non poca irritazione nel governo, anche per l'immagine che sta passando: di un ministro, Giorgetti, che vuole salvare il Paese e gli altri no. Ma a Salvini non piace invece l'immagine opposta e altrettanto possibile: quella del suo ministro cattivo e degli altri buoni. I due ieri si sono visti a Milano. Bocche cucite sul confronto, anche se il clima è stato più che sereno. Salvini avrebbe consigliato al ministro di non usare mai la parola "tasse" e di evitare di assumere lui il ruolo del "cattivo" e lasciare l'arduo compito di imporre tagli ad altri: in primis al la premier Meloni. Guarda la fotogallery Potrebbe interessarti anche: Contenuti sponsorizzati da.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Panoramica sulla privacy

Infrastrutture, via libera all'accordo con l'Eni per la riqualificazione del porto di Gela. Schifani: «Un'opera strategica per un nuovo modello di sviluppo»

Infrastrutture, via libera all'accordo con l'Eni per la riqualificazione del porto di Gela. Schifani: «Un'opera strategica per un nuovo modello di sviluppo»

Infrastrutture, via libera all'accordo con l'Eni per la riqualificazione del porto di Gela. Schifani: «Un'opera strategica per un nuovo modello di sviluppo»

La riqualificazione del porto Rifugio di Gela per restituire al territorio un'infrastruttura strategica per tutta la Sicilia. La giunta regionale ha dato il via libera, su proposta dell'assessore regionale delle Infrastrutture, Alessandro Aricò, al nuovo accordo attuativo con l'Eni secondo cui la società si impegna a versare un contributo economico di 3,7 milioni di euro da destinare al ripristino funzionale della struttura portuale in provincia di Caltanissetta. Il gruppo industriale dovrà, inoltre, rimborsare 1,7 milioni di euro alla Regione per gli interventi già realizzati in passato nell'area. Si tratta di una misura compensativa prevista dal "Protocollo d'intesa per l'area di Gela", firmato nel 2014 da Regione, Comune, Ministero dello Sviluppo economico ed Eni che prevede un piano di investimenti per lo sviluppo sostenibile della cittadina. Soggetto attuatore sarà l'Autorità di sistema portuale della Sicilia occidentale che è responsabile della gestione del sito e che, dopo la firma ufficiale dell'accordo, presenterà il progetto definitivo del restyling del porto, a partire dai lavori più urgenti legati alla necessità di dragaggio e pulizia. «Il porto di Gela - dice il presidente della Regione, Renato Schifani - è fondamentale non solo per lo sviluppo della città e della sua provincia, ma anche per l'intera Sicilia considerando la sua posizione che è strategica nel Mediterraneo sia per il traffico di merci che come punto di riferimento per il turismo marittimo. Il governo è pronto ad appoggiare ogni iniziativa che vada in questa direzione. Con questo accordo, apriamo una nuova fase e ringraziamo l'Eni per la fattiva collaborazione che speriamo di intensificare per dare attuazione ad altre iniziative per la crescita sostenibile di Gela». «Finalmente - aggiunge l'assessore Alessandro Aricò - diamo risposte concrete a un territorio che ha infinite potenzialità di crescita e che da troppo tempo aspetta di riappropriarsi di una infrastruttura cruciale per l'intera provincia, che può rivelarsi fondamentale anche nella strategia nazionale di potenziare i porti del Sud Italia. Il via libera a questo accordo, cui seguirà la firma ufficiale, rappresenta un primo passo importante perché dà il via ai lavori urgenti che una volta realizzati permetteranno di dedicarsi al progetto complessivo di riammodernamento e di potenziamento dell'infrastruttura»

Visite: [Lascia un commento.](#)



Infrastrutture, via libera all'accordo con l'Eni per la riqualificazione del porto di Gela. Schifani: «Un'opera strategica per un nuovo modello di sviluppo»

Infrastrutture, via libera all'accordo con l'Eni per la riqualificazione del porto di Gela. Schifani: «Un'opera strategica per un nuovo modello di sviluppo»

Infrastrutture, via libera all'accordo con l'Eni per la riqualificazione del porto di Gela. Schifani: «Un'opera strategica per un nuovo modello di sviluppo»

La giunta regionale ha dato il via libera, su proposta dell'assessore regionale delle Infrastrutture, Alessandro Aricò, al nuovo accordo attuativo con l'Eni secondo cui la società si impegna a versare un contributo economico di 3,7 milioni di euro da destinare al ripristino funzionale della struttura portuale in provincia di Caltanissetta. Il gruppo industriale dovrà, inoltre, rimborsare 1,7 milioni di euro alla Regione per gli interventi già realizzati in passato nell'area. Si tratta di una misura compensativa prevista dal "Protocollo d'intesa per l'area di Gela", firmato nel 2014 da Regione, Comune, Ministero dello Sviluppo economico ed Eni che prevede un piano di investimenti per lo sviluppo sostenibile della cittadina. Soggetto attuatore sarà l'Autorità di sistema portuale della Sicilia occidentale che è responsabile della gestione del sito e che, dopo la firma ufficiale dell'accordo, presenterà il progetto definitivo del restyling del porto, a partire dai lavori più urgenti legati alla necessità di dragaggio e pulizia. «Il porto di Gela - dice il presidente della Regione, Renato Schifani - è fondamentale non solo per lo sviluppo della città e della sua provincia, ma anche per l'intera Sicilia considerando la sua posizione che è strategica nel Mediterraneo sia per il traffico di merci che come punto di riferimento per il turismo marittimo. Il governo è pronto ad appoggiare ogni iniziativa che vada in questa direzione. Con questo accordo, apriamo una nuova fase e ringraziamo l'Eni per la fattiva collaborazione che speriamo di intensificare per dare attuazione ad altre

Leonforte: la giunta comunale presenta i risultati del primo anno di amministrazione

Leonforte: la giunta comunale presenta i risultati del primo anno di amministrazione PUBBLICITÀ A Villa Bonsignore si è tenuta la relazione annuale della giunta comunale di Leonforte, guidata dal sindaco Piero Li Volsi, alla presenza della stampa e dei cittadini. All'evento hanno partecipato anche gli assessori Adriano Licata, Francesco Rubino, Sabrina La Ferrara, Sebastiano Licciardello e Rosa Elena Pedalino. Numerosi i temi trattati, tra cui sanità, lavori pubblici, servizi sociali, turismo e viabilità. PUBBLICITÀ Il sindaco Li Volsi ha sottolineato come la prima priorità della sua amministrazione, insediata nel giugno 2023, sia stata quella di "rimettere in moto la macchina comunale". Ha inoltre accennato, durante il suo intervento, all'avvio della stabilizzazione del personale precario. Riguardo al contenzioso, il sindaco ha parlato di una iniziale "situazione fuori controllo", spiegando come si stia ora intervenendo attivamente. In ambito sanitario, Li Volsi ha dichiarato: "Abbiamo ripristinato i normali rapporti istituzionali con l'Asp e ottenuto l'installazione della Tac e del mammografo a Leonforte". Tra gli obiettivi raggiunti che sono stati citati l'arrivo di nuovo personale, la riapertura della sala operatoria e l'attivazione dell'ospedale di comunità. "Abbiamo firmato una transazione per completare il vecchio ospedale, destinato a essere utilizzato sia dal Comune che dall'Asp", ha aggiunto. Inoltre, l'amministrazione sta lavorando per permettere ai pazienti di effettuare terapie a Leonforte, evitando spostamenti a Enna. Sul fronte del turismo, il sindaco ha evidenziato come il ruolo del Comune sia quello di promuovere iniziative che possano creare opportunità. "Sta poi al tessuto sociale coglierle", ha osservato. Tra gli obiettivi, c'è quello di potenziare la capacità ricettiva. Anche la viabilità ha visto e sta vedendo interventi concreti, con l'introduzione dello "street control" e la creazione di nuovi posteggi. La ZTL, ha spiegato Li Volsi, è uno strumento fondamentale per rendere vivibile Corso Umberto, cercando al contempo di bilanciare le esigenze dei commercianti. In tema di servizi sociali, il Comune ha attivi 13 cantieri di servizio, considerati una risorsa fondamentale da ottimizzare, e ha avviato il servizio civile. Riguardo ai lavori pubblici, si è parlato di quelli in corso nel nuovo commissariato di Polizia che saranno completati nei prossimi mesi, di quelli relativi ad alcune scuole e del completamento di opere iniziate dalla precedente amministrazione. Importante anche il finanziamento di 890mila euro per la realizzazione di un nuovo asilo nido nella struttura dell'ex macello. Il sindaco ha poi parlato del campo sportivo, attualmente gestito dal Comune, con l'intenzione di garantirne l'accesso a tutti nelle parti in cui è possibile la fruizione pubblica. Un altro punto chiave dell'amministrazione Li Volsi vuole essere il rilancio del centro storico, una possibile idea annunciata quella esentare da tasse per i primi anni le attività che decideranno di investire nell'area. Riguardo al dissesto



Leonforte: la giunta comunale presenta i risultati del primo anno di amministrazione PUBBLICITÀ A Villa Bonsignore si è tenuta la relazione annuale della giunta comunale di Leonforte, guidata dal sindaco Piero Li Volsi, alla presenza della stampa e dei cittadini. All'evento hanno partecipato anche gli assessori Adriano Licata, Francesco Rubino, Sabrina La Ferrara, Sebastiano Licciardello e Rosa Elena Pedalino. Numerosi i temi trattati, tra cui sanità, lavori pubblici, servizi sociali, turismo e viabilità. PUBBLICITÀ Il sindaco Li Volsi ha sottolineato come la prima priorità della sua amministrazione, insediata nel giugno 2023, sia stata quella di "rimettere in moto la macchina comunale". Ha inoltre accennato, durante il suo intervento, all'avvio della stabilizzazione del personale precario. Riguardo al contenzioso, il sindaco ha parlato di una iniziale "situazione fuori controllo", spiegando come si stia ora intervenendo attivamente. In ambito sanitario, Li Volsi ha dichiarato: "Abbiamo ripristinato i normali rapporti istituzionali con l'Asp e ottenuto l'installazione della Tac e del mammografo a Leonforte". Tra gli obiettivi raggiunti che sono stati citati l'arrivo di nuovo personale, la riapertura della sala operatoria e l'attivazione dell'ospedale di comunità. "Abbiamo firmato una transazione per completare il vecchio ospedale, destinato a essere utilizzato sia dal Comune che dall'Asp", ha aggiunto. Inoltre, l'amministrazione sta lavorando per permettere ai pazienti di effettuare terapie a Leonforte, evitando spostamenti a Enna. Sul fronte del turismo, il sindaco ha evidenziato come il ruolo del Comune sia quello di promuovere iniziative che possano creare opportunità. "Sta poi al tessuto sociale coglierle", ha osservato. Tra gli obiettivi, c'è quello di potenziare la capacità ricettiva. Anche la viabilità ha visto e sta vedendo interventi concreti, con l'introduzione dello "street control" e la creazione di nuovi posteggi. La ZTL, ha spiegato Li Volsi, è uno strumento fondamentale per rendere vivibile Corso Umberto.

finanziario, il sindaco non è entrato nei dettagli, ma ha ricordato che al momento dell'insediamento il consiglio comunale non aveva deliberato il piano di riequilibrio. "Personalmente, ritengo che non ci fossero i presupposti per un dissesto così grave. Il Comune non è ancora in salute, ma non è peggiore di altri. Continuiamo con azioni mirate di efficientamento energetico per abbattere i costi e avere un servizio migliore". In merito alla polemica sull'acqua e al post del sindaco di ieri, Li Volsi ha precisato: "Premesso che la solidarietà tra comuni ci sta, io ho detto solo che non vorrei che si penalizzasse la nostra collettività per favorirne un'altra. Dove è possibile aiutare è giusto farlo, però è giusto precisarne i termini". Infine, Li Volsi ha ribadito l'impegno della giunta: "Vogliamo essere un'amministrazione aperta che dialoga con tutti. Quanto fatto in questo primo anno è solo l'inizio, puntiamo a fare molto di più e non a gestire solo l'ordinario". PUBBLICITÀ.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

I fondi per bonificare la Falce, Matilde Siracusano: "Chiuso un cerchio, da qui parte la rinascita"

La deputata di Forza Italia e sottosegretaria ai Rapporti con il Parlamento propose l'emendamento dei 20 milioni «I 20 milioni di euro per la riqualificazione della Zona falcata sono finalmente realtà. Un percorso lungo, faticoso, pieno di ostacoli, nato durante la scorsa legislatura con l'approvazione di un mio specifico emendamento, e che adesso si concretizza definitivamente. Il via libera del Cipess a queste importantissime risorse, con la firma ufficiale del ministro Giorgetti, dopo l'ok del ministro Fitto, ha chiuso il cerchio e permetterà entro fine anno di avviare i lavori per la bonifica dell'area. Un risultato straordinario, che Messina attendeva da decenni». Matilde Siracusano ha "sposato" da anni la causa della Falce. Lo ha fatto impegnandosi in sede parlamentare, così come è accaduto per quanto riguarda il risanamento delle baraccopoli, perché se si è arrivati alla legge speciale firmata dall'allora ministra Mara Carfagna, parte di quel risultato è dovuto proprio all'opera costante della deputata di Forza Italia, oltre che all'azione energica, sul campo, fatta dall'allora sindaco De Luca a colpi di ordinanze, così da farne una questione nazionale. Ha continuato a farlo anche da sottosegretaria ai Rapporti con il Parlamento, cioè esponente del Governo Meloni, che finalmente è intervenuto, con il decreto del Cipess, stanziando i 20 milioni di euro per l'avvio delle operazioni di bonifica. Somme alle quali vanno aggiunti quel milione trecentomila euro messo a disposizione dall'Autorità di sistema portuale dello Stretto. «Ringrazio il mio partito, Forza Italia, e l'intera coalizione di Centrodestra che negli ultimi anni hanno sostenuto questa mia battaglia per la città peloritana - prosegue Matilde Siracusano - e auguro buon lavoro all'ammiraglio Antonio Ranieri, commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto, soggetto attuatore degli interventi, che stanzierà ulteriori fondi per l'area. Il recupero della Real Cittadella, all'interno di una zona stupenda e dalle enormi potenzialità, deve rappresentare la rinascita per Messina e deve essere occasione di riscatto per i messinesi. Adesso abbiamo una grande opportunità, la città dovrà essere in grado di coglierla fino in fondo». La delibera del Cipess, come è noto, ha dato l'incarico di soggetto attuatore proprio al commissario straordinario dell'Authority e forse questo sarà uno degli ultimi suoi atti, prima della nomina del nuovo presidente da parte del ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture.



La deputata di Forza Italia e sottosegretaria ai Rapporti con il Parlamento propose l'emendamento dei 20 milioni di euro per la riqualificazione della Zona falcata sono finalmente realtà. Un percorso lungo, faticoso, pieno di ostacoli, nato durante la scorsa legislatura con l'approvazione di un mio specifico emendamento, e che adesso si concretizza definitivamente. Il via libera del Cipess a queste importantissime risorse, con la firma ufficiale del ministro Giorgetti, dopo l'ok del ministro Fitto, ha chiuso il cerchio e permetterà entro fine anno di avviare i lavori per la bonifica dell'area. Un risultato straordinario, che Messina attendeva da decenni». Matilde Siracusano ha "sposato" da anni la causa della Falce. Lo ha fatto impegnandosi in sede parlamentare, così come è accaduto per quanto riguarda il risanamento delle baraccopoli, perché se si è arrivati alla legge speciale firmata dall'allora ministra Mara Carfagna, parte di quel risultato è dovuto proprio all'opera costante della deputata di Forza Italia, oltre che all'azione energica, sul campo, fatta dall'allora sindaco De Luca a colpi di ordinanze, così da farne una questione nazionale. Ha continuato a farlo anche da sottosegretaria ai Rapporti con il Parlamento, cioè esponente del Governo Meloni, che finalmente è intervenuto, con il decreto del Cipess, stanziando i 20 milioni di euro per l'avvio delle operazioni di bonifica. Somme alle quali vanno aggiunti quel milione trecentomila euro messo a disposizione dall'Autorità di sistema portuale dello Stretto. «Ringrazio il mio partito, Forza Italia, e l'intera coalizione di Centrodestra che negli ultimi anni hanno sostenuto questa mia battaglia per la città peloritana - prosegue Matilde Siracusano - e auguro buon lavoro all'ammiraglio Antonio Ranieri, commissario

Spesa per i carburanti a 70 miliardi, la metà va in tasse

ANSA Crc, oltre 1800 euro l'anno a famiglia, toccare **accise** è tsunami ROMA, 13 OTT - Le famiglie italiane hanno speso lo scorso anno in carburanti 47,5 miliardi di euro, con un incremento dei consumi del 9,3% nel triennio 2021-2023. E' il calcolo del Centro di formazione e ricerca sui consumi (Crc) che, alla luce delle polemiche sul Psb, chiede di intervenire sull'Iva per evitare che qualsiasi ritocco delle **accise** provochi "uno tsunami". Nei trasporti il **gasolio** rappresenta in Italia il 59% del totale dei consumi, seguito da benzina (23%), Gpl (5%) e cherosene per aviazione (3,5%). Le vendite di benzina e **gasolio** sono risultate pari lo scorso anno a 31,5 milioni di tonnellate (circa 8,2 milioni di tonnellate la benzina, 23,3 milioni il **gasolio**) per un controvalore di circa 70,9 miliardi di euro a carico di cittadini e imprese. Nei primi 8 mesi del 2024 le vendite di benzina e **gasolio** segnano +2,3% rispetto allo stesso periodo del 2023, raggiungendo 21,4 milioni di tonnellate. La spesa sostenuta dalle sole famiglie per l'acquisto di carburanti si è attestata lo scorso anno a quota 47,5 miliardi di euro, con una spesa media di 1.843 euro, pari a un consumo di circa 1.000 litri l'anno, aggiunge il Crc. "Su benzina e **gasolio**, tuttavia, continua a pesare come un macigno la tassazione che piazza l'Italia ai vertici in Europa, generando per le casse dello Stato entrate per oltre 38 miliardi di euro", analizza il centro di ricerca. Oggi - evidenzia il Crc - su ogni litro di benzina acquistato ai distributori il 60,1%, pari a 1,04 euro, se ne va in tasse (0,728 euro per le **accise**, 0,312 euro per l'Iva). Sul **gasolio** il peso della tassazione è oggi del 56,3%, pari a 0,907 euro al litro (0,617 euro le **accise**, 0,290 euro l'Iva). Le **accise** sul **gasolio** sono le più pesanti in Europa, superando la Francia (0,609 euro al litro) e il Belgio (0,600 euro). Proprio a causa della tassazione eccessiva sui carburanti, gli automobilisti italiani pagano oggi la benzina 10,8 centesimi in più al litro rispetto alla media Ue, ossia 5,4 euro in più a pieno, con un aggravio di spesa di 130 euro all'anno ipotizzando due pieni al mese. Per il **gasolio** la maggiore spesa rispetto alla media Ue è di 10 centesimi al litro (+5 euro a pieno, +120 euro all'anno), calcola il Crc.. [Clicca qui per iscriverti al nostro canale e rimanere aggiornato in tempo reale.](#) [Suggerimenti.](#)



gazzettadimantova.it
Spesa per i carburanti a 70 miliardi, la metà va in tasse
10/13/2024 12:16
ANSA Crc, oltre 1800 euro l'anno a famiglia, toccare accise è tsunami ROMA, 13 OTT - Le famiglie italiane hanno speso lo scorso anno in carburanti 47,5 miliardi di euro, con un incremento dei consumi del 9,3% nel triennio 2021-2023. E' il calcolo del Centro di formazione e ricerca sui consumi (Crc) che, alla luce delle polemiche sul Psb, chiede di intervenire sull'Iva per evitare che qualsiasi ritocco delle accise provochi "uno tsunami". Nei trasporti il gasolio rappresenta in Italia il 59% del totale dei consumi, seguito da benzina (23%), Gpl (5%) e cherosene per aviazione (3,5%). Le vendite di benzina e gasolio sono risultate pari lo scorso anno a 31,5 milioni di tonnellate (circa 8,2 milioni di tonnellate la benzina, 23,3 milioni il gasolio) per un controvalore di circa 70,9 miliardi di euro a carico di cittadini e imprese. Nei primi 8 mesi del 2024 le vendite di benzina e gasolio segnano +2,3% rispetto allo stesso periodo del 2023, raggiungendo 21,4 milioni di tonnellate. La spesa sostenuta dalle sole famiglie per l'acquisto di carburanti si è attestata lo scorso anno a quota 47,5 miliardi di euro, con una spesa media di 1.843 euro, pari a un consumo di circa 1.000 litri l'anno, aggiunge il Crc. "Su benzina e gasolio, tuttavia, continua a pesare come un macigno la tassazione che piazza l'Italia ai vertici in Europa, generando per le casse dello Stato entrate per oltre 38 miliardi di euro", analizza il centro di ricerca. Oggi - evidenzia il Crc - su ogni litro di benzina acquistato ai distributori il 60,1%, pari a 1,04 euro, se ne va in tasse (0,728 euro per le accise, 0,312 euro per l'Iva). Sul gasolio il peso della tassazione è oggi del 56,3%, pari a 0,907 euro al litro (0,617 euro le accise, 0,290 euro l'Iva). Le accise sul gasolio sono le più pesanti in Europa, superando la Francia (0,609 euro al litro) e il Belgio (0,600 euro). Proprio a causa della tassazione eccessiva sui carburanti, gli automobilisti italiani pagano oggi la benzina 10,8 centesimi in più al litro rispetto alla media Ue, ossia 5,4 euro in più a pieno, con un aggravio di spesa di 130 euro all'anno ipotizzando due pieni al mese. Per il gasolio la maggiore spesa rispetto alla media Ue è di 10 centesimi al

Manovra, Giorgetti alla festa dell'Ottimismo: «I ministri taglino le spese inutili». A cosa punta il governo

Si cercano fondi: «Altrimenti sarò costretto a fare il cattivo» FIRENZE. «Si tratta di aspettare fino a martedì e tutto sarà più chiaro». Giancarlo Giorgetti invita ad attendere, a mettere un freno allo «stillicidio di interpretazioni» che negli ultimi giorni hanno accompagnato la **legge di bilancio**. Il giorno cerchiato in rosso dal titolare del Mef coincide con la data in cui si riunirà il Cdm che dovrà esaminare il Documento programmatico di **bilancio** (Dpb), nell'ultimo giorno utile per inviare il testo a Bruxelles. Testo che dovrà contenere le tabelle della prossima finanziaria, ovvero entrate ed uscite da tenere in equilibrio. Il governo che deve reperire quelle risorse necessarie per una manovra intorno ai 24 miliardi. Anche attraverso qualche sacrificio. Ed è su questo punto che Giorgetti intervenendo in videocollegamento alla "Festa del Foglio" a Firenze spedisce il secondo invito: «Sacrificio vuol dire tagliare le spese ed evitare gli sprechi, cosa che faranno anche tanti ministeri ed enti pubblici, e tante realtà che vivono di contributo pubblico». «Come ho annunciato in Cdm ai miei colleghi - ricorda quindi -, occorre fare sacrifici, rinunciare a qualche programma, magari inutile. Li ho sollecitati a fare proposte, se non le faranno toccherà al ministro dell'Economia fare la parte del cattivo, e provvederò». Chi non sembra voler assecondare le direttive del Mef è però il ministro per le Infrastrutture e i **trasporti**, Matteo Salvini: «Comincia la sessione di **bilancio** e quindi oggi incontro Giorgetti per difendere il mio budget». Nel colloquio, tuttavia, fonti della Lega fanno sapere che i due «hanno parlato per fare il punto della situazione». In attesa di capire quanto il governo riuscirà a reperire attraverso la spending review (si punta a 2-3 miliardi, ma il Mef non conferma), Giorgetti assicura che in manovra «sicuramente non ci saranno più tasse. Lo stiamo facendo, non lo stiamo promettendo. Il taglio del cuneo fiscale che tutti sostenevano provvisorio diventerà strutturale». Assieme a questo ci sarà la sforbiciata all'Irpef, interventi a sostegno della sanità, incentivi alla natalità, rinnovo dei contratti pubblici, sostegno alle famiglie numerose. La **legge di bilancio**, ricorda infatti il ministro, «dovrà agevolare le famiglie con figli. Quello da cui bisogna partire è che chi ha figli in età giovane o scolare sostiene più spese». Non solo, aggiunge Giorgetti, «ci stiamo muovendo per perfezionare degli incentivi fiscali per chi vuole restare al lavoro». La segretaria del Pd Elly Shlein ha svariato su diversi argomenti: «Per l'elezione del giudice della Corte costituzionale noi auspichiamo un dialogo con la maggioranza. E per dialogo non si intende chiamare i parlamentari singoli delle opposizioni per cercare dei voti, ma fare un confronto» ha detto. Intervistata dal direttore de Il Foglio Claudio Cerasa, la dem ha parlato dell'elezione del giudice della Consulta mancante. «L'ho detto anche in questi giorni: la maggioranza qualificata prevista dalla Costituzione,



10/13/2024 10:19

Si cercano fondi: «Altrimenti sarò costretto a fare il cattivo» FIRENZE. «Si tratta di aspettare fino a martedì e tutto sarà più chiaro». Giancarlo Giorgetti invita ad attendere, a mettere un freno allo «stillicidio di interpretazioni» che negli ultimi giorni hanno accompagnato la legge di bilancio. Il giorno cerchiato in rosso dal titolare del Mef coincide con la data in cui si riunirà il Cdm che dovrà esaminare il Documento programmatico di bilancio (Dpb), nell'ultimo giorno utile per inviare il testo a Bruxelles. Testo che dovrà contenere le tabelle della prossima finanziaria, ovvero entrate ed uscite da tenere in equilibrio. Il governo che deve reperire quelle risorse necessarie per una manovra intorno ai 24 miliardi. Anche attraverso qualche sacrificio. Ed è su questo punto che Giorgetti intervenendo in videocollegamento alla "Festa del Foglio" a Firenze spedisce il secondo invito: «Sacrificio vuol dire tagliare le spese ed evitare gli sprechi, cosa che faranno anche tanti ministeri ed enti pubblici, e tante realtà che vivono di contributo pubblico». «Come ho annunciato in Cdm ai miei colleghi - ricorda quindi -, occorre fare sacrifici, rinunciare a qualche programma, magari inutile. Li ho sollecitati a fare proposte, se non le faranno toccherà al ministro dell'Economia fare la parte del cattivo, e provvederò». Chi non sembra voler assecondare le direttive del Mef è però il ministro per le Infrastrutture e i trasporti, Matteo Salvini: «Comincia la sessione di bilancio e quindi oggi incontro Giorgetti per difendere il mio budget». Nel colloquio, tuttavia, fonti della Lega fanno sapere che i due «hanno parlato per fare il punto della situazione». In attesa di capire quanto il governo riuscirà a reperire attraverso la spending review (si punta a 2-3 miliardi, ma il Mef non conferma), Giorgetti assicura che in manovra «sicuramente non ci saranno più tasse. Lo stiamo facendo, non lo stiamo promettendo. Il taglio del cuneo fiscale che tutti sostenevano provvisorio diventerà strutturale». Assieme a questo ci sarà la sforbiciata all'Irpef, interventi a sostegno

in qualche modo, suggerisce che ci sia un'interlocuzione tra maggioranza e opposizione. Questo è mancato la scorsa settimana. Noi, che siamo sempre aperti ai confronti, ci siamo», ha detto. Parlando sempre dei rapporti con la premier Meloni, Schlein ha detto: «Più volte mi sono rivolta a lei su alcuni temi cruciali. Uno di questi è la violenza di genere». E ha aggiunto: «C'è poi la sicurezza sul lavoro, siamo in un paese dove si muore di lavoro e di stage. Citerei anche la politica internazionale: un punto della nostra risoluzione che chiedeva il cessate il fuoco a Gaza, è passato grazie all'astensione della maggioranza», ha detto.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Manovra, Giorgetti alla festa dell'Ottimismo: «I ministri tagliano le spese inutili». A cosa punta il governo

Si cercano fondi: «Altrimenti sarò costretto a fare il cattivo»

FIRENZE. «Si tratta di aspettare fino a martedì e tutto sarà più chiaro». Giancarlo Giorgetti invita ad attendere, a mettere un freno allo «stillicidio di interpretazioni» che negli ultimi giorni hanno accompagnato la **legge di bilancio**. Il giorno cerchiato in rosso dal titolare del Mef coincide con la data in cui si riunirà il Cdm che dovrà esaminare il Documento programmatico di **bilancio** (Dpb), nell'ultimo giorno utile per inviare il testo a Bruxelles. Testo che dovrà contenere le tabelle della prossima finanziaria, ovvero entrate ed uscite da tenere in equilibrio. Il governo che deve reperire quelle risorse necessarie per una manovra intorno ai 24 miliardi. Anche attraverso qualche sacrificio. Ed è su questo punto che Giorgetti intervenendo in videocollegamento alla "Festa del Foglio" a Firenze spedisce il secondo invito: «Sacrificio vuol dire tagliare le spese ed evitare gli sprechi, cosa che faranno anche tanti ministri ed enti pubblici, e tante realtà che vivono di contributo pubblico». «Come ho annunciato in Cdm ai miei colleghi - ricorda quindi -, occorre fare sacrifici, rinunciare a qualche programma, magari inutile. Li ho sollecitati a fare proposte, se non le faranno toccherà al ministro dell'Economia fare la parte del cattivo, e provvederò». Chi non sembra voler assecondare le direttive del Mef è però il ministro per le Infrastrutture e i **trasporti**, Matteo Salvini: «Comincia la sessione di **bilancio** e quindi oggi incontro Giorgetti per difendere il mio budget». Nel colloquio, tuttavia, fonti della Lega fanno sapere che i due «hanno parlato per fare il punto della situazione». In attesa di capire quanto il governo riuscirà a reperire attraverso la spending review (si punta a 2-3 miliardi, ma il Mef non conferma), Giorgetti assicura che in manovra «sicuramente non ci saranno più tasse. Lo stiamo facendo, non lo stiamo promettendo. Il taglio del cuneo fiscale che tutti sostenevano provvisorio diventerà strutturale». Assieme a questo ci sarà la sforbiciata all'Irpef, interventi a sostegno della sanità, incentivi alla natalità, rinnovo dei contratti pubblici, sostegno alle famiglie numerose. La **legge di bilancio**, ricorda infatti il ministro, «dovrà agevolare le famiglie con figli. Quello da cui bisogna partire è che chi ha figli in età giovane o scolare sostiene più spese». Non solo, aggiunge Giorgetti, «ci stiamo muovendo per perfezionare degli incentivi fiscali per chi vuole restare al lavoro». La segretaria del Pd Elly Shlein ha svariato su diversi argomenti: «Per l'elezione del giudice della Corte costituzionale noi auspichiamo un dialogo con la maggioranza. E per dialogo non si intende chiamare i parlamentari singoli delle opposizioni per cercare dei voti, ma fare un confronto» ha detto. Intervistata dal direttore de Il Foglio Claudio Cerasa, la dem ha parlato dell'elezione del giudice della Consulta mancante. «L'ho detto anche in questi giorni: la maggioranza qualificata prevista dalla Costituzione, in qualche modo, suggerisce che ci sia un'interlocuzione

gazzettadireggio.it	
Manovra, Giorgetti alla festa dell'Ottimismo: «I ministri tagliano le spese inutili». A cosa punta il governo	
Si cercano fondi: «Altrimenti sarò costretto a fare il cattivo»	
10/13/2024 10:21	

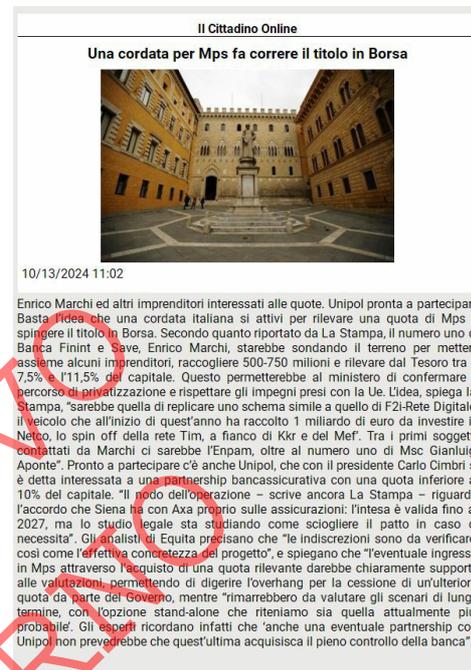
FIRENZE. «Si tratta di aspettare fino a martedì e tutto sarà più chiaro». Giancarlo Giorgetti invita ad attendere, a mettere un freno allo «stillicidio di interpretazioni» che negli ultimi giorni hanno accompagnato la legge di bilancio. Il giorno cerchiato in rosso dal titolare del Mef coincide con la data in cui si riunirà il Cdm che dovrà esaminare il Documento programmatico di bilancio (Dpb), nell'ultimo giorno utile per inviare il testo a Bruxelles. Testo che dovrà contenere le tabelle della prossima finanziaria, ovvero entrate ed uscite da tenere in equilibrio. Il governo che deve reperire quelle risorse necessarie per una manovra intorno ai 24 miliardi. Anche attraverso qualche sacrificio. Ed è su questo punto che Giorgetti intervenendo in videocollegamento alla "Festa del Foglio" a Firenze spedisce il secondo invito: «Sacrificio vuol dire tagliare le spese ed evitare gli sprechi, cosa che faranno anche tanti ministri ed enti pubblici, e tante realtà che vivono di contributo pubblico». «Come ho annunciato in Cdm ai miei colleghi - ricorda quindi -, occorre fare sacrifici, rinunciare a qualche programma, magari inutile. Li ho sollecitati a fare proposte, se non le faranno toccherà al ministro dell'Economia fare la parte del cattivo, e provvederò». Chi non sembra voler assecondare le direttive del Mef è però il ministro per le Infrastrutture e i trasporti, Matteo Salvini: «Comincia la sessione di bilancio e quindi oggi incontro Giorgetti per difendere il mio budget». Nel colloquio, tuttavia, fonti della Lega fanno sapere che i due «hanno parlato per fare il punto della situazione». In attesa di capire quanto il governo riuscirà a reperire attraverso la spending review (si punta a 2-3 miliardi, ma il Mef non conferma), Giorgetti assicura che in manovra «sicuramente non ci saranno più tasse. Lo stiamo facendo, non lo stiamo promettendo. Il taglio del cuneo fiscale che tutti sostenevano provvisorio diventerà strutturale». Assieme a questo ci sarà la sforbiciata all'Irpef, interventi a sostegno della sanità, incentivi alla natalità, rinnovo dei contratti pubblici, sostegno alle famiglie numerose. La legge di bilancio, ricorda infatti il ministro, «dovrà agevolare le famiglie con figli. Quello da cui bisogna partire è che chi ha figli in età giovane o scolare sostiene più spese». Non solo, aggiunge Giorgetti, «ci stiamo muovendo per perfezionare degli incentivi fiscali per chi vuole restare al lavoro». La segretaria del Pd Elly Shlein ha svariato su diversi argomenti: «Per l'elezione del giudice della Corte costituzionale noi auspichiamo un dialogo con la maggioranza. E per dialogo non si intende chiamare i parlamentari singoli delle opposizioni per cercare dei voti, ma fare un confronto» ha detto. Intervistata dal direttore de Il Foglio Claudio Cerasa, la dem ha parlato dell'elezione del giudice della Consulta mancante. «L'ho detto anche in questi giorni: la maggioranza qualificata prevista dalla Costituzione, in qualche modo, suggerisce che ci sia un'interlocuzione tra maggioranza e opposizione. Questo è mancato la scorsa

tra maggioranza e opposizione. Questo è mancato la scorsa settimana. Noi, che siamo sempre aperti ai confronti, ci siamo», ha detto. Parlando sempre dei rapporti con la premier Meloni, Schlein ha detto: «Più volte mi sono rivolta a lei su alcuni temi cruciali. Uno di questi è la violenza di genere». E ha aggiunto: «C'è poi la sicurezza sul lavoro, siamo in un paese dove si muore di lavoro e di stage. Citerei anche la politica internazionale: un punto della nostra risoluzione che chiedeva il cessate il fuoco a Gaza, è passato grazie all'astensione della maggioranza», ha detto.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Una cordata per Mps fa correre il titolo in Borsa

Enrico Marchi ed altri imprenditori interessati alle quote. Unipol pronta a partecipare. Basta l'idea che una cordata italiana si attivi per rilevare una quota di Mps a spingere il titolo in Borsa. Secondo quanto riportato da La Stampa, il numero uno di Banca Finint e Save, Enrico Marchi, starebbe sondando il terreno per mettere assieme alcuni imprenditori, raccogliere 500-750 milioni e rilevare dal Tesoro tra il 7,5% e l'11,5% del capitale. Questo permetterebbe al ministero di confermare il percorso di privatizzazione e rispettare gli impegni presi con la Ue. L'idea, spiega la Stampa, "sarebbe quella di replicare uno schema simile a quello di F2i-Rete Digitale, il veicolo che all'inizio di quest'anno ha raccolto 1 miliardo di euro da investire in Netco, lo spin off della rete Tim, a fianco di Kkr e del Mef'. Tra i primi soggetti contattati da Marchi ci sarebbe l'Enpam, oltre al numero uno di **Msc Gianluigi Aponte**". Pronto a partecipare c'è anche Unipol, che con il presidente Carlo Cimbri si è detta interessata a una partnership bancassicurativa con una quota inferiore al 10% del capitale. "Il nodo dell'operazione - scrive ancora La Stampa - riguarda l'accordo che Siena ha con Axa proprio sulle assicurazioni: l'intesa è valida fino al 2027, ma lo studio legale sta studiando come sciogliere il patto in caso di necessita". Gli analisti di Equita precisano che "le indiscrezioni sono da verificare, così come l'effettiva concretezza del progetto", e spiegano che "l'eventuale ingresso in Mps attraverso l'acquisto di una quota rilevante darebbe chiaramente supporto alle valutazioni, permettendo di digerire l'overhang per la cessione di un'ulteriore quota da parte del Governo, mentre "rimarrebbero da valutare gli scenari di lungo termine, con l'opzione stand-alone che riteniamo sia quella attualmente piu' probabile". Gli esperti ricordano infatti che "anche una eventuale partnership con Unipol non prevedrebbe che quest'ultima acquisisca il pieno controllo della banca".



Il Dispaccio

Fonti Web

Franz Caruso: "Schlein a Mormanno ha ben interpretato domanda di cambiamento della Calabria"

"Convince Elly Schlein a Mormanno. La segretaria del PD ha saputo bene interpretare la domanda di cambiamento che proviene dal Sud e dalla Calabria. Ha esposto una linea politica che richiama valori ed identità, a sostegno della gente e per la gente. Un discorso che mette in evidenza oggettivamente i limiti e le responsabilità di un centrodestra arrogante, sempre più arroccato su posizioni di potere a discapito del bene comune e dei cittadini". E' quanto afferma il sindaco di Cosenza Franz Caruso, che prosegue: "Non c'è strumentalità, né propaganda nella denuncia che Elly, con fermezza, ha fatto sulle politiche antidemocratiche ed antiliberali del Governo Meloni. Sono a rischio fondamentali garanzie costituzionali. Sono minati diritti individuali, a partire da quelli primari, della salute e della istruzione. Si sta smantellando la sanità e la scuola pubblica, vengono tagliati drasticamente i fondi per i servizi sociali e di aiuto alla persona. Sul Mezzogiorno grava la mannaia dell'Autonomia Differenziata che aumenterà il gap già esistente tra il Sud e le aree più avanzate del Paese. Tutti temi che a Cosenza stiamo portando avanti con spinta propulsiva e non di mera denuncia, contro il Governo regionale che è la brutta copia di quello di Roma. Sarebbe ora di smetterla con la pratica di annunci che non trovano alcun riscontro attuativo nella reale azione amministrativa". "Così come ha chiesto Elly Schlein - incalza Franz Caruso - anche io torno a ribadire la richiesta a Roberto Occhiuto di votare al referendum a favore della abrogazione della legge per l' Autonomia Differenziata. Dia dimostrazione, almeno in questa occasione, di una prova di coerenza, passando dalle parole ai fatti. Non basta esprimere un tardivo dissenso in qualche manifestazione pubblica, seppur apprezzabile e poi sostenere concretamente il disegno Calderoli. Oggi è il tempo dei fatti. Bene ha fatto la segretaria Schlein, inoltre, a porre la necessità di un trasporto pubblico moderno contro l'isolamento di interi territori, con particolare riferimento alle aree interne che sono circa il 70% del nostro territorio a rischio spopolamento perché non sono fornite di servizi adeguati e moderni, nonostante l'impegno quotidiano ed in trincea dei Sindaci, come il giovane Paolo Pappaterra che nel suo apprezzato intervento ha indicato efficaci proposte finalizzate a colmare il deficit di sviluppo delle aree marginali". Soddisfazione ha, poi, espresso Franz Caruso per il sostegno che da Mormanno è stato espresso sull'impegno del comitato tecnico politico per l' Alta Velocità ferroviaria Salerno - Reggio Calabria, su cui si registra un silenzio assordante della Regione Calabria, del Governo e di FS. "Se vogliamo salvare la nostra terra e dare una speranza di futuro migliore alle nostre comunità - conclude il sindaco Franz Caruso - ha ragione Elly Schlein: mettiamoci sin da subito al lavoro per costruire insieme un'alternativa vera e credibile a questo centrodestra inconsistente, pieno di sé e lontano dai bisogni della gente".

Il Dispaccio
<p>Franz Caruso: "Schlein a Mormanno ha ben interpretato domanda di cambiamento della Calabria"</p> <p>10/13/2024 16:42</p> <p>"Convince Elly Schlein a Mormanno. La segretaria del PD ha saputo bene interpretare la domanda di cambiamento che proviene dal Sud e dalla Calabria. Ha esposto una linea politica che richiama valori ed identità, a sostegno della gente e per la gente. Un discorso che mette in evidenza oggettivamente i limiti e le responsabilità di un centrodestra arrogante, sempre più arroccato su posizioni di potere a discapito del bene comune e dei cittadini". E' quanto afferma il sindaco di Cosenza Franz Caruso, che prosegue: "Non c'è strumentalità, né propaganda nella denuncia che Elly, con fermezza, ha fatto sulle politiche antidemocratiche ed antiliberali del Governo Meloni. Sono a rischio fondamentali garanzie costituzionali. Sono minati diritti individuali, a partire da quelli primari, della salute e della istruzione. Si sta smantellando la sanità e la scuola pubblica, vengono tagliati drasticamente i fondi per i servizi sociali e di aiuto alla persona. Sul Mezzogiorno grava la mannaia dell'Autonomia Differenziata che aumenterà il gap già esistente tra il Sud e le aree più avanzate del Paese. Tutti temi che a Cosenza stiamo portando avanti con spinta propulsiva e non di mera denuncia, contro il Governo regionale che è la brutta copia di quello di Roma. Sarebbe ora di smetterla con la pratica di annunci che non trovano alcun riscontro attuativo nella reale azione amministrativa". "Così come ha chiesto Elly Schlein - incalza Franz Caruso - anche io torno a ribadire la richiesta a Roberto Occhiuto di votare al referendum a favore della abrogazione della legge per l' Autonomia Differenziata. Dia dimostrazione, almeno in questa occasione, di una prova di coerenza, passando dalle parole ai fatti. Non basta esprimere un tardivo dissenso in qualche manifestazione pubblica, seppur apprezzabile e poi sostenere concretamente il disegno Calderoli. Oggi è il tempo dei fatti. Bene ha fatto la segretaria Schlein, inoltre, a porre la necessità di un trasporto pubblico moderno contro l'isolamento di interi territori, con particolare riferimento alle aree interne che sono circa il 70% del nostro territorio a rischio spopolamento perché non sono fornite di servizi adeguati e moderni, nonostante l'impegno quotidiano ed in trincea dei Sindaci, come il giovane Paolo Pappaterra che nel suo apprezzato intervento ha indicato efficaci proposte finalizzate a colmare il deficit di sviluppo delle aree marginali". Soddisfazione ha, poi, espresso Franz Caruso per il sostegno che da Mormanno è stato espresso sull'impegno del comitato tecnico politico per l' Alta Velocità ferroviaria Salerno - Reggio Calabria, su cui si registra un silenzio assordante della Regione Calabria, del Governo e di FS. "Se vogliamo salvare la nostra terra e dare una speranza di futuro migliore alle nostre comunità - conclude il sindaco Franz Caruso - ha ragione Elly Schlein: mettiamoci sin da subito al lavoro per costruire insieme un'alternativa vera e credibile a questo centrodestra inconsistente, pieno di sé e lontano dai bisogni della gente".</p>

ITS ACADEMY MOBILITA' AL SALONE NAUTICO DI BRINDISI

Giunto alla ventesima edizione, il Salone Nautico della Puglia (Snim), in corso a Brindisi, è una delle più importanti manifestazioni di settore in Italia con uno sguardo particolare sull'area Euro-Mediterranea. Nautica, trasporti marittimi, cantieristica, **logistica**, sono nel dna di ITS Academy Mobilità, presente allo Snim con uno spazio espositivo oltre che con la partecipazione attiva a conferenze, panel, incontri. Il mare con le sue molteplici diramazioni settoriali occupa una grossa fetta dell'economia nazionale e globale. Qualche dato: il commercio marittimo mondiale vale il 70% del valore complessivo del trade e il 90% circa in volume. I trasporti marittimi e la **logistica** valgono circa il 12% del PIL globale. Nel 2023 la produzione cantieristica della nautica da diporto italiana ha registrato il suo anno migliore in assoluto, raggiungendo la cifra record di 4 miliardi di euro di export, in crescita del 15,9% rispetto al già eccellente 2022. Da anni ITS Academy Mobilità svolge con successo la sua attività a Brindisi offrendo agli studenti e alle imprese percorsi formativi incentrati sulla cantieristica in piena sintonia con la vocazione del territorio.

"Lo Snim raccoglie un ampio ventaglio di settori e comparti produttivi legati al mare, ai trasporti, alla **logistica** che costituiscono il nostro habitat naturale - sottolinea Silvio Busico, presidente di ITS Academy Mobilità - la nostra presenza al Salone è, quindi, la prosecuzione del lavoro che conduciamo ogni giorno con i nostri studenti e con le imprese. Raccogliamo il fabbisogno di nuove competenze e lo trasformiamo in percorsi innovativi per formare i futuri super-tecnici. In questi anni abbiamo stretto importanti collaborazioni con le maggiori aziende della cantieristica, tra i nostri partner ci onoriamo di avere Fincantieri, uno dei più importanti player internazionali della cantieristica navale". Il Salone Nautico di Brindisi è un'occasione di confronto, un'opportunità per diffondere know how e competenze. "Molte imprese - spiega Luigia Tocci, direttore di ITS Academy Mobilità - colgono l'opportunità dello Snim per incontrare i nostri studenti prima dell'avvio degli stage in azienda. Il contatto diretto è stimolante sia per gli studenti che per le realtà produttive. Sulla filiera del mare il nostro ITS ha sempre investito e creduto molto. Partecipiamo ai tavoli tematici legati allo sviluppo della **Blue economy** e al programma di cooperazione South Adriatic, avendo già all'attivo numerose progettualità in tal senso".



Giunto alla ventesima edizione, il Salone Nautico della Puglia (Snim), in corso a Brindisi, è una delle più importanti manifestazioni di settore in Italia con uno sguardo particolare sull'area Euro-Mediterranea. Nautica, trasporti marittimi, cantieristica, **logistica**, sono nel dna di ITS Academy Mobilità, presente allo Snim con uno spazio espositivo oltre che con la partecipazione attiva a conferenze, panel, incontri. Il mare con le sue molteplici diramazioni settoriali occupa una grossa fetta dell'economia nazionale e globale. Qualche dato: il commercio marittimo mondiale vale il 70% del valore complessivo del trade e il 90% circa in volume. I trasporti marittimi e la **logistica** valgono circa il 12% del PIL globale. Nel 2023 la produzione cantieristica della nautica da diporto italiana ha registrato il suo anno migliore in assoluto, raggiungendo la cifra record di 4 miliardi di euro di export, in crescita del 15,9% rispetto al già eccellente 2022. Da anni ITS Academy Mobilità svolge con successo la sua attività a Brindisi offrendo agli studenti e alle imprese percorsi formativi incentrati sulla cantieristica in piena sintonia con la vocazione del territorio. "Lo Snim raccoglie un ampio ventaglio di settori e comparti produttivi legati al mare, ai trasporti, alla **logistica** che costituiscono il nostro habitat naturale - sottolinea Silvio Busico, presidente di ITS Academy Mobilità - la nostra presenza al Salone è, quindi, la prosecuzione del lavoro che conduciamo ogni giorno con i nostri studenti e con le imprese. Raccogliamo il fabbisogno di nuove competenze e lo trasformiamo in percorsi innovativi per formare i futuri super-tecnici. In questi anni abbiamo stretto importanti collaborazioni con le maggiori aziende della cantieristica, tra i nostri partner ci onoriamo di avere Fincantieri, uno dei più importanti player internazionali della cantieristica navale". Il Salone Nautico di Brindisi è un'occasione di confronto, un'opportunità per diffondere know how e competenze. "Molte imprese - spiega Luigia Tocci, direttore di ITS Academy Mobilità - colgono l'opportunità dello Snim per incontrare i nostri studenti prima

Il Vostro Giornale

Fonti Web

Regionali 2024, "Cavi sottomarini e internet exchange, il futuro passa dalla Liguria"

Il candidato presidente del centrodestra: "Non è futuro immaginato, è un presente del quale a Genova abbiamo già gettato le basi e che, grazie all'implementazione che intendiamo dargli, trasformerà il nostro territorio in un crocevia internazionale in grado di garantire sviluppo e occupazione" Liguria. La visione dello sviluppo della Liguria per il candidato presidente di Regione Marco Bucci passa attraverso la tecnologia e la rete: "Il futuro passa dalla rete. Il futuro passerà dalla Liguria. Un punto qualificante del mio programma è lo sviluppo dell'Internet Exchange Center Ge-Dix. Un consorzio di primari operatori del settore ha già visto in Genova le potenzialità per sviluppare questa nuova frontiera, costituendo il Consorzio Ge-Dix. E' uno dei primi risultati concreti dell'arrivo a Genova dei cavi sottomarini **Blue Med**, e va implementata perché questa è la principale autostrada d'Europa per i dati".

"Dalla Liguria, grazie all'Exchange Center, saranno gestiti e potenziati direttamente lo scambio del traffico, che non sarà più instradato attraverso reti di terzi - aggiunge Marco Bucci - Questo significa in sostanza trasmettere i

dati più rapidamente e in maniera più efficiente, ridurre il ritardo e di conseguenza migliorando le prestazioni delle applicazioni web, le videochiamate e altri servizi, oltre che abbassare i

costi evitando di pagare tariffe di transito ad altri fornitori di rete. Questo non è futuro immaginato, è un presente del quale a Genova abbiamo già gettato le basi e che, grazie all'implementazione che intendiamo dargli, trasformerà il nostro territorio in un crocevia internazionale in grado di garantire sviluppo e occupazione".

Lo sviluppo economico passa anche attraverso incentivi e sostegni per le aziende che si insediano nella nostra regione. "Nel nostro programma - sottolinea il candidato presidente - sono previste una serie di misure: dalla reintroduzione dell'esenzione Irap per chi viene a investire a un fondo per l'imprenditoria femminile arrivando al pieno utilizzo dei

400 milioni nel sostegno del tessuto imprenditoriale tramite le iniziative e i bandi previsti dalla programmazione europea. La Fabbrica delle Idee per la **Blue Economy**, l'Energy Valley Made in Liguria, il supporto economico ai distretti del mare sono tutti obiettivi che realizzerò nel corso del mio mandato".

"Ieri ho assicurato, e lo ribadisco con forza e volentieri, che da Governatore chiederò che la Liguria possa trattenere buona parte della fiscalità drenata dai

porti - conclude Marco Bucci - Quei soldi ci garantiranno le risorse necessarie per finanziare il pieno sviluppo e ogni infrastruttura. Devo notare con dispiacere, ma ne ero certo, che il mio avversario si è ben guardato dal fare altrettanto. Almeno è stato onesto, essendosi sempre apertamente battuto contro ogni forma di maggiore autonomia fiscale. Sul programma della sinistra leggo solo parole, ma mai una ricetta per lo sviluppo economico. Libri dei sogni, ma nulla di concreto. Leggo di simbiosi, di coordinazione, di regia, di promozione, ma le uniche cose

citare

citare



Il candidato presidente del centrodestra: "Non è futuro immaginato, è un presente del quale a Genova abbiamo già gettato le basi e che, grazie all'implementazione che intendiamo dargli, trasformerà il nostro territorio in un crocevia internazionale in grado di garantire sviluppo e occupazione" Liguria. La visione dello sviluppo della Liguria per il candidato presidente di Regione Marco Bucci passa attraverso la tecnologia e la rete: "Il futuro passa dalla rete. Il futuro passerà dalla Liguria. Un punto qualificante del mio programma è lo sviluppo dell'Internet Exchange Center Ge-Dix. Un consorzio di primari operatori del settore ha già visto in Genova le potenzialità per sviluppare questa nuova frontiera, costituendo il Consorzio Ge-Dix. E' uno dei primi risultati concreti dell'arrivo a Genova dei cavi sottomarini Blue Med, e va implementata perché questa è la principale autostrada d'Europa per i dati". "Dalla Liguria, grazie all'Exchange Center, saranno gestiti e potenziati direttamente lo scambio del traffico, che non sarà più instradato attraverso reti di terzi - aggiunge Marco Bucci - Questo significa in sostanza trasmettere i dati più rapidamente e in maniera più efficiente, ridurre il ritardo e di conseguenza migliorando le prestazioni delle applicazioni web, le videochiamate e altri servizi, oltre che abbassare i costi evitando di pagare tariffe di transito ad altri fornitori di rete. Questo non è futuro immaginato, è un presente del quale a Genova abbiamo già gettato le basi e che, grazie all'implementazione che intendiamo dargli, trasformerà il nostro territorio in un crocevia internazionale in grado di garantire sviluppo e occupazione". Lo sviluppo economico passa anche attraverso incentivi e sostegni per le aziende che si insediano nella nostra regione. "Nel nostro programma - sottolinea il candidato presidente - sono previste una serie di misure: dalla reintroduzione dell'esenzione Irap per chi viene a investire a un fondo per l'imprenditoria femminile arrivando al pieno utilizzo dei 400 milioni nel sostegno del

Il Vostro Giornale

Fonti Web

sono realtà già esistenti che sono costretti a dire di voler sostenere. Basti pensare che quando gli si chiede che infrastrutture vogliono, non sapendo che dire e non conoscendo la realtà ligure, rispondono 'la banda larga'. Noi siamo già al **Blue Med**, e non ci basta".

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Spina: il passaggio alla Zes unica ha fatto perdere un anno al porto

Il segretario provinciale della Cgil e i ritardi nelle opere di ampliamento previste nello scalo marittimo «Per le aziende della Val di Sangro, di Vasto-San Salvo e Termoli è un hub importante per la **logistica**» di Paola Calvano VASTO. «Per le aziende della Val di Sangro, come per quelle di Vasto, San Salvo e Termoli, il porto di Vasto quale hub per la **logistica** e il **trasporto** delle merci è una vera opportunità». A sostenerlo è Franco Spina, segretario generale della Cgil Chieti. Non solo gli imprenditori, ma anche i sindacati sono preoccupati per quello che accade a Punta Penna. I lavori di ampliamento finanziati e appaltati non partono. «Peccato», rimarca Spina, «Vasto ha i fondali di 13 metri ma manca di attracchi adeguati e banchina adeguata». Il segretario della Cgil è preoccupato e spiega perché. «Sulla situazione delle infrastrutture c'è molto da dire e la vicenda complicata dell'automotive e non solo, ha nella mancata realizzazione delle opere un punto debole. La competitività di un territorio passa anche attraverso la sua capacità di connettersi con il resto dei mercati. I vari piani presentati dalla Regione dal 2019: 45 milioni per il piano triennale delle opere pubbliche del sistema portuale abruzzese Ortona Pescara), la **Zes** 7 milioni e 650mila euro per Vasto per ampliare il molo e la banchina, passando per gli 8 milioni di Ortona sempre fondi **Zes**, per il retro porto, sono ancora poca roba e in alto mare. Nel frattempo abbiamo perso 5 anni e le imprese sostengono costi aggiuntivi. Il governo», sostiene il sindacalista, «ha fatto un grave errore nell'accentrare a Roma tutte le **Zes** e i progetti. Siamo rimasti fermi un anno solo per questo e adesso, molti progetti vanno rivisti. Così come la Regione ancora non scommette compiutamente sulla movimentazione delle merci via mare e quindi non è una priorità al momento. Le aziende sono più avanti della politica e ai pochi tavoli regionali ogni volta che poniamo il tema che le infrastrutture non sono solo quelle viarie e ferroviarie ma sempre di più quelle portuali per spostare grandi quantità di merci in tutto il mondo, non c'è ascolto. Eppure, per le aziende della Val di Sangro e per quelle del Vastese e di Termoli, avere il porto di Vasto quale punto focale per la **logistica** e il **trasporto** delle merci, sarebbe un trampolino. Basterebbe poco per creare un'opportunità. Ne abbiamo parlato il 1° maggio a San Salvo con l'assessore regionale Tiziana Magnacca, ma è ancora tutto fermo. Nel frattempo la crisi comincia a farsi sentire. L'indotto automotive è già in crisi, l'aumento della cassa integrazione lo dimostra, se non si accelera almeno per agevolare la capacità di spostamento delle merci sia delle materie prime che dei prodotti finali e avanzate proposte adeguate per agevolare il costo dell'energia, vivremo periodi complessi. In Polonia e Ungheria il costo del lavoro e dell'energia sono più bassi e le infrastrutture corrono (in Polonia ci sono 13 **Zes** oltre che sgravi e incentivi). Noi rischiamo grosso», conclude Spina,



10/14/2024 01:15 Paola Calvano

Il segretario provinciale della Cgil e i ritardi nelle opere di ampliamento previste nello scalo marittimo «Per le aziende della Val di Sangro, di Vasto-San Salvo e Termoli è un hub importante per la logistica» di Paola Calvano VASTO. «Per le aziende della Val di Sangro, come per quelle di Vasto, San Salvo e Termoli, il porto di Vasto quale hub per la logistica e il trasporto delle merci è una vera opportunità». A sostenerlo è Franco Spina, segretario generale della Cgil Chieti. Non solo gli imprenditori, ma anche i sindacati sono preoccupati per quello che accade a Punta Penna. I lavori di ampliamento finanziati e appaltati non partono. «Peccato», rimarca Spina, «Vasto ha i fondali di 13 metri ma manca di attracchi adeguati e banchina adeguata». Il segretario della Cgil è preoccupato e spiega perché. «Sulla situazione delle infrastrutture c'è molto da dire e la vicenda complicata dell'automotive e non solo, ha nella mancata realizzazione delle opere un punto debole. La competitività di un territorio passa anche attraverso la sua capacità di connettersi con il resto dei mercati. I vari piani presentati dalla Regione dal 2019: 45 milioni per il piano triennale delle opere pubbliche del sistema portuale abruzzese Ortona Pescara), la Zes 7 milioni e 650mila euro per Vasto per ampliare il molo e la banchina, passando per gli 8 milioni di Ortona sempre fondi Zes, per il retro porto, sono ancora poca roba e in alto mare. Nel frattempo abbiamo perso 5 anni e le imprese sostengono costi aggiuntivi. Il governo», sostiene il sindacalista, «ha fatto un grave errore nell'accentrare a Roma tutte le Zes e i progetti. Siamo rimasti fermi un anno solo per questo e adesso, molti progetti vanno rivisti. Così come la Regione ancora non scommette compiutamente sulla movimentazione delle merci via mare e quindi non è una priorità al momento. Le aziende sono più avanti della politica e ai pochi tavoli regionali ogni volta che poniamo il tema che le infrastrutture non sono solo quelle viarie e ferroviarie ma sempre di più quelle portuali per spostare grandi

«occorre accelerare sul potenziamento del porto di Punta Penna e farlo in fretta».

AD USO ESCLUSIVO
INTERNO

Siracusano: 20mln per Zona Falcata sono realtà, risultato straordinario che Messina attendeva da decenni

Il recupero della Real Cittadella - una zona stupenda e dalle enormi potenzialità - deve rappresentare la rinascita per Messina "I 20 milioni di euro per la riqualificazione della Zona Falcata sono finalmente realtà. Un percorso lungo, faticoso, pieno di ostacoli, nato durante la scorsa legislatura con l'approvazione di un mio specifico emendamento, e che adesso si concretizza definitivamente. Il via libera del Cipess a queste importantissime risorse - con la firma ufficiale del ministro Giorgetti, dopo l'ok del ministro Fitto - ha chiuso il cerchio e permetterà entro fine anno di avviare i lavori per la bonifica dell'area. Un risultato straordinario, che Messina attendeva da decenni. Ringrazio il mio partito, Forza Italia, e l'intera coalizione di centrodestra che negli ultimi anni hanno sostenuto questa mia battaglia per la città peloritana. E auguro buon lavoro all'ammiraglio Antonio Ranieri, commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, soggetto attuatore degli interventi, che stanzierà ulteriori 1,3 milioni di euro per l'area. Il recupero della Real Cittadella - una zona stupenda e dalle enormi potenzialità - deve rappresentare la rinascita per Messina e deve essere occasione di riscatto per i messinesi. Adesso abbiamo una grande opportunità, la città dovrà essere in grado di coglierla fino in fondo". Così Matilde Siracusano, sottosegretario ai Rapporti con il Parlamento e deputata messinese di Forza Italia. In questo articolo: LEGGI ANCHE.



Spesa per i carburanti a 70 miliardi, la metà va in tasse

Le famiglie italiane hanno speso lo scorso anno in carburanti 47,5 miliardi di euro, con un incremento dei consumi del 9,3% nel triennio 2021-2023. E' il calcolo del Centro di formazione e ricerca sui consumi (Crc) che, alla luce delle polemiche sul Psb, chiede di intervenire sull'Iva per evitare che qualsiasi ritocco delle **accise** provochi «uno tsunami». Nei trasporti il **gasolio** rappresenta in Italia il 59% del totale dei consumi, seguito da benzina (23%), Gpl (5%) e cherosene per aviazione (3,5%). Le vendite di benzina e **gasolio** sono risultate pari lo scorso anno a 31,5 milioni di tonnellate (circa 8,2 milioni di tonnellate la benzina, 23,3 milioni il **gasolio**) per un controvalore di circa 70,9 miliardi di euro a carico di cittadini e imprese. Nei primi 8 mesi del 2024 le vendite di benzina e **gasolio** segnano +2,3% rispetto allo stesso periodo del 2023, raggiungendo 21,4 milioni di tonnellate. La spesa sostenuta dalle sole famiglie per l'acquisto di carburanti si è attestata lo scorso anno a quota 47,5 miliardi di euro, con una spesa media di 1.843 euro, pari a un consumo di circa 1.000 litri l'anno, aggiunge il Crc. «Su benzina e **gasolio**, tuttavia, continua a pesare come un macigno la tassazione che piazza l'Italia ai vertici in Europa, generando per le casse dello Stato entrate per oltre 38 miliardi di euro», analizza il centro di ricerca. Oggi - evidenzia il Crc - su ogni litro di benzina acquistata ai distributori il 60,1%, pari a 1,04 euro, se ne va in tasse (0,728 euro per le **accise**, 0,312 euro per l'Iva). Sul **gasolio** il peso della tassazione è oggi del 56,3%, pari a 0,907 euro al litro (0,617 euro le **accise**, 0,290 euro l'Iva). Le **accise** sul **gasolio** sono le più pesanti in Europa, superando la Francia (0,609 euro al litro) e il Belgio (0,600 euro). Proprio a causa della tassazione eccessiva sui carburanti, gli automobilisti italiani pagano oggi la benzina 10,8 centesimi in più al litro rispetto alla media Ue, ossia 5,4 euro in più a pieno, con un aggravio di spesa di 130 euro all'anno ipotizzando due pieni al mese. Per il **gasolio** la maggiore spesa rispetto alla media Ue è di 10 centesimi al litro (+5 euro a pieno, +120 euro all'anno), calcola il Crc. «Considerata l'entità dei numeri sul mercato dei prodotti petroliferi in Italia, è evidente come qualsiasi ritocco delle **accise**, indipendentemente se riferito a benzina o **gasolio**, provocherebbe uno tsunami economico con effetti a cascata su milioni di soggetti - afferma il presidente del comitato scientifico del Crc, Furio Truzzi - Di fronte alle richieste dell'Ue e all'inevitabilità della modifica delle **accise**, anche per questioni legate all'ambiente, il Governo deve giocare la carta dell'Iva, riducendo l'aliquota



10/13/2024 12:36 da ildenaro.it -

Le famiglie italiane hanno speso lo scorso anno in carburanti 47,5 miliardi di euro, con un incremento dei consumi del 9,3% nel triennio 2021-2023. E' il calcolo del Centro di formazione e ricerca sui consumi (Crc) che, alla luce delle polemiche sul Psb, chiede di intervenire sull'Iva per evitare che qualsiasi ritocco delle accise provochi «uno tsunami». Nei trasporti il gasolio rappresenta in Italia il 59% del totale dei consumi, seguito da benzina (23%), Gpl (5%) e cherosene per aviazione (3,5%). Le vendite di benzina e gasolio sono risultate pari lo scorso anno a 31,5 milioni di tonnellate (circa 8,2 milioni di tonnellate la benzina, 23,3 milioni il gasolio) per un controvalore di circa 70,9 miliardi di euro a carico di cittadini e imprese. Nei primi 8 mesi del 2024 le vendite di benzina e gasolio segnano +2,3% rispetto allo stesso periodo del 2023, raggiungendo 21,4 milioni di tonnellate. La spesa sostenuta dalle sole famiglie per l'acquisto di carburanti si è attestata lo scorso anno a quota 47,5 miliardi di euro, con una spesa media di 1.843 euro, pari a un consumo di circa 1.000 litri l'anno, aggiunge il Crc. «Su benzina e gasolio, tuttavia, continua a pesare come un macigno la tassazione che piazza l'Italia ai vertici in Europa, generando per le casse dello Stato entrate per oltre 38 miliardi di euro», analizza il centro di ricerca. Oggi - evidenzia il Crc - su ogni litro di benzina acquistata ai distributori il 60,1%, pari a 1,04 euro, se ne va in tasse (0,728 euro per le accise, 0,312 euro per l'Iva). Sul gasolio il peso della tassazione è oggi del 56,3%, pari a 0,907 euro al litro (0,617 euro le accise, 0,290 euro l'Iva). Le accise sul gasolio sono le più pesanti in Europa, superando la Francia (0,609 euro al litro) e il Belgio (0,600 euro). Proprio a causa della tassazione eccessiva sui carburanti, gli automobilisti italiani pagano oggi la benzina 10,8 centesimi in più al litro rispetto alla media Ue, ossia 5,4 euro in più a pieno, con un aggravio di spesa di 130 euro all'anno ipotizzando due pieni al mese. Per il gasolio la maggiore spesa rispetto alla media Ue è di 10 centesimi al litro (+5 euro a pieno, +120 euro all'anno), calcola il

che, come noto, si applica non solo al prezzo industriale del carburante ma anche alla stessa accisa, in modo da evitare sia i rialzi dei listini alla pompa, sia rincari a cascata sul comparto dei trasporti e dei prezzi al dettaglio, e limitare gli effetti della doppia tassazione. Va inoltre incentivato il trasporto su rotaia sia nella mobilità dei cittadini che delle merci, considerato che oggi l'88% dei prodotti in vendita viaggia su gomma» - conclude Truzzi.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Shipping, Grimaldi (Associazione Armatori) a Euromed: «No a dazi, sì a nuovi carburanti»

Ci vuole un accordo comune per definire i carburanti che dovranno accompagnare la transizione ecologica verso le zero emissioni del 2050. Metanolo, ammoniaca, Emanuele Grimaldi, il presidente mondiale dell'Associazione degli armatori (Ics) ha scelto la XXVI edizione di Euromed ad Atene per lanciare l'appello planetario a Ue e Imo (International Maritime Organization) affinché lavorino insieme per indicare quale carburante pulito potrà essere prodotto in larga scala a costi non proibitivi. Grimaldi ha anche attaccato quello che ha definito Nuovo Protezionismo. "Le auto elettriche cinesi - ha detto - sono buone, confortevoli, tecnicamente perfette e costano meno della metà di quelle prodotte in Europa. E come vogliamo difenderci? Con i dazi. E sapete cosa succederà - ha aggiunto il presidente mondiale degli armatori - che i cinesi faranno altrettanto con le auto europee e i danni saranno molto più grandi di quelli che si vorrebbero evitare col protezionismo". Emanuele Grimaldi è stato durissimo contro chi vuole fermare con regole anacronistiche come i dazi, il commercio internazionale. "La Cina - ha detto - produce 25 milioni di autovetture all'anno; la Ue 20 milioni. Cinque anni fa non c'erano esportazioni di auto dalla Cina; al massimo 400mila ogni anno. Oggi esportano 400mila veicoli al mese. E cosa pensa di fare il commissario tedesco al commercio? Il protezionismo, introdurre dazi. Ma lo sa che il maggiore esportatore di auto in Cina è Volkswagen? Lo sa che i cinesi imporranno a loro volta dazi sulle auto importate dall'Europa". E poi la questione ambientale: "Ci proteggiamo da auto pulite mentre noi esportiamo in Cina auto con motori termici tradizionali". Grimaldi ne ha avuto per tutti. Ha criticato con forza l'Ets (la tassa imposta agli armatori per accompagnare la transizione ecologica). "Bisogna trovare - ha detto - un accordo globale sulla decarbonizzazione anche perché lo shipping è più la soluzione, che il problema, perché noi trasportiamo il 90% delle merci nel mondo soltanto con il 2% delle emissioni; ci sono settori produttivi, invece, che inquinano molto di più e a cui potrebbero finire gli i capitali ottenuti con la tassa imposta agli armatori. Penso al **trasporto** su gomma: paradossalmente dobbiamo pagare per aiutare chi inquina di più ed è nostro concorrente. Per raggiungere gli obiettivi Imo, zero emissioni dal 2050 la soluzione va trovata a livello mondiale e dovrà essere duplice: occorrerà, infatti, trovare nuovi carburanti che siano adeguati per lo shipping, e che si possano avere nei porti, e aiutare gli armatori a ridurre il gap tra il costo dei nuovi carburanti, che sarà almeno il doppio dei vecchi, e la spesa per i vecchi carburanti".



10/13/2024 18:22

Ci vuole un accordo comune per definire i carburanti che dovranno accompagnare la transizione ecologica verso le zero emissioni del 2050. Metanolo, ammoniaca, Emanuele Grimaldi, il presidente mondiale dell'Associazione degli armatori (Ics) ha scelto la XXVI edizione di Euromed ad Atene per lanciare l'appello planetario a Ue e Imo (International Maritime Organization) affinché lavorino insieme per indicare quale carburante pulito potrà essere prodotto in larga scala a costi non proibitivi. Grimaldi ha anche attaccato quello che ha definito Nuovo Protezionismo. "Le auto elettriche cinesi - ha detto - sono buone, confortevoli, tecnicamente perfette e costano meno della metà di quelle prodotte in Europa. E come vogliamo difenderci? Con i dazi. E sapete cosa succederà - ha aggiunto il presidente mondiale degli armatori - che i cinesi faranno altrettanto con le auto europee e i danni saranno molto più grandi di quelli che si vorrebbero evitare col protezionismo". Emanuele Grimaldi è stato durissimo contro chi vuole fermare con regole anacronistiche come i dazi, il commercio internazionale. "La Cina - ha detto - produce 25 milioni di autovetture all'anno; la Ue 20 milioni. Cinque anni fa non c'erano esportazioni di auto dalla Cina; al massimo 400mila ogni anno. Oggi esportano 400mila veicoli al mese. E cosa pensa di fare il commissario tedesco al commercio? Il protezionismo, introdurre dazi. Ma lo sa che il maggiore esportatore di auto in Cina è Volkswagen? Lo sa che i cinesi imporranno a loro volta dazi sulle auto importate dall'Europa". E poi la questione ambientale: "Ci proteggiamo da auto pulite mentre noi esportiamo in Cina auto con motori termici tradizionali". Grimaldi ne ha avuto per tutti. Ha criticato con forza l'Ets (la tassa imposta agli armatori per accompagnare la transizione ecologica). "Bisogna trovare - ha detto - un accordo globale sulla decarbonizzazione anche perché lo shipping è più la soluzione, che il problema, perché noi trasportiamo il 90% delle merci nel mondo soltanto con il 2% delle

La guerra contro Giobbe

Mi si è stampato nella memoria, e pure in latino, il versetto che apre il capitolo 7 del libro di Giobbe: "Vita hominis militia est", la vita dell'uomo è una guerra. La guerra rotolava fino a un momento fa dietro lo schermo della tivù come se il cristallo del video fosse antiproiettile. Uno spettacolo da osservare dalla platea ben separata dalle assi insanguinate del palcoscenico. Poi i proiettili, fischiano sopra i caschi dei soldati italiani disposti sul confine tra Israele e Libano, hanno rigato il vetro. Non siamo al riparo, non c'è immunità. La mia analisi geopolitica - giuro - finisce qui. E allora? Che fare? Ad esempio immergerci nella battaglia navale quotidiana tra esperti di strategie, e vedere chi vince al talk show. Giorgio Gaber avrebbe ironizzato su questa via d'uscita con una immagine immortale: «Non c'è via di scampo, non mi resta che farmi uno shampoo». Ci vorrebbe qualcosa di meno fatuo dello sciacquarsi la testa con la schiuma della fantaguerra. Un'idea ce l'avrei: prendere in mano, invece che il telecomando, la Bibbia. Non è una fuga fuori, ma un entrare dentro. Può venire un lampo di speranza, un diluvio senza l'Arca di Noè. La mia esperienza è che l'esercizio suscita comunque un brivido di coscienza. Per la miseria, siamo vivi. Non sarà facile darcela a bere, qualunque sia il serpente incantatore. A differenza di molti preti, ho letto la Bibbia. Non ne sono uscito credendo in Dio (almeno finora), ma non conosco nulla che racconti i fatti nostri e altrui meglio del libro nel quale Dio racconta la sua vita. Ogni volta, ricominciando dalla Genesi, trovo sempre capitoli e versetti che mi erano sempre passati invisibili davanti agli occhi, ed ecco si aprono squarci imprevisi. In questi mesi ho ripreso la pratica di ricerca con domande orientate sul tema. Cioè: che cosa dice la Bibbia della guerra? Essa, com'è noto, è piena di scontri brutali. Qual è il giudizio su di essa, visto che talvolta pare essere Dio stesso a menar le mani? Per dirla con Manzoni, qual è «il sugo della storia»? Confesso di essermi sempre **portato** dietro un pregiudizio disperato. Mi si è stampato nella memoria, e pure in latino, il versetto che apre il capitolo 7 del libro di Giobbe: «Vita hominis militia est», la vita dell'uomo è una guerra. Tutto qui? Poi ci sono passi di tutt'altro genere. Ma sono profezie, sogni. Come la Resurrezione, che pure è narrata nei Vangeli come un fatto. Ma come gli ebrei fin quasi ai tempi di Gesù, io non credo neppure in un al di là. Avanti però, volta la pagina, che meraviglia e che orrore questa vita di bene e di male. Ero quasi alla fine dell'Antico Testamento, ed è uscito un libro che sin dal titolo ripropone questa enorme e trascurata constatazione. Il Dio dei nostri padri, autore Aldo Cazzullo (HarperCollins, pagine 334, euro 19,50). In copertina si spiega: «Il grande romanzo della Bibbia». Come si dice, casca a fagiolo. Ma a quanto pare è cascato a fagiolo per tantissime persone bisognose di una risposta. Era come se in questi tempi tumultuosi la gente comune si fosse data appuntamento al riparo di quella memoria



Mi si è stampato nella memoria, e pure in latino, il versetto che apre il capitolo 7 del libro di Giobbe: "Vita hominis militia est", la vita dell'uomo è una guerra. La guerra rotolava fino a un momento fa dietro lo schermo della tivù come se il cristallo del video fosse antiproiettile. Uno spettacolo da osservare dalla platea ben separata dalle assi insanguinate del palcoscenico. Poi i proiettili, fischiano sopra i caschi dei soldati italiani disposti sul confine tra Israele e Libano, hanno rigato il vetro. Non siamo al riparo, non c'è immunità. La mia analisi geopolitica - giuro - finisce qui. E allora? Che fare? Ad esempio immergerci nella battaglia navale quotidiana tra esperti di strategie, e vedere chi vince al talk show. Giorgio Gaber avrebbe ironizzato su questa via d'uscita con una immagine immortale: «Non c'è via di scampo, non mi resta che farmi uno shampoo». Ci vorrebbe qualcosa di meno fatuo dello sciacquarsi la testa con la schiuma della fantaguerra. Un'idea ce l'avrei: prendere in mano, invece che il telecomando, la Bibbia. Non è una fuga fuori, ma un entrare dentro. Può venire un lampo di speranza, un diluvio senza l'Arca di Noè. La mia esperienza è che l'esercizio suscita comunque un brivido di coscienza. Per la miseria, siamo vivi. Non sarà facile darcela a bere, qualunque sia il serpente incantatore. A differenza di molti preti, ho letto la Bibbia. Non ne sono uscito credendo in Dio (almeno finora), ma non conosco nulla che racconti i fatti nostri e altrui meglio del libro nel quale Dio racconta la sua vita. Ogni volta, ricominciando dalla Genesi, trovo sempre capitoli e versetti che mi erano sempre passati invisibili davanti agli occhi, ed ecco si aprono squarci imprevisi. In questi mesi ho ripreso la pratica di ricerca con domande orientate sul tema. Cioè: che cosa dice la Bibbia della guerra? Essa, com'è noto, è piena di scontri brutali. Qual è il giudizio su di essa, visto che talvolta pare essere Dio stesso a menar le mani? Per dirla con Manzoni, qual è «il sugo della storia»? Confesso di essermi sempre **portato** dietro un pregiudizio disperato. Mi si è stampato nella memoria, e pure in latino, il versetto che apre il capitolo 7 del libro di Giobbe: «Vita hominis militia est», la vita dell'uomo è una guerra. Tutto qui? Poi ci sono passi di tutt'altro genere. Ma sono profezie, sogni. Come la Resurrezione, che pure è narrata nei Vangeli come un fatto. Ma come gli ebrei fin quasi ai tempi di Gesù, io non credo neppure in un al di là. Avanti però, volta la pagina, che meraviglia e che orrore questa vita di bene e di male. Ero quasi alla fine dell'Antico Testamento, ed è uscito un libro che sin dal titolo ripropone questa enorme e trascurata constatazione. Il Dio dei nostri padri, autore Aldo Cazzullo (HarperCollins, pagine 334, euro 19,50). In copertina si spiega: «Il grande romanzo della Bibbia». Come si dice, casca a fagiolo. Ma a quanto pare è cascato a fagiolo per tantissime persone bisognose di una risposta. Era come se in questi tempi tumultuosi la gente comune si fosse data appuntamento al riparo di quella memoria

delle due o tre cose, essenziali per vivere, che sappiamo esserci state tramandate con quella «Parola». Non vogliamo sia dissolta. Credenti o no, la Bibbia, cioè la storia di un Dio che si mescola con un popolo sfigato alquanto, deportato, scannato, disperso, però sempre in cammino, ci è entrata negli ossicini allorché eravamo nelle acque dell'utero. Oggi, per le ultime generazioni non è più così, e capiamo che hanno smarrito qualcosa di imperdibile e vorremmo consegnarlo anche a loro. Magari quest'opera può aiutare. Sin dalla prima settimana è risultato il primo in classifica, arcivenduto, doppiando qualsiasi concorrente. Ne ricavo l'idea che in fondo sappiamo che non sarà l'intelligenza artificiale a evitarci la guerra, almeno quella della totale distruzione nucleare cui sembriamo avviati, ma il desiderio naturale di consegnare una storia bellissima ai nostri figli. Il libro di Cazzullo ha questa caratteristica: l'essere stato scritto da un grande cronista. Non racconta in generale. Ma si sporge sui particolari minuti. Il sassolino. Il filo d'oro nel fango. La scrittura è nitida e forza non è la sua, semplicemente se la fa prestare umilmente dalla Bibbia. È una sequenza di citazioni straordinarie legate con delicatezza. Insomma, cosa dice Dio della guerra? Non siamo nati per la guerra, anzi. Siamo nati per corrispondere l'uno con l'altro, come Adamo con Eva. Poi entra in gioco il male. Scrive Cazzullo: «Il mistero del male e del dolore è irrisolvibile». Neanche la Bibbia lo risolve. «Dio ha messo in gioco sé stesso e il suo potere» per sconfiggerlo. Non ce la fa da solo. Deve trovare alleati. Ma perde la speranza di trovarne. Dice: «È venuta per me la fine di ogni uomo, perché la terra, per causa loro è piena di violenza; ecco, io li distruggerò insieme con la terra». Ma poi Dio si contraddice. Non distrugge tutto. Sceglie uno che non vuole la guerra, ed è Noè. Sull'arca, nota Cazzullo, gli animali non si divorano tra loro. Profezia del mondo che la Bibbia desidera e pure Dio, visto che l'ha scritta Lui. Dio sceglie poi Abramo, gli promette non l'aldilà ma un aldilà di prosperità per un'infinita discendenza. Per mantenere il suo patto entra in guerra al fianco di Israele: «Il Signore è prode in guerra, si chiama Signore. I carri del faraone e il suo esercito ha gettato nel **mare** e i suoi combattenti scelti furono sommersi nel **Mare Rosso**. Gli abissi li ricoprirono, sprofondarono come pietra». Ma poi pianta il suo popolo prediletto per quarant'anni nel deserto. Trova la terra dove scorre latte e miele, ma poi gli israeliti si dimenticano di Lui e vengono deportati. Giuditta sta per tagliare la testa a Oloferne, è una povera bellissima vedova, il nemico invasore è potentissimo, puntano sulle loro lance e sugli archi «e non sanno che tu sei il Signore, che stronchi le guerre. La tua forza non sta nel numero, Ne sui forti si regge il tuo regno; tu sei il Dio degli umili». Perciò lei sa di farcela. E i calcoli della geopolitica dei persiani, gli antenati degli algoritmi vittoriosi del Pentagono vanno in briciole. Dio scende in guerra, ma poi la stronca. In fin dei conti non è risolto il mistero di come e perché la storia dei popoli e degli individui percorra una strada trionfale che poi si rivela un vicolo cieco. La presunzione dell'uomo di decidere infallibilmente il suo destino è una presunzione da baucchia o da sborone. Credere di avere Dio dalla propria parte e lanciare «la madre di tutte le battaglie» (Saddam Hussein) di solito ti **porta** in un fosso, ma in una palude mesopotamica sono sprofondati anche gli americani, che

con Bush citavano i salmi, che l'hanno impiccato. Ne ricavo questo: non ricominciamo. Non sempre Dio è con noi, con le guerre quasi mai. Vado avanti con la Bibbia.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Cazzullo continua ad essere il profeta delle copie vendute

Appena uscito, è già primo in classifica il nuovo libro di Aldo Cazzullo, "Il Dio dei nostri padri. Il grande romanzo della Bibbia" Continuano ad arrivare novità in classifica. Merito di un mercato un po' debole e contemporaneamente dell'avvicinarsi della lunga corsa al Natale, in cui i libri spuntano come funghi. Ad esempio è molto probabile che arrivi sin sotto l'albero il libro che oggi è primo in classifica, dove si è insediato già la settimana scorsa, appena arrivato in libreria. Si tratta di Il Dio dei nostri padri. Il grande romanzo della Bibbia (HarperCollins Italia) a firma di Aldo Cazzullo. In questa rilevazione **porta** verso la Terra promessa ben 14mila e novecentotrentasette lettori. Un piccolo miracolo, come aprire un **Mar Rosso** librario, perché vende più che nella settimana di partenza, cosa che ormai con i libri molto promossi capita raramente. Questo potrebbe far presagire una corsa molto lunga e molto proficua che **porti** l'Antico Testamento, in versione cazzulliana, sino al presepe. Una stella cometa della divulgazione giornalistica, con qualche erroruccio veniale nei dettagli, quella di Cazzullo, che funziona a 360 gradi, a partire dall'Impero romano per arrivare ai roveti ardenti passando dai capobanda fascisti. Al secondo posto arriva invece a passo di carica uno dei fumetti più letti del momento a firma Pera Toons, Ridere (Tunuè). Pera Toons è il nome d'arte di Alessandro Perugini, fumettista, content creator, grafico pubblicitario e star del web. Negli ultimi anni si è fatto conoscere grazie ai social dove ha creato una community di appassionati di battute, freddure ed enigmi a fumetti. In libreria va anche meglio: in questo caso 10mila e quattrocentoquattordici copie. Al terzo posto invece incontriamo un po' di letteratura. Haruki Murakami, appena arrivato in libreria con La città e le sue mura incerte (Einaudi) convince 9mila lettori e rotti. Per chiudere segnaliamo la rapida discesa di Una conquista fuori menù (Newton Compton) di Felicia Kingsley. Questa settimana è in decima posizione, la regina della chick lit si ferma a 3mila e quattrocento copie. Vedremo se ha margini di recupero nelle prossime settimane.



Appena uscito, è già primo in classifica il nuovo libro di Aldo Cazzullo, "Il Dio dei nostri padri. Il grande romanzo della Bibbia" Continuano ad arrivare novità in classifica. Merito di un mercato un po' debole e contemporaneamente dell'avvicinarsi della lunga corsa al Natale, in cui i libri spuntano come funghi. Ad esempio è molto probabile che arrivi sin sotto l'albero il libro che oggi è primo in classifica, dove si è insediato già la settimana scorsa, appena arrivato in libreria. Si tratta di Il Dio dei nostri padri. Il grande romanzo della Bibbia (HarperCollins Italia) a firma di Aldo Cazzullo. In questa rilevazione porta verso la Terra promessa ben 14mila e novecentotrentasette lettori. Un piccolo miracolo, come aprire un Mar Rosso librario, perché vende più che nella settimana di partenza, cosa che ormai con i libri molto promossi capita raramente. Questo potrebbe far presagire una corsa molto lunga e molto proficua che porti l'Antico Testamento, in versione cazzulliana, sino al presepe. Una stella cometa della divulgazione giornalistica, con qualche erroruccio veniale nei dettagli, quella di Cazzullo, che funziona a 360 gradi, a partire dall'Impero romano per arrivare ai roveti ardenti passando dai capobanda fascisti. Al secondo posto arriva invece a passo di carica uno dei fumetti più letti del momento a firma Pera Toons, Ridere (Tunuè). Pera Toons è il nome d'arte di Alessandro Perugini, fumettista, content creator, grafico pubblicitario e star del web. Negli ultimi anni si è fatto conoscere grazie ai social dove ha creato una community di appassionati di battute, freddure ed enigmi a fumetti. In libreria va anche meglio: in questo caso 10mila e quattrocentoquattordici copie. Al terzo posto invece incontriamo un po' di letteratura. Haruki Murakami, appena arrivato in libreria con La città e le sue mura incerte (Einaudi) convince 9mila lettori e rotti. Per chiudere

Spesa per i carburanti a 70 miliardi, la metà va in tasse

ANSA Crc, oltre 1800 euro l'anno a famiglia, toccare **accise** è tsunami ROMA, 13 OTT - Le famiglie italiane hanno speso lo scorso anno in carburanti 47,5 miliardi di euro, con un incremento dei consumi del 9,3% nel triennio 2021-2023. E' il calcolo del Centro di formazione e ricerca sui consumi (Crc) che, alla luce delle polemiche sul Psb, chiede di intervenire sull'Iva per evitare che qualsiasi ritocco delle **accise** provochi "uno tsunami". Nei trasporti il **gasolio** rappresenta in Italia il 59% del totale dei consumi, seguito da benzina (23%), Gpl (5%) e cherosene per aviazione (3,5%). Le vendite di benzina e **gasolio** sono risultate pari lo scorso anno a 31,5 milioni di tonnellate (circa 8,2 milioni di tonnellate la benzina, 23,3 milioni il **gasolio**) per un controvalore di circa 70,9 miliardi di euro a carico di cittadini e imprese. Nei primi 8 mesi del 2024 le vendite di benzina e **gasolio** segnano +2,3% rispetto allo stesso periodo del 2023, raggiungendo 21,4 milioni di tonnellate. La spesa sostenuta dalle sole famiglie per l'acquisto di carburanti si è attestata lo scorso anno a quota 47,5 miliardi di euro, con una spesa media di 1.843 euro, pari a un consumo di circa 1.000 litri l'anno, aggiunge il Crc. "Su benzina e **gasolio**, tuttavia, continua a pesare come un macigno la tassazione che piazza l'Italia ai vertici in Europa, generando per le casse dello Stato entrate per oltre 38 miliardi di euro", analizza il centro di ricerca. Oggi - evidenzia il Crc - su ogni litro di benzina acquistato ai distributori il 60,1%, pari a 1,04 euro, se ne va in tasse (0,728 euro per le **accise**, 0,312 euro per l'Iva). Sul **gasolio** il peso della tassazione è oggi del 56,3%, pari a 0,907 euro al litro (0,617 euro le **accise**, 0,290 euro l'Iva). Le **accise** sul **gasolio** sono le più pesanti in Europa, superando la Francia (0,609 euro al litro) e il Belgio (0,600 euro). Proprio a causa della tassazione eccessiva sui carburanti, gli automobilisti italiani pagano oggi la benzina 10,8 centesimi in più al litro rispetto alla media Ue, ossia 5,4 euro in più a pieno, con un aggravio di spesa di 130 euro all'anno ipotizzando due pieni al mese. Per il **gasolio** la maggiore spesa rispetto alla media Ue è di 10 centesimi al litro (+5 euro a pieno, +120 euro all'anno), calcola il Crc.. [Clicca qui per iscriverti al nostro canale e rimanere aggiornato in tempo reale. Suggestimenti.](#)



10/13/2024 12:13

Società Editrice Athesis

ANSA Crc, oltre 1800 euro l'anno a famiglia, toccare accise è tsunami ROMA, 13 OTT - Le famiglie italiane hanno speso lo scorso anno in carburanti 47,5 miliardi di euro, con un incremento dei consumi del 9,3% nel triennio 2021-2023. E' il calcolo del Centro di formazione e ricerca sui consumi (Crc) che, alla luce delle polemiche sul Psb, chiede di intervenire sull'Iva per evitare che qualsiasi ritocco delle accise provochi "uno tsunami". Nei trasporti il gasolio rappresenta in Italia il 59% del totale dei consumi, seguito da benzina (23%), Gpl (5%) e cherosene per aviazione (3,5%). Le vendite di benzina e gasolio sono risultate pari lo scorso anno a 31,5 milioni di tonnellate (circa 8,2 milioni di tonnellate la benzina, 23,3 milioni il gasolio) per un controvalore di circa 70,9 miliardi di euro a carico di cittadini e imprese. Nei primi 8 mesi del 2024 le vendite di benzina e gasolio segnano +2,3% rispetto allo stesso periodo del 2023, raggiungendo 21,4 milioni di tonnellate. La spesa sostenuta dalle sole famiglie per l'acquisto di carburanti si è attestata lo scorso anno a quota 47,5 miliardi di euro, con una spesa media di 1.843 euro, pari a un consumo di circa 1.000 litri l'anno, aggiunge il Crc. "Su benzina e gasolio, tuttavia, continua a pesare come un macigno la tassazione che piazza l'Italia ai vertici in Europa, generando per le casse dello Stato entrate per oltre 38 miliardi di euro", analizza il centro di ricerca. Oggi - evidenzia il Crc - su ogni litro di benzina acquistato ai distributori il 60,1%, pari a 1,04 euro, se ne va in tasse (0,728 euro per le accise, 0,312 euro per l'iva). Sul gasolio il peso della tassazione è oggi del 56,3%, pari a 0,907 euro al litro (0,617 euro le accise, 0,290 euro l'iva). Le accise sul gasolio sono le più pesanti in Europa, superando la Francia (0,609 euro al litro) e il Belgio (0,600 euro). Proprio a causa della tassazione eccessiva sui carburanti, gli automobilisti italiani pagano oggi la benzina 10,8 centesimi in più al litro rispetto alla media Ue, ossia 5,4 euro in più a pieno, con un aggravio di spesa di 130 euro all'anno ipotizzando due pieni al mese. Per il gasolio la maggiore spesa rispetto alla media Ue è di 10 centesimi al litro (+5 euro a pieno, +120 euro all'anno), calcola il Crc.. [Clicca qui per iscriverti al nostro canale e rimanere aggiornato in tempo reale. Suggestimenti.](#)

Milano futura, l'appello della Cgil: "Il totonomi? Partire dalle idee. Costruiamo una grande alleanza"

Il segretario generale Stanzione: c'è un mondo, anche cattolico, che rifiuta questa destra "Sala ha 2 anni davanti, giudicheremo azioni concrete". Allarme per l'industria: crisi alle porte. Il sindaco Giuseppe Sala e la Giunta hanno davanti "due anni decisivi per Milano" e, più che guardare al totonomi, bisogna concentrarsi sulle sfide del presente. Luca Stanzione, segretario generale della Cgil di Milano, lancia l'appello per una "larga alleanza progressista di partiti, persone, associazioni e parti sociali per costruire il futuro della città, con la solidarietà come bussola. C'è un mondo cattolico e non che tutti i giorni è al fianco di chi ha più bisogno e rifiuta l'idea che questa destra cinica li rappresenti". È spuntato il nome di Calabresi, come possibile successore di Sala. Che cosa ne pensa? "Partire dai nomi, piuttosto che dalle idee, è un costume della politica del passato. Penso che ci sia un popolo che vuole prendere la parola e guardare alla Milano che verrà: una Milano che deve tornare a suscitare speranza, mentre invece si è fermato l'ascensore sociale. Non tutto dipende dall'amministrazione locale, ad esempio le decisioni in merito all'edilizia popolare spettano al Governo. Poi c'è il tema nazionale e regionale della sanità: con l'autonomia differenziata la situazione peggiorerà, portando il sistema al collasso". Come giudica, finora, l'operato di Sala? "Abbiamo appena aperto tre tavoli: sulle Olimpiadi 2026, sul Pgt e sulla casa. L'esito di questi confronti, che dovranno tradursi in azioni concrete come è avvenuto sugli appalti, sarà determinante per dare un giudizio". La riorganizzazione aziendale della Bystronic, con 150 posti di lavoro a rischio, è solo l'ultima vertenza. Siamo di fronte a una crisi dell'industria? "I dati dell'Inps parlano chiaro: nel primo trimestre dell'anno sono state autorizzate quasi sei milioni di ore di cassa integrazione nella Città metropolitana. Il 49% delle ore si concentra nel metalmeccanico. Sono dati allarmanti: tutti gli indicatori fotografano una stagnazione, se va in crisi il metalmeccanico va in crisi tutto un ecosistema. Bisogna fare di tutto perché non accada. La soluzione, però, non è puntare su settori che creano lavoro povero. Serve lavoro di qualità e Milano, ad esempio, dovrebbe investire per diventare una delle capitali culturali europee. Abbiamo nove poli universitari, centri di ricerca, musei: questi fattori, se messi a sistema, possono diventare una leva per lo sviluppo. È necessario, aggiungo, un nuovo equilibrio fra lavoro e vita privata, altrimenti questa città rischia di diventare respingente". È stata aperta la M4, si parla già del "sogno" M6. Una targa dedicata a Raffaele Ielpo, morto nei cantieri, ricorda però anche il dramma degli infortuni. "Milano ha bisogno di una rete del trasporto pubblico in grado di supportare la crescita e le esigenze della popolazione. Va fatto con l'obiettivo zero morti sul lavoro, che è possibile raggiungere. Su M4 c'è stato un protocollo che ha consentito, nella seconda fase, di produrre azioni concrete".



Il segretario generale Stanzione: c'è un mondo, anche cattolico, che rifiuta questa destra "Sala ha 2 anni davanti, giudicheremo azioni concrete". Allarme per l'industria: crisi alle porte. Il sindaco Giuseppe Sala e la Giunta hanno davanti "due anni decisivi per Milano" e, più che guardare al totonomi, bisogna concentrarsi sulle sfide del presente. Luca Stanzione, segretario generale della Cgil di Milano, lancia l'appello per una "larga alleanza progressista di partiti, persone, associazioni e parti sociali per costruire il futuro della città, con la solidarietà come bussola. C'è un mondo cattolico e non che tutti i giorni è al fianco di chi ha più bisogno e rifiuta l'idea che questa destra cinica li rappresenti". È spuntato il nome di Calabresi, come possibile successore di Sala. Che cosa ne pensa? "Partire dai nomi, piuttosto che dalle idee, è un costume della politica del passato. Penso che ci sia un popolo che vuole prendere la parola e guardare alla Milano che verrà: una Milano che deve tornare a suscitare speranza, mentre invece si è fermato l'ascensore sociale. Non tutto dipende dall'amministrazione locale, ad esempio le decisioni in merito all'edilizia popolare spettano al Governo. Poi c'è il tema nazionale e regionale della sanità: con l'autonomia differenziata la situazione peggiorerà, portando il sistema al collasso". Come giudica, finora, l'operato di Sala? "Abbiamo appena aperto tre tavoli: sulle Olimpiadi 2026, sul Pgt e sulla casa. L'esito di questi confronti, che dovranno tradursi in azioni concrete come è avvenuto sugli appalti, sarà determinante per dare un giudizio". La riorganizzazione aziendale della Bystronic, con 150 posti di lavoro a rischio, è solo l'ultima vertenza. Siamo di fronte a una crisi dell'industria? "I dati dell'Inps parlano chiaro: nel primo trimestre dell'anno sono

Le inchieste della Procura sulla filiera della moda e della logistica, tra cui il caso Amazon, hanno fatto emergere condizioni di sfruttamento. "Nelle scorse settimane abbiamo firmato in Prefettura un protocollo su logistica e trasporti volto proprio ad evitare il dumping e a promuovere la corretta applicazione dei contratti. Un grande tema da affrontare è quello delle finte partite Iva, che il Governo incentiva con la flat tax. Servono normative più stringenti anche sugli appalti privati. La seconda leva sono i controlli. L'istituzione di una Procura nazionale competente in materia di lavoro potrebbe essere un passo avanti, ma solo se dotata di risorse". Le inchieste sull'urbanistica hanno messo in discussione un modello di sviluppo che ha caratterizzato Milano. È il momento di cambiare passo? "Questa è una grande occasione per riflettere sul futuro della città, a partire dal Pgt, e promuovere un nuovo modello. La nostra proposta di un fondo pubblico a garanzia degli investimenti sulla proprietà indivisa darebbe una risposta immediata proprio sul tema della casa.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Shipping, Grimaldi (Associazione Armatori) a Euromed: «No a dazi, sì a nuovi carburanti»

Ci vuole un accordo comune per definire i carburanti che dovranno accompagnare la transizione ecologica verso le zero emissioni del 2050. Metanolo, ammoniaca, Emanuele Grimaldi, il presidente mondiale dell'Associazione degli armatori (Ics) ha scelto la XXVI edizione di Euromed ad Atene per lanciare l'appello planetario a Ue e Imo (International Maritime Organization) affinché lavorino insieme per indicare quale carburante pulito potrà essere prodotto in larga scala a costi non proibitivi. Grimaldi ha anche attaccato quello che ha definito Nuovo Protezionismo. "Le auto elettriche cinesi - ha detto - sono buone, confortevoli, tecnicamente perfette e costano meno della metà di quelle prodotte in Europa. E come vogliamo difenderci? Con i dazi. E sapete cosa succederà - ha aggiunto il presidente mondiale degli armatori - che i cinesi faranno altrettanto con le auto europee e i danni saranno molto più grandi di quelli che si vorrebbero evitare col protezionismo". Emanuele Grimaldi è stato durissimo contro chi vuole fermare con regole anacronistiche come i dazi, il commercio internazionale. "La Cina - ha detto - produce 25 milioni di autovetture all'anno; la Ue 20 milioni. Cinque anni fa non c'erano esportazioni di auto dalla Cina; al massimo 400mila ogni anno. Oggi esportano 400mila veicoli al mese. E cosa pensa di fare il commissario tedesco al commercio? Il protezionismo, introdurre dazi. Ma lo sa che il maggiore esportatore di auto in Cina è Volkswagen? Lo sa che i cinesi imporranno a loro volta dazi sulle auto importate dall'Europa". E poi la questione ambientale: "Ci proteggiamo da auto pulite mentre noi esportiamo in Cina auto con motori termici tradizionali". Grimaldi ne ha avuto per tutti. Ha criticato con forza l'Ets (la tassa imposta agli armatori per accompagnare la transizione ecologica). "Bisogna trovare - ha detto - un accordo globale sulla decarbonizzazione anche perché lo shipping è più la soluzione, che il problema, perché noi trasportiamo il 90% delle merci nel mondo soltanto con il 2% delle emissioni; ci sono settori produttivi, invece, che inquinano molto di più e a cui potrebbero finire gli i capitali ottenuti con la tassa imposta agli armatori. Penso al **trasporto** su gomma: paradossalmente dobbiamo pagare per aiutare chi inquina di più ed è nostro concorrente. Per raggiungere gli obiettivi Imo, zero emissioni dal 2050 la soluzione va trovata a livello mondiale e dovrà essere duplice: occorrerà, infatti, trovare nuovi carburanti che siano adeguati per lo shipping, e che si possano avere nei porti, e aiutare gli armatori a ridurre il gap tra il costo dei nuovi carburanti, che sarà almeno il doppio dei vecchi, e la spesa per i vecchi carburanti".



Ci vuole un accordo comune per definire i carburanti che dovranno accompagnare la transizione ecologica verso le zero emissioni del 2050. Metanolo, ammoniaca, Emanuele Grimaldi, il presidente mondiale dell'Associazione degli armatori (Ics) ha scelto la XXVI edizione di Euromed ad Atene per lanciare l'appello planetario a Ue e Imo (International Maritime Organization) affinché lavorino insieme per indicare quale carburante pulito potrà essere prodotto in larga scala a costi non proibitivi. Grimaldi ha anche attaccato quello che ha definito Nuovo Protezionismo. "Le auto elettriche cinesi - ha detto - sono buone, confortevoli, tecnicamente perfette e costano meno della metà di quelle prodotte in Europa. E come vogliamo difenderci? Con i dazi. E sapete cosa succederà - ha aggiunto il presidente mondiale degli armatori - che i cinesi faranno altrettanto con le auto europee e i danni saranno molto più grandi di quelli che si vorrebbero evitare col protezionismo". Emanuele Grimaldi è stato durissimo contro chi vuole fermare con regole anacronistiche come i dazi, il commercio internazionale. "La Cina - ha detto - produce 25 milioni di autovetture all'anno; la Ue 20 milioni. Cinque anni fa non c'erano esportazioni di auto dalla Cina; al massimo 400mila ogni anno. Oggi esportano 400mila veicoli al mese. E cosa pensa di fare il commissario tedesco al commercio? Il protezionismo, introdurre dazi. Ma lo sa che il maggiore esportatore di auto in Cina è Volkswagen? Lo sa che i cinesi imporranno a loro volta dazi sulle auto importate dall'Europa". E poi la questione ambientale: "Ci proteggiamo da auto pulite mentre noi esportiamo in Cina auto con motori termici tradizionali". Grimaldi ne ha avuto per tutti. Ha criticato con forza l'Ets (la tassa imposta agli armatori per accompagnare la transizione ecologica). "Bisogna trovare - ha detto - un accordo globale sulla decarbonizzazione anche perché lo shipping è più la soluzione, che il problema, perché noi trasportiamo il 90% delle merci nel mondo soltanto con il 2% delle

«Pd, sul terzo mandato deve decidere Schlein: ora si abbassino i toni»

«Abbassiamo i toni del dibattito», si raccomanda Peppe Annunziata, segretario metropolitano del Pd che sul terzo mandato aggiunge: «Io credo debbano scegliere i cittadini. Ma prendo atto che è Elly Schlein a dover decidere». Anche a Benevento, dopo Firenze, De Luca attacca il Pd. Non crede che servirebbe abbassare i toni? «Premesso che gli attacchi non provengono solo da una unica parte, è assolutamente necessario per tutti attenuare i toni del dibattito. Io ho una concezione della politica che non mi consente di attaccare pubblicamente i compagni di partito. Io ho una concezione della politica che non mi consente di attaccare pubblicamente i compagni di partito». La ricandidatura di De Luca preannuncia una guerra tra il Pd nazionale e gli esponenti locali. Come ne usciamo fuori? «Sul tema del terzo mandato, così come più volte manifestato da Gaetano Manfredi, Decaro e dall'Anci, anche io penso che debbano essere i cittadini, con il loro voto, a esprimere continuità o meno di un'esperienza amministrativa, soprattutto quando c'è l'espressione della preferenza e non delle liste bloccate. Prendo atto, tuttavia, che la posizione del partito sul terzo mandato in generale è stata finora diversa, come manifestato dal voto in Senato, ma non intendo sconfessare tale posizione». E quindi? «Terzo mandato o no, sarà Elly Schlein, anche se è scontato ribadirlo, a valutare e decidere chi guiderà per il nostro partito la coalizione in Campania. La Campania è fondamentale per le elezioni politiche e sarà la segretaria, con la sua visione e responsabilità, a decidere ascoltando i territori, i dirigenti locali e considerando la posizione degli alleati. Perché da soli non si vince. C'è però il rischio concreto con un terzo mandato di De Luca di una frantumazione del campo largo sul modello Napoli. «Negli ultimi nove anni di guida De Luca in Regione, il Partito Democratico, con i suoi esponenti in consiglio e in giunta, ha condotto battaglie importanti: penso alle politiche per i giovani, al recupero della costa e del mare, allo sviluppo sostenibile, al **trasporto** scolastico gratuito e all'incremento del turismo. Certamente ci sono stati dei limiti, e alcune azioni, come la questione del **trasporto** pubblico locale, nonostante il grande lavoro prodotto, non sono ancora percepite positivamente dai cittadini. Non si possono ignorare queste premesse nelle scelte che verranno». Intanto c'è il nodo del partito ancora commissariato dopo un anno e mezzo. «Francamente non conosco il motivo per cui il congresso regionale non viene convocato. Presumo sia la stessa motivazione che sta bloccando la celebrazione dei circoli cittadini vale a dire un malfunzionamento della nuova piattaforma digitale che ad oggi non ci consente di accedere alle anagrafi del tesseramento on line». Il Pd appoggia la corsa di Manfredi all'Anci ma l'uscita del sindaco Sala sembra aver rimescolato le carte. «Le parole di Sala sono francamente surreali e decisamente inaccettabili. Nel momento in cui il governo minaccia l'unità nazionale con l'**autonomia**



«Abbassiamo i toni del dibattito», si raccomanda Peppe Annunziata, segretario metropolitano del Pd che sul terzo mandato aggiunge: «Io credo debbano scegliere i cittadini. Ma prendo atto che è Elly Schlein a dover decidere». Anche a Benevento, dopo Firenze, De Luca attacca il Pd. Non crede che servirebbe abbassare i toni? «Premesso che gli attacchi non provengono solo da una unica parte, è assolutamente necessario per tutti attenuare i toni del dibattito. Io ho una concezione della politica che non mi consente di attaccare pubblicamente i compagni di partito. Io ho una concezione della politica che non mi consente di attaccare pubblicamente i compagni di partito». La ricandidatura di De Luca preannuncia una guerra tra il Pd nazionale e gli esponenti locali. Come ne usciamo fuori? «Sul tema del terzo mandato, così come più volte manifestato da Gaetano Manfredi, Decaro e dall'Anci, anche io penso che debbano essere i cittadini, con il loro voto, a esprimere continuità o meno di un'esperienza amministrativa, soprattutto quando c'è l'espressione della preferenza e non delle liste bloccate. Prendo atto, tuttavia, che la posizione del partito sul terzo mandato in generale è stata finora diversa, come manifestato dal voto in Senato, ma non intendo sconfessare tale posizione». E quindi? «Terzo mandato o no, sarà Elly Schlein, anche se è scontato ribadirlo, a valutare e decidere chi guiderà per il nostro partito la coalizione in Campania. La Campania è fondamentale per le elezioni politiche e sarà la segretaria, con la sua visione e responsabilità, a decidere ascoltando i territori, i dirigenti locali e considerando la posizione degli alleati. Perché da soli non si vince. C'è però il rischio concreto con un terzo mandato di De Luca di una frantumazione del campo largo sul modello Napoli. «Negli ultimi nove anni di guida De Luca in Regione, il Partito Democratico, con i suoi esponenti in consiglio e in giunta, ha condotto battaglie importanti: penso alle politiche per i giovani, al

differenziata parlare di centralità e rilancio del Nord appare una sgradevole provocazione. Il Pd di Napoli è impegnato nel sostenere Gaetano Manfredi nella sua candidatura alla presidenza non attraverso comunicati ma concretamente, con il voto dei numerosi sindaci e amministratori che esprimiamo nell'area metropolitana di Napoli. Sono certo che la figura di Manfredi, che supera per stile e qualità altre proposte, prevarrà sulle speculazioni». Ma quando ci sarà un assessore del Pd al posto di Mancuso? «Il sindaco ci ha chiesto di attendere l'esito della elezione Anci prima di riprendere il discorso. Se lo si sostiene veramente non gli si usa la scortesia di non assecondare la sua comprensibile indicazione. Con il capogruppo Acampora e l'assessore Armato dialoghiamo quotidianamente per affrontare e risolvere insieme i problemi della città». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Shipping, Grimaldi (Associazione Armatori) a Euromed: «No a dazi, sì a nuovi carburanti»

Ci vuole un accordo comune per definire i carburanti che dovranno accompagnare la transizione ecologica verso le zero emissioni del 2050. Metanolo, ammoniaca, Emanuele Grimaldi, il presidente mondiale dell'Associazione degli armatori (Ics) ha scelto la XXVI edizione di Euromed ad Atene per lanciare l'appello planetario a Ue e Imo (International Maritime Organization) affinché lavorino insieme per indicare quale carburante pulito potrà essere prodotto in larga scala a costi non proibitivi. Grimaldi ha anche attaccato quello che ha definito Nuovo Protezionismo. "Le auto elettriche cinesi - ha detto - sono buone, confortevoli, tecnicamente perfette e costano meno della metà di quelle prodotte in Europa. E come vogliamo difenderci? Con i dazi. E sapete cosa succederà - ha aggiunto il presidente mondiale degli armatori - che i cinesi faranno altrettanto con le auto europee e i danni saranno molto più grandi di quelli che si vorrebbero evitare col protezionismo". Emanuele Grimaldi è stato durissimo contro chi vuole fermare con regole anacronistiche come i dazi, il commercio internazionale. "La Cina - ha detto - produce 25 milioni di autovetture all'anno; la Ue 20 milioni. Cinque anni fa non c'erano esportazioni di auto dalla Cina; al massimo 400mila ogni anno. Oggi esportano 400mila veicoli al mese. E cosa pensa di fare il commissario tedesco al commercio? Il protezionismo, introdurre dazi. Ma lo sa che il maggiore esportatore di auto in Cina è Volkswagen? Lo sa che i cinesi imporranno a loro volta dazi sulle auto importate dall'Europa". E poi la questione ambientale: "Ci proteggiamo da auto pulite mentre noi esportiamo in Cina auto con motori termici tradizionali". Grimaldi ne ha avuto per tutti. Ha criticato con forza l'Ets (la tassa imposta agli armatori per accompagnare la transizione ecologica). "Bisogna trovare - ha detto - un accordo globale sulla decarbonizzazione anche perché lo shipping è più la soluzione, che il problema, perché noi trasportiamo il 90% delle merci nel mondo soltanto con il 2% delle emissioni; ci sono settori produttivi, invece, che inquinano molto di più e a cui potrebbero finire gli i capitali ottenuti con la tassa imposta agli armatori. Penso al trasporto su gomma: paradossalmente dobbiamo pagare per aiutare chi inquina di più ed è nostro concorrente. Per raggiungere gli obiettivi Imo, zero emissioni dal 2050 la soluzione va trovata a livello mondiale e dovrà essere duplice: occorrerà, infatti, trovare nuovi carburanti che siano adeguati per lo shipping, e che si possano avere nei porti, e aiutare gli armatori a ridurre il gap tra il costo dei nuovi carburanti, che sarà almeno il doppio dei vecchi, e la spesa per i vecchi carburanti".



Ci vuole un accordo comune per definire i carburanti che dovranno accompagnare la transizione ecologica verso le zero emissioni del 2050. Metanolo, ammoniaca, Emanuele Grimaldi, il presidente mondiale dell'Associazione degli armatori (Ics) ha scelto la XXVI edizione di Euromed ad Atene per lanciare l'appello planetario a Ue e Imo (International Maritime Organization) affinché lavorino insieme per indicare quale carburante pulito potrà essere prodotto in larga scala a costi non proibitivi. Grimaldi ha anche attaccato quello che ha definito Nuovo Protezionismo. "Le auto elettriche cinesi - ha detto - sono buone, confortevoli, tecnicamente perfette e costano meno della metà di quelle prodotte in Europa. E come vogliamo difenderci? Con i dazi. E sapete cosa succederà - ha aggiunto il presidente mondiale degli armatori - che i cinesi faranno altrettanto con le auto europee e i danni saranno molto più grandi di quelli che si vorrebbero evitare col protezionismo". Emanuele Grimaldi è stato durissimo contro chi vuole fermare con regole anacronistiche come i dazi, il commercio internazionale. "La Cina - ha detto - produce 25 milioni di autovetture all'anno; la Ue 20 milioni. Cinque anni fa non c'erano esportazioni di auto dalla Cina; al massimo 400mila ogni anno. Oggi esportano 400mila veicoli al mese. E cosa pensa di fare il commissario tedesco al commercio? Il protezionismo, introdurre dazi. Ma lo sa che il maggiore esportatore di auto in Cina è Volkswagen? Lo sa che i cinesi imporranno a loro volta dazi sulle auto importate dall'Europa". E poi la questione ambientale: "Ci proteggiamo da auto pulite mentre noi esportiamo in Cina auto con motori termici tradizionali". Grimaldi ne ha avuto per tutti. Ha criticato con forza l'Ets (la tassa imposta agli armatori per accompagnare la transizione ecologica). "Bisogna trovare - ha detto - un accordo globale sulla decarbonizzazione anche perché lo shipping è più la soluzione, che il problema, perché noi trasportiamo il 90% delle merci nel mondo soltanto con il 2% delle

Porto di Ravenna, calano del 4,3% traffici nei primi 8 mesi 2024

I numeri delle merci movimentate risentono della crisi del **Mar Rosso** che limita l'arrivo delle navi merci. Sono state 16.899.795 le tonnellate di merci movimentate complessivamente al **Porto** di Ravenna tra gennaio e agosto 2024 con un calo del 4,3% - pari a 750.000 tonnellate in meno - rispetto allo stesso periodo del 2023. Gli sbarchi sono stati pari a 14.625.880 tonnellate e gli imbarchi pari a 2.273.915 tonnellate - rispettivamente -5,2% e +12,2% sui primi otto mesi dello scorso anno - mentre il numero di toccate delle navi è stato pari a 1.706, con un incremento dell' 1,9%. Guardando alle tipologie merci del **porto** di Ravenna, quelle secche, con una movimentazione pari a 13.703.922 tonnellate sono diminuite del 6,2% mentre i prodotti liquidi, con una movimentazione di 3.195.873 tonnellate, sono aumentati del 5,3%. Il comparto agroalimentare con 3.234.610 tonnellate ha registrato un calo del 7,5% e i materiali da costruzione hanno registrato una movimentazione complessiva di 2.833.628 tonnellate, in diminuzione del 5,8%. Per quanto riguarda i prodotti metallurgici ci sono state movimentate 4.105.898 tonnellate in diminuzione del 10% mentre i prodotti petroliferi, con 1.910.731 tonnellate movimentate hanno riportato un progresso del 10,9%. Positivo il traffico di automotive che con 13.131 pezzi, registra 7.575 pezzi in più rispetto allo stesso periodo del 2023. Nei primi otto mesi, infine, si sono registrati 55 scali di navi da crociera contro i 62 scali dello stesso periodo del 2023, per un totale di 193.998 passeggeri (-13,7%), di cui 161.436 in **'home port'**. Per rimanere sempre aggiornati con le ultime notizie de "Il NordEst Quotidiano", iscrivetevi al canale Telegram per non perdere i lanci e consultate i canali social della Testata.



AD
USO

Trasporti, l'sos di Cna "Troppi costi e sicurezza, settore a rischio collasso"

Il presidente Bianconi (Fita) lancia il grido d'allarme della categoria "Servono risposte urgenti, altrimenti le imprese saranno costrette al fermo". Un grido di allarme per il comparto del Trasporto e della logistica: è quello lanciato da Fita Cna Bologna per cui le aziende del settore stanno affrontando una situazione sempre più critica a causa degli aumenti incontrollati dei costi, che il mercato non è in grado di assorbire. "La nostra preoccupazione - spiega Giordano Bianconi, presidente Fita Cna Trasporti Bologna - è legata alla possibile equiparazione delle **accise del gasolio** a quelle della benzina. Se ciò dovesse accadere, il prezzo del **gasolio** aumenterebbe di 13,5 centesimi al litro, inclusa l'Iva. Questo rincaro comporterebbe un aggravio di circa 2 miliardi di euro per le famiglie italiane". "Negli ultimi due anni - prosegue Bianconi - le imprese di trasporto hanno già subito aumenti significativi: 800 euro per veicolo solo per l'incremento del costo del carburante, senza contare i crescenti costi di gestione. L'applicazione del contratto Ccnl ha aggiunto ulteriori oneri, che molte aziende non riescono più a sostenere, aumentando il rischio di concorrenza sleale. Inoltre, il settore si trova in difficoltà nel reperire nuove figure professionali per sostituire i lavoratori che lasciano l'attività per pensionamenti o malattie. Negli ultimi cinque anni sono scomparse circa 9mila imprese e solo nel 2023 si sono verificati 51.683 incidenti sul lavoro con 104 vittime (dati Inail)". E dunque, Fita Cna Bologna - conclude Bianconi - richiede con urgenza un incontro con i rappresentanti del Governo per discutere soluzioni che tutelino le imprese ed evitino il collasso del settore. Ignorare questi segnali potrebbe portare a conseguenze devastanti, come il verificarsi del cosiddetto fenomeno del Grey Rhino: rischi ben visibili ma sottovalutati, che possono portare a crisi di grandi proporzioni. In assenza di risposte adeguate, le imprese del settore potrebbero essere costrette a dichiarare il fermo nazionale".



Il presidente Bianconi (Fita) lancia il grido d'allarme della categoria "Servono risposte urgenti, altrimenti le imprese saranno costrette al fermo". Un grido di allarme per il comparto del Trasporto e della logistica: è quello lanciato da Fita Cna Bologna per cui le aziende del settore stanno affrontando una situazione sempre più critica a causa degli aumenti incontrollati dei costi, che il mercato non è in grado di assorbire. "La nostra preoccupazione - spiega Giordano Bianconi, presidente Fita Cna Trasporti Bologna - è legata alla possibile equiparazione delle accise del gasolio a quelle della benzina. Se ciò dovesse accadere, il prezzo del gasolio aumenterebbe di 13,5 centesimi al litro, inclusa l'Iva. Questo rincaro comporterebbe un aggravio di circa 2 miliardi di euro per le famiglie italiane". "Negli ultimi due anni - prosegue Bianconi - le imprese di trasporto hanno già subito aumenti significativi: 800 euro per veicolo solo per l'incremento del costo del carburante, senza contare i crescenti costi di gestione. L'applicazione del contratto Ccnl ha aggiunto ulteriori oneri, che molte aziende non riescono più a sostenere, aumentando il rischio di concorrenza sleale. Inoltre, il settore si trova in difficoltà nel reperire nuove figure professionali per sostituire i lavoratori che lasciano l'attività per pensionamenti o malattie. Negli ultimi cinque anni sono scomparse circa 9mila imprese e solo nel 2023 si sono verificati 51.683 incidenti sul lavoro con 104 vittime (dati Inail)". E dunque, Fita Cna Bologna - conclude Bianconi - richiede con urgenza un incontro con i rappresentanti del Governo per discutere soluzioni che tutelino le imprese ed evitino il collasso del settore. Ignorare questi segnali potrebbe portare a conseguenze devastanti, come il verificarsi del cosiddetto fenomeno del Grey Rhino: rischi ben visibili ma sottovalutati, che possono portare a crisi di grandi proporzioni. In assenza di risposte adeguate, le imprese del settore potrebbero essere costrette a dichiarare il fermo nazionale".

"ZIs, grande opportunità per il territorio"

La firma del Decreto per la Zona **Logistica** Semplificata in Emilia-Romagna è vista come un'opportunità fondamentale per le imprese locali, grazie alle semplificazioni amministrative e agli incentivi fiscali offerti. Michele Barcaiolo di Fratelli d'Italia sottolinea l'importanza di questo provvedimento per favorire gli investimenti nella regione. La firma del Decreto per la Zona **Logistica** Semplificata in Emilia-Romagna è vista come un'opportunità fondamentale per le imprese locali, grazie alle semplificazioni amministrative e agli incentivi fiscali offerti. Michele Barcaiolo di Fratelli d'Italia sottolinea l'importanza di questo provvedimento per favorire gli investimenti nella regione. "La firma del Decreto istitutivo della Zona **Logistica** Semplificata (**ZIs**) per l'Emilia-Romagna rappresenta una straordinaria opportunità per il nostro territorio e, in particolare, per il tessuto produttivo locale. Un risultato importante, che porterà concreti benefici alle imprese e al sistema economico della Regione, frutto dell'impegno del Governo e in particolare del Ministro Raffaele Fitto". Lo sostiene Michele Barcaiolo, Coordinatore regionale di Fratelli d'Italia. "La **ZIs** - prosegue Barcaiolo - offrirà alle imprese dell'Emilia-Romagna la possibilità di accedere a rilevanti semplificazioni amministrative, ad agevolazioni fiscali e al credito d'imposta, strumenti essenziali per promuovere nuovi investimenti sul territorio. In particolare, il credito d'imposta **ZIs** rappresenta un importante sostegno per le aziende già presenti o in fase di insediamento nelle zone logistiche semplificate".



La corsa alla Regione. Calvano con De Pascale: "Industrializzazione, serve un nuovo piano"

L'assessore uscente apre la sua campagna elettorale alle Corti di Medoro "Dobbiamo trattenere le imprese presenti e attirare ulteriori investimenti" . "Un nuovo piano straordinario di reindustrializzazione per il nostro territorio". Nella mattinata di ieri, alle Corti di Medoro, Paolo Calvano, assessore regionale uscente, ha dato il via ufficialmente alla campagna elettorale per le elezioni regionali. Un momento di confronto pubblico alla presenza di quasi trecento persone. Calvano ha toccato diversi punti in un intervento che ha visto anche la testimonianza di un lavoratore della Rexnord di Masi Torello. Una campagna elettorale che per l'assessore al Bilancio è iniziata con lo slogan 'a passo sicuro, verso il futuro'. "Un nuovo percorso che è frutto di una scelta fatta dal Pd - ha detto -. La volontà del candidato presidente Michele De Pascale è quella di una conferma della squadra che ha lavorato in questi anni a fianco di Stefano Bonaccini. L'obiettivo è dare continuità al lavoro precedente, ma siamo sicuri che De Pascale porterà innovazione". Calvano conclude un quinquennio di assessore, tra le deleghe principali, come accennato, quella al Bilancio. "Lasciamo i conti in ordine - ha chiarito -, non abbiamo rinunciato a mettere in campo politiche importanti per sanità, welfare e **trasporti** pubblici. A questo si aggiungono investimenti importanti. Nello specifico per il territorio ferrarese, al netto delle grandi opere, sono stati investiti 600 milioni complessivi. Cento milioni per la sanità, 250 per la difesa del suolo, 40 milioni per l'edilizia residenziale e 100 milioni per la rete ferroviaria. Un grande investimento è stato quello sulla difesa del suolo, ma siamo consapevoli che va potenziato. Come Regione abbiamo immaginato un piano speciale, soprattutto per quanto successo in Romagna: è stato previsto un impegno di quattro miliardi e mezzo. Ora occorre un nuovo patto con il Governo". Nel suo intervento Calvano si è concentrato sull'attuale crisi del lavoro, facendo riferimento ai casi della Rexnord di Masi Torello e della Berco di Copparo. "È necessario pensare a un nuovo piano di reindustrializzazione del nostro territorio - così l'assessore -. La **Zis** è sicuramente una delle opportunità più importanti su cui lavorare e ci permette di ragionare sull'Alto Ferrarese, sull'Argentano, sul Portuense e sulla città di Ferrara. Il nodo principale sarà quello del porto di Ravenna, che nasce in funzione dei rapporti commerciali anche con i Comuni ferraresi. Le multinazionali devono avere più rispetto per le nostre lavoratrici e lavoratori, si tratta di un'espressione d'imprenditoria che non ci piace, che non si fa carico della responsabilità sociale. Ci sono invece tante imprese che lo fanno. Il piano - scandisce - è quello di impegnarsi a far rimanere le realtà esistenti, oltre ad attrarre nuovi investimenti. La Regione farà di tutto. Daremo battaglia mettendo al centro le lavoratrici e i lavoratori per creare nuove opportunità". In conclusione, sottolinea, "il mio impegno in questa fase è anzitutto garantire il consenso necessario,



L'assessore uscente apre la sua campagna elettorale alle Corti di Medoro "Dobbiamo trattenere le imprese presenti e attirare ulteriori investimenti" . "Un nuovo piano straordinario di reindustrializzazione per il nostro territorio". Nella mattinata di ieri, alle Corti di Medoro, Paolo Calvano, assessore regionale uscente, ha dato il via ufficialmente alla campagna elettorale per le elezioni regionali. Un momento di confronto pubblico alla presenza di quasi trecento persone. Calvano ha toccato diversi punti in un intervento che ha visto anche la testimonianza di un lavoratore della Rexnord di Masi Torello. Una campagna elettorale che per l'assessore al Bilancio è iniziata con lo slogan 'a passo sicuro, verso il futuro'. "Un nuovo percorso che è frutto di una scelta fatta dal Pd - ha detto -. La volontà del candidato presidente Michele De Pascale è quella di una conferma della squadra che ha lavorato in questi anni a fianco di Stefano Bonaccini. L'obiettivo è dare continuità al lavoro precedente, ma siamo sicuri che De Pascale porterà innovazione". Calvano conclude un quinquennio di assessore, tra le deleghe principali, come accennato, quella al Bilancio. "Lasciamo i conti in ordine - ha chiarito -, non abbiamo rinunciato a mettere in campo politiche importanti per sanità, welfare e trasporti pubblici. A questo si aggiungono investimenti importanti. Nello specifico per il territorio ferrarese, al netto delle grandi opere, sono stati investiti 600 milioni complessivi. Cento milioni per la sanità, 250 per la difesa del suolo, 40 milioni per l'edilizia residenziale e 100 milioni per la rete ferroviaria. Un grande investimento è stato quello sulla difesa del suolo, ma siamo consapevoli che va potenziato. Come Regione abbiamo immaginato un piano speciale, soprattutto per quanto successo

che permetta a De Pascale di essere eletto presidente. Se avrò l'onore di rappresentare ancora Ferrara, farò di tutto affinché sia protagonista nella nostra regione. Credo che il nostro territorio abbia le potenzialità per esserlo".

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Svolta per il territorio: "Zls, un'opportunità. Ma ora si investe sulle infrastrutture"

Fornasini e Toselli: "In campagna elettorale avevamo preso un impegno ed è stato mantenuto. Adesso spetta a noi mettere contenuti e progetti". Carrà (Commercialisti): "Ma rendiamo la provincia più competitiva". "La Zls, straordinaria opportunità per il nostro territorio, è stata fortemente voluta da Forza Italia che, con i suoi esponenti di governo, ci ha lavorato già dal febbraio scorso". Anche gli azzurri, il coordinatore provinciale Fabrizio Toselli e l'assessore Matteo Fornasini, plaudono alla firma - da parte di Palazzo Chigi - del decreto istitutivo della zona **logistica** semplificata. "In campagna elettorale - così Fornasini e Toselli - attraverso il viceministro Valentino Valentini, avevamo preso un impegno chiaro con tutto il territorio. Ebbene, ora che l'impegno è stato mantenuto, spetta a noi riempire di contenuti e progetti la **zls**". Sotto questo profilo, Fornasini ha le idee chiare. "Per realizzare progetti utili al territorio - spiega - occorre lavorare in stretta sinergia con le associazioni di categoria, nel tavolo che ho voluto all'inizio del precedente mandato, e con le partecipate e con le società di sviluppo a partire da Sipro e FesVi. Il contatto con gli operatori economici del territorio e con le categorie è fondamentale per mettere a terra piani per rafforzare la competitività della nostra Provincia. E' fondamentale la collaborazione fra tutti i livelli istituzionali: dal comune capoluogo, passando per la Provincia, finalmente a guida centrodestra, la Regione e il governo centrale". La pensa allo stesso modo il presidente dell'Ordine dei Commercialisti Riccardo Carrà. "A fronte di tante, pessime, notizie che ci arrivano in questi giorni circa le crisi aziendali di Berco e Rexnord - l'annuncio di centinaia di esuberi è qualcosa di profondamente allarmante per la tenuta occupazionale del territorio - c'è una nota positiva - così Carrà -. La firma, da parte di Palazzo Chigi, del decreto che sancisce l'istituzione della Zona **Logistica** Semplificata per l'Emilia-Romagna. L'auspicio è che questa misura sia affiancata dalla volontà comune di procedere tutti nella stessa direzione. Imprese, politica, associazioni di categoria e istituzioni". Resta, però, un nodo da sciogliere. "Non ci può essere competitività senza **infrastrutture** adeguate - chiude -. Per cui, dal momento che ci troviamo anche nel bel mezzo di una campagna elettorale, l'auspicio è che si intervenga anche su questo frangente".



10/13/2024 07:04

Fornasini e Toselli: "In campagna elettorale avevamo preso un impegno ed è stato mantenuto. Adesso spetta a noi mettere contenuti e progetti". Carrà (Commercialisti): "Ma rendiamo la provincia più competitiva". "La Zls, straordinaria opportunità per il nostro territorio, è stata fortemente voluta da Forza Italia che, con i suoi esponenti di governo, ci ha lavorato già dal febbraio scorso". Anche gli azzurri, il coordinatore provinciale Fabrizio Toselli e l'assessore Matteo Fornasini, plaudono alla firma - da parte di Palazzo Chigi - del decreto istitutivo della zona logistica semplificata. "In campagna elettorale - così Fornasini e Toselli - attraverso il viceministro Valentino Valentini, avevamo preso un impegno chiaro con tutto il territorio. Ebbene, ora che l'impegno è stato mantenuto, spetta a noi riempire di contenuti e progetti la zls". Sotto questo profilo, Fornasini ha le idee chiare. "Per realizzare progetti utili al territorio - spiega - occorre lavorare in stretta sinergia con le associazioni di categoria, nel tavolo che ho voluto all'inizio del precedente mandato, e con le partecipate e con le società di sviluppo a partire da Sipro e FesVi. Il contatto con gli operatori economici del territorio e con le categorie è fondamentale per mettere a terra piani per rafforzare la competitività della nostra Provincia. E' fondamentale la collaborazione fra tutti i livelli istituzionali: dal comune capoluogo, passando per la Provincia, finalmente a guida centrodestra, la Regione e il governo centrale". La pensa allo stesso modo il presidente dell'Ordine dei Commercialisti Riccardo Carrà. "A fronte di tante, pessime, notizie che ci arrivano in questi giorni circa le crisi aziendali di Berco e Rexnord - l'annuncio di centinaia di esuberi è qualcosa di profondamente allarmante per la tenuta

Spesa per i carburanti a 70 miliardi, la metà va in tasse

Crc, oltre 1800 euro l'anno a famiglia, toccare **accise** è tsunami Le famiglie italiane hanno speso lo scorso anno in carburanti 47,5 miliardi di euro, con un incremento dei consumi del 9,3% nel triennio 2021-2023. E' il calcolo del Centro di formazione e ricerca sui consumi (Crc) che, alla luce delle polemiche sul Psb, chiede di intervenire sull'Iva per evitare che qualsiasi ritocco delle **accise** provochi "uno tsunami". Nei trasporti il **gasolio** rappresenta in Italia il 59% del totale dei consumi, seguito da benzina (23%), Gpl (5%) e cherosene per aviazione (3,5%). Le vendite di benzina e **gasolio** sono risultate pari lo scorso anno a 31,5 milioni di tonnellate (circa 8,2 milioni di tonnellate la benzina, 23,3 milioni il **gasolio**) per un controvalore di circa 70,9 miliardi di euro a carico di cittadini e imprese. Nei primi 8 mesi del 2024 le vendite di benzina e **gasolio** segnano +2,3% rispetto allo stesso periodo del 2023, raggiungendo 21,4 milioni di tonnellate. La spesa sostenuta dalle sole famiglie per l'acquisto di carburanti si è attestata lo scorso anno a quota 47,5 miliardi di euro, con una spesa media di 1.843 euro, pari a un consumo di circa 1.000 litri l'anno, aggiunge il Crc. "Su benzina e **gasolio**, tuttavia, continua a pesare come un macigno la tassazione che piazza l'Italia ai vertici in Europa, generando per le casse dello Stato entrate per oltre 38 miliardi di euro", analizza il centro di ricerca. Oggi - evidenzia il Crc - su ogni litro di benzina acquistato ai distributori il 60,1%, pari a 1,04 euro, se ne va in tasse (0,728 euro per le **accise**, 0,312 euro per l'Iva). Sul **gasolio** il peso della tassazione è oggi del 56,3%, pari a 0,907 euro al litro (0,617 euro le **accise**, 0,290 euro l'Iva). Le **accise** sul **gasolio** sono le più pesanti in Europa, superando la Francia (0,609 euro al litro) e il Belgio (0,600 euro). Proprio a causa della tassazione eccessiva sui carburanti, gli automobilisti italiani pagano oggi la benzina 10,8 centesimi in più al litro rispetto alla media Ue, ossia 5,4 euro in più a pieno, con un aggravio di spesa di 130 euro all'anno ipotizzando due pieni al mese. Per il **gasolio** la maggiore spesa rispetto alla media Ue è di 10 centesimi al litro (+5 euro a pieno, +120 euro all'anno), calcola il Crc.



10/13/2024 12:12

Crc, oltre 1800 euro l'anno a famiglia, toccare **accise** è tsunami Le famiglie italiane hanno speso lo scorso anno in carburanti 47,5 miliardi di euro, con un incremento dei consumi del 9,3% nel triennio 2021-2023. E' il calcolo del Centro di formazione e ricerca sui consumi (Crc) che, alla luce delle polemiche sul Psb, chiede di intervenire sull'Iva per evitare che qualsiasi ritocco delle **accise** provochi "uno tsunami". Nei trasporti il **gasolio** rappresenta in Italia il 59% del totale dei consumi, seguito da benzina (23%), Gpl (5%) e cherosene per aviazione (3,5%). Le vendite di benzina e **gasolio** sono risultate pari lo scorso anno a 31,5 milioni di tonnellate (circa 8,2 milioni di tonnellate la benzina, 23,3 milioni il **gasolio**) per un controvalore di circa 70,9 miliardi di euro a carico di cittadini e imprese. Nei primi 8 mesi del 2024 le vendite di benzina e **gasolio** segnano +2,3% rispetto allo stesso periodo del 2023, raggiungendo 21,4 milioni di tonnellate. La spesa sostenuta dalle sole famiglie per l'acquisto di carburanti si è attestata lo scorso anno a quota 47,5 miliardi di euro, con una spesa media di 1.843 euro, pari a un consumo di circa 1.000 litri l'anno, aggiunge il Crc. "Su benzina e **gasolio**, tuttavia, continua a pesare come un macigno la tassazione che piazza l'Italia ai vertici in Europa, generando per le casse dello Stato entrate per oltre 38 miliardi di euro", analizza il centro di ricerca. Oggi - evidenzia il Crc - su ogni litro di benzina acquistato ai distributori il 60,1%, pari a 1,04 euro, se ne va in tasse (0,728 euro per le **accise**, 0,312 euro per l'Iva). Sul **gasolio** il peso della tassazione è oggi del 56,3%, pari a 0,907 euro al litro (0,617 euro le **accise**, 0,290 euro l'Iva). Le **accise** sul **gasolio** sono le più pesanti in Europa, superando la Francia (0,609 euro al litro) e il Belgio (0,600 euro). Proprio a causa della tassazione eccessiva sui carburanti, gli automobilisti italiani pagano oggi la benzina 10,8 centesimi in più al litro rispetto alla media Ue, ossia 5,4 euro in più a pieno, con un aggravio di spesa di 130 euro all'anno ipotizzando due pieni al mese. Per il **gasolio** la maggiore spesa rispetto alla media Ue è di 10 centesimi al litro (+5 euro a pieno, +120 euro all'anno), calcola il Crc.

Manovra, Giorgetti avverte i ministri: "Fate proposte di tagli altrimenti farò io il cattivo"

«Si tratta di aspettare fino a martedì e tutto sarà più chiaro». Giancarlo Giorgetti invita ad attendere, a mettere un freno allo «stillicidio di interpretazioni» che negli ultimi giorni hanno accompagnato la **legge di bilancio**. Il giorno cerchiato in rosso dal titolare del Mef d'altronde coincide con la data in cui tornerà a riunirsi a palazzo Chigi il Consiglio dei ministri che dovrà esaminare il Documento programmatico di **bilancio** (Dpb), nell'ultimo giorno utile per inviare il testo a Bruxelles. Testo che dovrà contenere le tabelle della prossima finanziaria, ovvero entrate ed uscite da tenere in equilibrio. Un lavoro in fase di limatura da parte del governo che deve reperire quelle risorse necessarie a completare le coperture di una manovra che dovrebbe aggirarsi intorno ai 24 miliardi. Anche attraverso qualche sacrificio. Ed è su questo punto che Giorgetti intervenendo in videocollegamento alla «Festa del Foglio» a Firenze spedisce il secondo invito, stavolta con destinatario preciso: «Sacrificio vuol dire tagliare le spese ed evitare gli sprechi, cosa che faranno anche tanti Ministeri ed enti pubblici, e tante realtà che vivono di contributo pubblico e che devono rendersi conto che ogni euro che spende lo si toglie a cittadini e imprese che pagano le tasse». Come ho annunciato in Cdm «ai miei colleghi - ricorda quindi -, occorre fare sacrifici, rinunciare a qualche programma, magari totalmente inutile che sopravvive dal passato. Li ho sollecitati a fare proposte, se non le faranno toccherà al ministro dell'Economia fare la parte del cattivo, e provvederò». Chi non sembra voler assecondare le direttive del Mef è però il vicepremier e ministro per le Infrastrutture e i trasporti, Matteo Salvini: «Comincia la sessione di **bilancio** e quindi oggi incontro il collega Giorgetti per difendere il mio budget». Non esattamente un'apertura. Nel colloquio, comunque, fonti della Lega fanno sapere che i due «hanno parlato per fare il punto della situazione» e che «non ci saranno nuove tasse ma tutela degli stipendi». In attesa di capire quanto il governo riuscirà a reperire attraverso la spending review (secondo rumor si punta a 2-3 miliardi, cifra che dal Mef però non viene confermata al momento), Giorgetti assicura che in manovra «sicuramente non ci saranno più tasse. Meno tasse lo stiamo facendo, non lo stiamo promettendo. Il taglio del cuneo fiscale che tutti sostenevano provvisorio diventerà strutturale». Assieme a questo ci sarà la sforbiciata all'Irpef, interventi a sostegno della sanità, incentivi alla natalità, rinnovo dei contratti pubblici, sostegno alle famiglie numerose. La **legge di bilancio**, ricorda infatti il ministro, «dovrà agevolare le famiglie con figli, perché affrontano spese maggiori di quelle che non li hanno. Quello da cui bisogna partire è che chi ha figli in età giovane o scolare sostiene più spese. Queste spese meritano un trattamento migliore. Spero che martedì un segnale in questa direzione riusciremo a darlo». Non solo, aggiunge Giorgetti, «ci stiamo muovendo per perfezionare degli



«Si tratta di aspettare fino a martedì e tutto sarà più chiaro». Giancarlo Giorgetti invita ad attendere, a mettere un freno allo «stillicidio di interpretazioni» che negli ultimi giorni hanno accompagnato la legge di bilancio. Il giorno cerchiato in rosso dal titolare del Mef d'altronde coincide con la data in cui tornerà a riunirsi a palazzo Chigi il Consiglio dei ministri che dovrà esaminare il Documento programmatico di bilancio (Dpb), nell'ultimo giorno utile per inviare il testo a Bruxelles. Testo che dovrà contenere le tabelle della prossima finanziaria, ovvero entrate ed uscite da tenere in equilibrio. Un lavoro in fase di limatura da parte del governo che deve reperire quelle risorse necessarie a completare le coperture di una manovra che dovrebbe aggirarsi intorno ai 24 miliardi. Anche attraverso qualche sacrificio. Ed è su questo punto che Giorgetti intervenendo in videocollegamento alla «Festa del Foglio» a Firenze spedisce il secondo invito, stavolta con destinatario preciso: «Sacrificio vuol dire tagliare le spese ed evitare gli sprechi, cosa che faranno anche tanti Ministeri ed enti pubblici, e tante realtà che vivono di contributo pubblico e che devono rendersi conto che ogni euro che spende lo si toglie a cittadini e imprese che pagano le tasse». Come ho annunciato in Cdm «ai miei colleghi - ricorda quindi -, occorre fare sacrifici, rinunciare a qualche programma, magari totalmente inutile che sopravvive dal passato. Li ho sollecitati a fare proposte, se non le faranno toccherà al ministro dell'Economia fare la parte del cattivo, e provvederò». Chi non sembra voler assecondare le direttive del Mef è però il vicepremier e ministro per le Infrastrutture e i trasporti, Matteo Salvini: «Comincia la sessione di bilancio e quindi oggi incontro il collega Giorgetti per difendere il mio budget». Non esattamente un'apertura. Nel colloquio, comunque, fonti della Lega fanno sapere che i due «hanno parlato per fare il punto della situazione» e che «non ci saranno nuove tasse ma tutela degli stipendi». In attesa di capire quanto il governo riuscirà a

incentivi di carattere fiscale per chi vuole restare al lavoro. Ci sono persone che preferiscono lavorare piuttosto che andare in pensione». Parole che innescano l'immediata reazione del presidente del M5s, Giuseppe Conte. «Sulle pensioni il governo Meloni manda i giovani sul Titanic - è l'attacco dell'ex premier -. Ma non dovevano cancellare la Fornero? Macché! Ora propongono il "fine lavoro mai". Ogni giorno escono le idee più disparate, la certezza è che ci saranno nuovi tagli e nuove tasse». «Cara Meloni, fatti sentire e chiarisci perché non possiamo continuare con questo stillicidio quotidiano. Gli italiani hanno già dato - conclude Conte -, è il momento in cui la sofferenza va imposta a chi invece lucra grandi guadagni, a partire dall'industria delle armi e dalle imprese bancarie. Dimstrate che avete a cuore il bene dei cittadini».

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Porto di Livorno, Piero Neri: «Tutte le crociere al Molo Italia, l'Alto Fondale sia solo per le merci»

Il presidente di Confindustria: «Livorno nodo core della logistica europea. «Terminata la Darsena Europa, auto nuove ro-ro e merci varie in Darsena Toscana» LIVORNO. Mercoledì il presidente della Regione Eugenio Giani sarà in visita ai nostri **porti**. La mattina taglierà il nastro alle nuove aree per la logistica industriale della Darsena Est di Piombino. Il pomeriggio sarà a Livorno, dove accompagnato dal numero uno dell'Authority Luciano Guerrieri, visiterà i cantieri della Darsena Europa, il maxi terminal del futuro indicato dagli operatori come essenziale per la tenuta e lo sviluppo del nostro scalo (e dell'economia cittadina). Su questo tema negli ultimi giorni il dibattito si è nuovamente infuocato, dopo le dichiarazioni del viceministro alle infrastrutture Rixi sulla destinazione delle nuove banchine (che ha aperto un altro capitolo della lunga diatriba tra contenitori e ro-ro già esplosa durante l'estate in Darsena Toscana), ma anche sui tempi. «Primo lotto entro il 2025 o sarà tardi», ha detto Rixi al nostro giornale. Una tempistica che trova d'accordo anche la Confindustria livornese, col presidente Piero Neri che nell'intervista che segue, immagina, aspettando il maxi terminal, anche una riorganizzazione degli spazi sulle banchine. Presidente, cosa pensa del dibattito in corso sul futuro del porto di Livorno e sulla destinazione della Darsena Europa? «Condivido che debbano essere le dinamiche dei traffici a definire la destinazione di banchine e piazzali nel rispetto dei piani regolatori, sfruttandone le flessibilità. Parimenti sono certo della consapevolezza di tutti che si stesse discutendo del futuro di un pezzo del sistema europeo dei trasporti delle merci e delle persone visto che il 4 aprile 2024 il Parlamento europeo ha confermato Livorno come nodo "core", essenziale ed irrinunciabile di una logistica di qualità necessaria a difendere, consolidare ed attrarre investimenti industriali». Un nodo logistico. Quindi qualcosa di più complesso della Darsena Europa... «Darsena Europa ne è il cuore. L'infrastruttura mediaticamente più nota perché dedicata ai contenitori, un traffico decisivo per qualsiasi porto di livello internazionale. In pochi anni avremo 700mila metri quadrati di nuovi piazzali da destinare a quel traffico con un primo lotto di 220mila che sarà pronto nel 2025». Su questo primo lotto potrebbe aprirsi la prima partita. «Qualche mese fa Confindustria ha scritto all'Autorità auspicando che a mano a mano i lotti fossero assegnati agli operatori con concessioni di breve periodo e con le procedure pubbliche previste dalla legge. Tutto questo salvo che, auspicabilmente, uno o due operatori di contenitori propongano di realizzare il terminal o i terminal a terra in parallelo alla realizzazione delle opere di difesa». E la Darsena Toscana a cosa è destinata? «Ritengo che abbiamo carenza di banchine per alcune merceologie. Può essere uno dei diversi motivi per cui non cresciamo. Al termine di questo percorso di realizzazione della Darsena Europa piazzali e banchine delle due sponde



di Darsena Toscana potranno essere disponibili per tutte le altre diverse attività: ro-ro, impiantistica, merci varie, auto». Ro-ro, traghetti, car carriers: tre settori in cui Livorno è leader. Ma la cui crescita in parte si scontra con la necessità di spazi dei contenitori. «Sono un patrimonio del nostro porto, della cui leadership tra i porti italiani siamo orgogliosi. Ben vengano, ma non sacrificando il traffico contenitori. D'altra parte il sistema produttivo è fortunatamente diffuso nell'intera penisola e la pluralità di destinazioni, da e verso, non può essere realisticamente affidata a due porti cosiddetti "ascellari". Darsena Europa è un tassello importante dell'offerta di servizi portuali del sistema paese ed è anche una delle condizioni perché anche grazie ai migliori servizi logistici e portuali che offrirà contribuisca a rafforzare le realtà industriali e manifatturiere già presenti nel territorio e più in generale nel Centro Italia e ne attragga di nuove come è ormai evidente sia necessario che avvenga su tutto il territorio nazionale». Se anche l'apertura a lotti dovesse diventare realtà, i tempi di conclusione della Darsena Europa restano lunghi. Livorno può aspettare o ritiene che si debba intervenire in questo lasso di tempo? «L'Autorità ha dato un esempio di azione efficace disponendo, con il consenso degli operatori, la riorganizzazione degli spazi presso la Sponda Est della Darsena Toscana con la delocalizzazione di alcune attività insistenti sulla banchina Alto Fondale. Molti mi domandano se lo stesso metodo possa essere applicato a Molo Italia e Alto Fondale». Che cosa intende? «Destinare il primo in via esclusiva alle crociere e restituire il secondo alla sua vocazione originaria. Con effetti virtuosi a cascata: la stabilità del terminal rinfuse, 28 milioni disponibili per altri investimenti rinunciando alla resecazione della Calata Orlando, la concentrazione degli interventi di elettrificazione delle banchine nell'area a servizio esclusivo delle navi da crociera che sono le più energivore». In tutto questo resta la questione dei collegamenti: connessioni viarie e ferroviarie continuano a penalizzare Livorno e la preoccupazione per possibili ulteriori ritardi è palpabile. «Sono il sistema venoso ed arterioso. Le connessioni ferroviarie ed il corridoio tirrenico. Le prime, come ha ricordato il presidente Giani hanno subito un discusso definanziamento di 300 milioni, il secondo è per lotti nel contratto di programma Anas/Mit senza alcun finanziamento. Contiamo anche su Confindustria nazionale che si va riorganizzando con la nuova presidenza per dare una mano alle proprie strutture periferiche». Intanto a Piombino si inaugura la Darsena Est e si auspica che la vertenza sul polo siderurgico, nonostante l'ennesimo stallo, continui sulla strada giusta. «Viviamo un periodo di opportunità e difficoltà: dopo anni di attesa a Piombino sembra si possa realizzare la produzione di acciaio con modalità ambientalmente compatibili. Quella produzione potrebbe comportare conseguenze sui costi di approvvigionamento del rottame d'importazione che viene utilizzato soprattutto dagli elettrofori presenti nel Nord Italia. Il buonsenso suggerisce la ricerca di una soluzione condivisa considerando che o si importano i rottami evitando un'impennata dei loro costi che pare sia possibile esaminare o continueremo ad importare acciai piani per alcuni milioni di tonnellate l'anno lasciando centinaia di persone in cassa integrazione guadagni». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Manovra, Giorgetti alla festa dell'Ottimismo: «I ministri taglino le spese inutili». A cosa punta il governo

Si cercano fondi: «Altrimenti sarò costretto a fare il cattivo» FIRENZE. «Si tratta di aspettare fino a martedì e tutto sarà più chiaro». Giancarlo Giorgetti invita ad attendere, a mettere un freno allo «stillicidio di interpretazioni» che negli ultimi giorni hanno accompagnato la **legge di bilancio**. Il giorno cerchiato in rosso dal titolare del Mef coincide con la data in cui si riunirà il Cdm che dovrà esaminare il Documento programmatico di **bilancio** (Dpb), nell'ultimo giorno utile per inviare il testo a Bruxelles. Testo che dovrà contenere le tabelle della prossima finanziaria, ovvero entrate ed uscite da tenere in equilibrio. Il governo che deve reperire quelle risorse necessarie per una manovra intorno ai 24 miliardi. Anche attraverso qualche sacrificio. Ed è su questo punto che Giorgetti intervenendo in videocollegamento alla "Festa del Foglio" a Firenze spedisce il secondo invito: «Sacrificio vuol dire tagliare le spese ed evitare gli sprechi, cosa che faranno anche tanti ministeri ed enti pubblici, e tante realtà che vivono di contributo pubblico». «Come ho annunciato in Cdm ai miei colleghi - ricorda quindi -, occorre fare sacrifici, rinunciare a qualche programma, magari inutile. Li ho sollecitati a fare proposte, se non le faranno toccherà al ministro dell'Economia fare la parte del cattivo, e provvederò». Chi non sembra voler assecondare le direttive del Mef è però il ministro per le Infrastrutture e i **trasporti**, Matteo Salvini: «Comincia la sessione di **bilancio** e quindi oggi incontro Giorgetti per difendere il mio budget». Nel colloquio, tuttavia, fonti della Lega fanno sapere che i due «hanno parlato per fare il punto della situazione». In attesa di capire quanto il governo riuscirà a reperire attraverso la spending review (si punta a 2-3 miliardi, ma il Mef non conferma), Giorgetti assicura che in manovra «sicuramente non ci saranno più tasse. Lo stiamo facendo, non lo stiamo promettendo. Il taglio del cuneo fiscale che tutti sostenevano provvisorio diventerà strutturale». Assieme a questo ci sarà la sforbiciata all'Irpef, interventi a sostegno della sanità, incentivi alla natalità, rinnovo dei contratti pubblici, sostegno alle famiglie numerose. La **legge di bilancio**, ricorda infatti il ministro, «dovrà agevolare le famiglie con figli. Quello da cui bisogna partire è che chi ha figli in età giovane o scolare sostiene più spese». Non solo, aggiunge Giorgetti, «ci stiamo muovendo per perfezionare degli incentivi fiscali per chi vuole restare al lavoro». La segretaria del Pd Elly Shlein ha svariato su diversi argomenti: «Per l'elezione del giudice della Corte costituzionale noi auspichiamo un dialogo con la maggioranza. E per dialogo non si intende chiamare i parlamentari singoli delle opposizioni per cercare dei voti, ma fare un confronto» ha detto. Intervistata dal direttore de Il Foglio Claudio Cerasa, la dem ha parlato dell'elezione del giudice della Consulta mancante. «L'ho detto anche in questi giorni: la maggioranza qualificata prevista dalla Costituzione,



Si cercano fondi: «Altrimenti sarò costretto a fare il cattivo» FIRENZE. «Si tratta di aspettare fino a martedì e tutto sarà più chiaro». Giancarlo Giorgetti invita ad attendere a mettere un freno allo «stillicidio di interpretazioni» che negli ultimi giorni hanno accompagnato la legge di bilancio. Il giorno cerchiato in rosso dal titolare del Mef coincide con la data in cui si riunirà il Cdm che dovrà esaminare il Documento programmatico di bilancio (Dpb), nell'ultimo giorno utile per inviare il testo a Bruxelles. Testo che dovrà contenere le tabelle della prossima finanziaria, ovvero entrate ed uscite da tenere in equilibrio. Il governo che deve reperire quelle risorse necessarie per una manovra intorno ai 24 miliardi. Anche attraverso qualche sacrificio. Ed è su questo punto che Giorgetti intervenendo in videocollegamento alla "Festa del Foglio" a Firenze spedisce il secondo invito: «Sacrificio vuol dire tagliare le spese ed evitare gli sprechi, cosa che faranno anche tanti ministeri ed enti pubblici, e tante realtà che vivono di contributo pubblico». «Come ho annunciato in Cdm ai miei colleghi - ricorda quindi -, occorre fare sacrifici, rinunciare a qualche programma, magari inutile. Li ho sollecitati a fare proposte, se non le faranno toccherà al ministro dell'Economia fare la parte del cattivo, e provvederò». Chi non sembra voler assecondare le direttive del Mef è però il ministro per le Infrastrutture e i trasporti, Matteo Salvini: «Comincia la sessione di bilancio e quindi oggi incontro Giorgetti per difendere il mio budget». Nel colloquio, tuttavia, fonti della Lega fanno sapere che i due «hanno parlato per fare il punto della situazione». In attesa di capire quanto il governo riuscirà a reperire attraverso la spending review (si punta a 2-3 miliardi, ma il Mef non conferma), Giorgetti assicura che in manovra «sicuramente non ci saranno più tasse. Lo stiamo facendo, non lo stiamo promettendo. Il taglio del cuneo fiscale che tutti sostenevano provvisorio diventerà strutturale». Assieme a questo ci sarà la sforbiciata all'Irpef, interventi a sostegno

in qualche modo, suggerisce che ci sia un'interlocuzione tra maggioranza e opposizione. Questo è mancato la scorsa settimana. Noi, che siamo sempre aperti ai confronti, ci siamo», ha detto. Parlando sempre dei rapporti con la premier Meloni, Schlein ha detto: «Più volte mi sono rivolta a lei su alcuni temi cruciali. Uno di questi è la violenza di genere». E ha aggiunto: «C'è poi la sicurezza sul lavoro, siamo in un paese dove si muore di lavoro e di stage. Citerei anche la politica internazionale: un punto della nostra risoluzione che chiedeva il cessate il fuoco a Gaza, è passato grazie all'astensione della maggioranza», ha detto.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Il sindaco a Roma dal ministro «Salviamo il litorale massese»

Nella foto qui sopra l'ultima mareggiata a Ronchi, dove il mare ha colpito duramente il Bagno Europa (foto Claudio Cuffaro) Persiani da Pichetto Fratin: sul tavolo il tema ripascimenti MASSA. Le immagini della costa mangiata dal mare, fin quasi al punto di far arrivare le onde alle fondamenta delle strutture degli stabilimenti balneari, finiranno sul tavolo del ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica Gilberto Pichetto Fratin. A portarle all'attenzione del governo Meloni sarà lo stesso sindaco di Massa, Francesco Persiani. Deciso a trascinare la questione del litorale massese in via di estinzione - da tempo posta sotto i riflettori dal Comune - a un livello nazionale, dopo anni di sostanziale impasse. L'incontro al ministero L'indiscrezione è di quelle che hanno un certo peso. A giorni infatti nell'agenda di Persiani - probabilmente a metà della settimana che si aprirà domani - sarebbe programmato un faccia a faccia con il ministro Pichetto Fratin a Roma. Quello dell'erosione non sarà certo l'unico argomento che animerà l'incontro, ma vista lo stato critico in cui versa la costa (aggravato ancor di più dalle ultime mareggiate) sarà certamente tra i temi più pressanti di cui il primo cittadino discuterà con Pichetto Fratin, presentandogli anche la necessità di interventi di ripascimento strutturale. In questo senso la richiesta da parte del Comune di Massa «è che questa annosa e problematica situazione si sblocchi - fanno sapere dal municipio - più volte l'amministrazione negli anni si è appellata a Provincia e Regione senza però venire coinvolta di fatto negli interventi effettuati sulla costa, se non per qualche caso "a spot" risultato alla fine solo un tampone inefficace». Dal Comune fanno sapere quindi di avere «le mani legate», sia perché per intervenire in modo strutturale servirebbero ingenti risorse - che non possono trovare riscontro nelle casse comunali - sia per una questione di competenza (visto che i lavori relativi alla costa spetterebbero alla Regione o, al più, al governo nazionale). Proprio in quest'ottica, l'imminente incontro tra il sindaco e il ministro vuole puntare ad accendere un faro sulla situazione di Massa, affinché si possa finalmente muovere qualcosa per salvare la costa massese. «Serve prima chiarezza» La questione però è complessa. E pensare che un faccia a faccia, seppur col ministro, possa risolverla è impensabile. Anche perché «è la Regione che è titolata a intervenire - dichiara il deputato massese della Lega Andrea Barabotti - ma negli anni la situazione si è andata incancrendo. Intanto bisognerebbe superare le restrizioni dei confini territoriali che hanno creato questo inutile spezzatino di progetti rimasti alla fine inconcludenti, e ripensare gli interventi a protezione della costa con una visione a livello più ampio. Inoltre è necessario fare chiarezza sullo stato attuale delle cose. Da anni - prosegue - c'è un master-plan regionale con un progetto per il litorale massese ancora in fase di elaborazione: un progetto che forse necessiterebbe anche di un aggiornamento. Non solo, nel



10/13/2024 10:32

Nella foto qui sopra l'ultima mareggiata a Ronchi, dove il mare ha colpito duramente il Bagno Europa (foto Claudio Cuffaro) Persiani da Pichetto Fratin: sul tavolo il tema ripascimenti MASSA. Le immagini della costa mangiata dal mare, fin quasi al punto di far arrivare le onde alle fondamenta delle strutture degli stabilimenti balneari, finiranno sul tavolo del ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica Gilberto Pichetto Fratin. A portarle all'attenzione del governo Meloni sarà lo stesso sindaco di Massa, Francesco Persiani. Deciso a trascinare la questione del litorale massese in via di estinzione - da tempo posta sotto i riflettori dal Comune - a un livello nazionale, dopo anni di sostanziale impasse. L'incontro al ministero L'indiscrezione è di quelle che hanno un certo peso. A giorni infatti nell'agenda di Persiani - probabilmente a metà della settimana che si aprirà domani - sarebbe programmato un faccia a faccia con il ministro Pichetto Fratin a Roma. Quello dell'erosione non sarà certo l'unico argomento che animerà l'incontro, ma vista lo stato critico in cui versa la costa (aggravato ancor di più dalle ultime mareggiate) sarà certamente tra i temi più pressanti di cui il primo cittadino discuterà con Pichetto Fratin, presentandogli anche la necessità di interventi di ripascimento strutturale. In questo senso la richiesta da parte del Comune di Massa «è che questa annosa e problematica situazione si sblocchi - fanno sapere dal municipio - più volte l'amministrazione negli anni si è appellata a Provincia e Regione senza però venire coinvolta di fatto negli interventi effettuati sulla costa, se non per qualche caso "a spot" risultato alla fine solo un tampone inefficace». Dal Comune fanno sapere quindi di avere «le mani legate», sia perché per intervenire in modo strutturale servirebbero ingenti risorse - che non possono trovare riscontro nelle casse comunali - sia per una questione di competenza (visto che i lavori relativi alla costa spetterebbero alla Regione o, al più, al governo nazionale). Proprio in quest'ottica, l'imminente incontro tra il sindaco e il ministro vuole puntare ad

frattempo si è a lungo parlato di un protocollo d'intesa tra Regione, Comuni e **Autorità di sistema portuale** che comprendesse la questione dei ripascimenti. Eppure è un documento fumoso, dove non si stabiliscono ruoli e responsabilità né quante risorse siano disponibile o dove reperirle. Allora - conclude - prima chiariamo tutto questo e si coordini questo protocollo con il master-plan, poi anche il governo riuscirà a intervenire attraverso l'**Autorità portuale**. Dato che è ormai risaputo - spiega Barabotti - che tra le principali cause del fenomeno c'è l'influenza del porto di Marina di Carrara». Nuova sperimentazione Ma in tutto questo marasma, la Regione non sembra rimanere con le mani in mano. Anzi. «Vogliamo portare avanti una sperimentazione proprio sul litorale massese - spiega il consigliere regionale Pd Giacomo Bugliani - si tratta di una strada alternativa a quella ipotizzata nel progetto presente nel documento operativo della difesa della costa, varato nel 2016 e per il quale sono stati previsti circa 27 milioni di euro di finanziamento iniziale». Il piano d'azione - ancora in fase di progettazione - prevederebbe infatti la creazione di isolotti a mare per deviare le correnti. Ma questa ipotesi non mette d'accordo tutti i balneari «con cui a breve - spiega Bugliani - ho intenzione di convocare un tavolo, insieme a Regione e Comune, per valutare quale soluzione sia la più giusta per la nostra costa». Nel frattempo però, spazio alla sperimentazione: una via alternativa per deviare le correnti tramite barriere soffolte in grado di garantire la difesa del litorale e il conseguente ripascimento. «Ne ho già parlato con il presidente Giani - spiega Bugliani - e ha dato disponibilità a stanziare le risorse necessarie nel 2025». Si parla di una cifra di poco inferiore al milione di euro per vagliare in una porzione ridotta di costa un'alternativa «sicuramente meno impattante - conclude - e che altrove ha già ottenuto risultati soddisfacenti». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD
USO
ESCLUSIVO
INTELETTIVO

Ristori ai lavoratori portuali: in arrivo la seconda tranche. L'importo e i tempi

Il provvedimento per gli addetti impegnati in banchina per le giornate di mancato avviamento rispetto allo stesso periodo del 2019 LIVORNO. Arriva una nuova boccata di ossigeno per le imprese portuali i cui lavoratori sono stati utilizzati in misura inferiore rispetto a quella che era stata la media dell'anno 2019, l'anno che precedette il Covid e la conseguente gravissima crisi dei traffici marittimi. Nell'albo pretorio dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale sono stati pubblicati i provvedimenti del presidente, Luciano Guerrieri, attraverso i quali si assicurano somme alla cooperativa Uniport e alla Alp srl, rispettivamente per 74.520 e per 161.280 euro e relativamente alle giornate non lavorate nel trimestre aprile-giugno 2024. Come funziona Il provvedimento trae origine dall'ex articolo 199 della Legge 77 del 2020, emanata dall'allora governo Conte che disponeva la corresponsione di emolumenti alle società operanti nel settore marittimo portuale messe in ginocchio dalla crisi dei traffici conseguente alla pandemia.

L'intento era quello di assicurare comunque un salario dignitoso ai lavoratori delle imprese operanti negli scali marittimi, che stavano subendo pesantemente gli effetti della crisi prodotta dal Covid. La legge è poi rimasta in vigore anche dopo la fine dell'emergenza e rappresenta una sorta di indennità di mancato avviamento, visto che garantisce ai lavoratori delle imprese che si occupano delle operazioni di carico e scarico della merce la somma di 90 euro per ogni giornata lavorata in meno rispetto alla media che si era avuta nello stesso periodo del 2019. A Livorno, come detto, le società beneficiarie sono la Uniport coop. e la Alp a r.l. Il periodo Riguardo la prima, l'erogazione di 74.520 euro è data dalla moltiplicazione di 90 euro per le 828 giornate di impiego in meno rispetto a quelle che erano state effettuate nel secondo trimestre di cinque anni fa. L'agenzia per il lavoro Alp ha invece avuto un mancato impiego di manodopera nel secondo trimestre del 2024 pari a 1798 giornate. Rispetto al primo trimestre, la cooperativa ha visto diminuire le giornate di mancato impiego, mentre l'agenzia per il lavoro ha avuto viceversa un ulteriore decremento dei turni di avviamento al lavoro, ottenendo quindi un contributo maggiore rispetto a quello che le era stato assicurato per il periodo compreso tra gennaio e marzo. La normativa Come prevede la normativa, in entrambi i casi le cifre fornite dalle due società relativamente alle giornate non lavorate sono state verificate dal Servizio Lavoro **Portuale**, che si è avvalso dell'esame dei quotidiani rapportini di lavoro. Il ristoro è previsto per tutti i lavoratori, sia quelli assunti a tempo indeterminato, sia coloro che hanno un contratto a tempo determinato, oppure part time o stagionale, compresi anche i cosiddetti interinali, ovvero quanti hanno un contratto di somministrazione di lavoro.



10/13/2024 17:02

Il provvedimento per gli addetti impegnati in banchina per le giornate di mancato avviamento rispetto allo stesso periodo del 2019 LIVORNO. Arriva una nuova boccata di ossigeno per le imprese portuali i cui lavoratori sono stati utilizzati in misura inferiore rispetto a quella che era stata la media dell'anno 2019, l'anno che precedette il Covid e la conseguente gravissima crisi dei traffici marittimi. Nell'albo pretorio dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale sono stati pubblicati i provvedimenti del presidente, Luciano Guerrieri, attraverso i quali si assicurano somme alla cooperativa Uniport e alla Alp srl, rispettivamente per 74.520 e per 161.280 euro e relativamente alle giornate non lavorate nel trimestre aprile-giugno 2024. Come funziona Il provvedimento trae origine dall'ex articolo 199 della Legge 77 del 2020, emanata dall'allora governo Conte che disponeva la corresponsione di emolumenti alle società operanti nel settore marittimo portuale messe in ginocchio dalla crisi dei traffici conseguente alla pandemia. L'intento era quello di assicurare comunque un salario dignitoso ai lavoratori delle imprese operanti negli scali marittimi, che stavano subendo pesantemente gli effetti della crisi prodotta dal Covid. La legge è poi rimasta in vigore anche dopo la fine dell'emergenza e rappresenta una sorta di indennità di mancato avviamento, visto che garantisce ai lavoratori delle imprese che si occupano delle operazioni di carico e scarico della merce la somma di 90 euro per ogni giornata lavorata in meno rispetto alla media che si era avuta nello stesso periodo del 2019. A Livorno, come detto, le società beneficiarie sono la Uniport coop. e la Alp a r.l. Il periodo Riguardo la prima, l'erogazione di 74.520 euro è data dalla moltiplicazione di 90 euro per le 828 giornate di impiego in meno rispetto a quelle che erano state effettuate nel secondo trimestre di cinque anni fa. L'agenzia per il lavoro Alp ha invece avuto un mancato impiego di manodopera nel secondo trimestre del 2024 pari a 1798

Cybersicurezza, l'Italia subisce l'11% degli attacchi globali: sono aumentati del 65%

Gli investimenti in infrastrutture hanno un impatto profondo sulla produttività economica e sulla crescita di un Paese, influenzando direttamente la sua competitività internazionale, l'efficienza economica, e facilitando il commercio e l'integrazione regionale. Oltre ai benefici economici, contribuiscono anche alla riduzione delle emissioni di carbonio, supportando un futuro più sostenibile. Ma la resilienza delle infrastrutture critiche è fondamentale per garantire la continuità dei servizi essenziali, proteggendoli da minacce esterne, come i sempre più frequenti cyberattacchi. Il report 'Infrastrutture critiche: trasporti e telecomunicazioni in Italia e nei principali paesi europei', pubblicato dalla Rome Business School, offre una panoramica sugli asset strategici del Paese, come strade, ferrovie, aeroporti, porti e la rete di connessione internet fissa e mobile. L'analisi, condotta da Francesco Baldi, docente presso la Rome Business School, e gli economisti Massimiliano Parco e Valerio Mancini, confronta l'Italia con altre tre grandi potenze europee - Germania, Francia e Spagna - evidenziando sia i punti di forza che le debolezze delle infrastrutture italiane. Rete autostradale La rete autostradale italiana, che contava circa 6.000 chilometri nel 1990, è cresciuta di appena il 25% fino al 2022, raggiungendo i 7.500 chilometri. A titolo di confronto, la Spagna ha realizzato un'espansione senza precedenti, triplicando la propria rete autostradale dagli anni '90 e arrivando a circa 16.000 chilometri nel 2022. Le regioni italiane come l'Umbria, il Molise e la Basilicata presentano una scarsa presenza di autostrade, e la Sardegna rimane l'unica regione ancora priva di una rete autostradale. Lo scenario si ripete anche per le ferrovie ad alta velocità. Con soli 734 chilometri di rete ad alta velocità, l'Italia si colloca all'ultimo posto in Europa, dietro la Spagna, che guida con 3.142 chilometri, seguita dalla Francia con 2.771 chilometri e dalla Germania con 1.104 chilometri. Se nel settore delle strade e delle ferrovie l'Italia arranca, il settore degli aeroporti ha mostrato segnali più incoraggianti. Tra il 2003 e il 2023, l'aeroporto di Roma Fiumicino ha visto un incremento significativo del numero di passeggeri, passando da 25,4 a 40,7 milioni, con una crescita del 60%. Anche Milano Malpensa ha registrato una crescita del 48%, segnale che il settore aereo sta svolgendo un ruolo sempre più strategico per la mobilità nazionale e internazionale. Anche i porti italiani stanno mostrando dinamiche di crescita. Il porto di Genova ha registrato un aumento del 17,1% nei volumi di merci movimentate tra il 2013 e il 2022, mentre il porto di Trieste ha visto un incredibile +39,7%, diventando un punto di riferimento strategico per il traffico merci europeo. Telecomunicazioni Le telecomunicazioni rappresentano oggi una delle infrastrutture più strategiche per la competitività di un paese. In termini di copertura della fibra ottica, l'Italia si posiziona bene, guidando la classifica con il 95,2% del territorio coperto nel 2023,



Gli investimenti in infrastrutture hanno un impatto profondo sulla produttività economica e sulla crescita di un Paese, influenzando direttamente la sua competitività internazionale, l'efficienza economica, e facilitando il commercio e l'integrazione regionale. Oltre ai benefici economici, contribuiscono anche alla riduzione delle emissioni di carbonio, supportando un futuro più sostenibile. Ma la resilienza delle infrastrutture critiche è fondamentale per garantire la continuità dei servizi essenziali, proteggendoli da minacce esterne, come i sempre più frequenti cyberattacchi. Il report 'Infrastrutture critiche: trasporti e telecomunicazioni in Italia e nei principali paesi europei', pubblicato dalla Rome Business School, offre una panoramica sugli asset strategici del Paese, come strade, ferrovie, aeroporti, porti e la rete di connessione internet fissa e mobile. L'analisi, condotta da Francesco Baldi, docente presso la Rome Business School, e gli economisti Massimiliano Parco e Valerio Mancini, confronta l'Italia con altre tre grandi potenze europee - Germania, Francia e Spagna - evidenziando sia i punti di forza che le debolezze delle infrastrutture italiane. Rete autostradale La rete autostradale italiana, che contava circa 6.000 chilometri nel 1990, è cresciuta di appena il 25% fino al 2022, raggiungendo i 7.500 chilometri. A titolo di confronto, la Spagna ha realizzato un'espansione senza precedenti, triplicando la propria rete autostradale dagli anni '90 e arrivando a circa 16.000 chilometri nel 2022. Le regioni italiane come l'Umbria, il Molise e la Basilicata presentano una scarsa presenza di autostrade, e la Sardegna rimane l'unica regione ancora priva di una rete autostradale. Lo scenario si ripete anche per le ferrovie ad alta velocità. Con soli 734 chilometri di rete ad alta

davanti a Francia, Spagna e Germania. Anche sul fronte della rete 5G, l'Italia è all'avanguardia, con una copertura del 99,5% del territorio. Minacce alla sicurezza delle reti Nel 2023, l'Italia ha registrato un significativo aumento degli attacchi informatici, con un incremento del 29% nel numero di attacchi e del 140% negli incidenti. Il Csirt Italia ha monitorato 3.302 soggetti colpiti, contro i 1.150 del 2022, segnando un aumento del 300%. Secondo il Rapporto Clusit 2024, gli incidenti informatici sono aumentati del 65% e l'Italia ha subito l'11% degli attacchi globali, in crescita rispetto al 3,4% del 2021 e al 7,6% del 2022, collocandosi come il terzo paese più colpito dell'Unione. Gli attacchi di cybercrime hanno rappresentato il 64% del totale, con un incremento del 13%, mentre l'hacktivismo è salito dal 7% al 36%, e i settori più colpiti sono: il settore governativo, che ha subito il 19% degli attacchi, seguito dal manifatturiero (13%) e dal settore dei trasporti, che ha visto un aumento del 620%. L'impatto degli attacchi ha spinto a intensificare gli investimenti in cybersicurezza. Si è passati arrivati a 1,8 miliardi di euro (+12,4% vs 2022), con previsioni di crescita a circa 2 miliardi nel 2024. Le banche hanno investito 388 milioni di euro nel 2023 (+11,8%), mentre l'industria ha speso 372,7 milioni (+12,1%). La pubblica amministrazione ha registrato una spesa di 297,2 milioni (+16%), sostenuta dagli investimenti correlati alla Strategia Nazionale di Cybersicurezza 2022-2026 e dai finanziamenti del **Pnrr**. Anche in questo settore, la spesa dovrebbe aumentare fino a 343 milioni di euro nel 2024.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

A rischio il dragaggio dei fondali : "Legge ad hoc per salvare il porto"

Il viceministro Rixi lavora al dossier dopo l'alert lanciato da Scct sulle difficoltà di accosto al Garibaldi. Gli uffici della Regione in stallo per l'inchiesta. "Portiamo a Genova le sabbie del Golfo della Spezia". Il problema di dragaggi e livellamenti del porto spezzino ha superato i confini del territorio ligure e 'promette' di diventare tema di confronto sui tavoli romani. Ne sa qualcosa il vicemistro alle Infrastrutture Edoardo Rixi, impegnato in queste ore in frenetiche telefonate sull'argomento. Viceministro, la società Scct ha lanciato un alert per il **sistema** crocieristico spezzino e minaccia di escludere il nostro scalo dalle sue rotte, qualora non si sciolgano in fretta le incognite che gravano sugli approdi al Garibaldi. Cosa poteva fare il ministero per evitare questa grana e cosa può fare adesso? "Il ministero non ha competenze dirette. In Regione Liguria abbiamo purtroppo una situazione di stallo che ha provocato ritardi nel rilascio dei permessi, sia per i dragaggi sia per i livellamenti". Si spieghi meglio. "Ci sono indagini in corso sull'operato degli uffici del settore Ambiente di piazza De Ferrari: i funzionari in questo momento non sono in grado di rilasciare autorizzazioni. E il ministero dell'Ambiente non può farlo al posto loro, perché la competenza su questi temi è squisitamente regionale". Ma la situazione non era nota? "Assolutamente no. Ne siamo venuti a conoscenza soltanto due giorni fa e ci siamo subito attivati. Oggi (ieri, ndr.) il commissario Federica Montaresi ha avuto due incontri in Regione. Per quanto ci riguarda proporrò, in conversione, che i dragaggi del porto della Spezia si facciano utilizzando lo stesso **sistema** usato per il riempimento dei cassoni della diga di Genova o, in alternativa, impiegando le sabbie prelevate dai fondali del Golfo proprio per riempire quegli stessi cassoni: una soluzione che garantirebbe tempi più celeri". Vi siete posti il problema del trasporto? "Le sabbie potrebbero essere trasferite a Genova via mare, senza ripercussioni sulla viabilità. Ma se l'Authority di via del Molo non riceve in tempi consono le autorizzazioni che mancano, il rischio che si corre è quello di non rispettare il cronoprogramma sugli investimenti legati al Pnrr e al fondo complementare, che prevedono ovviamente l'ultimazione dei lavori prima del 2026". Questo per i dragaggi. E per le crociere? Scct teme che il mancato avvio delle operazioni per il livellamento del fondale, sommato all'imminente posizionamento dei cassoni per la realizzazione del nuovo molo, crei le condizioni per una 'tempesta perfetta', rendendo impossibili gli accosti. "Possiamo anche ritardare le operazioni di affondamento dei cassoni, ma non è che si può aspettare all'infinito. Bisogna che le pratiche ambientali procedano rapidamente. Nelle prossime ore mi confronterò anche col ministro Pichetto Fratin per verificare se esista la possibilità di modificare, in conversione, la norma. Il porto di Spezia non può permettersi di aspettare la fine dell'inchiesta. Serve subito una norma ad hoc. Mi auguro



Il viceministro Rixi lavora al dossier dopo l'alert lanciato da Scct sulle difficoltà di accosto al Garibaldi. Gli uffici della Regione in stallo per l'inchiesta. "Portiamo a Genova le sabbie del Golfo della Spezia". Il problema di dragaggi e livellamenti del porto spezzino ha superato i confini del territorio ligure e 'promette' di diventare tema di confronto sui tavoli romani. Ne sa qualcosa il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi, impegnato in queste ore in frenetiche telefonate sull'argomento. Viceministro, la società Scct ha lanciato un alert per il sistema crocieristico spezzino e minaccia di escludere il nostro scalo dalle sue rotte, qualora non si sciolgano in fretta le incognite che gravano sugli approdi al Garibaldi. Cosa poteva fare il ministero per evitare questa grana e cosa può fare adesso? "Il ministero non ha competenze dirette. In Regione Liguria abbiamo purtroppo una situazione di stallo che ha provocato ritardi nel rilascio dei permessi, sia per i dragaggi sia per i livellamenti". Si spieghi meglio. "Ci sono indagini in corso sull'operato degli uffici del settore Ambiente di piazza De Ferrari: i funzionari in questo momento non sono in grado di rilasciare autorizzazioni. E il ministero dell'Ambiente non può farlo al posto loro, perché la competenza su questi temi è squisitamente regionale". Ma la situazione non era nota? "Assolutamente no. Ne siamo venuti a conoscenza soltanto due giorni fa e ci siamo subito attivati. Oggi (ieri, ndr.) il commissario Federica Montaresi ha avuto due incontri in Regione. Per quanto ci riguarda proporrò, in conversione, che i dragaggi del porto della Spezia si facciano utilizzando lo stesso sistema usato per il riempimento dei cassoni della diga di Genova o, in alternativa, impiegando le sabbie prelevate dai fondali del Golfo

che su questo si possa fare un provvedimento votato all'unanimità in sede parlamentare e che ci sia comunione di intenti anche con l'onorevole Orlando. Certo, se il presidente dell'Authority mi avesse informato sei mesi fa, sarei intervenuto subito, così come ho fatto con Genova...". Nei giorni scorsi il governatore della Toscana ha detto di voler portare lo scalo di Marina di Carrara sotto l'Authority di Livorno, ma l'input era partito dalla proposta di un parlamentare leghista, Andrea Barabotti. Lei che ne pensa? "Ogni parlamentare porta avanti le esigenze del suo territorio. Noi siamo un movimento federalista, è giusto che i toscani difendano la Toscana e i liguri la Liguria. Se in Toscana giunta e consiglio decidono di fare un'Autorità unita, con Livorno e Carrara sotto una stessa governance, i parlamentari e il Governo hanno poco da obiettare. Stesso ragionamento vale per la Liguria. Il problema è che mentre Giani dice una cosa, Natale ne pensa un'altra. Esattamente come accade per il rigassificatore con Orlando". Non siamo di fronte a un'anticipazione, in ordine sparso, di quello che potrebbe accadere con l'autonomia differenziata? "Le Autorità di sistema portuali sono state disegnate sulle spinte dei territori. E il sistema portuale nazionale è 'viziato' dal fatto che in Costituzione la materia è concorrente. Bisogna fare ordine e dire cosa spetta alle Regioni e cosa al Governo. In questo, la legge sull'autonomia differenziata aiuta semmai a fare chiarezza". Sul tema interviene anche l'Autorità di sistema portuale della Spezia, che ieri ha diffuso una nota per precisare che "l'ente ha avviato da tempo interlocuzioni con la Regione per realizzare il livellamento del fondale". Di più. "L'Authority ha già predisposto il progetto e ha appreso solo recentemente che gli accumuli di materiale rappresenterebbero un impedimento alle manovre delle navi da crociera". Ovviamente vengono garantiti massimo impegno e attenzione per superare lo stallo.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

"Il porto fagocitato da Spezia". Confartigianato detta il futuro: "È tempo di 'tornare' in Toscana"

Lo chiede il presidente Chericoni "per salvare lo scalo e la nostra economia. Nessun vantaggio attuale" Anche il presidente di Confartigianato Massa Carrara e Lunigiana, Sergio Chericoni, è favorevole ad uscire dalla partnership con il porto di Spezia per accorpare lo scalo di Marina di Carrara con quello di Livorno. "In dieci anni di accorpamento con La Spezia non abbiamo ottenuto nulla e rischiamo di perdere tutto in un futuro anche molto prossimo - scrive Chericoni -. Il porto di Marina di Carrara deve tornare in Toscana o saremo fagocitati dalla crisi di Spezia, che ha tolto competenze, professionalità e ricchezza fino a svuotare Carrara quasi del tutto". Chericoni sostiene con convinzione l'ipotesi del ritorno 'amministrativo e tecnico' in Toscana del porto di Carrara, nell'autorità portuale del Mar Tirreno Settentrionale insieme a Livorno e Piombino. "Quella che doveva essere una fusione si è trasformata in breve tempo in un'annessione da parte di La Spezia - prosegue Chericoni - visto che non abbiamo mai espresso né un presidente né un segretario generale del territorio toscano. Piano piano ma inesorabilmente il porto di Carrara è stato privato di ogni potere decisionale, svuotato di funzioni. Tutto è stato portato a Spezia, anche in parziale violazione con quelle che sono le normative sugli accorpamenti determinate dalla legge Delrio del 2016". "Non è stato più nominato un direttore del porto, non c'è più un responsabile del demanio, non si gestiscono più appalti e manutenzione - aggiunge ancora Chericoni -. Persino i dragaggi, di cui Spezia non ha bisogno, sono stati portati via da Carrara. Mentre Spezia assumeva, a Carrara non si reintegravano neppure i pensionamenti. Da una stima del Ministero che avremmo dovuto essere 16 dipendenti siamo a 8 più 1 interinale. Se si continua così sarà inevitabile la chiusura dell'autorità, sacrificato sull'altare della sopravvivenza di Spezia, ormai schiacciata sul mercato dei container fra i grandi poli di **Genova** e Livorno, in fase di espansione". Chericoni rimarca anche "l'assenza di investimenti sui traffici o sulle **infrastrutture**. I numeri fatti dal porto in questi ultimi anni, molto positivi, dipendono tutti da contratti in essere ben prima dell'accorpamento con Spezia: Baker Hughes, Iapideo, Grendi. Nulla di nuovo è stato portato". Le crociere? "Qui vengono smistate le navi di scarso interesse - commenta il presidente di Confartigianato -, facciamo il 2% dei traffici di Spezia. Nonostante quasi 10 anni di richieste il travel lift non è mai stato realizzato. Forse perché non c'è l'interesse a fare concorrenza a Spezia dove ci sono quasi gli stessi operatori di Massa Carrara?". "Però un altro dubbio ci sorge - continua il presidente di Confartigianato -. Il precedente Prp fu bloccato dal settore ambiente. Oggi, invece, a mettere i paletti fra le ruote e chiedere corpose integrazioni è stato il Consiglio superiore dei lavori pubblici, che invece lavora fianco a fianco con le Autorità portuali e di solito non si mette di traverso. Forse l'Autorità portuale della Liguria non



Lo chiede il presidente Chericoni "per salvare lo scalo e la nostra economia. Nessun vantaggio attuale" Anche il presidente di Confartigianato Massa Carrara e Lunigiana, Sergio Chericoni, è favorevole ad uscire dalla partnership con il porto di Spezia per accorpare lo scalo di Marina di Carrara con quello di Livorno. "In dieci anni di accorpamento con La Spezia non abbiamo ottenuto nulla e rischiamo di perdere tutto in un futuro anche molto prossimo - scrive Chericoni -. Il porto di Marina di Carrara deve tornare in Toscana o saremo fagocitati dalla crisi di Spezia, che ha tolto competenze, professionalità e ricchezza fino a svuotare Carrara quasi del tutto". Chericoni sostiene con convinzione l'ipotesi del ritorno 'amministrativo e tecnico' in Toscana del porto di Carrara, nell'autorità portuale del Mar Tirreno Settentrionale insieme a Livorno e Piombino. "Quella che doveva essere una fusione si è trasformata in breve tempo in un'annessione da parte di La Spezia - prosegue Chericoni - visto che non abbiamo mai espresso né un presidente né un segretario generale del territorio toscano. Piano piano ma inesorabilmente il porto di Carrara è stato privato di ogni potere decisionale, svuotato di funzioni. Tutto è stato portato a Spezia, anche in parziale violazione con quelle che sono le normative sugli accorpamenti determinate dalla legge Delrio del 2016". "Non è stato più nominato un direttore del porto, non c'è più un responsabile del demanio, non si gestiscono più appalti e manutenzione - aggiunge ancora Chericoni -. Persino i dragaggi, di cui Spezia non ha bisogno, sono stati portati via da Carrara. Mentre Spezia assumeva, a Carrara non si reintegravano neppure i pensionamenti. Da una stima del Ministero che avremmo dovuto essere 16 dipendenti siamo a 8 più 1 interinale".

ha fatto tutto quello che si doveva. Non possiamo avere la testa in Liguria e il corpo in Toscana perché gli strumenti di pianificazione, di tutela, di formazione, di lavoro, vengono decisi dalla Regione e la Toscana non può investire su un'appendice ligure. La stessa Zls rischia di restare monca perché noi siamo dentro una Zona **logistica** semplificata legata a Livorno, Piombino e Portoferraio, non in quella di Spezia. Per questo - conclude - sosteniamo con forza il ritorno in Toscana del porto di Carrara, a seguito di un accordo con Livorno e l'Autorità portuale del Mar Tirreno Settentrionale, che garantisca la presenza nella governance del porto di Marina per assicurare un futuro al nostro scalo, con investimenti commerciali e strutturali, compreso il ripascimento che per noi resta fondamentale visto che la nostra costa vive di turismo balneare".

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

"Il pedaggio non risolve i problemi. All'Anas la gestione della FiPiLi"

Il dibattito sulla Fi-Pi-Li ad Empoli si accende tra proposte innovative e divisioni sul pedaggio per i mezzi pesanti. Campinoti di Forza Italia propone un concorso internazionale per soluzioni a lungo termine, mentre Pavese suggerisce la gestione diretta da Anas per investimenti certi senza pedaggi. Gestione e strategie. Terza corsia, sì o no? Il dibattito sulla Fi-Pi-Li è aperto e la questione pedaggio per i mezzi pesanti che transitano in superstrada - tirato in ballo di recente dal sindaco di Montelupo Fiorentino Simone Londi, alla luce dell'ennesimo incidente che ha coinvolto un tir - divide. Non si fa attendere la presa di posizione di Simone Campinoti del gruppo consiliare Forza Italia 'Empoli del Fare'. "Per risolvere l'annosa questione ci vogliono soluzioni innovative proiettate al futuro, non una moltiplicazione dei costi - ecco la proposta di Campinoti - Il Pd rilancia il pedaggio, che coprirebbe a malapena i costi di manutenzione. Ovvero farci pagare per percorrere 30 chilometri in 3 ore come è accaduto martedì scorso. Se un rifacimento vero della strada con metodi e tecnologie tradizionali, vista l'efficienza della Regione, richiederebbe tempi e costi improponibili, ci vuole qualcosa che rompa gli schemi". Campinoti lancia l'idea di un concorso internazionale "per ricevere qualche buon progetto di lunga visione". E un input ci sarebbe già. "Peso alla realizzazione di un raddoppio su due livelli. Una superstrada a due piani, possibile utilizzando tecniche di costruzione prefabbricate in acciaio e cemento che consentono la costruzione di importanti strutture in tempi record e con costi contenuti". Altra proposta arriva dal consigliere montelupino di opposizione Federico Pavese. "Fi-Pi-Li gestita direttamente da Anas - suggerisce Pavese per il gruppo consiliare Montelupo nel cuore - L'unica soluzione per avere un piano chiaro di investimenti, con **finanziamenti** certi, non legati alle solite gabelle ideologiche". "Se è vero che la Fi-Pi-Li è inadeguata a ricevere il traffico veicolare - conclude Pavese - non si risolve la questione paventando, di nuovo, la gabella del pedaggio per i mezzi pesanti per reperire fondi da investire nell'ammodernamento della strada". Proprio qualche anno fa, ricorda Pavese, il consiglio comunale di Montelupo, con già Londi membro di giunta, "approvò una mozione del sottoscritto che escludeva qualsiasi pedaggio, grazie al voto favorevole della maggioranza. Una Fi-Pi-Li a pagamento - conclude il consigliere - significherebbe gravare ancora di più sulle tasche degli **autotrasportatori**, con il rischio concreto che il traffico dei centri abitati sia congestionato dai mezzi pesanti".



10/13/2024 06:33

Il dibattito sulla Fi-Pi-Li ad Empoli si accende tra proposte innovative e divisioni sul pedaggio per i mezzi pesanti. Campinoti di Forza Italia propone un concorso internazionale per soluzioni a lungo termine, mentre Pavese suggerisce la gestione diretta da Anas per investimenti certi senza pedaggi. Gestione e strategie. Terza corsia, sì o no? Il dibattito sulla Fi-Pi-Li è aperto e la questione pedaggio per i mezzi pesanti che transitano in superstrada - tirato in ballo di recente dal sindaco di Montelupo Fiorentino Simone Londi, alla luce dell'ennesimo incidente che ha coinvolto un tir - divide. Non si fa attendere la presa di posizione di Simone Campinoti del gruppo consiliare Forza Italia 'Empoli del Fare'. "Per risolvere l'annosa questione ci vogliono soluzioni innovative proiettate al futuro, non una moltiplicazione dei costi - ecco la proposta di Campinoti - Il Pd rilancia il pedaggio, che coprirebbe a malapena i costi di manutenzione. Ovvero farci pagare per percorrere 30 chilometri in 3 ore come è accaduto martedì scorso. Se un rifacimento vero della strada con metodi e tecnologie tradizionali, vista l'efficienza della Regione, richiederebbe tempi e costi improponibili, ci vuole qualcosa che rompa gli schemi". Campinoti lancia l'idea di un concorso internazionale "per ricevere qualche buon progetto di lunga visione". E un input ci sarebbe già. "Peso alla realizzazione di un raddoppio su due livelli. Una superstrada a due piani, possibile utilizzando tecniche di costruzione prefabbricate in acciaio e cemento che consentono la costruzione di importanti strutture in tempi record e con costi contenuti". Altra proposta arriva dal consigliere montelupino di opposizione Federico Pavese. "Fi-Pi-Li gestita direttamente da Anas - suggerisce Pavese per il gruppo consiliare

Spesa per i carburanti a 70 miliardi, la metà va in tasse

Crc, oltre 1800 euro l'anno a famiglia, toccare **accise** è tsunami Le famiglie italiane hanno speso lo scorso anno in carburanti 47,5 miliardi di euro, con un incremento dei consumi del 9,3% nel triennio 2021-2023. E' il calcolo del Centro di formazione e ricerca sui consumi (Crc) che, alla luce delle polemiche sul Psb, chiede di intervenire sull'Iva per evitare che qualsiasi ritocco delle **accise** provochi "uno tsunami". Nei trasporti il **gasolio** rappresenta in Italia il 59% del totale dei consumi, seguito da benzina (23%), Gpl (5%) e cherosene per aviazione (3,5%). Le vendite di benzina e **gasolio** sono risultate pari lo scorso anno a 31,5 milioni di tonnellate (circa 8,2 milioni di tonnellate la benzina, 23,3 milioni il **gasolio**) per un controvalore di circa 70,9 miliardi di euro a carico di cittadini e imprese. Nei primi 8 mesi del 2024 le vendite di benzina e **gasolio** segnano +2,3% rispetto allo stesso periodo del 2023, raggiungendo 21,4 milioni di tonnellate. La spesa sostenuta dalle sole famiglie per l'acquisto di carburanti si è attestata lo scorso anno a quota 47,5 miliardi di euro, con una spesa media di 1.843 euro, pari a un consumo di circa 1.000 litri l'anno, aggiunge il Crc. "Su benzina e **gasolio**, tuttavia, continua a pesare come un macigno la tassazione che piazza l'Italia ai vertici in Europa, generando per le casse dello Stato entrate per oltre 38 miliardi di euro", analizza il centro di ricerca. Oggi - evidenzia il Crc - su ogni litro di benzina acquistato ai distributori il 60,1%, pari a 1,04 euro, se ne va in tasse (0,728 euro per le **accise**, 0,312 euro per l'Iva). Sul **gasolio** il peso della tassazione è oggi del 56,3%, pari a 0,907 euro al litro (0,617 euro le **accise**, 0,290 euro l'Iva). Le **accise** sul **gasolio** sono le più pesanti in Europa, superando la Francia (0,609 euro al litro) e il Belgio (0,600 euro). Proprio a causa della tassazione eccessiva sui carburanti, gli automobilisti italiani pagano oggi la benzina 10,8 centesimi in più al litro rispetto alla media Ue, ossia 5,4 euro in più a pieno, con un aggravio di spesa di 130 euro all'anno ipotizzando due pieni al mese. Per il **gasolio** la maggiore spesa rispetto alla media Ue è di 10 centesimi al litro (+5 euro a pieno, +120 euro all'anno), calcola il Crc.

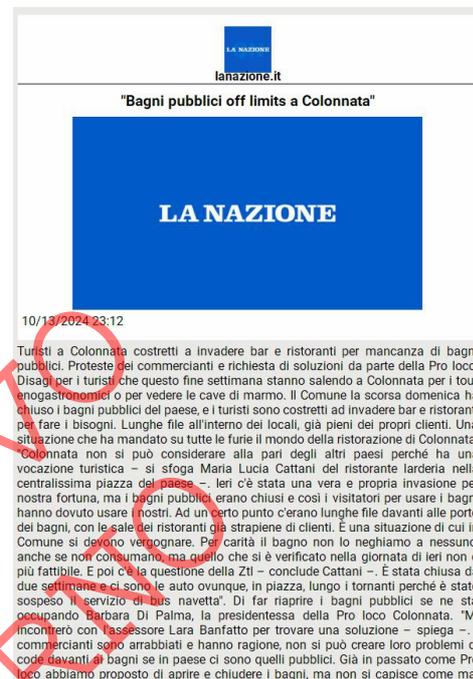


10/13/2024 12:36

Crc, oltre 1800 euro l'anno a famiglia, toccare **accise** è tsunami Le famiglie italiane hanno speso lo scorso anno in carburanti 47,5 miliardi di euro, con un incremento dei consumi del 9,3% nel triennio 2021-2023. E' il calcolo del Centro di formazione e ricerca sui consumi (Crc) che, alla luce delle polemiche sul Psb, chiede di intervenire sull'Iva per evitare che qualsiasi ritocco delle **accise** provochi "uno tsunami". Nei trasporti il **gasolio** rappresenta in Italia il 59% del totale dei consumi, seguito da benzina (23%), Gpl (5%) e cherosene per aviazione (3,5%). Le vendite di benzina e **gasolio** sono risultate pari lo scorso anno a 31,5 milioni di tonnellate (circa 8,2 milioni di tonnellate la benzina, 23,3 milioni il **gasolio**) per un controvalore di circa 70,9 miliardi di euro a carico di cittadini e imprese. Nei primi 8 mesi del 2024 le vendite di benzina e **gasolio** segnano +2,3% rispetto allo stesso periodo del 2023, raggiungendo 21,4 milioni di tonnellate. La spesa sostenuta dalle sole famiglie per l'acquisto di carburanti si è attestata lo scorso anno a quota 47,5 miliardi di euro, con una spesa media di 1.843 euro, pari a un consumo di circa 1.000 litri l'anno, aggiunge il Crc. "Su benzina e **gasolio**, tuttavia, continua a pesare come un macigno la tassazione che piazza l'Italia ai vertici in Europa, generando per le casse dello Stato entrate per oltre 38 miliardi di euro", analizza il centro di ricerca. Oggi - evidenzia il Crc - su ogni litro di benzina acquistato ai distributori il 60,1%, pari a 1,04 euro, se ne va in tasse (0,728 euro per le **accise**, 0,312 euro per l'Iva). Sul **gasolio** il peso della tassazione è oggi del 56,3%, pari a 0,907 euro al litro (0,617 euro le **accise**, 0,290 euro l'Iva). Le **accise** sul **gasolio** sono le più pesanti in Europa, superando la Francia (0,609 euro al litro) e il Belgio (0,600 euro). Proprio a causa della tassazione eccessiva sui carburanti, gli automobilisti italiani pagano oggi la benzina 10,8 centesimi in più al litro rispetto alla media Ue, ossia 5,4 euro in più a pieno, con un aggravio di spesa di 130 euro all'anno ipotizzando due pieni al mese. Per il **gasolio** la maggiore spesa rispetto alla media Ue è di 10 centesimi al litro (+5 euro a pieno, +120 euro all'anno), calcola il Crc.

"Bagni pubblici off limits a Colonnata"

Turisti a Colonnata costretti a invadere **bar** e ristoranti per mancanza di bagni pubblici. Proteste dei commercianti e richiesta di soluzioni da parte della Pro loco. Disagi per i turisti che questo fine settimana stanno salendo a Colonnata per i tour enogastronomici o per vedere le cave di marmo. Il Comune la scorsa domenica ha chiuso i bagni pubblici del paese, e i turisti sono costretti ad invadere **bar** e ristoranti per fare i bisogni. Lunghe file all'interno dei locali, già pieni dei propri clienti. Una situazione che ha mandato su tutte le furie il mondo della ristorazione di Colonnata. "Colonnata non si può considerare alla pari degli altri paesi perché ha una vocazione turistica - si sfoga Maria Lucia Cattani del ristorante larderia nella centralissima piazza del paese -. Ieri c'è stata una vera e propria invasione per nostra fortuna, ma i bagni pubblici erano chiusi e così i visitatori per usare i bagni hanno dovuto usare i nostri. Ad un certo punto c'erano lunghe file davanti alle porte dei bagni, con le sale dei ristoranti già strapiene di clienti. È una situazione di cui in Comune si devono vergognare. Per carità il bagno non lo neghiamo a nessuno, anche se non consumano, ma quello che si è verificato nella giornata di ieri non è più fattibile. E poi c'è la questione della **Ztl** - conclude Cattani -. È stata chiusa da due settimane e ci sono le auto ovunque, in piazza, lungo i tornanti perché è stato sospeso il servizio di bus navetta". Di far riaprire i bagni pubblici se ne sta occupando Barbara Di Palma, la presidentessa della Pro loco Colonnata. "Mi incontrerò con l'assessore Lara Banfatto per trovare una soluzione - spiega -. I commercianti sono arrabbiati e hanno ragione, non si può creare loro problemi di code davanti ai bagni se in paese ci sono quelli pubblici. Già in passato come Pro loco abbiamo proposto di aprire e chiudere i bagni, ma non si capisce come mai non ci danno la gestione diretta. Ci avevano dato le chiavi per un certo periodo, ma poi il Comune le ha rivolte. Ci auguriamo che il problema venga risolto".



Premio Fantastichandicap. Premiati il 'Buonarroti'

Oltre cento partecipanti alla 22^a edizione del concorso letterario nazionale. Seconda la scuola del litorale. Podio anche per la giovane carrarina Bernieri. Grande partecipazione per la premiazione di 'Fantastichandicap', il concorso letterario nazionale del Centro di documentazione handicap di Carrara che si è svolto sabato pomeriggio all'**Autorità di sistema portuale**. A presenziare la ventiduesima edizione del premio c'era la vice sindaca Roberta Crudeli. I racconti quest'anno incentrati sul tema 'Racconti sulla disabilità, diversità e svantaggio sociale', sono stati invece letti dall'attore Matteo Procuranti. I racconti sono stati valutati, tra oltre cento concorrenti da tutta Italia, da una giuria di esperti presieduta dal neuropsichiatra infantile e scrittore Giorgio Pini e composta da Francesco Bajni (libraio), Roberta Crudeli (vicesindaca e assessore alla Disabilità), Gea Dazzi (assessore alla Cultura), Davide Lambruschi (insegnante), Elisa Migliorini (responsabile ufficio Studi e Programmazione Uspms), e dalle ragazze e ragazzi della terza E scienze umane del 'Montessori-Repetti' coordinati dalle insegnanti Daniela Venturini e Graziana Arcolini. I vincitori di questa edizione di 'Fantastichandicap' sono Davide Bacchilega da Ravenna con 'Vittoria Verticale' per la sezione adulti. Selin Cinelli di Bagni di Lucca con 'La scuola delle stelle' nella sezione ragazzi. La classe quarta G del liceo artistico statale di Napoli con il 'Caviedage dell'inclusione' nella sezione scuole. Per la sezione adulti oltre a Davide Bacchilega a cui andranno un premio di 500 euro e una targa, si è classificato al secondo posto Francesco Lo Iacono di Ancona (300 euro e una targa) con 'Darò voce ai tuoi pensieri', terzo premio a Fedora Ramondino di Milano (200 euro e targa) con 'Per sempre fuori'. Segnalati con pergamena: 'Al caffè della lentezza' di Marco Dardanelli, 'Bambi' di Maria Adelaide Rubini 'Con gli occhi di Teo' di Diletta Lombardo 'Correre per due' di Fabio Alessandro Armeli. E ancora: 'Il mio tempo liberato' di Francesca Bonanomi, 'La valigia del re in esilio' di Sabrina Bonato, 'Sfumatatura essenziale' di Paolo Grilli, 'Una, nessuna e cento vite' di Enzo Valiante. Per la sezione giovani primo posto per 'La scuola delle stelle' di Selin Cinelli di Bagni di Lucca (150 euro e una targa), secondo 'Noi e Valerio' di Leonie Gulia Bernieri di Carrara (targa), terzo classificato 'Vita e Morte' di Chiara Romani di Grottammare (targa). Nella sezione scuole al primo posto classificato 'Il caviedage dell'inclusione' della quarta G del liceo artistico statale di Napoli (100 euro in buoni scuola e una targa), secondo classificato 'Vita in carrozzina', prima C scuola secondaria di primo grado 'Buonarroti' di Marina di Carrara (targa), terzo classificato 'Diversità, disabilità, inclusione' terzo il liceo scientifico quadriennale di Lucca.



10/14/2024 05:34

Oltre cento partecipanti alla 22^a edizione del concorso letterario nazionale. Seconda la scuola del litorale. Podio anche per la giovane carrarina Bernieri. Grande partecipazione per la premiazione di 'Fantastichandicap', il concorso letterario nazionale del Centro di documentazione handicap di Carrara che si è svolto sabato pomeriggio all'Autorità di sistema portuale. A presenziare la ventiduesima edizione del premio c'era la vice sindaca Roberta Crudeli. I racconti quest'anno incentrati sul tema 'Racconti sulla disabilità, diversità e svantaggio sociale', sono stati invece letti dall'attore Matteo Procuranti. I racconti sono stati valutati, tra oltre cento concorrenti da tutta Italia, da una giuria di esperti presieduta dal neuropsichiatra infantile e scrittore Giorgio Pini e composta da Francesco Bajni (libraio), Roberta Crudeli (vicesindaca e assessore alla Disabilità), Gea Dazzi (assessore alla Cultura), Davide Lambruschi (insegnante), Elisa Migliorini (responsabile ufficio Studi e Programmazione Uspms), e dalle ragazze e ragazzi della terza E scienze umane del 'Montessori-Repetti' coordinati dalle insegnanti Daniela Venturini e Graziana Arcolini. I vincitori di questa edizione di 'Fantastichandicap' sono Davide Bacchilega da Ravenna con 'Vittoria Verticale' per la sezione adulti. Selin Cinelli di Bagni di Lucca con 'La scuola delle stelle' nella sezione ragazzi. La classe quarta G del liceo artistico statale di Napoli con il 'Caviedage dell'inclusione' nella sezione scuole. Per la sezione adulti oltre a Davide Bacchilega a cui andranno un premio di 500 euro e una targa, si è classificato al secondo posto Francesco Lo Iacono di Ancona (300 euro e una targa) con 'Darò voce ai tuoi pensieri', terzo premio a Fedora Ramondino di Milano (200 euro e targa) con 'Per sempre fuori'. Segnalati con pergamena: 'Al caffè della lentezza' di Marco Dardanelli, 'Bambi' di Maria Adelaide Rubini 'Con gli

Firenze, Giorgetti alla festa dell'Ottimismo: «I ministri tagliano le spese inutili»

Il governo cerca fondi per la manovra: «Altrimenti sarò costretto a fare il cattivo» FIRENZE. «Si tratta di aspettare fino a martedì e tutto sarà più chiaro». Giancarlo Giorgetti invita ad attendere, a mettere un freno allo «stillicidio di interpretazioni» che negli ultimi giorni hanno accompagnato la **legge di bilancio**. Il giorno cerchiato in rosso dal titolare del Mef coincide con la data in cui si riunirà il Cdm che dovrà esaminare il Documento programmatico di **bilancio** (Dpb), nell'ultimo giorno utile per inviare il testo a Bruxelles. Testo che dovrà contenere le tabelle della prossima finanziaria, ovvero entrate ed uscite da tenere in equilibrio. Il governo che deve reperire quelle risorse necessarie per una manovra intorno ai 24 miliardi. Anche attraverso qualche sacrificio. Ed è su questo punto che Giorgetti intervenendo in videocollegamento alla "Festa del Foglio" a Firenze spedisce il secondo invito: «Sacrificio vuol dire tagliare le spese ed evitare gli sprechi, cosa che faranno anche tanti ministeri ed enti pubblici, e tante realtà che vivono di contributo pubblico». «Come ho annunciato in Cdm ai miei colleghi - ricorda quindi -, occorre fare sacrifici, rinunciare a qualche programma, magari inutile. Li ho sollecitati a fare proposte, se non le faranno toccherà al ministro dell'Economia fare la parte del cattivo, e provvederò». Chi non sembra voler assecondare le direttive del Mef è però il ministro per le Infrastrutture e i **trasporti**, Matteo Salvini: «Comincia la sessione di **bilancio** e quindi oggi incontro Giorgetti per difendere il mio budget». Nel colloquio, tuttavia, fonti della Lega fanno sapere che i due «hanno parlato per fare il punto della situazione». In attesa di capire quanto il governo riuscirà a reperire attraverso la spending review (si punta a 2-3 miliardi, ma il Mef non conferma), Giorgetti assicura che in manovra «sicuramente non ci saranno più tasse. Lo stiamo facendo, non lo stiamo promettendo. Il taglio del cuneo fiscale che tutti sostenevano provvisorio diventerà strutturale». Assieme a questo ci sarà la sforbiciata all'Irpef, interventi a sostegno della sanità, incentivi alla natalità, rinnovo dei contratti pubblici, sostegno alle famiglie numerose. La **legge di bilancio**, ricorda infatti il ministro, «dovrà agevolare le famiglie con figli. Quello da cui bisogna partire è che chi ha figli in età giovane o scolare sostiene più spese». Non solo, aggiunge Giorgetti, «ci stiamo muovendo per perfezionare degli incentivi fiscali per chi vuole restare al lavoro». La segretaria del Pd Elly Shlein ha svariato su diversi argomenti: «Per l'elezione del giudice della Corte costituzionale noi auspichiamo un dialogo con la maggioranza. E per dialogo non si intende chiamare i parlamentari singoli delle opposizioni per cercare dei voti, ma fare un confronto» ha detto. Intervistata dal direttore del Foglio Claudio Cerasa, la dem ha parlato dell'elezione del giudice della Consulta mancante. «L'ho detto anche in questi giorni: la maggioranza



Il governo cerca fondi per la manovra: «Altrimenti sarò costretto a fare il cattivo» FIRENZE. «Si tratta di aspettare fino a martedì e tutto sarà più chiaro». Giancarlo Giorgetti invita ad attendere, a mettere un freno allo «stillicidio di interpretazioni» che negli ultimi giorni hanno accompagnato la legge di bilancio. Il giorno cerchiato in rosso dal titolare del Mef coincide con la data in cui si riunirà il Cdm che dovrà esaminare il Documento programmatico di bilancio (Dpb), nell'ultimo giorno utile per inviare il testo a Bruxelles. Testo che dovrà contenere le tabelle della prossima finanziaria, ovvero entrate ed uscite da tenere in equilibrio. Il governo che deve reperire quelle risorse necessarie per una manovra intorno ai 24 miliardi. Anche attraverso qualche sacrificio. Ed è su questo punto che Giorgetti intervenendo in videocollegamento alla "Festa del Foglio" a Firenze spedisce il secondo invito: «Sacrificio vuol dire tagliare le spese ed evitare gli sprechi, cosa che faranno anche tanti ministeri ed enti pubblici, e tante realtà che vivono di contributo pubblico». «Come ho annunciato in Cdm ai miei colleghi - ricorda quindi -, occorre fare sacrifici, rinunciare a qualche programma, magari inutile. Li ho sollecitati a fare proposte, se non le faranno toccherà al ministro dell'Economia fare la parte del cattivo, e provvederò». Chi non sembra voler assecondare le direttive del Mef è però il ministro per le Infrastrutture e i trasporti, Matteo Salvini: «Comincia la sessione di bilancio e quindi oggi incontro Giorgetti per difendere il mio budget». Nel colloquio, tuttavia, fonti della Lega fanno sapere che i due «hanno parlato per fare il punto della situazione». In attesa di capire quanto il governo riuscirà a reperire attraverso la spending review (si punta a 2-3 miliardi, ma il Mef non conferma), Giorgetti

qualificata prevista dalla Costituzione, in qualche modo, suggerisce che ci sia un'interlocuzione tra maggioranza e opposizione. Questo è mancato la scorsa settimana. Noi, che siamo sempre aperti ai confronti, ci siamo», ha detto. Parlando sempre dei rapporti con la premier Meloni, Schlein ha detto: «Più volte mi sono rivolta a lei su alcuni temi cruciali. Uno di questi è la violenza di genere». E ha aggiunto: «C'è poi la sicurezza sul lavoro, siamo in un paese dove si muore di lavoro e di stage. Citerei anche la politica internazionale: un punto della nostra risoluzione che chiedeva il cessate il fuoco a Gaza, è passato grazie all'astensione della maggioranza», ha detto. Salute Influenza super aggressiva, il picco dei contagi in Sardegna è previsto a Natale.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Collezionista, la passione dell'ex sindaco di Ostiano

Nella 'casa museo' dell'88enne Serafino Moglia, per 13 anni primo cittadino tra banconote, sabbie, cartoline, giornali e personaggi che hanno fatto la storia CREMONA - Sulla parete a destra del corridoio è affissa la cartina geografica dell'Europa del 1914, a sinistra quella dell'Italia nello stesso periodo. «Originali, non copie». Poi una grande vetrina con i ripiani occupati da volpi, uccelli e altri animali imbalsamati. Intorno, quadri, stampe e libri. Sembra di ritrovarsi in un museo. «No, no, è un magazzino», si schermisce Serafino Moglia, 88 anni, per 34 consigliere comunale e per 13, distribuiti in tre mandati, sindaco di Ostiano. È un collezionista eclettico e raffinato: minerali e sabbie, ma anche cartoline, monete, francobolli, giornali che hanno fatto la storia della stampa e immaginette sacre. «Mi spinge la voglia di conoscere». Il ragioniere dell'ex Inam, appassionato pure di politica, si divide tra due case: quella di Cremona, dove si è trasferito nel 1960 dopo il matrimonio con Anna, di due anni più giovane, abile decoratrice di porcellane; e quella di famiglia, al centro del paese in riva all'Oglio. «È qui che ogni tanto vengo il pomeriggio». Entra, controlla il giardino e l'orto sul retro, accarezza Ara, il cane, un Breton che lo accompagna nei campi e lungo gli argini. Quindi si siede davanti al microscopio, un modello vecchio ma perfettamente funzionante, nel grande locale accanto. Ora sta ammirando un cristallo di quarzo che arriva dal Sud America. «Che colori! Chissà a quanti milioni di anni fa risale. Mi piace scoprire le meraviglie non visibili a occhio nudo contenute nei micro-minerali». Ne conserva centinaia di pezzi, di ogni tipo e di varie dimensioni. Pirite, ematite, calcite e così via. «Avevo 15 anni, ho cominciato a interessarmene e cercarli con un amico, Luigi Girelli, durante una gita scolastica all'Isola d'Elba. Sono tornato con le tasche piene. Da allora non ho più smesso». Ha trascorso le vacanze spingendosi dentro i crateri o lungo i pendii dei vulcani, l'Etna e il Vesuvio, Stromboli e Lipari. «E ogni volta portavo con me schegge di zolfo, lava, tufo, roccia. Possiedo anche dei fossili provenienti dal Gargano e molti altri acquistati andando in giro per i mercatini». Il figlio, Giovanni, 57 anni, va invece in giro per il mondo e rientra da ogni viaggio con un regalo gradito ma non inatteso. «Granelli di sabbia dei deserti o delle spiagge dei Paesi in cui è stato: Patagonia, Cina, Kazakistan, Sahara, Mar Rosso, Cile, Sud Africa, Nepal. È partito da poco per il Laos. Sicuramente mi porterà qualcosa». Il padre riempie di sabbia piccoli vasetti, contrassegnati da un'etichetta con segnato il luogo di provenienza e custoditi ordinatamente dentro cassette di legno. Li apre e ne sparge il contenuto sul vetrino del microscopio. «Ecco, le vede... sono conchiglie minuscole. Bellissime, vero?». Poi l'ex sindaco riprende ad esaminare i suoi minerali. Li ha visti e rivisti, ma ogni volta è come se fosse la prima. Non si è mai stancato di raccogliarli. Anche all'Elba, dove



10/14/2024 05:26 PRIMO CITTADINO;
Nella 'casa museo' dell'88enne Serafino Moglia, per 13 anni primo cittadino tra banconote, sabbie, cartoline, giornali e personaggi che hanno fatto la storia CREMONA - Sulla parete a destra del corridoio è affissa la cartina geografica dell'Europa del 1914, a sinistra quella dell'Italia nello stesso periodo. «Originali, non copie». Poi una grande vetrina con i ripiani occupati da volpi, uccelli e altri animali imbalsamati. Intorno, quadri, stampe e libri. Sembra di ritrovarsi in un museo. «No, no, è un magazzino», si schermisce Serafino Moglia, 88 anni, per 34 consigliere comunale e per 13, distribuiti in tre mandati, sindaco di Ostiano. È un collezionista eclettico e raffinato: minerali e sabbie, ma anche cartoline, monete, francobolli, giornali che hanno fatto la storia della stampa e immaginette sacre. «Mi spinge la voglia di conoscere». Il ragioniere dell'ex Inam, appassionato pure di politica, si divide tra due case: quella di Cremona, dove si è trasferito nel 1960 dopo il matrimonio con Anna, di due anni più giovane, abile decoratrice di porcellane; e quella di famiglia, al centro del paese in riva all'Oglio. «È qui che ogni tanto vengo il pomeriggio». Entra, controlla il giardino e l'orto sul retro, accarezza Ara, il cane, un Breton che lo accompagna nei campi e lungo gli argini. Quindi si siede davanti al microscopio, un modello vecchio ma perfettamente funzionante, nel grande locale accanto. Ora sta ammirando un cristallo di quarzo che arriva dal Sud America. «Che colori! Chissà a quanti milioni di anni fa risale. Mi piace scoprire le meraviglie non visibili a occhio nudo contenute nei micro-minerali». Ne conserva centinaia di pezzi, di ogni tipo e di varie dimensioni. Pirite, ematite, calcite e così via. «Avevo 15 anni, ho cominciato a interessarmene e cercarli con un amico, Luigi Girelli, durante una gita scolastica all'Isola d'Elba. Sono tornato con le tasche piene. Da allora non ho più smesso». Ha trascorso le vacanze spingendosi dentro i crateri o lungo i pendii dei vulcani, l'Etna e il Vesuvio, Stromboli e Lipari. «E ogni volta portavo con me schegge di zolfo, lava, tufo, roccia. Possiedo anche dei fossili provenienti dal

tutto è cominciato. «Ma adesso è proibito e così, sempre con il mio amico Luigi, vado nelle discariche delle miniere. Quando mi reco in montagna guardo per terra e riprendo il cammino con pezzi di roccia. Giù in cantina ho degli scatoloni pieni». Un piccolo 'tesoro'. Eppure lui non ha mai voluto metterlo in mostra. «Non mi sembra che sia così interessante». Sul tavolo al centro della stanza un'altra rarità. «È il primo numero, uscito l'8 gennaio 1899, della Domenica del Corriere». Fa parte di una serie composta da circa 500 esemplari, tra cui le famose tavole di Achille Beltrami, il geniale disegnatore, sulla Grande Guerra, e che arriva sino alle ultimissime pubblicazioni. Di nuovo in corridoio, davanti a tre fotografie disposte una sopra l'altra. «Io con Pertini, Giovanni Paolo II in visita a Cremona e Andreotti. Le cose sono cambiate da tempo, però porto sempre nel cuore la Dc». Già, ma tutti quegli animali impagliati? «Semplice: anche se adesso il più delle volte mi limito a fare delle passeggiate, sono un cacciatore. Ne ho una cinquantina circa». Le altre collezioni si trovano nell'appartamento in città. La più ricca è quella di cartoline. «Sono migliaia, anche in questo caso non si tratta di copie ma di originali, tutte con il timbro postale». La raccolta è stata suddivisa per argomenti. «La Prima Guerra mondiale, Cremona antica, Giuseppe Verdi, Garibaldi, costumi e tradizioni». Non potevano mancare i francobolli. «Ho recuperato tutti quelli della Repubblica italiana sino al 2000 tranne, ovviamente, il famoso Gronchi rosa». E ci sono pure le monete, di metallo o banconote. «Italiane e del Vaticano ma, come con la filatelia, ho lasciato perdere perché i costi sono troppo alti. Perché faccio tutto questo? Sono sempre stato un tipo curioso. Mi animano la voglia di conoscere, l'amore per la natura, la storia e l'arte. Penso che il collezionismo sia una forma di cultura, che purtroppo sta tramontando, e un modo di ricordare». Moglia ha fondato il Gruppo hobbyistico ostianese. I componenti, una ventina, si riuniscono a casa sua, trasformata per l'occasione in laboratorio. A settembre hanno celebrato il 25° anniversario con una mostra di 28 espositori i cui lavori sono stati ammirati da molti visitatori. Oltre che primo cittadino e consigliere comunale di Ostiano (una delle opere di cui va più orgoglioso è il restauro, progettato dalla sua giunta e attuato dalle amministrazioni venute dopo, del Teatro Gonzaga), il custode della memoria è stato o è presidente del Consorzio poveri, della scuola materna, dell'Associazione cacciatori e tra i promotori della sezione locale dell'Auser. Lui ci scherza: «Dimenticavo: sono anche un collezionista di cariche pubbliche».

Spesa per i carburanti a 70 miliardi, la metà va in tasse

ANSA Crc, oltre 1800 euro l'anno a famiglia, toccare **accise** è tsunami ROMA, 13 OTT - Le famiglie italiane hanno speso lo scorso anno in carburanti 47,5 miliardi di euro, con un incremento dei consumi del 9,3% nel triennio 2021-2023. E' il calcolo del Centro di formazione e ricerca sui consumi (Crc) che, alla luce delle polemiche sul Psb, chiede di intervenire sull'Iva per evitare che qualsiasi ritocco delle **accise** provochi "uno tsunami". Nei trasporti il **gasolio** rappresenta in Italia il 59% del totale dei consumi, seguito da benzina (23%), Gpl (5%) e cherosene per aviazione (3,5%). Le vendite di benzina e **gasolio** sono risultate pari lo scorso anno a 31,5 milioni di tonnellate (circa 8,2 milioni di tonnellate la benzina, 23,3 milioni il **gasolio**) per un controvalore di circa 70,9 miliardi di euro a carico di cittadini e imprese. Nei primi 8 mesi del 2024 le vendite di benzina e **gasolio** segnano +2,3% rispetto allo stesso periodo del 2023, raggiungendo 21,4 milioni di tonnellate. La spesa sostenuta dalle sole famiglie per l'acquisto di carburanti si è attestata lo scorso anno a quota 47,5 miliardi di euro, con una spesa media di 1.843 euro, pari a un consumo di circa 1.000 litri l'anno, aggiunge il Crc. "Su benzina e **gasolio**, tuttavia, continua a pesare come un macigno la tassazione che piazza l'Italia ai vertici in Europa, generando per le casse dello Stato entrate per oltre 38 miliardi di euro", analizza il centro di ricerca. Oggi - evidenzia il Crc - su ogni litro di benzina acquistato ai distributori il 60,1%, pari a 1,04 euro, se ne va in tasse (0,728 euro per le **accise**, 0,312 euro per l'Iva). Sul **gasolio** il peso della tassazione è oggi del 56,3%, pari a 0,907 euro al litro (0,617 euro le **accise**, 0,290 euro l'Iva). Le **accise** sul **gasolio** sono le più pesanti in Europa, superando la Francia (0,609 euro al litro) e il Belgio (0,600 euro). Proprio a causa della tassazione eccessiva sui carburanti, gli automobilisti italiani pagano oggi la benzina 10,8 centesimi in più al litro rispetto alla media Ue, ossia 5,4 euro in più a pieno, con un aggravio di spesa di 130 euro all'anno ipotizzando due pieni al mese. Per il **gasolio** la maggiore spesa rispetto alla media Ue è di 10 centesimi al litro (+5 euro a pieno, +120 euro all'anno), calcola il Crc.. [Clicca qui per iscriverti al nostro canale e rimanere aggiornato in tempo reale.](#)



10/13/2024 12:22

Società Athesis

ANSA Crc, oltre 1800 euro l'anno a famiglia, toccare accise è tsunami ROMA, 13 OTT - Le famiglie italiane hanno speso lo scorso anno in carburanti 47,5 miliardi di euro, con un incremento dei consumi del 9,3% nel triennio 2021-2023. E' il calcolo del Centro di formazione e ricerca sui consumi (Crc) che, alla luce delle polemiche sul Psb, chiede di intervenire sull'Iva per evitare che qualsiasi ritocco delle accise provochi "uno tsunami". Nei trasporti il gasolio rappresenta in Italia il 59% del totale dei consumi, seguito da benzina (23%), Gpl (5%) e cherosene per aviazione (3,5%). Le vendite di benzina e gasolio sono risultate pari lo scorso anno a 31,5 milioni di tonnellate (circa 8,2 milioni di tonnellate la benzina, 23,3 milioni il gasolio) per un controvalore di circa 70,9 miliardi di euro a carico di cittadini e imprese. Nei primi 8 mesi del 2024 le vendite di benzina e gasolio segnano +2,3% rispetto allo stesso periodo del 2023, raggiungendo 21,4 milioni di tonnellate. La spesa sostenuta dalle sole famiglie per l'acquisto di carburanti si è attestata lo scorso anno a quota 47,5 miliardi di euro, con una spesa media di 1.843 euro, pari a un consumo di circa 1.000 litri l'anno, aggiunge il Crc. "Su benzina e gasolio, tuttavia, continua a pesare come un macigno la tassazione che piazza l'Italia ai vertici in Europa, generando per le casse dello Stato entrate per oltre 38 miliardi di euro", analizza il centro di ricerca. Oggi - evidenzia il Crc - su ogni litro di benzina acquistato ai distributori il 60,1%, pari a 1,04 euro, se ne va in tasse (0,728 euro per le accise, 0,312 euro per l'iva). Sul gasolio il peso della tassazione è oggi del 56,3%, pari a 0,907 euro al litro (0,617 euro le accise, 0,290 euro l'iva). Le accise sul gasolio sono le più pesanti in Europa, superando la Francia (0,609 euro al litro) e il Belgio (0,600 euro). Proprio a causa della tassazione eccessiva sui carburanti, gli automobilisti italiani pagano oggi la benzina 10,8 centesimi in più al litro rispetto alla media Ue, ossia 5,4 euro in più a pieno, con un aggravio di spesa di 130 euro all'anno ipotizzando due pieni al mese. Per il gasolio la maggiore spesa rispetto alla media Ue è di 10 centesimi al litro (+5 euro a pieno, +120 euro all'anno), calcola il Crc.. [Clicca qui per iscriverti al nostro canale e rimanere aggiornato in tempo reale.](#)

Filobus, Ztl, raccolta rifiuti: è già autunno caldo. Ma si apre subito lo scontro

Terzo anno di Amministrazione comunale Tommasi. Che parte da questo autunno caldo, verso un inverno e quindi una prossima primavera che si annunciano caldissimi. Sul fronte dei cantieri e di opere da proseguire, terminare, o avviare. Ma anche di possibili polemiche e scontri politici. Il cronoprogramma dei lavori per il filobus Il lavoro di tutti i lavori è quello del filobus elettrico, da 150 milioni, concepito nel 2007, che ha già visto unificare i sottopassi di via Città di Nimes e ora prosegue. I prossimi passi significativi il cantiere in via XX Settembre, a Veronetta, e in strade adiacenti, che dovrebbe durare 13 mesi. Banchine e impianti per la filovia e intanto Acque Veronesi rifarà le fognature. Il Comune e Amt hanno predisposto modifiche alla viabilità con transito spostato su via Torbido. In via Mameli gli interventi propedeutici alla filovia saranno eseguiti con tutta probabilità prossima estate. Si lavora già invece alla Genovesa, per gli uffici, e si prosegue nel 2025. A metà marzo, come riportato da L'Arena ieri passando in rassegna tutti i cantieri, sarà eseguita la linea di prova della filovia tra Genovesa e stazione. Mezzo circolante dal 2026. Entro qualche mese lavori per i parcheggi scambiatori di San Michele e di Ca' di Cozzi. L'Alta Velocità A Verona est, fa sapere l'assessore alle mobilità Tommaso Ferrari, proseguono i lavori per i Treni Tav, finanziati con il Pnrr, da terminare entro giugno 2026, mentre dall'estate 2026 saranno eseguiti anche gli interventi per il nodo ovest della Tav-Treni ad alta velocità, dal Quadrante Europa a Porta Nuova. Sul versante ferroviario verrà invece riqualificata la stazione di Porta Vescovo, anche migliorando l'accessibilità esterna e creando un parcheggio. Il cavalcavia di viale Piave. Previsti anche il consolidamento del cavalcavia di viale Piave e i primi lavori di modifica viabilistica propedeutici al semiribalamento del casello di Verona sud. Ztl e ponte Nuovo. A breve la chiusura della Ztl del centro storico dal 28 ottobre, tranne per i 18 mila permessi, e la pedonalizzazione di piazza Erbe, via Pellicciai e Corte Sgarzerie. Mentre più avanti l'allargamento delle zone di sosta a pagamento in Borgo Trento, quindi Ztl a Santo Stefano. Il Ponte Nuovo sarà riaperto interamente dall'agosto prossimo. Per quanto riguarda la Ztl allo Stadio, dalla stagione 2025/2026. Dal 2025 scatto in avanti sulla raccolta differenziata, a cominciare dalla Sesta circoscrizione, Borgo Venezia. Nel frattempo deve decollare la nuova Amia, azienda tornata "in house" al Comune. Poi via alla riqualificazione e riconversione del Forte Santa Caterina, al Pestrino, mentre proseguono quelli per il nuovo Arsenale polo della cultura. Quindi il consolidamento dell'Arena e 2025 decisivo per i lavori per le cerimonie olimpiche del 2026 e la piena accessibilità del monumento e delle strade dalla stazione a piazza Bra. Intanto, l'Amministrazione bandirà una



Terzo anno di Amministrazione comunale Tommasi. Che parte da questo autunno caldo, verso un inverno e quindi una prossima primavera che si annunciano caldissimi. Sul fronte dei cantieri e di opere da proseguire, terminare, o avviare. Ma anche di possibili polemiche e scontri politici. Il cronoprogramma dei lavori per il filobus Il lavoro di tutti i lavori è quello del filobus elettrico, da 150 milioni, concepito nel 2007, che ha già visto unificare i sottopassi di via Città di Nimes e ora prosegue. I prossimi passi significativi il cantiere in via XX Settembre, a Veronetta, e in strade adiacenti, che dovrebbe durare 13 mesi. Banchine e impianti per la filovia e intanto Acque Veronesi rifarà le fognature. Il Comune e Amt hanno predisposto modifiche alla viabilità con transito spostato su via Torbido. In via Mameli gli interventi propedeutici alla filovia saranno eseguiti con tutta probabilità prossima estate. Si lavora già invece alla Genovesa, per gli uffici, e si prosegue nel 2025. A metà marzo, come riportato da L'Arena ieri passando in rassegna tutti i cantieri, sarà eseguita la linea di prova della filovia tra Genovesa e stazione. Mezzo circolante dal 2026. Entro qualche mese lavori per i parcheggi scambiatori di San Michele e di Ca' di Cozzi. L'Alta Velocità A Verona est, fa sapere l'assessore alle mobilità Tommaso Ferrari, proseguono i lavori per i Treni Tav, finanziati con il Pnrr, da terminare entro giugno 2026, mentre dall'estate 2026 saranno eseguiti anche gli interventi per il nodo ovest della Tav-Treni ad alta velocità, dal Quadrante Europa a Porta Nuova. Sul versante ferroviario verrà invece riqualificata la stazione di Porta Vescovo, anche migliorando l'accessibilità esterna e creando un parcheggio. Il cavalcavia di viale Piave. Previsti anche il consolidamento del cavalcavia di viale Piave e i primi

nuova manifestazione di interesse per un nuovo stadio multifunzionale, anche per candidarsi a Euro 2032 di calcio. Avanti con lo sviluppo della Marangona, al momento per Corte Alberti, destinata alla logistica. E alla Marangona è legata anche la strada di gronda dallo svincolo dell'Alpo alla tangenziale T4-T9 a Verona nord. «Verona deve riprendere una grande stagione di infrastrutture per migliorare la viabilità e la vivibilità della città», dice Ferrari, «e i prossimi mesi saranno decisivi. E ricordo 25 chilometri di nuove piste ciclabili». L'attacco Ma, entrando nel terzo anno dell'era Tommasi, qual è il punto di vista dell'opposizione di centrodestra? «Molte più ombre che luci», dice Paolo Rossi, capogruppo di Verona Domani. «Positivo è che l'Amministrazione abbia dato il via al piano di sviluppo della Marangona, approvato in Consiglio comunale con l'Accordo di programma. Ma detto questo», precisa, «la gestione della viabilità legata al cantiere del filobus è stata un mezzo disastro, e non oso immaginare cosa succederà con via XX Settembre e con il cavalcavia di viale Piave. Per non parlare dell'assurdità di portare i mercatini natalizi in via Pallone». Rossi però contesta anche «le piste ciclabili in circoscrizione Oriani, pericolose», e «la lungaggine del cantiere di Pote Nuovo. Abbiamo poi denunciato le carenze di scelte per la sicurezza, a cominciare dalle poche assunzioni di nuovi vigili», e poi «non si vede un cambio di passo in Amia: la città ha ancora tanti luoghi sporchi». Leggi anche Filovia, Tav, rotonde, Ztl chiusa alle auto: iniziata la trasformazione di Verona © Riproduzione riservata [Clicca qui](#) per iscriverti al nostro canale e rimanere aggiornato in tempo reale.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Rimodulare

Ci sono parole mantecanti, che addolciscono, amalgamano e rendono pastoso qualsiasi discorso, privandolo di ogni asperità. Un'altra recente espressione impiegata a fini di mantecatura è "rimodulare". Non aggraviamo le **accise**, né ne aggiungiamo di nuove: rimoduliamo quelle esistenti. Quando te lo dicono, non puoi domandare se così dovrai pagare di più o no il pieno di **gasolio** (o qualsiasi altro oggetto di rimodulazione): non faresti che testimoniare come il tuo animo sia gretto e novecentesco. Era quello scorso, che ti ricordo apparteneva a tutto un altro millennio, il secolo in cui valeva la dinamica: "prezzo che sale, prezzo che scende". Nel Duemila la rimodulazione è un dolce colpetto di cloche: planare o cabrare, l'importante è volare. Ecco, volatilità è la parola che dà il giusto senso di effimero. Stiamo così alternando due campi analogici, la cucina e il volo. Proviamo a fare ordine. Ci sono parole mantecanti, che addolciscono, amalgamano e rendono pastoso qualsiasi discorso, privandolo di ogni asperità. Una delle tecniche per mantecare è quella che richiede di far saltare gli spaghetti nella padella in cui li si sta condendo, in modo che nella loro massa si trovi incorporata dell'aria. Un discorso mantecato contiene pure molta aria, si gonfia senza con ciò prendere maggiore consistenza. All'opposizione si dirà: "Vergogna, le **accise**". In campagna elettorale: "Aboliremo le **accise**". Al governo: "Rimoduliamo le **accise**". Vedete che è entrata dell'aria nel composto? Alla fine le ricette per la comunicazione contemporanea non sono né ardue né complesse: enfasi in attacco, mantecatura in difesa. Alla dimensione del volo si arriva poiché per il solito a proposito di prezzi e imposte si ha una concezione verticale: salgono o scendono, aumentano o diminuiscono. La mantecatura consisterà dunque nello spostare questa dinamica sull'asse orizzontale e mostrare che si tratta di normali evoluzioni, volendo anche nel senso aereo e acrobatico del termine. Intanto si toglie materia, si va nell'astratto. Salire e scendere sono ancora attività fisiche, le eseguiamo o commisuriamo con il corpo. "Modulare" e "rimodulare" sono invece attività scorporate. Possono riguardare la voce, il canto e la recitazione: variazioni del tono e magari della tonalità. Possono riguardare anche la lingua: se un rimprovero appare troppo brusco è saggio rimodularlo in modo che sia meno sgradevole, anche se poi la sostanza è quella. Quindi la smentita (non aumentiamo le **accise**, le rimoduliamo) promette un intervento lieve, pressoché inavvertibile, di quelli che in precedenza venivano mantecati con il ricorso a parole come "ritocco" o "aggiustamento", di cui la "rimodulazione" è un netto miglioramento evolutivo. Non ci si accorge quasi più neanche della sua derivazione da "modulo", uno dei pilastri della comunicazione burocratica, glorificato dal grande Marcello Marchesi che definiva così la burocrazia stessa: "Est modulus in rebus". Questa è Lapsus



Ci sono parole mantecanti, che addolciscono, amalgamano e rendono pastoso qualsiasi discorso, privandolo di ogni asperità. Un'altra recente espressione impiegata a fini di mantecatura è "rimodulare". Non aggraviamo le accise, né ne aggiungiamo di nuove: rimoduliamo quelle esistenti. Quando te lo dicono, non puoi domandare se così dovrai pagare di più o no il pieno di gasolio (o qualsiasi altro oggetto di rimodulazione): non faresti che testimoniare come il tuo animo sia gretto e novecentesco. Era quello scorso, che ti ricordo apparteneva a tutto un altro millennio, il secolo in cui valeva la dinamica: "prezzo che sale, prezzo che scende". Nel Duemila la rimodulazione è un dolce colpetto di cloche: planare o cabrare, l'importante è volare. Ecco, volatilità è la parola che dà il giusto senso di effimero. Stiamo così alternando due campi analogici, la cucina e il volo. Proviamo a fare ordine. Ci sono parole mantecanti, che addolciscono, amalgamano e rendono pastoso qualsiasi discorso, privandolo di ogni asperità. Una delle tecniche per mantecare è quella che richiede di far saltare gli spaghetti nella padella in cui li si sta condendo, in modo che nella loro massa si trovi incorporata dell'aria. Un discorso mantecato contiene pure molta aria, si gonfia senza con ciò prendere maggiore consistenza. All'opposizione si dirà: "Vergogna, le accise". In campagna elettorale: "Aboliremo le accise". Al governo: "Rimoduliamo le accise". Vedete che è entrata dell'aria nel composto? Alla fine le ricette per la comunicazione contemporanea non sono né ardue né complesse: enfasi in attacco, mantecatura in difesa. Alla dimensione del volo si arriva poiché per il solito a proposito di prezzi e imposte si ha una concezione verticale: salgono o scendono, aumentano o diminuiscono. La mantecatura consisterà dunque nello spostare questa dinamica sull'asse orizzontale e mostrare che si tratta di normali evoluzioni, volendo anche nel senso aereo e acrobatico del termine. Intanto si toglie materia, si va nell'astratto. Salire e scendere sono ancora attività fisiche, le eseguiamo o commisuriamo con il

del 13 ottobre 2024, la rubrica di Stefano Bartezzaghi sulle parole del momento I commenti dei lettori.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Spesa per i carburanti a 70 miliardi, la metà va in tasse

Crc, oltre 1800 euro l'anno a famiglia, toccare **accise** è tsunami ROMA, 13 OTT - Le famiglie italiane hanno speso lo scorso anno in carburanti 47,5 miliardi di euro, con un incremento dei consumi del 9,3% nel triennio 2021-2023. E' il calcolo del Centro di formazione e ricerca sui consumi (Crc) che, alla luce delle polemiche sul Psb, chiede di intervenire sull'Iva per evitare che qualsiasi ritocco delle **accise** provochi "uno tsunami". Nei trasporti il **gasolio** rappresenta in Italia il 59% del totale dei consumi, seguito da benzina (23%), Gpl (5%) e cherosene per aviazione (3,5%). Le vendite di benzina e **gasolio** sono risultate pari lo scorso anno a 31,5 milioni di tonnellate (circa 8,2 milioni di tonnellate la benzina, 23,3 milioni il **gasolio**) per un controvalore di circa 70,9 miliardi di euro a carico di cittadini e imprese. Nei primi 8 mesi del 2024 le vendite di benzina e **gasolio** segnano +2,3% rispetto allo stesso periodo del 2023, raggiungendo 21,4 milioni di tonnellate. La spesa sostenuta dalle sole famiglie per l'acquisto di carburanti si è attestata lo scorso anno a quota 47,5 miliardi di euro, con una spesa media di 1.843 euro, pari a un consumo di circa 1.000 litri l'anno, aggiunge il Crc. "Su benzina e **gasolio**, tuttavia, continua a pesare come un macigno la tassazione che piazza l'Italia ai vertici in Europa, generando per le casse dello Stato entrate per oltre 38 miliardi di euro", analizza il centro di ricerca. Oggi - evidenzia il Crc - su ogni litro di benzina acquistato ai distributori il 60,1%, pari a 1,04 euro, se ne va in tasse (0,728 euro per le **accise**, 0,312 euro per l'Iva). Sul **gasolio** il peso della tassazione è oggi del 56,3%, pari a 0,907 euro al litro (0,617 euro le **accise**, 0,290 euro l'Iva). Le **accise** sul **gasolio** sono le più pesanti in Europa, superando la Francia (0,609 euro al litro) e il Belgio (0,600 euro). Proprio a causa della tassazione eccessiva sui carburanti, gli automobilisti italiani pagano oggi la benzina 10,8 centesimi in più al litro rispetto alla media Ue, ossia 5,4 euro in più a pieno, con un aggravio di spesa di 130 euro all'anno ipotizzando due pieni al mese. Per il **gasolio** la maggiore spesa rispetto alla media Ue è di 10 centesimi al litro (+5 euro a pieno, +120 euro all'anno), calcola il Crc.



10/13/2024 12:12

Crc, oltre 1800 euro l'anno a famiglia, toccare **accise** è tsunami ROMA, 13 OTT - Le famiglie italiane hanno speso lo scorso anno in carburanti 47,5 miliardi di euro, con un incremento dei consumi del 9,3% nel triennio 2021-2023. E' il calcolo del Centro di formazione e ricerca sui consumi (Crc) che, alla luce delle polemiche sul Psb, chiede di intervenire sull'Iva per evitare che qualsiasi ritocco delle **accise** provochi "uno tsunami". Nei trasporti il **gasolio** rappresenta in Italia il 59% del totale dei consumi, seguito da benzina (23%), Gpl (5%) e cherosene per aviazione (3,5%). Le vendite di benzina e **gasolio** sono risultate pari lo scorso anno a 31,5 milioni di tonnellate (circa 8,2 milioni di tonnellate la benzina, 23,3 milioni il **gasolio**) per un controvalore di circa 70,9 miliardi di euro a carico di cittadini e imprese. Nei primi 8 mesi del 2024 le vendite di benzina e **gasolio** segnano +2,3% rispetto allo stesso periodo del 2023, raggiungendo 21,4 milioni di tonnellate. La spesa sostenuta dalle sole famiglie per l'acquisto di carburanti si è attestata lo scorso anno a quota 47,5 miliardi di euro, con una spesa media di 1.843 euro, pari a un consumo di circa 1.000 litri l'anno, aggiunge il Crc. "Su benzina e **gasolio**, tuttavia, continua a pesare come un macigno la tassazione che piazza l'Italia ai vertici in Europa, generando per le casse dello Stato entrate per oltre 38 miliardi di euro", analizza il centro di ricerca. Oggi - evidenzia il Crc - su ogni litro di benzina acquistato ai distributori il 60,1%, pari a 1,04 euro, se ne va in tasse (0,728 euro per le **accise**, 0,312 euro per l'Iva). Sul **gasolio** il peso della tassazione è oggi del 56,3%, pari a 0,907 euro al litro (0,617 euro le **accise**, 0,290 euro l'Iva). Le **accise** sul **gasolio** sono le più pesanti in Europa, superando la Francia (0,609 euro al litro) e il Belgio (0,600 euro). Proprio a causa della tassazione eccessiva sui carburanti, gli automobilisti italiani pagano oggi la benzina 10,8 centesimi in più al litro rispetto alla media Ue, ossia 5,4 euro in più a pieno, con un aggravio di spesa di 130 euro all'anno ipotizzando due pieni al mese. Per il **gasolio** la maggiore spesa rispetto alla media Ue è di 10 centesimi al litro (+5 euro a pieno, +120 euro all'anno), calcola il Crc.

Catania, "cascata" d'acqua dal Castello Ursino. Il Comune: «Tubo rotto, risolto in poco tempo»

L'episodio immortalato in video dai passanti che hanno allertato i vigili urbani. Il guasto è stato riparato da un dipendente recatosi apposta dopo in serata con la struttura chiusa. La sera del 12 ottobre nella piazza Federico di Svevia è una splendida serata dal clima estivo, senza auto, e con una grande luna in fase crescente a illuminare il Castello Ursino. E da una delle quattro torri zampillava una spettacolare fontana d'acqua. Un episodio immortalato in video da più persone ieri sera nella piazza, ormai pedonale, e gremita di persone come ogni sabato sera. L'episodio è avvenuto intorno alle 20,30 della sera, e risolto circa un'ora dopo, a seguito delle segnalazioni dei presenti. «La perdita è stata causata da un tubo rotto su una delle torri del Castello, ed è avvenuto purtroppo dopo l'orario di chiusura, le 19,30», spiega il dirigente della Cultura del Comune di Catania, Paolo Di Caro. La segnalazione al Comune è arrivata «dai vigili urbani, e abbiamo subito allertato uno dei dipendenti che conosce bene tutta la struttura che si è recato il prima possibile sul luogo e ha individuato il guasto fermando la perdita d'acqua». Il Castello Ursino è a oggi il principale sito culturale catanese: il maniero realizzato nel XIII secolo ospita il museo civico, e nel 2024 ha già visto oltre 84 mila visitatori. Presto verrà chiuso per lavori. «Si tratta di oltre 6 milioni e mezzo di euro di intervento, e naturalmente ci saranno anche opere di verifica e ripristino degli impianti, compreso quello idraulico», assicura il dirigente Di Caro. Nel frattempo continua l'iter per organizzare un referendum contro l'istituzione della Zona a traffico limitato: i cittadini promotori hanno ricevuto lo scorso giovedì dalla Segreteria generale del Comune i moduli per la raccolta delle firme necessarie, quelle del 3% degli aventi diritto al voto a Catania, ovvero circa 7mila residenti. L'eventuale referendum abrogerebbe la relativa delibera di giunta che ha istituito la Ztl solo se al voto si recheranno il 50%+1 dei catanesi. Le operazioni di voto, come scritto dal sindaco su Facebook in un post (poi cancellato) costerebbero comunque alle casse comunali circa 700mila euro. COPYRIGHT LASICILIA.IT © RIPRODUZIONE RISERVATA.



L'episodio immortalato in video dai passanti che hanno allertato i vigili urbani. Il guasto è stato riparato da un dipendente recatosi apposta dopo in serata con la struttura chiusa. La sera del 12 ottobre nella piazza Federico di Svevia è una splendida serata dal clima estivo, senza auto, e con una grande luna in fase crescente a illuminare il Castello Ursino. E da una delle quattro torri zampillava una spettacolare fontana d'acqua. Un episodio immortalato in video da più persone ieri sera nella piazza, ormai pedonale, e gremita di persone come ogni sabato sera. L'episodio è avvenuto intorno alle 20,30 della sera, e risolto circa un'ora dopo, a seguito delle segnalazioni dei presenti. «La perdita è stata causata da un tubo rotto su una delle torri del Castello, ed è avvenuto purtroppo dopo l'orario di chiusura, le 19,30», spiega il dirigente della Cultura del Comune di Catania, Paolo Di Caro. La segnalazione al Comune è arrivata «dai vigili urbani, e abbiamo subito allertato uno dei dipendenti che conosce bene tutta la struttura che si è recato il prima possibile sul luogo e ha individuato il guasto fermando la perdita d'acqua». Il Castello Ursino è a oggi il principale sito culturale catanese: il maniero realizzato nel XIII secolo ospita il museo civico, e nel 2024 ha già visto oltre 84 mila visitatori. Presto verrà chiuso per lavori. «Si tratta di oltre 6 milioni e mezzo di euro di intervento, e naturalmente ci saranno anche opere di verifica e ripristino degli impianti, compreso quello idraulico», assicura il dirigente Di Caro. Nel frattempo continua l'iter per organizzare un referendum contro l'istituzione della Zona a traffico limitato: i cittadini promotori hanno ricevuto lo scorso giovedì dalla Segreteria generale del Comune i moduli per la raccolta delle firme necessarie.

Kristian El Dosoky: "Siamo solo ospiti temporanei, agiamo per chi ci seguirà"

Un influencer custode del pianeta: dall'Egitto all'Italia l'eco-blogger si è dato la missione di convincere le persone ad abbandonare le rivalità e allearsi per la natura. Sulla sua pagina Instagram, "10ksteps4future", Kristian El Dosoky traccia il suo viaggio ecologico con la consapevolezza dell'eco influencer. Con oltre 140.000 seguaci, ogni post è una "call to action" per un futuro più sostenibile, ma dietro questo schermo digitale c'è un uomo di nome e di azione, un trentottenne di origini egiziane, nato e cresciuto nella provincia di Milano. La sua storia inizia in un momento di svolta nel 2019, segnato dalla perdita del padre. È in questo periodo che comincia il suo impegno per l'ecologia, guidandolo in una missione senza precedenti: «Decisi di andare a trovare la mia famiglia in Egitto che non vedevo da diciott'anni. Lì ho trovato un paese sporco e pieno di spazzatura. È stato in quell'istante, mentre stavo trascorrendo un fine settimana sul **Mar Rosso**, che iniziai a raccogliere la plastica dalla spiaggia. All'inizio la gente era incredula e mi chiese cosa stessi facendo. Dopo venti minuti, avevo già ripulito un pezzo di litorale». I suoi canali social sono un punto di riferimento per tanti cittadini che hanno a cuore la pulizia dei paesaggi. Tutte le settimane vengono annunciate le coste che verranno ripulite e per molte persone che si uniscono è la prima volta in un'iniziativa del genere. Oltre alla pulizia delle spiagge, Kristian esprime la sua preoccupazione per il grave problema del cambiamento climatico a livello mondiale: «Siamo costretti a vedere ogni anno migliaia di migranti climatici costretti a lasciare la propria terra perché invivibile. Il riscaldamento globale alimenta flussi migratori perché molte terre non possono soddisfare più i bisogni primari della gente». L'eco blogger riflette sul motivo per cui molte persone trovano difficile essere ecosostenibili: «Fin dall'infanzia, siamo immersi in una cultura competitiva. Questo sistema ci insegna a guardare agli altri come rivali anziché come collaboratori. Ci spinge a cercare il successo individuale piuttosto che il benessere collettivo». In controtendenza con questa mentalità, l'attivista evidenzia che questo approccio non ci permette di vivere in armonia con il pianeta: «Dimentichiamo che siamo solo ospiti su questa Terra, visitatori temporanei che hanno il dovere di preservare questo meraviglioso ambiente per le generazioni future. Solo abbracciando la nostra connessione con la natura e adottando uno stile di vita più responsabile possiamo sperare in un futuro migliore per tutti». Queste parole risuonano sempre di più nella battaglia ambientale che tanti giovani stanno **portando** avanti. Kristian vede nei giovani un segnale di speranza e una chiave per un nuovo inizio: «le ragazze e i ragazzi hanno già una sensibilità maggiore su questo fatto rispetto alle vecchie generazioni. Secondo me, uno dei più grandi errori è considerare la nostra esistenza come una sola, in realtà ci sono infinite vite davanti a noi». L'attivista vede in loro la speranza e il



Un influencer custode del pianeta: dall'Egitto all'Italia l'eco-blogger si è dato la missione di convincere le persone ad abbandonare le rivalità e allearsi per la natura. Sulla sua pagina Instagram, "10ksteps4future", Kristian El Dosoky traccia il suo viaggio ecologico con la consapevolezza dell'eco influencer. Con oltre 140.000 seguaci, ogni post è una "call to action" per un futuro più sostenibile, ma dietro questo schermo digitale c'è un uomo di nome e di azione, un trentottenne di origini egiziane, nato e cresciuto nella provincia di Milano. La sua storia inizia in un momento di svolta nel 2019, segnato dalla perdita del padre. È in questo periodo che comincia il suo impegno per l'ecologia, guidandolo in una missione senza precedenti: «Decisi di andare a trovare la mia famiglia in Egitto che non vedevo da diciott'anni. Lì ho trovato un paese sporco e pieno di spazzatura. È stato in quell'istante, mentre stavo trascorrendo un fine settimana sul Mar Rosso, che iniziai a raccogliere la plastica dalla spiaggia. All'inizio la gente era incredula e mi chiese cosa stessi facendo. Dopo venti minuti, avevo già ripulito un pezzo di litorale». I suoi canali social sono un punto di riferimento per tanti cittadini che hanno a cuore la pulizia dei paesaggi. Tutte le settimane vengono annunciate le coste che verranno ripulite e per molte persone che si uniscono è la prima volta in un'iniziativa del genere. Oltre alla pulizia delle spiagge, Kristian esprime la sua preoccupazione per il grave problema del cambiamento climatico a livello mondiale: «Siamo costretti a vedere ogni anno migliaia di migranti climatici costretti a lasciare la propria terra perché invivibile. Il riscaldamento globale alimenta flussi migratori perché molte terre non possono soddisfare più i bisogni primari della gente». L'eco blogger riflette sul motivo per cui molte persone trovano difficile essere ecosostenibili: «Fin dall'infanzia, siamo immersi in una cultura competitiva. Questo sistema ci insegna a guardare agli altri come rivali anziché come collaboratori. Ci

motore di una svolta. Guardare all'avvenire non come un'unica vita, ma come un susseguirsi di possibilità, è la chiave per un mondo più sostenibile. E così, il suo viaggio ecologico si unisce a quello di tanti altri, guidati dalla consapevolezza che il cambiamento inizia con ogni piccola azione.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Energia, nasce la comunità delle rinnovabili "Coinvolgerà cittadini e imprese savonesi"

La **Confcommercio**: "Sarà costituita a breve e consentirà di abbattere i costi di **trasporto** e risparmiare" Abbattere i costi di **trasporto**, incentivare la produzione di energia green, coltivare il legame col territorio, tra famiglie e imprese, e risparmiare denaro. Sono alcuni dei pilastri su cui si fonda il progetto di fondare una Comunità energetica rinnovabile savonese, promossa dalla **Confcommercio** di Savona, che verrà costituita formalmente a ottobre, «con ambizioni liguri e di Basso Piemonte». «Siamo in dirittura d'arrivo per fondare una Comunità energetica rinnovabile savonese», spiega Enrico Schiappapietra, presidente della **Confcommercio** di Savona, che ha presentato il progetto all'interno della manifestazione «WhyBio? ». «Si tratta di una comunità che coinvolge sia la parte imprenditoriale sia il comune cittadino, e che fonde insieme ambiente e risparmio. Fondamentalmente, si condivide l'energia prodotta nella stessa "unità primaria". Per intenderci, l'energia prodotta nella cabina primaria di Savona potrà essere utilizzata solo dagli abitanti di Savona». In una Cer, infatti, l'energia elettrica rinnovabile viene condivisa all'interno dello stesso perimetro geografico, grazie all'impiego della rete nazionale di distribuzione di energia elettrica, che rende possibile la condivisione virtuale di tale energia. Il Gse ha diviso il territorio in porzioni sottese alla stessa "cabina primaria", impianto elettrico che ha la funzione di trasformare l'energia in ingresso ad alta tensione in energia a media tensione. Sul sito del Gse, è possibile consultare una mappa interattiva delle aree convenzionali sottese alle cabine primarie presenti sul territorio. Una comunità energetica rinnovabile (Cer), quindi, è un insieme di cittadini, piccole e medie imprese, enti territoriali e autorità locali, che condividono l'energia elettrica rinnovabile prodotta da impianti nella disponibilità di uno o più soggetti che si sono associati alla comunità. «Abbiamo deciso di investire su un concetto nuovo, che si basa sulla condivisione dell'energia prodotta da tutti i soggetti pubblici, privati e aziende con l'obiettivo di ottimizzare il sistema di gestione e, soprattutto, abbattere i consumi e i costi che negli ultimi anni hanno inciso in modo particolare sui bilanci aziendali e famigliari - prosegue Schiappapietra -. La comunità energetica si basa su energia green, che potrà essere prodotta da pannelli solari piuttosto che dall'eolico e messa in condivisione tra i soggetti aderenti». Gli impianti di produzione da fonte rinnovabile devono rispettare certi requisiti e per accedere alla Cer devono avere potenza non superiore a 1 megawatt. «Come **Confcommercio** Savona ci siamo fatti promotori di questa iniziativa, perché ci piace il fatto che preveda un doppio risparmio: abbatte i costi di **trasporto** dell'energia e lo Stato, per incentivare a produrre energia green, offre un risparmio in denaro, sia al consumatore, con una scontistica di circa una mensilità all'anno,



La Confcommercio: "Sarà costituita a breve e consentirà di abbattere i costi di trasporto e risparmiare" Abbattere i costi di trasporto, incentivare la produzione di energia green, coltivare il legame col territorio, tra famiglie e imprese, e risparmiare denaro. Sono alcuni dei pilastri su cui si fonda il progetto di fondare una Comunità energetica rinnovabile savonese, promossa dalla Confcommercio di Savona, che verrà costituita formalmente a ottobre. «con ambizioni liguri e di Basso Piemonte». «Siamo in dirittura d'arrivo per fondare una Comunità energetica rinnovabile savonese», spiega Enrico Schiappapietra, presidente della Confcommercio di Savona, che ha presentato il progetto all'interno della manifestazione «WhyBio? ». «Si tratta di una comunità che coinvolge sia la parte imprenditoriale sia il comune cittadino, e che fonde insieme ambiente e risparmio. Fondamentalmente, si condivide l'energia prodotta nella stessa "unità primaria". Per intenderci, l'energia prodotta nella cabina primaria di Savona potrà essere utilizzata solo dagli abitanti di Savona». In una Cer, infatti, l'energia elettrica rinnovabile viene condivisa all'interno dello stesso perimetro geografico, grazie all'impiego della rete nazionale di distribuzione di energia elettrica, che rende possibile la condivisione virtuale di tale energia. Il Gse ha diviso il territorio in porzioni sottese alla stessa "cabina primaria", impianto elettrico che ha la funzione di trasformare l'energia in ingresso ad alta tensione in energia a media tensione. Sul sito del Gse, è possibile consultare una mappa interattiva delle aree convenzionali sottese alle cabine primarie presenti sul territorio. Una comunità energetica rinnovabile (Cer), quindi, è un insieme di cittadini, piccole e medie imprese, enti territoriali e autorità locali, che condividono l'energia elettrica rinnovabile prodotta da impianti nella disponibilità di uno o più soggetti che si sono associati alla comunità. «Abbiamo deciso di investire su un concetto nuovo, che si basa sulla condivisione dell'energia prodotta da tutti i soggetti pubblici, privati e aziende con l'obiettivo di ottimizzare il sistema di gestione e, soprattutto, abbattere i consumi e i costi che negli ultimi anni hanno inciso in modo particolare sui bilanci aziendali e famigliari - prosegue Schiappapietra -. La comunità energetica si basa su energia green, che potrà essere prodotta da pannelli solari piuttosto che dall'eolico e messa in condivisione tra i soggetti aderenti». Gli impianti di produzione da fonte rinnovabile devono rispettare certi requisiti e per accedere alla Cer devono avere potenza non superiore a 1 megawatt. «Come Confcommercio Savona ci siamo fatti promotori di questa iniziativa, perché ci piace il fatto che preveda un doppio risparmio: abbatte i costi di trasporto dell'energia e lo Stato, per incentivare a produrre energia green, offre un risparmio in denaro, sia al consumatore, con una scontistica di circa una mensilità all'anno,

sia al produttore. Dunque, un doppio risparmio, energetico e di denaro. Senza contare, poi, il tema ambientale». Le comunità energetiche rinnovabili, infatti, ambiscono a ridurre l'emissione di gas serra. «L'iniziativa ha un forte legame col territorio, sia con i singoli cittadini e le famiglie, sia con le imprese».

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Lecco Notizie

Fonti Web

Lecco. Navigazione Laghi e Trenitalia unite per incentivare una mobilità integrata

Nuovo accordo di mobilità integrata per raggiungere più agevolmente i laghi del nord Trenitalia (Gruppo FS) hanno presentato un nuovo accordo di collaborazione per incentivare la mobilità integrata per raggiungere i laghi di Como, Garda e Maggiore. Nello specifico si è firmato un accordo per alta velocità-battello sul lago di Garda, ma in generale è un progetto che coinvolge anche il Lago di Como. L'obiettivo è quello di rendere più facilmente raggiungibili il Lago di Garda, il Lago Maggiore e il Lago di Como, non solo dai turisti di passaggio nelle zone limitrofe ma anche da quelli provenienti da tutta Italia ed Europa, dando un ulteriore importante impulso al turismo. Un primo passo concreto per contribuire ed incentivare lo sviluppo di una mobilità integrata e sostenibile. Infatti, il potenziamento del comparto turistico che si conferma volano dell'economia territoriale. Il panel tenutesi a Rimini ha visto protagonisti l'Amministratore Delegato di Trenitalia ing. Luigi Corradi, il Gestore Governativo di Navigazione Laghi dr. Pietro Marrapodi e per il Governo il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio sen. Alessandro Morelli. Marrapodi ha dichiarato che: "Trasportiamo annualmente 12 milioni di viaggiatori, un dato in continua crescita che dimostra quanto la destinazione lago sia ora meta di grande interesse nazionale ed internazionale. L'accordo sottoscritto con l'importante vettore ferroviario Trenitalia ha proprio l'obiettivo di avvicinare ai nostri territori i turisti distanti dal Nord Italia." "Ma che con un viaggio confortevole e in tempi brevi possono raggiungere i nostri laghi. Inoltre offre una tariffa agevolata, possono scoprirne le bellezze. Questo accordo rappresenta nel contempo un modo concreto di tutelare l'ambiente poiché incentiva le persone a lasciare a casa le auto e muoversi con i servizi pubblici." "Per favorire e incrementare il turismo, Trenitalia sceglie partner che permettono di portare avanti un sistema di **trasporto** sempre più **intermodale** e capillare - afferma l'AD di Trenitalia Luigi Corradi - l'accordo con Gestione Navigazione Laghi, che combina il viaggio treno più battello, va proprio in questa direzione. Vogliamo quindi fornire un servizio completo, dal primo all'ultimo miglio, che permetta ai turisti di raggiungere in maniera sostenibile le proprie destinazioni." Interessante intervento anche del sottosegretario di Stato Alessandro Morelli: "Il Governo nel processo di transizione green che sta gradualmente portando avanti, non deve lasciare indietro nessuno. Soprattutto quei territori che per mancanza di opportunità non sono in grado di raggiungere il livello di inter-modalità a cui aspiriamo e a cui noi facciamo riferimento." "Infatti abbiamo constatato che un numero sempre crescente di persone si sta avvicinando alla possibilità d'inter-modalità. Questa non deve essere una 'posizione dogmatica', ma frutto di una libera scelta. È nostro dovere, perciò, assicurare a tutti le stesse opportunità di raggiungere quel servizio." "Una partnership importante - conclude il senatore della Lega - che



Nuovo accordo di mobilità integrata per raggiungere più agevolmente i laghi del nord Trenitalia (Gruppo FS) hanno presentato un nuovo accordo di collaborazione per incentivare la mobilità integrata per raggiungere i laghi di Como, Garda e Maggiore. Nello specifico si è firmato un accordo per alta velocità-battello sul lago di Garda, ma in generale è un progetto che coinvolge anche il Lago di Como. L'obiettivo è quello di rendere più facilmente raggiungibili il Lago di Garda, il Lago Maggiore e il Lago di Como, non solo dai turisti di passaggio nelle zone limitrofe ma anche da quelli provenienti da tutta Italia ed Europa, dando un ulteriore importante impulso al turismo. Un primo passo concreto per contribuire ed incentivare lo sviluppo di una mobilità integrata e sostenibile. Infatti, il potenziamento del comparto turistico che si conferma volano dell'economia territoriale. Il panel tenutesi a Rimini ha visto protagonisti l'Amministratore Delegato di Trenitalia ing. Luigi Corradi, il Gestore Governativo di Navigazione Laghi dr. Pietro Marrapodi e per il Governo il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio sen. Alessandro Morelli. Marrapodi ha dichiarato che: "Trasportiamo annualmente 12 milioni di viaggiatori, un dato in continua crescita che dimostra quanto la destinazione lago sia ora meta di grande interesse nazionale ed internazionale. L'accordo sottoscritto con l'importante vettore ferroviario Trenitalia ha proprio l'obiettivo di avvicinare ai nostri territori i turisti distanti dal Nord Italia." "Ma che con un viaggio confortevole e in tempi brevi possono raggiungere i nostri laghi. Inoltre offre una tariffa agevolata, possono scoprirne le bellezze. Questo accordo rappresenta nel contempo un modo concreto di tutelare l'ambiente poiché incentiva le persone a lasciare a casa le auto e muoversi con i servizi pubblici." "Per favorire e incrementare il turismo, Trenitalia sceglie partner che permettono di portare avanti un sistema di trasporto sempre più intermodale e capillare - afferma l'AD di

Lecco Notizie

Fonti Web

punta a consolidare un paradigma fondamentale: lavorare per offrire a cittadini e turisti la possibilità di potersi spostare quotidianamente per lavoro o vacanza utilizzando il **trasporto intermodale** offerto dalla combinazione di treni e battelli."

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Shipping, Grimaldi (Associazione Armatori) a Euromed: «No a dazi, sì a nuovi carburanti»

Ci vuole un accordo comune per definire i carburanti che dovranno accompagnare la transizione ecologica verso le zero emissioni del 2050. Metanolo, ammoniaca, Emanuele Grimaldi, il presidente mondiale dell'Associazione degli armatori (Ics) ha scelto la XXVI edizione di Euromed ad Atene per lanciare l'appello planetario a Ue e Imo (International Maritime Organization) affinché lavorino insieme per indicare quale carburante pulito potrà essere prodotto in larga scala a costi non proibitivi. Grimaldi ha anche attaccato quello che ha definito Nuovo Protezionismo. "Le auto elettriche cinesi - ha detto - sono buone, confortevoli, tecnicamente perfette e costano meno della metà di quelle prodotte in Europa. E come vogliamo difenderci? Con i dazi. E sapete cosa succederà - ha aggiunto il presidente mondiale degli armatori - che i cinesi faranno altrettanto con le auto europee e i danni saranno molto più grandi di quelli che si vorrebbero evitare col protezionismo". Emanuele Grimaldi è stato durissimo contro chi vuole fermare con regole anacronistiche come i dazi, il commercio internazionale. "La Cina - ha detto - produce 25 milioni di autovetture all'anno; la Ue 20 milioni. Cinque anni fa non c'erano esportazioni di auto dalla Cina; al massimo 400mila ogni anno. Oggi esportano 400mila veicoli al mese. E cosa pensa di fare il commissario tedesco al commercio? Il protezionismo, introdurre dazi. Ma lo sa che il maggiore esportatore di auto in Cina è Volkswagen? Lo sa che i cinesi imporranno a loro volta dazi sulle auto importate dall'Europa". E poi la questione ambientale: "Ci proteggiamo da auto pulite mentre noi esportiamo in Cina auto con motori termici tradizionali". Grimaldi ne ha avuto per tutti. Ha criticato con forza l'Ets (la tassa imposta agli armatori per accompagnare la transizione ecologica). "Bisogna trovare - ha detto - un accordo globale sulla decarbonizzazione anche perché lo shipping è più la soluzione, che il problema, perché noi trasportiamo il 90% delle merci nel mondo soltanto con il 2% delle emissioni; ci sono settori produttivi, invece, che inquinano molto di più e a cui potrebbero finire gli i capitali ottenuti con la tassa imposta agli armatori. Penso al trasporto su gomma: paradossalmente dobbiamo pagare per aiutare chi inquina di più ed è nostro concorrente. Per raggiungere gli obiettivi Imo, zero emissioni dal 2050 la soluzione va trovata a livello mondiale e dovrà essere duplice: occorrerà, infatti, trovare nuovi carburanti che siano adeguati per lo shipping, e che si possano avere nei porti, e aiutare gli armatori a ridurre il gap tra il costo dei nuovi carburanti, che sarà almeno il doppio dei vecchi, e la spesa per i vecchi carburanti".



Ci vuole un accordo comune per definire i carburanti che dovranno accompagnare la transizione ecologica verso le zero emissioni del 2050. Metanolo, ammoniaca, Emanuele Grimaldi, il presidente mondiale dell'Associazione degli armatori (Ics) ha scelto la XXVI edizione di Euromed ad Atene per lanciare l'appello planetario a Ue e Imo (International Maritime Organization) affinché lavorino insieme per indicare quale carburante pulito potrà essere prodotto in larga scala a costi non proibitivi. Grimaldi ha anche attaccato quello che ha definito Nuovo Protezionismo. "Le auto elettriche cinesi - ha detto - sono buone, confortevoli, tecnicamente perfette e costano meno della metà di quelle prodotte in Europa. E come vogliamo difenderci? Con i dazi. E sapete cosa succederà - ha aggiunto il presidente mondiale degli armatori - che i cinesi faranno altrettanto con le auto europee e i danni saranno molto più grandi di quelli che si vorrebbero evitare col protezionismo". Emanuele Grimaldi è stato durissimo contro chi vuole fermare con regole anacronistiche come i dazi, il commercio internazionale. "La Cina - ha detto - produce 25 milioni di autovetture all'anno; la Ue 20 milioni. Cinque anni fa non c'erano esportazioni di auto dalla Cina; al massimo 400mila ogni anno. Oggi esportano 400mila veicoli al mese. E cosa pensa di fare il commissario tedesco al commercio? Il protezionismo, introdurre dazi. Ma lo sa che il maggiore esportatore di auto in Cina è Volkswagen? Lo sa che i cinesi imporranno a loro volta dazi sulle auto importate dall'Europa". E poi la questione ambientale: "Ci proteggiamo da auto pulite mentre noi esportiamo in Cina auto con motori termici tradizionali". Grimaldi ne ha avuto per tutti. Ha criticato con forza l'Ets (la tassa imposta agli armatori per accompagnare la transizione ecologica). "Bisogna trovare - ha detto - un accordo globale sulla decarbonizzazione anche perché lo shipping è più la soluzione, che il problema, perché noi trasportiamo il 90% delle merci nel mondo soltanto con il 2% delle

Pietro Senaldi: Greta Thunberg? Due anni fa annunciava il ritiro, ma di lei non ci liberiamo

Condividi: Pietro Senaldi a a Sono passati ormai due anni da che Greta Thunberg ha annunciato il suo ritiro dalle sceneggiate. Eppure sono tre giorni che bascula per l'Italia. L'attivista non più bambina passa con nonchalance da un corteo a favore della Palestina nel quale accusa Israele di genocidio e l'Occidente di complicità a un'assemblea sindacale in fabbrica in quel di Campi Bisenzio, dove gioca a fare da testimonial dell'equilibrio tra giustizia climatica e sociale. Ingenuo chi ci aveva creduto, nel novembre del '22, quando la svedese disertò la conferenza sul clima di Sharm el Sheikh dichiarando che era venuto «il momento di consegnare il megafono a coloro che hanno davvero qualcosa da raccontare, perché il mondo ha bisogno di nuove prospettive». Era una Greta disillusa e pessimista, che se la prendeva con i potenti, definendoli «di una ignoranza scioccante». Mica come lei, che non era ancora diplomata ma già era laureata in teologia, ad Helsinki, grazie a un rettore modaiolo che sentenziò che la sua facoltà «studia le grandi speranze e paure, le questioni centrali dell'umanità, come il cambiamento climatico, la perdita della natura, le guerre». Sarà che la stampa, con il suo consueto cinismo, dopo averla esaltata per quattro anni, se ne fece subito una ragione, ma Greta non aspettò neppure il cambio di stagione per fare retromarcia. Per ritrovare ardore e motivazioni, alla ragazza fu sufficiente che al vertice sull'ambiente sulle rive del **Mar Rosso** qualcuno individuasse nella statunitense Sophia Kianni, altrettanto giovane ma laureata per davvero e più avvenente, la sua erede. DA EROINA A VIOLENTA "La rompiballe va dal Papa" titolo profetico Libero nell'aprile del '19, quando la giovane chiese udienza a Bergoglio, ma rimediò solo una pacca sulla spalla in un incontro pubblico tra la folla in piazza San Pietro. «Francesco mi ha spronato ad andare avanti», dichiarò Greta e la nostra testata si trovò processata dall'Ordine dei Giornalisti, che riteneva non si potesse dare del rompiballe a chi, come Greta, è affetto dalla sindrome di Asperger, perché tra i sintomi rientra il disturbo ossessivo-compulsivo. Fortunatamente noi ce la cavammo con un'ammonizione, mentre molti altri, soprattutto tra le forze dell'ordine, cominciarono a pensarla come noi. Dal suo annunciato finto ritiro, la Thunberg ha collezionato una discreta serie di arresti, per essere una che voleva passare il testimone. L'hanno fermata in Olanda per blocco autostradale, in Norvegia perché si opponeva a un progetto eolico che a suo dire sfavorirebbe gli indigeni sami, in Germania perché non voleva la demolizione di un villaggio carbonifero. I tedeschi in particolare ce l'hanno con lei, pur essendo tradizionalmente una terra dove i Verdi vanno alla grande. La polizei l'ha definita «una persona incline alla violenza», mentre il deputato Alexander Throm la considera «donna non gradita e odiatrice di ebrei». E si tratta di un esponente della moderata Cdu, non della destra cattiva di Alternative für Deutschland. PARABOLA DECLINANTE In patria non le



Condividi: Pietro Senaldi a a Sono passati ormai due anni da che Greta Thunberg ha annunciato il suo ritiro dalle sceneggiate. Eppure sono tre giorni che bascula per l'Italia. L'attivista non più bambina passa con nonchalance da un corteo a favore della Palestina nel quale accusa Israele di genocidio e l'Occidente di complicità a un'assemblea sindacale in fabbrica in quel di Campi Bisenzio, dove gioca a fare da testimonial dell'equilibrio tra giustizia climatica e sociale. Ingenuo chi ci aveva creduto, nel novembre del '22, quando la svedese disertò la conferenza sul clima di Sharm el Sheikh dichiarando che era venuto «il momento di consegnare il megafono a coloro che hanno davvero qualcosa da raccontare, perché il mondo ha bisogno di nuove prospettive». Era una Greta disillusa e pessimista, che se la prendeva con i potenti, definendoli «di una ignoranza scioccante». Mica come lei, che non era ancora diplomata ma già era laureata in teologia, ad Helsinki, grazie a un rettore modaiolo che sentenziò che la sua facoltà «studia le grandi speranze e paure, le questioni centrali dell'umanità, come il cambiamento climatico, la perdita della natura, le guerre». Sarà che la stampa, con il suo consueto cinismo, dopo averla esaltata per quattro anni, se ne fece subito una ragione, ma Greta non aspettò neppure il cambio di stagione per fare retromarcia. Per ritrovare ardore e motivazioni, alla ragazza fu sufficiente che al vertice sull'ambiente sulle rive del Mar Rosso qualcuno individuasse nella statunitense Sophia Kianni, altrettanto giovane ma laureata per davvero e più avvenente, la sua erede. DA EROINA A VIOLENTA "La rompiballe va dal Papa" titolo profetico Libero nell'aprile del '19, quando la giovane chiese udienza a Bergoglio, ma rimediò solo una pacca sulla

va meglio. La Svezia l'ha processata e condannata per due volte a multe di 1.500 e 4.500 corone per resistenza a pubblico ufficiale. Anche la democratica Gran Bretagna l'ha messa a processo, per aver tentato di boicottare un incontro tra petrolieri in un albergo londinese. Segno che i tempi cambiano. Allorché, nel 2018, si affacciò alla ribalta internazionale perché, anziché andare a scuola, passava tutti i venerdì di fronte al Parlamento svedese per protestare contro il clima, il mondo le si inginocchiò davanti. Pareva una cosa casuale, ma nel giro di pochi mesi uscì il suo libro, "La nostra casa è in fiamme", storia sua, della sua battaglia e della sua famiglia, immediatamente seguito dalla versione dei genitori, "Scene dal cuore". «Un'operazione di propaganda straordinaria» ebbe a scrivere il giornalista svedese Andreas Henriksson, che con perfidia teorizzò che «lo sciopero scolastico altro non era che una strategia pubblicitaria editoriale di ampio respiro», sostenendo che dietro tutto ci fosse il grande esperto di comunicazione Ingmar Rentzhog. Di certo, le carriere artistiche di mamma e papà, rispettivamente cantante lirica e attore, ne ebbero gran beneficio. Ma il 2019 è lontano. L'ambientalismo era una religione universale ai tempi. Barack Obama ricevette Greta in previsione delle presidenziali Usa del 2020, quando bisognava sconfiggere Donald Trump, accusandolo di tutto l'inquinamento che gli Stati Uniti producono da sempre senza alcun riguardo. A questo giro, i democratici si tengono ben distanti dagli attivisti del clima, consapevoli che li **porterebbero** alla sconfitta. Pure in Europa il vento è cambiato. I 70 seggi a Bruxelles ottenuti dai Verdi nella scorsa legislatura si sono ridotti a 53 e Ursula von der Leyen, per garantirsi la riconferma, è stata ben attenta a non scivolare su Greta. Perfino Bonelli e Fratoianni hanno preferito puntare su Ilaria Salis piuttosto che sulla Thunberg. RICICLO PALESTINESE Siccome è ambientalista, per la giovane svedese non è stato difficile riciclarsi. Se l'allarme clima tira meno, per restare attivista di fama oggi la guerra a Gaza è un investimento sicuro. Greta ci è saltata su subito, forse ancora una volta ben consigliata. Già pochi giorni dopo l'eccidio del 7 ottobre del 2023 a opera dei terroristi di Hamas, la signorina era in piazza a denunciare il genocidio di Gaza e a testimoniare la propria solidarietà alla Palestina. Non una parola per le vittime, Israele, i duemila ebrei massacrati e i duecento rapiti e **portati** nei tunnel. Un anno dopo, c'era siamo ritrovata a Milano, con la keffiyeh al collo, a spiegarci che «non ci si può definire attivisti del clima se si ignora la sofferenza dei popoli colonizzati ed emarginati, perché il silenzio significa complicità con il genocidio». «Intifada fino alla vittoria. Sionisti peggio dei nazisti» gridano intorno a lei, che si trova perfettamente a suo agio, neanche fosse nel mezzo di un blocco stradale. A testimonianza che esiste un filo **rosso** che lega la martellante propaganda ambientalista alla battaglia della sinistra occidentale contro Israele, e quindi contro la nostra società: è la volontà di estirpare i valori della nostra civiltà, che i talebani di casa nostra considerano peggiori perfino degli orrori delle teocrazie musulmane e delle gesta dei terroristi in nome di Allah. Certo, per occuparsi delle sorti del mondo, la Thunberg ha una visione piuttosto limitata del pianeta. Nel discorso che la rese famosa, nel 2018, alla conferenza sul clima di Katowice, in Polonia, con voce dura, faccia cattiva e il disprezzo che

le usciva da tutti i pori, l'allora ragazzina aveva accusato i potenti del mondo: «Voi rubate i sogni e il futuro alla mia generazione. Non siete abbastanza maturi per dire le cose come stanno, pensate solo al consenso e ci state lasciando un pesante fardello». L'Europa l'ha ascoltata, almeno in parte, e questa è la causa principale della recessione che la sta investendo. Cina, Russia, India, i più grandi inquinatori del pianeta, continuano a ignorarla, in un disinteresse corrisposto. Ora è maggiorenne, ha passaporto, benedizione del Papa, amicizia dei leader occidentali, fan perfino nel mondo arabo esteremista. Perché non va a dire a Putin, Xi Jinping e Modi cosa pensa di loro?

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

MenteLocale

Fonti Web

Lavoro, Amt Genova assume autisti per città e provincia. Requisiti, scadenza e info

Lavoro, Amt Genova assume autisti per città e provincia. Requisiti, scadenza e info @Facebook.com/amtgenovatrasportopubblico Genova Nuova opportunità di lavoro a Genova Amt è alla ricerca di nuovi autisti per il trasporto urbano e provinciale. Di seguito le informazioni per partecipare alla selezione, i requisiti e la scadenza. La selezione per entrambi i profili - Urbano e Provinciale - è rivolta indistintamente a uomini e donne, agli appartenenti alle categorie protette, nonché ai dipendenti delle Società Partecipate del Comune di Genova. Il processo di selezione viene svolto secondo i criteri di pari opportunità, nel rispetto di quanto indicato nel CCNL di categoria, garantendo nelle varie fasi il rispetto dei principi di trasparenza, pubblicità ed imparzialità. I requisiti per partecipare sono: per entrambi i profili essere in possesso di patente di guida cat. D e CQC Passeggeri (Carta qualificazione conducente) entrambe valide. Limitatamente al profilo bus urbano appartenere ad almeno una delle seguenti categorie: Categoria A non aver compiuto 30 anni, Categoria B essere beneficiari di una delle seguenti tipologie di trattamento di disoccupazione: Naspi, Dis-Coll. Per partecipare alla presente selezione è necessario registrare i propri dati entro sabato 19 ottobre 2024 compilando i moduli presenti sul sito di Amt Genova. È possibile partecipare alla selezione per uno solo dei due profili, autista bus urbano o autista bus trasporto provinciale. Come prepararsi I sindacati organizzano corsi per preparare i candidati ad affrontare le prove. Per Ugl è possibile contattare Roberto Piccardo (328 9563049), per Faisa Cital scrivere a selezionefaisa.cital@gmail.com e per Filt Cgil 345 7735752 o filt@liguria.cgil.it. Ulteriori informazioni e aggiornamenti a questo pagina Argomenti trattati Genova Attualità Newsletter Eventi Resta aggiornato su tutti gli eventi a Genova e dintorni, iscriviti gratis alla newsletter Registrati.

MenteLocale

Lavoro, Amt Genova assume autisti per città e provincia. Requisiti, scadenza e info



10/13/2024 18:23

Lavoro, Amt Genova assume autisti per città e provincia. Requisiti, scadenza e info @Facebook.com/amtgenovatrasportopubblico Genova Nuova opportunità di lavoro a Genova Amt è alla ricerca di nuovi autisti per il trasporto urbano e provinciale. Di seguito le informazioni per partecipare alla selezione, i requisiti e la scadenza. La selezione per entrambi i profili - Urbano e Provinciale - è rivolta indistintamente a uomini e donne, agli appartenenti alle categorie protette, nonché ai dipendenti delle Società Partecipate del Comune di Genova. Il processo di selezione viene svolto secondo i criteri di pari opportunità, nel rispetto di quanto indicato nel CCNL di categoria, garantendo nelle varie fasi il rispetto dei principi di trasparenza, pubblicità ed imparzialità. I requisiti per partecipare sono: per entrambi i profili essere in possesso di patente di guida cat. D e CQC Passeggeri (Carta qualificazione conducente) entrambe valide. Limitatamente al profilo bus urbano appartenere ad almeno una delle seguenti categorie: Categoria A non aver compiuto 30 anni, Categoria B essere beneficiari di una delle seguenti tipologie di trattamento di disoccupazione: Naspi, Dis-Coll. Per partecipare alla presente selezione è necessario registrare i propri dati entro sabato 19 ottobre 2024 compilando i moduli presenti sul sito di Amt Genova. È possibile partecipare alla selezione per uno solo dei due profili, autista bus urbano o autista bus trasporto provinciale. Come prepararsi I sindacati organizzano corsi per preparare i candidati ad affrontare le prove. Per Ugl è possibile contattare Roberto Piccardo (328 9563049), per Faisa Cital scrivere a selezionefaisa.cital@gmail.com e per Filt Cgil 345 7735752 o filt@liguria.cgil.it. Ulteriori informazioni e aggiornamenti a questo pagina Argomenti trattati Genova Attualità Newsletter Eventi Resta aggiornato su tutti gli eventi a Genova e dintorni, iscriviti gratis alla newsletter Registrati.

Diesel, pieno più caro per le accise: aumento di un centesimo l'anno

Vicino il via libera del governo all'allineamento **benzina**-diesel al 2030. Gli **autotrasportatori** del Nord Est, pronti al fermo, attendono l'invito di Salvini Giacomina Pellizzari , Christian Seu 3 minuti di lettura Abbonati per leggere anche Condividi Video del giorno.



AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Gli Stati Uniti rafforzano la difesa di Israele: sistema antimissile avanzato e truppe per rispondere agli attacchi

Sistema antimissile e truppe: Israele e Stati Uniti si sono consultati su come rispondere all'attacco del 1 ottobre. Gli Stati Uniti invieranno in Israele un sistema antimissile avanzato e truppe - un centinaio di uomini - per gestirlo. Lo scopo è di "aiutare a rafforzare le difese aeree di Israele dopo gli attacchi senza precedenti dell'Iran del 13 aprile e del 1 ottobre", ha fatto sapere il Pentagono. Non è la prima volta che gli Stati Uniti dispiegano il sistema, la batteria Terminal High-Altitude Area Defense (THAAD), in Medio Oriente, ha affermato il maggior generale Patrick Ryder, addetto stampa del Pentagono, nella dichiarazione: era già successo nel 2019 per un'esercitazione. Ma lo schieramento di ulteriori truppe statunitensi in Israele è degno di nota nel mezzo delle crescenti tensioni tra Israele e Iran e in vista di un potenziale attacco israeliano all'Iran. E' raro che le truppe statunitensi si schierino all'interno di Israele, ma un centinaio di uomini è la forza che serve per gestire questo sistema di difesa. Il THAAD è specificamente pensato per la difesa antimissile balistico e, sottolinea la Cnn, potrebbe aiutare a proteggere Israele da un futuro attacco iraniano se Teheran decidesse di rispondere a qualsiasi attacco israeliano. Consultazioni tra Stati Uniti e Israele sulle risposte agli attacchi Israele e Stati Uniti si sono consultati su come rispondere all'attacco del 1 ottobre e i funzionari statunitensi hanno chiarito che non vogliono che Israele prenda di mira siti nucleari o giacimenti petroliferi. Joe Biden ha parlato con il primo ministro israeliano Benjamin Netanyahu mercoledì, la loro prima conversazione in quasi due mesi, chiedendo che la rappresaglia di Israele sia "proporzionata". L'esercito statunitense ha aumentato significativamente la sua presenza in Medio Oriente dal 7 ottobre 2023, quando Hamas ha attaccato Israele. Come precedentemente riportato dalla CNN, gli Stati Uniti hanno rafforzato le loro difese aeree in tutta la regione, hanno schierato navi da guerra e portaerei nel Mediterraneo orientale, nel Mar Rosso e nel Mar Arabico e, di recente, hanno inviato truppe aggiuntive a Cipro per aiutare nella possibile pianificazione dell'evacuazione.



Sistema antimissile e truppe: Israele e Stati Uniti si sono consultati su come rispondere all'attacco del 1 ottobre. Gli Stati Uniti invieranno in Israele un sistema antimissile avanzato e truppe - un centinaio di uomini - per gestirlo. Lo scopo è di aiutare a rafforzare le difese aeree di Israele dopo gli attacchi senza precedenti dell'Iran del 13 aprile e del 1 ottobre", ha fatto sapere il Pentagono. Non è la prima volta che gli Stati Uniti dispiegano il sistema, la batteria Terminal High-Altitude Area Defense (THAAD), in Medio Oriente, ha affermato il maggior generale Patrick Ryder, addetto stampa del Pentagono, nella dichiarazione: era già successo nel 2019 per un'esercitazione. Ma lo schieramento di ulteriori truppe statunitensi in Israele è degno di nota nel mezzo delle crescenti tensioni tra Israele e Iran e in vista di un potenziale attacco israeliano all'Iran. E' raro che le truppe statunitensi si schierino all'interno di Israele, ma un centinaio di uomini è la forza che serve per gestire questo sistema di difesa. Il THAAD è specificamente pensato per la difesa antimissile balistico e, sottolinea la Cnn, potrebbe aiutare a proteggere Israele da un futuro attacco iraniano se Teheran decidesse di rispondere a qualsiasi attacco israeliano. Consultazioni tra Stati Uniti e Israele sulle risposte agli attacchi Israele e Stati Uniti si sono consultati su come rispondere all'attacco del 1 ottobre e i funzionari statunitensi hanno chiarito che non vogliono che Israele prenda di mira siti nucleari o giacimenti petroliferi. Joe Biden ha parlato con il primo ministro israeliano Benjamin Netanyahu mercoledì, la loro prima conversazione in quasi due mesi, chiedendo che la rappresaglia di Israele sia "proporzionata". L'esercito statunitense ha aumentato significativamente la sua presenza in Medio Oriente dal 7 ottobre 2023, quando Hamas ha attaccato Israele. Come precedentemente riportato dalla CNN, gli Stati Uniti hanno rafforzato le loro difese aeree in tutta la regione, hanno schierato navi da guerra e portaerei nel Mediterraneo orientale, nel

La cattura e lo stoccaggio della CO: un futuro costoso e incerto

I piani di cattura e stoccaggio della CO potrebbero costare ai cittadini 140 miliardi di euro: il report I piani europei per sviluppare i progetti per la cattura e lo stoccaggio della CO (Ccs) potrebbero costare ai cittadini 140 miliardi di euro. È quanto emerge da un report dell'ong Institute for Energy Economics and Financial Analysis. La Ccs - che dovrebbe consentire di rimuovere e immagazzinare i gas serra già rilasciati nell'atmosfera - sta guadagnando sempre più popolarità nelle strategie di contrasto alla crisi climatica di governi e aziende. Tuttavia, sottolineano gli esperti, si tratta di una tecnologia ancora immatura e dai costi elevati. Sviluppare solo i progetti di Ccs europei, che al momento sono 200, richiederà infatti 520 miliardi di euro, che potranno essere coperti solo per tre quarti tramite pagamenti e incentivi sul mercato dello scambio delle emissioni (Ets). Il resto, secondo l'Institute for Energy Economics and Financial Analysis, peserà sulle spalle dei contribuenti Ue. Le tempistiche Le tempistiche stimate nei piani europei per i progetti di cattura e stoccaggio della CO, sottolineano gli esperti, sono troppo ottimistiche. Entro il 2030, in base agli obiettivi attuali, tra il Regno Unito e Unione Europea dovranno essere 90 progetti operativi. Al momento sono solo 3 quelli funzionanti nell'Ue e nessuno in Gran Bretagna. "Affidarsi alla Ccs come soluzione per contrastare la crisi climatica costringerà i governi europei a introdurre sussidi esageratamente alti per sostenere una tecnologia che ha una storia di fallimenti", ha dichiarato Andrew Reid, analista di finanza energetica dell'Institute for Energy Economics and Financial Analysis e autore del rapporto. "Come dimostra l'esiguo numero di progetti operativi, è probabile che la Ccs non funzioni come sperato e che l'implementazione richieda più tempo del previsto". Non bisogna poi sottovalutare, secondo Reid, le sfide legate alla definizione di modelli commerciali, standard e leggi per un processo completo, che prevede la catturano dell'anidride carbonica da vari siti industriali privati e il suo trasporto in un porto o in una condotta per iniettarla nel sottosuolo.



10/13/2024 21:03 Stefano Vitetta

I piani di cattura e stoccaggio della CO₂ potrebbero costare ai cittadini 140 miliardi di euro. Il report I piani europei per sviluppare i progetti per la cattura e lo stoccaggio della CO₂ (Ccs) potrebbero costare ai cittadini 140 miliardi di euro. E quanto emerge da un report dell'ong Institute for Energy Economics and Financial Analysis. La Ccs - che dovrebbe consentire di rimuovere e immagazzinare i gas serra già rilasciati nell'atmosfera - sta guadagnando sempre più popolarità nelle strategie di contrasto alla crisi climatica di governi e aziende. Tuttavia, sottolineano gli esperti, si tratta di una tecnologia ancora immatura e dai costi elevati. Sviluppare solo i progetti di Ccs europei, che al momento sono 200, richiederà infatti 520 miliardi di euro, che potranno essere coperti solo per tre quarti tramite pagamenti e incentivi sul mercato dello scambio delle emissioni (Ets). Il resto, secondo l'Institute for Energy Economics and Financial Analysis, peserà sulle spalle dei contribuenti Ue. Le tempistiche Le tempistiche stimate nei piani europei per i progetti di cattura e stoccaggio della CO₂, sottolineano gli esperti, sono troppo ottimistiche. Entro il 2030, in base agli obiettivi attuali, tra il Regno Unito e Unione Europea dovranno essere 90 progetti operativi. Al momento sono solo 3 quelli funzionanti nell'Ue e nessuno in Gran Bretagna. "Affidarsi alla Ccs come soluzione per contrastare la crisi climatica costringerà i governi europei a introdurre sussidi esageratamente alti per sostenere una tecnologia che ha una storia di fallimenti", ha dichiarato Andrew Reid, analista di finanza energetica dell'Institute for Energy Economics and Financial Analysis e autore del rapporto. "Come dimostra l'esiguo numero di progetti operativi, è probabile che la Ccs non funzioni come sperato e che l'implementazione richieda più tempo del previsto". Non bisogna poi sottovalutare, secondo Reid, le sfide legate alla definizione di modelli commerciali, standard e leggi per un processo completo, che prevede la catturano dell'anidride carbonica da vari siti industriali privati e il suo trasporto in un porto o in una condotta per iniettarla nel sottosuolo.

Accise sui carburanti, Federconsumatori: "Ripercussioni sulle famiglie"

Dopo la proposta dell'allineamento delle **accise**, l'Onf ha stimato un aggravio di circa 68 euro all'anno. Si fa sempre più acceso il dibattito sull'aumento delle **accise** sui carburanti. Nei giorni scorsi è sopraggiunta la minaccia di un allineamento (al rialzo) delle **accise** dei carburanti. Dopo le proteste dei cittadini e delle associazioni dei consumatori, il ministro dell'economia ha chiarito che l'allineamento ipotizzato non dovrebbe essere al rialzo, ma che: "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." Alla luce di tale scenario l'Onf - Osservatorio Nazionale Federconsumatori - ha aggiornato i conti per le famiglie, stimando gli effetti sulla spesa per 2 pieni a settimana. Per quanto riguarda la benzina, ipotizzando una diminuzione di circa 6 centesimi al litro dell'**accisa**, il prezzo finale scenderebbe di circa 7 centesimi, con un risparmio per un'auto a benzina di circa 84,00 euro l'anno. Per il **gasolio**, invece, con un aumento di circa 6 centesimi al litro dell'**accisa** sul **gasolio**, il prezzo finale salirebbe di circa 7 centesimi al litro, con un aggravio di circa 67,00 euro annui. Infine, Federconsumatori considera i costi indiretti: a pesare sulle tasche delle famiglie, però, non sono solo i costi del rifornimento di carburante: in un Paese dove oltre l'84% dei beni è trasportato su gomma, una crescita del costo del **gasolio** di questa portata comporterebbe aggravii sui prezzi dei beni di largo consumo, di almeno 68,00 euro annui a famiglia. A conti fatti, quindi, con questa operazione: chi ha un'auto a benzina risparmierebbe circa 16,00 euro annui; chi ha un'auto a **gasolio** subirebbe un aggravio di circa 135,00 euro annui; chi non ha un'auto subirebbe comunque un aggravio di circa 68,00 euro. Una misura che, in ogni caso, colpirebbe i cittadini in maniera indiretta, alimentando un nuovo rialzo dei prezzi. Una riforma sulle **accise** dovrebbe, semmai, prevedere un riordino complessivo del sistema di tassazione, sulle bollette come sui carburanti, eliminando voci obsolete, ridimensionando o eliminando le agevolazioni dannose per l'ambiente (rispondendo così, anche alle giuste richieste che provengono dall'Europa). Non si capisce, in tal senso, perché le **accise** sui carburanti in Italia siano tra le più elevate d'Europa (circa +17 centesimi rispetto alla media Ue e Uk). Oltre a ciò, sarebbe necessario e urgente effettuare lo scorporo delle **accise** dal conteggio dell'IVA, che da sempre sosteniamo sia un'ingiusta e insopportabile applicazione della tassa sulla tassa. Se davvero si vuole andare nella direzione di un allineamento ci sarebbe ampio margine per una riduzione delle **accise** sulla benzina, equiparandole a quelle sul diesel (non dimentichiamo che i consumi annui di diesel ammontano



Dopo la proposta dell'allineamento delle accise, l'Onf ha stimato un aggravio di circa 68 euro all'anno. Si fa sempre più acceso il dibattito sull'aumento delle accise sui carburanti. Nei giorni scorsi è sopraggiunta la minaccia di un allineamento (al rialzo) delle accise dei carburanti. Dopo le proteste dei cittadini e delle associazioni dei consumatori, il ministro dell'economia ha chiarito che l'allineamento ipotizzato non dovrebbe essere al rialzo, ma che: "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." Alla luce di tale scenario l'Onf - Osservatorio Nazionale Federconsumatori - ha aggiornato i conti per le famiglie, stimando gli effetti sulla spesa per 2 pieni a settimana. Per quanto riguarda la benzina, ipotizzando una diminuzione di circa 6 centesimi al litro dell'accisa, il prezzo finale scenderebbe di circa 7 centesimi, con un risparmio per un'auto a benzina di circa 84,00 euro l'anno. Per il gasolio, invece, con un aumento di circa 6 centesimi al litro dell'accisa sul gasolio, il prezzo finale salirebbe di circa 7 centesimi al litro, con un aggravio di circa 67,00 euro annui. Infine, Federconsumatori considera i costi indiretti: a pesare sulle tasche delle famiglie, però, non sono solo i costi del rifornimento di carburante: in un Paese dove oltre l'84% dei beni è trasportato su gomma, una crescita del costo del gasolio di questa portata comporterebbe aggravii sui prezzi dei beni di largo consumo, di almeno 68,00 euro annui a famiglia. A conti fatti, quindi, con questa operazione: chi ha un'auto a benzina risparmierebbe circa 16,00 euro annui; chi ha un'auto a gasolio subirebbe un aggravio di circa 135,00 euro annui; chi non ha un'auto subirebbe comunque un aggravio di circa 68,00 euro. Una misura che, in ogni caso, colpirebbe i cittadini in maniera indiretta, alimentando un nuovo rialzo dei prezzi. Una riforma sulle accise dovrebbe, semmai, prevedere un riordino complessivo del sistema di

a oltre il doppio rispetto a quelli della benzina, perciò le ripercussioni per le casse dello Stato sarebbero ben sostenibili).

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Diesel, pieno più caro per le accise: aumento di un centesimo l'anno fino al 2030

Vicino il via libera del governo all'allineamento **benzina**-diesel. Gli **autotrasportatori** del Nord Est, pronti al fermo, attendono l'invito di Salvini Abbonati per leggere anche Condividi Commenta con i lettori I commenti dei lettori Video del giorno.



AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Accise sui carburanti, Federconsumatori: "Ripercussioni sulle famiglie"

Dopo la proposta dell'allineamento delle **accise**, l'Onf ha stimato un aggravio di circa 68 euro all'anno. Si fa sempre più acceso il dibattito sull'aumento delle **accise** sui carburanti. Nei giorni scorsi è sopraggiunta la minaccia di un allineamento (al rialzo) delle **accise** dei carburanti. Dopo le proteste dei cittadini e delle associazioni dei consumatori, il ministro dell'economia ha chiarito che l'allineamento ipotizzato non dovrebbe essere al rialzo, ma che: "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." Alla luce di tale scenario l'Onf - Osservatorio Nazionale Federconsumatori - ha aggiornato i conti per le famiglie, stimando gli effetti sulla spesa per 2 pieni a settimana. Per quanto riguarda la benzina, ipotizzando una diminuzione di circa 6 centesimi al litro dell'**accisa**, il prezzo finale scenderebbe di circa 7 centesimi, con un risparmio per un'auto a benzina di circa 84,00 euro l'anno. Per il **gasolio**, invece, con un aumento di circa 6 centesimi al litro dell'**accisa** sul **gasolio**, il prezzo finale salirebbe di circa 7 centesimi al litro, con un aggravio di circa 67,00 euro annui. Infine, Federconsumatori considera i costi indiretti: a pesare sulle tasche delle famiglie, però, non sono solo i costi del rifornimento di carburante: in un Paese dove oltre l'84% dei beni è trasportato su gomma, una crescita del costo del **gasolio** di questa portata comporterebbe aggravii sui prezzi dei beni di largo consumo, di almeno 68,00 euro annui a famiglia. A conti fatti, quindi, con questa operazione: chi ha un'auto a benzina risparmierebbe circa 16,00 euro annui; chi ha un'auto a **gasolio** subirebbe un aggravio di circa 135,00 euro annui; chi non ha un'auto subirebbe comunque un aggravio di circa 68,00 euro. Una misura che, in ogni caso, colpirebbe i cittadini in maniera indiretta, alimentando un nuovo rialzo dei prezzi. Una riforma sulle **accise** dovrebbe, semmai, prevedere un riordino complessivo del sistema di tassazione, sulle bollette come sui carburanti, eliminando voci obsolete, ridimensionando o eliminando le agevolazioni dannose per l'ambiente (rispondendo così, anche alle giuste richieste che provengono dall'Europa). Non si capisce, in tal senso, perché le **accise** sui carburanti in Italia siano tra le più elevate d'Europa (circa +17 centesimi rispetto alla media Ue e Uk). Oltre a ciò, sarebbe necessario e urgente effettuare lo scorporo delle **accise** dal conteggio dell'IVA, che da sempre sosteniamo sia un'ingiusta e insopportabile applicazione della tassa sulla tassa. Se davvero si vuole andare nella direzione di un allineamento ci sarebbe ampio margine per una riduzione delle **accise** sulla benzina, equiparandole a quelle sul diesel (non dimentichiamo che i consumi annui di diesel ammontano



Dopo la proposta dell'allineamento delle accise, l'Onf ha stimato un aggravio di circa 68 euro all'anno. Si fa sempre più acceso il dibattito sull'aumento delle accise sui carburanti. Nei giorni scorsi è sopraggiunta la minaccia di un allineamento (al rialzo) delle accise dei carburanti. Dopo le proteste dei cittadini e delle associazioni dei consumatori, il ministro dell'economia ha chiarito che l'allineamento ipotizzato non dovrebbe essere al rialzo, ma che: "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." Alla luce di tale scenario l'Onf - Osservatorio Nazionale Federconsumatori - ha aggiornato i conti per le famiglie, stimando gli effetti sulla spesa per 2 pieni a settimana. Per quanto riguarda la benzina, ipotizzando una diminuzione di circa 6 centesimi al litro dell'accisa, il prezzo finale scenderebbe di circa 7 centesimi, con un risparmio per un'auto a benzina di circa 84,00 euro l'anno. Per il gasolio, invece, con un aumento di circa 6 centesimi al litro dell'accisa sul gasolio, il prezzo finale salirebbe di circa 7 centesimi al litro, con un aggravio di circa 67,00 euro annui. Infine, Federconsumatori considera i costi indiretti: a pesare sulle tasche delle famiglie, però, non sono solo i costi del rifornimento di carburante: in un Paese dove oltre l'84% dei beni è trasportato su gomma, una crescita del costo del gasolio di questa portata comporterebbe aggravii sui prezzi dei beni di largo consumo, di almeno 68,00 euro annui a famiglia. A conti fatti, quindi, con questa operazione: chi ha un'auto a benzina risparmierebbe circa 16,00 euro annui; chi ha un'auto a gasolio subirebbe un aggravio di circa 135,00 euro annui; chi non ha un'auto subirebbe comunque un aggravio di circa 68,00 euro. Una misura che, in ogni caso, colpirebbe i cittadini in maniera indiretta, alimentando un nuovo rialzo dei prezzi. Una riforma sulle accise dovrebbe, semmai, prevedere un riordino complessivo del sistema di

a oltre il doppio rispetto a quelli della benzina, perciò le ripercussioni per le casse dello Stato sarebbero ben sostenibili).

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Parole Libere

Fonti Web

La minaccia della pace

Dal blog <https://comune-info.net> Antonio Mazzeo 12 Ottobre 2024 Pochi, anzi pochissimi, sono coscienti in Italia della drammaticità della crisi in atto, men che meno del sempre più diretto coinvolgimento dell'Italia negli scenari bellici internazionali. Non si è accorto nessuno, così, che da un paio di mesi l'Italia ha assunto il comando tattico dell'operazione aeronavale "Aspides" promossa all'inizio del 2024 dall'Ue. Che l'Italia è il paese europeo della NATO che più sta contribuendo in termini di personale e mezzi di guerra ai gruppi tattici multinazionali delle forze di terra che la NATO ha dispiegato in quasi tutti i paesi dell'Europa orientale in risposta all'invasione dell'Ucraina da parte della Russia. Che il crescente protagonismo italiano nelle operazioni alleate ha avuto enormi riflessi sul fronte interno in tema di potenziamento dei dispositivi/assetti militari e dei processi di militarizzazione dei territori. La NATO ci difende dalla minaccia della pace: cronistoria dell'Europa in guerra

Foto di Movimento No Base - Né a Coltano né altrove Dieci mesi di bombardamenti israeliani contro la popolazione palestinese di Gaza e l'escalation delle operazioni delle forze armate e dei servizi segreti di Tel Aviv in Siria, Libano, Yemen e Iran rischiano di trasformare l'intero Medio Oriente nel primo campo di battaglia dove le grandi e le medie potenze si fronteggeranno in quella che sembra assumere sempre più gli aspetti di una grande terza guerra mondiale, conflitto globale, totale, forse pure nucleare. Pochi, anzi pochissimi, sono coscienti in Italia della drammaticità della crisi in atto, men che meno del sempre più diretto coinvolgimento del nostro paese negli scenari bellici internazionali. Non si è accorto nessuno, così, che alla vigilia di ferragosto l'Italia ha assunto il comando tattico dell'operazione aeronavale "Aspides" promossa all'inizio del 2024 dall'Unione Europea (in stretto accordo con Washington e il governo britannico) per fronteggiare gli attacchi delle formazioni militari Houthi alle navi che transitano nelle acque del **Mar Rosso**, del **Mar Arabico** fino al Golfo Persico e nel Nord dell'Oceano Indiano. Il 13 agosto è stato formalizzato il passaggio di consegne tra il commodore olandese George Pastoor e il contrammiraglio della Marina Militare italiana Massimo Bonu, a bordo della nave olandese Karel Doorman, nel **porto** militare egiziano di Safaga. La missione "Aspides", con quartier generale operativo a Larissa (Grecia) e a Gibuti, vede coinvolti 19 paesi e conta attualmente su cinque unità da guerra e oltre un migliaio di militari. "Si tratta di un'operazione strategicamente importante, poiché garantisce la libertà di navigazione nell'area e gli interessi economici mondiali", spiega senza troppi giri di parole lo Stato Maggiore della difesa. Nei primi mesi di attività, le navi da guerra UE hanno scortato 170 tra mercantili e petroliere attraverso lo stretto di Bab el Mandeb, abbattendo 19 droni e missili Houthi. I dati sono forniti direttamente dall'Alto commissario per la



10/13/2024 08:49

Dal blog <https://comune-info.net> Antonio Mazzeo 12 Ottobre 2024 Pochi, anzi pochissimi, sono coscienti in Italia della drammaticità della crisi in atto, men che meno del sempre più diretto coinvolgimento dell'Italia negli scenari bellici internazionali. Non si è accorto nessuno, così, che da un paio di mesi l'Italia ha assunto il comando tattico dell'operazione aeronavale "Aspides" promossa all'inizio del 2024 dall'Ue. Che l'Italia è il paese europeo della NATO che più sta contribuendo in termini di personale e mezzi di guerra ai gruppi tattici multinazionali delle forze di terra che la NATO ha dispiegato in quasi tutti i paesi dell'Europa orientale in risposta all'invasione dell'Ucraina da parte della Russia. Che il crescente protagonismo italiano nelle operazioni alleate ha avuto enormi riflessi sul fronte interno in tema di potenziamento dei dispositivi/assetti militari e dei processi di militarizzazione dei territori... La NATO ci difende dalla minaccia della pace: cronistoria dell'Europa in guerra Foto di Movimento No Base - Né a Coltano né altrove Dieci mesi di bombardamenti israeliani contro la popolazione palestinese di Gaza e l'escalation delle operazioni delle forze armate e dei servizi segreti di Tel Aviv in Siria, Libano, Yemen e Iran rischiano di trasformare l'intero Medio Oriente nel primo campo di battaglia dove le grandi e le medie potenze si fronteggeranno in quella che sembra assumere sempre più gli aspetti di una grande terza guerra mondiale, conflitto globale, totale, forse pure nucleare. Pochi, anzi pochissimi, sono coscienti in Italia della drammaticità della crisi in atto, men che meno del sempre più diretto coinvolgimento del nostro paese negli scenari bellici internazionali. Non si è accorto nessuno, così, che alla vigilia di ferragosto l'Italia ha assunto il comando tattico dell'operazione aeronavale "Aspides" promossa all'inizio del 2024 dall'Unione Europea (in stretto accordo con Washington e il governo britannico) per fronteggiare gli attacchi delle formazioni militari Houthi alle navi che transitano nelle acque del Mar Rosso, del Mar Arabico fino al Golfo Persico e nel Nord

Parole Libere

Fonti Web

politica estera e di sicurezza dell'Unione europea, lo spagnolo Josep Borrell. "Gli Houthi stanno lanciando attacchi sempre più sofisticati, sviluppando una maggiore capacità di attaccare navi commerciali, minacciando la sicurezza marittima e il commercio internazionale e mettendo a rischio la pace e la sicurezza regionale", ha detto Borrell. Una implicita dichiarazione di guerra alla forza politica e militare che controlla buona parte del territorio yemenita solo in parte edulcorata dalla successiva considerazione dell'Alto commissario UE, secondo cui "Aspides ha un mandato strettamente difensivo e non siamo impegnati in alcuna operazione contro gli Houthi a terra". In verità ad oggi sono ignoti mandati e limiti operativi sul campo per le unità navali e i velivoli impiegati nella missione internazionale, ma il supporto logistico e di intelligence UE agli strike deliberati dai reparti USA e britannici certamente non può essere classificato di tipo "difensivo" e rischia invece di spingere i paesi partner europei allo scontro diretto con l'Iran. A sfidare i cacciabombardieri della Federazione Russa Di male in peggio anche nel secondo grande fronte di guerra, quello russo-ucraino. Il 30 luglio 2024 la NATO ha annunciato che quattro cacciabombardieri Eurofighter "Typhoon" in dotazione all'Aeronautica Militare italiana sono stati trasferiti nella base aerea lituana di Siauliai nell'ambito della missione internazionale NATO Baltic Air Policing di sorveglianza aerea dello scacchiere nord-orientale in funzione di "contenimento" anti-Russia. I velivoli e il personale militare sono provenienti dal 36° Stormo AMI di Gioia del Colle (Ba), dal 37° Stormo di Trapani-Birgi, dal 4° Stormo di Grosseto e dal 51° Stormo di Istrana (Treviso). Nello scalo lituano i caccia italiani hanno sostituito i velivoli delle forze armate di Spagna e Portogallo. "Ci impegniamo a raggiungere l'eccellenza dimostrando il nostro incrollabile impegno per la difesa collettiva della NATO", ha dichiarato il comandante della task force dell'Aeronautica in Lituania, il colonnello Michele Nasto. "A partire da oggi, potrete contare su un team coeso, entusiasta e competente il cui profondo e risoluto impegno riflette una profonda consapevolezza della fragilità dell'attuale quadro internazionale e una ferma fiducia nel suo potenziale, capacità e determinazione a eccellere". Eccellenza bellica dimostrata subito dopo l'arrivo a Siauliai: il 3 agosto due Eurofighter italiani hanno ricevuto l'ordine dal Centro operativo per le operazioni aeree della NATO di Uedem (Germania) di rispondere a una "potenziale minaccia" all'Alleanza da parte di due Mig-29 russi in volo in acque internazionali nel **Mar Baltico**. I caccia hanno scortato i velivoli russi fino a quando non hanno lasciato lo spazio aereo per fare rientro in patria "dimostrando l'alto stato di prontezza ed efficienza del distaccamento italiano", così come riporta la nota stampa del Comando NATO. L'Aeronautica Militare opererà dallo scalo lituano per i prossimi quattro mesi, confermando il ruolo da protagonista del nostro paese nell'ambito della NATO Baltic Air Policing, missione avviata nell'aprile del 2024 e rafforzata prima nel 2014 e successivamente con lo scoppio del conflitto russo-ucraino. Alle operazioni di "salvaguardia" dello spazio aereo delle Repubbliche Baltiche concorrono 17 paesi alleati e l'Italia vi ha già partecipato ben nove volte dal 2015. Sotto il comando e controllo di uno dei due Combined Air Operations Centre (CAOC), ubicati rispettivamente a Uedem e Torrejon (Spagna), sotto la supervisione dall'Allied Air Command (AIRCOM) di Ramstein, le attività di

Parole Libere

Fonti Web

Air Policing consistono nella "continua sorveglianza" dello spazio aereo , nonché nell'"identificazione di eventuali violazioni alla sua integrità", dinanzi alle quali scattano "appropriate azioni di contrasto", come ad esempio, il decollo rapido (scramble) dei caccia intercettori. Gli scramble , come quello del 3 agosto tra gli Eurofighter italiani e i Mig-29 russi, sono pericolosi faccia a faccia tra top gun che possono sfociare in veri e propri duelli aerei, specie se gli incontri ravvicinati avvengono negli spazi aerei di frontiera altamente esplosivi, primo fra tutti quello compreso tra la Polonia nord-orientale e l'enclave russa di Kaliningrad. Proprio in quest'area hanno operato fino al 31 luglio 2024 altri quattro Eurofighter "Typhoon" dell'Aeronautica italiana nell'ambito della missione NATO di enhanced Air Policing per "assicurare l'integrità e la sicurezza dello spazio aereo della Polonia, contribuendo così al rafforzamento della postura di deterrenza sul fianco nord-orientale della NATO". I velivoli sono stati assegnati per quattro mesi alla base aerea di Krolewo a Malbork, in Polonia nord-orientale (a meno di un centinaio di Km dal confine con l'enclave di Kaliningrad), effettuando quasi 700 ore di volo e 26 scramble contro velivoli da guerra russi. Come ha specificato lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, "il personale dell'Arma Azzurra riesce a garantire contemporaneamente la difesa aerea italiana e della NATO partecipando alle missioni di Air Policing in Albania, nel Montenegro, in Slovenia e in Polonia". Dal febbraio 2024 gli Eurofighter erano subentrati a quattro cacciabombardieri di quinta generazione F-35A assegnati dai gruppi di volo di Amendola (Foggia) e Ghedi (Brescia) . "La flotta aerea è stata poi integrata, a partire da metà maggio, con il E- 550 A CAEW del 14° Stormo di Pratica di Mare, che per la prima volta si è schierato in Polonia permettendo all'Italia - unico Paese NATO ad avere in linea questo velivolo - di fornire un contributo fondamentale per la sicurezza delle operazioni aeree e di ricoprire un ruolo strategico in seno all'Alleanza Atlantica per la difesa dello spazio aereo", annota lo Stato Maggiore. Italia uber alles L'Italia è pure il paese europeo della NATO che più sta contribuendo in termini di personale e mezzi di guerra ai gruppi tattici multinazionali delle forze di terra che la NATO ha dispiegato in quasi tutti i paesi dell'Europa orientale in risposta all'invasione dell'Ucraina da parte della Russia nel 2022. Oltre 40.000 militari, insieme a significativi mezzi aerei e navali, operano sotto il diretto comando della NATO nella parte orientale dell'Alleanza, supportate da altre centinaia di migliaia di truppe provenienti dai dispiegamenti nazionali degli Alleati europei e da oltreoceano. Recentemente la NATO ha istituito quattro nuovi gruppi tattici multinazionali in Bulgaria, Ungheria, Romania e Slovacchia, oltre ai gruppi tattici già esistenti in Estonia, Lettonia, Lituania e Polonia. Gli otto gruppi tattici si estendono lungo tutto il fianco orientale della NATO, dal Mar Baltico a nord al Mar Nero a sud. Inoltre, al Vertice di Madrid del giugno 2022, è stato concordato il potenziamento dei gruppi tattici schierati fino al livello di brigata e l'aumento del numero di forze ad alta prontezza a ben oltre le 300.000 unità. Oggi l'Italia è presente in ben tre Battle Group della NATO: in Lettonia, Bulgaria e Ungheria . Tutte le attività operative e addestrative condotte dalle "nostre" forze armate sul fianco orientale sono disposte dal Capo di Stato Maggiore della difesa e svolte sotto il coordinamento

Parole Libere

Fonti Web

e secondo le direttive impartite dal Comando Operativo di Vertice Interforze (COVI). In Lettonia l'Esercito italiano opera nell'ambito dell'Operazione eFP (enhanced Forward Presence Baltic Guardian che annovera il maggior numero di nazioni partecipanti: oltre a Italia e Lettonia sono presenti Canada, Albania, Repubblica Ceca, Islanda, Montenegro, Macedonia del Nord, Polonia, Slovenia, Slovacchia e Spagna. La consistenza massima annuale autorizzata dal Parlamento per il contingente nazionale impiegato nella missione è di 250 militari e 139 mezzi terrestri. Presso il megapoligono di Camp Adazi i cicli addestrativi si susseguono a ciclo continuo anche con lo scopo di mostrare alla vicinissima Russia tutta la portata di fuoco dei dispositivi bellici in dotazione alle forze NATO. L'ultima grande esercitazione si è svolta nella prima metà del mese di agosto (Paladin Strike). "Il focus è stato quello della difesa attiva di una posizione mantenuta da un'unità di livello battaglione, prima ingaggiando il combattimento con gli avamposti nemici e poi irrigidendo lo schieramento a difesa di un'area ritenuta di interesse vitale", riporta la nota dello Stato Maggiore della difesa. "La manovra è stata condotta in uno scenario warfighting simulato, compiendo attività tattiche in attacco e in difesa, con lo schieramento delle forze contrapposte rappresentate da una compagnia di fanteria meccanizzata, un plotone carri e una batteria di artiglieria statunitensi e rinforzate da un plotone esplorante inglese". Toni da vero e proprio bollettino di guerra in cui non potevano mancare i riconoscimenti ai reparti italiani impegnati sul campo, in buona parte appartenenti alla Brigata Bersaglieri "Garibaldi", di stanza in Campania e in Calabria. Per la cronaca, la Paladin Strike ha anticipato un'altra importante esercitazione, la Silver Arrow , che è stata condotta nella prima decade di settembre in Lettonia. A fine luglio si era svolta invece un'altra grande esercitazione bellica, la Paladin Forge con la partecipazione di unità provenienti da tutti i Paesi coinvolti nell'operazione Forward Land Forces (FLF) in Lettonia; per l'Italia, ancora una volta i militari della Brigata "Garibaldi", del 17° Reggimento artiglieria contraerei "Sforzesca" di Sabaudia, del 7° Reggimento per la difesa CBRN (chimico-batteriologicalo-nucleare) "Cremona" di Civitavecchia e un team del Reggimento Lagunari "Serenissima" di Venezia. A maggio 2024, i reparti italiani in Lettonia avevano portato a termine un'altra esercitazione di alta rilevanza geostrategica, la Latvian Wolf 24 . All'interno dell'aeroporto di Lielvarde, uomini e donne del 121° e del 17° Reggimento Artiglieria contraerei hanno costituito un Posto Comando tattico e condotto azioni di "difesa aerea" con postazioni tiro equipaggiate con sistema d'arma a corto raggio "Stinger" e l'ausilio della centrale radar "Skyguard". L'attività è stata svolta in stretto coordinamento con tutti gli assetti NATO presenti in Lettonia, compresi gli Eurofighter dell'Aeronautica Militare e i cacciabombardieri a capacità nucleare F-16 degli Stati Uniti d'America. Spring Storm 24 è stata invece la tempesta di fuoco primaverile messa in scena in territorio estone da oltre 14.000 militari provenienti dall'Italia (ancora i reparti della Brigata "Garibaldi" trasferiti in Lettonia) e da undici alleati NATO (Canada, Danimarca, Estonia, Francia, Regno Unito, Georgia, Germania, Spagna, Lettonia, Polonia, Stati Uniti). Dal 17 ottobre 2022 l'Italia ha assunto il ruolo di nazione guida del Battle Group della NATO schierato in Bulgaria, uno dei quattro

Parole Libere

Fonti Web

neo costituiti nell'ambito dell'iniziativa enhanced Vigilance Activity lungo il fianco est europeo. Il quartier generale si è insediato nell'area addestrativa di Novo Selo, nella regione di Vidin, prossima al confine con Romania e Serbia. L'Esercito italiano schiera 740 tra donne e uomini a cui si aggiungono i reparti forniti da Stati Uniti d'America, Bulgaria, Albania, Grecia, Montenegro, Macedonia del Nord. Per testare le capacità operative della task force a guida italiana a maggio si è tenuta presso la Novo Selo Training Area, l'esercitazione Iron Strike 24. "L'attività a fuoco, che ha coinvolto le unità da combattimento e di supporto al combattimento, ha visto schierati sul terreno truppe e posti comando fissi e mobili del NATO Battle Group, con lo scopo di individuare e neutralizzare le unità nemiche mediante azioni di frenaggio, di arresto e di contrattacco in uno scenario di combattimento convenzionale ad alta intensità (warfighting)", scrive con immancabile enfasi bellica lo Stato Maggiore dell'Esercito. Due mesi più tardi è stata la volta di Ramstein Legacy 24, esercitazione di "difesa aerea e missilistica integrata" per "testare e migliorare l'interoperabilità dei paesi membri della NATO". I war games si sono tenuti contemporaneamente presso le aree addestrative di Capu Midia (Romania) Koren e Varna (Bulgaria) con la partecipazione di assetti di volo e terrestri appartenenti, oltre ai paesi ospitanti, anche a Francia, Finlandia, Germania, Gran Bretagna, Grecia, Italia, Lituania, Polonia, Portogallo, Repubblica Ceca, Slovacchia, Slovenia e Ungheria. L'Esercito ha fornito il proprio contributo schierando una sezione controaerei a cortissima gittata (V-SHORAD) appartenente al 121° Reggimento Artiglieria controaerei "Ravenna" di Bologna. Nell'agosto 2022 l'esercito italiano, insieme ai reparti di Ungheria, Croazia e Stati Uniti, è entrato a far parte del nuovo battaglione da guerra attivato dalla NATO in Ungheria per "rafforzare" le attività di vigilanza anti-Russia. Meno di un mese fa a Camp Croft c'è stato il passaggio di testimone tra il personale e i mezzi in forza alla Brigata Meccanizzata "Aosta" di stanza in Sicilia e la Brigata Alpina "Julia" con quartier generale ad Udine. Per la missione Enhanced Vigilance Activity (eVA) in Ungheria il Parlamento ha autorizzato per l'anno corrente la presenza di circa 250 tra uomini e donne dell'Esercito. Nei sei mesi trascorsi in Ungheria, il personale della Brigata "Aosta" ha svolto oltre 150 attività addestrative; tra le più importanti spicca quella denominata Brave Warrior 24.1, che ha visto operare sul campo oltre ad un migliaio di militari e circa 300 veicoli da combattimento del NATO Multinational Battle Group. A metà giugno si è svolta invece nella Training Center Area di Veszprém-Varpalota un'articolata esercitazione con circa 500 militari e 150 mezzi appartenenti ai quattro contingenti che compongono il gruppo di pronto intervento della NATO. L'avamposto NATO del sud Europa L'affermato protagonismo italiano nelle operazioni alleate ha avuto enormi riflessi anche sul fronte interno in tema di potenziamento dei dispositivi/assetti militari e dei processi di militarizzazione dei territori. L'1 luglio 2024, il Comando NATO a Reazione Rapida (NRDC-Ita) con sede operativa a Solbiate Olona (Varese) e centro istituzionale a Milano, è stato "elevato" a quartier generale dell'Allied Reaction Force (ARF), la nuova forza di pronto intervento dell'Alleanza che ha preso il posto, potenziandone finalità, aree ed unità operative, della NATO Response Force (NRF), la forza di

Parole Libere

Fonti Web

risposta rapida, costituita in occasione del vertice di Praga del 22 novembre 2002, composta da unità di terra, marittime, aeree e speciali multinazionali impiegabili in qualsiasi parte del mondo ed in una vasta gamma di operazioni belliche. Il quartier generale ARF opererà a Solbiate Olona per i prossimi tre anni. "Si tratta di un ampliamento dell'assetto operativo di intervento, nato da una decisione politica in seno al summit Nato di Vilnius 2023. Il nuovo assetto operativo vedrà crescere il numero di soldati, che arriveranno a 300 mila unità, oltre a mezzi e tecnologie, "cambiamento reso necessario a seguito dell'invasione dell'Ucraina da parte della Russia", come afferma il ministero della Difesa italiano. Il nuovo comando in Italia si avvarrà della 1st UK Division, dello Spanish Special Operations Command, delle Naval Striking and Support Forces NATO, del Comando Italiano delle Forze Marittime, del NATO Space Center e del NATO Cyber Operation Centre. "Queste unità, in un contesto multinazionale e multi-dominio supporteranno l'Alleanza nell'adempimento dei suoi tre compiti principali: la deterrenza e difesa, la prevenzione e gestione della crisi, e la cooperazione nella sicurezza", spiegano gli alti comandi della NATO. "Quale quartier generale di ARF HQ, NRDC-ITA assicurerà a SACEUR (il Comando delle forze alleate in Europa) un'immediata capacità di risposta in caso di crisi. Per questo scopo, essa ha portato a termine una serie di attività, inclusi studi accademici, esercitazioni e addestramento specifico, culminati lo scorso mese di maggio nell'esercitazione multinazionale Steadfast Deterrence 24 dove il Comando di Solbiate Olona ha ottenuto la certificazione per operare. Ulteriori attività addestrative saranno condotte in Europa alla fine del 2024, così come nel 2025 e nel 2026". Oltre alle forze permanentemente assegnate, SACEUR potrà assegnare al comando dell'Allied Reaction Force (ARF) forze aggiuntive secondo le necessità, in qualsiasi situazione. "In tal senso l'Italia ha confermato ancora una volta il suo grande impegno nel rispondere concretamente con proprie forze al Nuovo Concetto Strategico della NATO (New Force Model), contribuendo oltre che con l'ARF Headquarters (NRDC ITA) anche con COMITMARFOR - comando con uno staff multinazionale ubicato a Taranto e nato nel 2002 come declinazione NATO della seconda divisione navale (COMDINAV DUE) - che svolgerà all'interno dell'ARF, il delicato ruolo di maritime component commander pronto a condurre operazioni marittime con alle proprie dipendenze assetti navali di superficie e un task group anfibio spagnolo, capace di gestire anche assetti aerei e sottomarini che verranno messi a disposizione dall'Allied Maritime Command di Northwood (UK)", ha enfatizzato lo Stato Maggiore della Marina Militare italiana. Per il Comando generale della NATO, la scelta di NRDC-ITA "riafferma l'impegno dell'Italia a favore dell'Alleanza e della deterrenza-difesa dell'area euro-atlantica". In occasione della cerimonia d'inaugurazione del Comando ARF a Solbiate Olona, il generale Christopher G. Cavoli, comandante supremo delle forze alleate schierate in Europa (SACEUR) ha chiarito che "la creazione di questa forza rappresenta uno dei maggiori passi in avanti del viaggio che la NATO ha intrapreso per difendere ogni singolo centimetro del territorio dell'Alleanza". Contro quale nemico lo ha lasciato intendere bene il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito italiano, generale Carmine Masiello: "Si è completato oggi il processo di costruzione della nuova capacità di difesa, collegata a quanto accaduto in Ucraina

Parole Libere

Fonti Web

degli ultimi due anni ed è stata scelta l'Italia come quartiere generale schierabile in aree di crisi". Negli stessi caldi giorni estivi in cui è diventato pienamente operativo in provincia di Varese il Comando delle forze di pronto intervento NATO, il governo Meloni ha approvato il decreto legge n. 89 (impropriamente ed ipocritamente definito DL **Infrastrutture**) che ha svelato parte delle caratteristiche di un nuovo devastante progetto militare in territorio italiano: il polo di Pisa (Parco San Rossore) - Pontedera dove dovrebbero essere ospitati caserme, **infrastrutture logistiche** e poligoni di tiro per i reparti d'eccellenza e di pronto intervento all'estero dell'Arma dei Carabinieri (il 1° Reggimento Paracadutisti "Tuscania" e il G.I.S. - Gruppo di Intervento Speciale). Il megapiano infrastrutturale predisposto d'intesa con gli Enti territoriali interessati (Regione Toscana, Provincia e Comune di Pisa, Ente Parco Regionale Migliarino San Rossore Massaciuccoli), prevede una spesa complessiva di 520 milioni di euro. "Non solo sono più che raddoppiati i costi e quindi le risorse sottratte ai bisogni sociali, ma sono raddoppiate anche le superfici verdi che questa opera bellica occuperà con un devastante impatto ambientale", denunciano gli attivisti di Una città in comune e Rifondazione Comunista Pisa. "Senza considerare i soli 120 milioni destinati alla bonifica del reattore nucleare presente al Centro Interforze Alti Studi Militari - CISAM di Pisa, già previsti e dovuti da oltre 20 anni, restano 400 milioni di euro (più del doppio dei 190 previsti a inizio del 2022) destinati ad alimentare la guerra e l'economia di guerra. Di questi, 92.5 milioni sono già stanziati per il primo lotto: 72.5 con il DPCM del 9 maggio 2022, e 20 milioni con DL **infrastrutture** del 24 giugno 2024. I primi vengono dal Fondo di Sviluppo e Coesione, mentre i secondi dal Ministero delle **infrastrutture**, con l'intento non dichiarato, ma evidente, di avviare i cantieri entro la fine dell'anno. Per i restanti 400 milioni di euro ad oggi previsti, ma che lieviteranno ulteriormente, non è specificato da dove saranno presi". Una città in comune e Rifondazione Comunista stigmatizzano anche l'imponente aumento delle superfici che saranno occupati dai militari dell'Arma: dai 70 ettari previsti inizialmente sull'area di Coltano si passa a circa 130 ettari: 40 destinati al Gruppo Intervento Speciale, 20 ettari al 1° Reggimento "Tuscania" in aree che sono boscate all'interno del Parco Naturale di Migliarino San Rossore Massaciuccoli e altri 40 ettari circa a Pontedera per il poligono di tiro da 500 metri e la pista di addestramento intorno all'area completamente verde della tenuta Isabella e che ha già mostrato la sua fragilità dal punto di vista della tenuta idraulica e su cui un'opera del genere non farà che peggiorare la situazione. I restanti 30 ettari verrebbero invece destinati alle unità alloggiative, alle parti comuni e agli impianti sportivi, in un'area già parzialmente edificata del CISAM della Marina Militare. Il progetto nel territorio pisano si aggiunge ad altri programmi che il Ministero della difesa italiano e il Pentagono hanno realizzato o stanno per realizzare nella regione Toscana: il potenziamento dell'hub statunitense di Camp Darby (impiegato come deposito mezzi e munizioni per US Army nello scacchiere europeo e mediorientale); l'ampliamento dell'aeroporto di Pisa (sede della 46^a Brigata Aerea, il reparto a cui sono affidate tutte le operazioni di proiezione avanzata delle forze armate italiane negli scacchieri internazionali);

Parole Libere

Fonti Web

la trasformazione della Caserma "Predieri" di Rovezzano (Firenze) in Comando NATO per le operazioni delle forze terrestri nel Sud Europa. Dopo Sardegna, Sicilia, Friuli, Puglia e Campania anche la Toscana si converte in piattaforma di guerra e laboratorio sperimentale delle nuove strategie di penetrazione globale militare di Italia, USA e NATO. La guerra alle porte di casa che diventa la guerra e la militarizzazione in casa. Antonio Mazzeo, insegnante e giornalista, è impegnato nei temi della pace e del disarmo, dell'ambiente e della lotta alle criminalità mafiose. Ha pubblicato numerosi saggi sui conflitti nell'area mediterranea e sulla presenza delle basi Usa e Nato in Italia. È tra i promotori dell'Osservatorio contro la militarizzazione delle scuole . Altri suoi articolo sono leggibili qui [Pubblicato su Lavoro e salute](#) (con il titolo completo [La NATO ci difende dalla minaccia della pace Cronistoria dell'Europa in guerra.](#)

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Premiati i vincitori delle regate della Golfo dei Poeti Cup 2024

Si sono svolte sabato 12 ottobre, alla Spezia, al Circolo Ufficiali della Marina Militare, le premiazioni dei vincitori delle regate disputatesi all'interno della seconda edizione della Golfo Dei Poeti Cup. La manifestazione organizzata dal Comitato dei Circoli Velici del Golfo della Spezia, che, da sabato 21 a domenica 29 settembre ha animato il territorio grazie ad un ricco calendario di eventi sviluppatosi "via terra e via mare". Sono state più di 200 le imbarcazioni che hanno partecipato alla settimana di regate. Cinque le competizioni realizzate, per un totale di quasi 1000 velisti presenti nel nostro Golfo. Sabato, dopo i saluti del C.F. Emilio Del Santo, in rappresentanza del presidente del Circolo Ufficiali, C.V. Pierpaolo Daniele, del presidente del Comitato dei Circoli Velici, Giorgio Balestrero, del vicesindaco del Comune di Spezia, l'on. Maria Grazia Frija, dell'assessore allo sport Marco Frascatore, del sindaco di Lerici, Leonardo Paoletti, del commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Federica Montaresi e del C.V. Paolo Spina, in rappresentanza del Comandante Interregionale Marittimo Nord, ammiraglio Flavio Biaggi, in un clima di festa, si è dato il via alle premiazioni dei vincitori del primo Trofeo Marina Nord, della Golfo dei Poeti Cup e della SoloX2 Meteor e J24. "La seconda edizione della "Golfo dei Poeti Cup" - ha dichiarato Giorgio Balestrero, presidente del Comitato dei Circoli Velici del Golfo- ha risposto alle aspettative. Le circa 200 imbarcazioni che si sono affrontate in regata nel corso della settimana, costituiscono un'ottimabase per il futuro. Un successo che non sarebbe stato possibile raggiungere senza l'impegno di un'affiatata squadra di lavoro, quella composta da Gianfranco Bianchi, Davide Bendinelli, Francesco Costa, Attilio Cozzani e Arianna Merani". Pienamente soddisfatto anche Davide Bendinelli, responsabile organizzativo della manifestazione che spiega: "In questa edizione abbiamo raggiunto l'obiettivo di mostrare quanto il nostro Golfo si presti per una kermesse come questa. Gli spettatori, che a migliaia domenica 29 settembre passeggiavano su Molo Italia, hanno applaudito entusiasticamente le acrobazie dei velivoli ultraleggeri che, assieme agli imponenti getti d'acqua di un rimorchiatore della società Rimorchiatori Riuniti Spezzini, hanno salutato le moltissime vele e le eleganti auto d'epoca schierate, con esemplari di assoluta eccellenza. Sempre nella stessa giornata, gli atleti del trail e delle bici hanno percorso le strade e i sentieri delle 5 Terre. Un insieme di eventi "per mare e per terra" teso ad esaltare le bellezze del nostro Golfo, lo sviluppo del turismo e l'economia del territorio". "È con grande piacere - ha sottolineato il Capitano di Vascello Paolo Spina, in rappresentanza del Comandante Interregionale Marittimo Nord, Ammiraglio Flavio Biaggi- che oggi premiamo i vincitori del primo trofeo Marina Nord e della seconda edizione Golfo dei Poeti Cup Vi porto i più cordiali saluti dell'Ammiraglio Biaggi,



Si sono svolte sabato 12 ottobre, alla Spezia, al Circolo Ufficiali della Marina Militare, le premiazioni dei vincitori delle regate disputatesi all'interno della seconda edizione della Golfo Dei Poeti Cup. La manifestazione organizzata dal Comitato dei Circoli Velici del Golfo della Spezia, che, da sabato 21 a domenica 29 settembre ha animato il territorio grazie ad un ricco calendario di eventi sviluppatosi "via terra e via mare". Sono state più di 200 le imbarcazioni che hanno partecipato alla settimana di regate. Cinque le competizioni realizzate, per un totale di quasi 1000 velisti presenti nel nostro Golfo. Sabato, dopo i saluti del C.F. Emilio Del Santo, in rappresentanza del presidente del Circolo Ufficiali, C.V. Pierpaolo Daniele, del presidente del Comitato dei Circoli Velici, Giorgio Balestrero, del vicesindaco del Comune di Spezia, l'on. Maria Grazia Frija, dell'assessore allo sport Marco Frascatore, del sindaco di Lerici, Leonardo Paoletti, del commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Federica Montaresi e del C.V. Paolo Spina, in rappresentanza del Comandante Interregionale Marittimo Nord, ammiraglio Flavio Biaggi, in un clima di festa, si è dato il via alle premiazioni dei vincitori del primo Trofeo Marina Nord, della Golfo dei Poeti Cup e della SoloX2 Meteor e J24. "La seconda edizione della "Golfo dei Poeti Cup" - ha dichiarato Giorgio Balestrero, presidente del Comitato dei Circoli Velici del Golfo- ha risposto alle aspettative. Le circa 200 imbarcazioni che si sono affrontate in regata nel corso della settimana, costituiscono un'ottimabase per il futuro. Un successo che non sarebbe stato possibile raggiungere senza l'impegno di un'affiatata squadra di lavoro, quella composta da Gianfranco Bianchi, Davide Bendinelli, Francesco Costa, Attilio Cozzani e Arianna Merani". Pienamente soddisfatto anche Davide Bendinelli, responsabile organizzativo della manifestazione che spiega: "In questa edizione abbiamo raggiunto l'obiettivo di mostrare quanto il nostro Golfo si presti per una kermesse come questa. Gli spettatori, che a migliaia domenica 29 settembre

Pressmare

Fonti Web

il quale desidera esprimere il suo apprezzamento per l'ottimo lavoro svolto da tutti i partecipanti e organizzatori. Queste manifestazioni incarnano i più sani principi dello sport e sono una chiara espressione della cultura del mare relativamente alla quale la Marina Militare ha sempre inteso farsi promotrice e parte attiva soprattutto verso le nuove generazioni. Nell'auspicio che tali manifestazioni possano crescere e arricchirsi di iniziative anno dopo anno è evidente che il successo dell'iniziativa è chiara dimostrazione del "lavoro di squadra" portato a termine da tutte le realtà coinvolte". Non è mancato un attestato di stima da parte dell'organizzazione della Golfo dei Poeti Cup al nuotatore Andrea Oriana, olimpiadi di Atlanta 1996, consegnato dall'assessore allo sport del Comune della Spezia, Marco Frascatore e dal vicepresidente della LNI sez. La Spezia, Francesco Costa. Il nuotatore olimpionico specializzato in acque estreme e lunghe distanze, lunedì 14 ottobre, sosterrà la prova di 50km, rimandata, a causa delle condizioni meteo avverse, nel mese di settembre. Dopo la partenza alle ore 6.30 da Cadimare, Il nuotatore giungerà a Riomaggiore, per poi rientrare passando esterno all'arcipelago dell'Isola Palmaria. Andrea Oriana è detentore di 15 titoli e primati italiani nello stile delfino. Tra le sue imprese citiamo la Traversata della Manica (2020): record italiano per la traversata della rotta più difficile del mondo. Il Lago Titicaca (2021): record mondiale per la distanza nuotata nel lago navigabile più alto del mondo. La traversata Alicudi-Milazzo (2022): 97 km in 22 ore. Il record italiano 24 Ore in Piscina (2023): 90.100 km nuotati in 24 ore. Sono partner istituzionali della Golfo dei Poeti Cup: Comune della Spezia, Marina Militare, FIV - Federazione Italiana Vela, Assonautica La Spezia, Lega Navale Italiana, **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, Camera di Commercio Riviere di Liguria, Comune di Lerici, Comune di Porto Venere, Parco Nazionale delle Cinque Terre, Parco delle Apuane. Main sponsor della manifestazione: Sanlorenzo Official partner: Banca Patrimoni Sella City partner: Orizzonte Sistemi Navali, Rimorchiatori riuniti spezzini, Porto Lotti, Sella SGR, La Lince Istituto di Vigilanza, KNDS, MBDA, Spezia Carrara Cruise Terminal, Autoligure, Garmin.

Prima Chivasso

Fonti Web

A Novara il sindaco Claudio Castello eletto nel Consiglio Nazionale Anci

Il sindaco di Chivasso Claudio Castello è stato eletto al Consiglio nazionale dell'Anci durante l'assemblea congressuale regionale che si è tenuta a Novara. Sono in tutto dieci gli amministratori piemontesi che faranno parte dell'organismo dell'associazione dei Comuni italiani. Castello eletto nel Consiglio Nazionale Anci «Chivasso e il Chivassese - ha dichiarato il sindaco Castello - da oggi possono contare su un rilevante vettore delle proprie istanze. Al Consiglio Nazionale di Anci porto potenzialità, progetti e valori di quelle municipalità che non vogliono abdicare al ruolo di presidio democratico dei cittadini. Noi amministratori pubblici non incareremo il ruolo di Amleti al bivio tra bilanci e servizi. Vanno tutelati tutti i diritti della nostra gente, senza infierire con nuovi balzelli sulle economie delle famiglie». Il primo appuntamento E intanto il sindaco Castello guarda all'appuntamento assembleare di novembre a Torino: «Anche per Chivasso sarà un'opportunità per promuovere la spinta ad un futuro di sviluppo con la forza di una storia di primo piano. Con Pnrr, ambiente, inclusione e cultura stiamo dimostrando di essere un'amministrazione virtuosa. Tra gli obiettivi che ci siamo posti a lunga termine, in funzione anche di una mozione congressuale, è necessario restituire centralità agli enti locali nelle funzioni di decentramento regionale, salvaguardando e potenziando la loro capacità di esercizio delle funzioni fondamentali, anche nel processo attuativo dell'autonomia differenziata. Bisognerà poi trasformare il documento di economia e finanza regionale (DEFR) in chiave decentrata, che lo porti ad essere un reale strumento a supporto degli enti locali e non una mera elencazione di politiche già definite, di cui è impossibile leggere l'impatto territoriale. Nel welfare, è auspicabile invece sviluppare un approccio integrato per andare oltre le singole misure e prestazioni, in cui i diversi servizi siano collegati tra loro e coordinati a livello territoriale per affrontare la nuova domanda emergente dalla crisi sociale. Occorre sviluppare politiche di inclusione che facilitino l'informazione e l'accompagnamento delle persone e delle famiglie più vulnerabili, introducendo meccanismi di sostegno personalizzati capaci di colmare le disuguaglianze nell'accesso ai servizi». Gilardino presidente Oltre ai dieci componenti del consiglio nazionale, l'Assemblea congressuale di ANCI Piemonte ha inoltre eletto nuovo presidente di ANCI Piemonte il sindaco di Ronsecco e presidente della Provincia di Vercelli Davide Gilardino, i 44 membri del Consiglio direttivo regionale e gli 83 delegati dell'Associazione alla XIX Assemblea annuale. Ai lavori dell'Assemblea, presieduta dal presidente uscente Andrea Corsaro, ha partecipato il presidente di ANCI nazionale Roberto Pella, sindaco di Valdengo (BI). Presente anche il ministro per la Pubblica Amministrazione, Paolo Zangrillo che ha sottolineato come l'associazione dei Comuni italiani sia una realtà importante perché rappresenta i territori e dà voce a chi li amministra.



10/13/2024 06:41

Elisa Giordano

Il sindaco di Chivasso Claudio Castello è stato eletto al Consiglio nazionale dell'Anci durante l'assemblea congressuale regionale che si è tenuta a Novara. Sono in tutto dieci gli amministratori piemontesi che faranno parte dell'organismo dell'associazione dei Comuni italiani. Castello eletto nel Consiglio Nazionale Anci «Chivasso e il Chivassese - ha dichiarato il sindaco Castello - da oggi possono contare su un rilevante vettore delle proprie istanze. Al Consiglio Nazionale di Anci porto potenzialità, progetti e valori di quelle municipalità che non vogliono abdicare al ruolo di presidio democratico dei cittadini. Noi amministratori pubblici non incareremo il ruolo di Amleti al bivio tra bilanci e servizi. Vanno tutelati tutti i diritti della nostra gente, senza infierire con nuovi balzelli sulle economie delle famiglie». Il primo appuntamento E intanto il sindaco Castello guarda all'appuntamento assembleare di novembre a Torino: «Anche per Chivasso sarà un'opportunità per promuovere la spinta ad un futuro di sviluppo con la forza di una storia di primo piano. Con Pnrr, ambiente, inclusione e cultura stiamo dimostrando di essere un'amministrazione virtuosa. Tra gli obiettivi che ci siamo posti a lunga termine, in funzione anche di una mozione congressuale, è necessario restituire centralità agli enti locali nelle funzioni di decentramento regionale, salvaguardando e potenziando la loro capacità di esercizio delle funzioni fondamentali, anche nel processo attuativo dell'autonomia differenziata. Bisognerà poi trasformare il documento di economia e finanza regionale (DEFR) in chiave decentrata, che lo porti ad essere un reale strumento a supporto degli enti locali e non una mera elencazione di politiche già definite, di cui è impossibile leggere l'impatto territoriale. Nel welfare, è auspicabile invece sviluppare un approccio integrato per andare oltre le singole misure e prestazioni, in cui i diversi servizi siano collegati tra loro e coordinati a livello territoriale per affrontare la nuova domanda emergente dalla crisi sociale.

Prima Chivasso

Fonti Web

«I Comuni, con i loro sindaci - ha dichiarato - sono la spina dorsale del Paese poiché dialogano con i cittadini e affrontano quotidianamente alcune delle sfide più impegnative del nostro Paese». Nel Salone Arengo del Broletto di Novara, sono stati trattati i temi del lavoro, dell'innovazione e della sussidiarietà. Il filo conduttore è stato quello dell'intelligenza artificiale: il titolo di questa edizione era, infatti, «Intelligenza Naturale. Lavoro e innovazione negli enti locali del Piemonte». Si sono susseguiti due panel tematici dal titolo «Il lavoro negli enti locali» e «L'innovazione nei servizi pubblici locali». La mattinata è proseguita con una sessione dedicata al tema della sussidiarietà, in collaborazione con il CST Novara e Vco, dal titolo «Perché una Scuola sull'amministrazione condivisa». L'iniziativa godeva del patrocinio della Regione Piemonte, del Consiglio regionale del Piemonte, della Fondazione IFEL, della Provincia di Novara, della Città di Novara e del CST Novara e VCO.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Primo Numero

Fonti Web

Frana blocca la linea Campobasso-Termoli: sopralluogo tecnico per interventi urgenti

Un sopralluogo congiunto di tecnici comunali e regionali ha verificato la situazione della frana in Contrada Creta Rossa, che sta bloccando la linea ferroviaria Campobasso-Termoli. Il sindaco di Larino, Giuseppe Puchetti, chiede un intervento rapido per ripristinare la tratta e scongiurare rischi per la viabilità della SS87, essenziale per il collegamento tra l'entroterra e la costa. La tratta ferroviaria è coinvolta in un progetto di riqualificazione con fondi del **PNRR**, che prevede l'elettificazione e il potenziamento tecnologico nei prossimi due anni. Un sopralluogo è stato effettuato in Contrada Creta Rossa, nei pressi di Larino, da parte del Responsabile del Servizio Urbanistica e Ambiente del Comune di Larino, insieme a funzionari del Servizio Geologico e Trasporti della Regione Molise. L'obiettivo dell'ispezione è stato verificare l'estensione e la gravità della frana che ha interrotto il traffico **ferroviario** sulla linea Campobasso-Termoli e stimare le risorse necessarie per i lavori di ripristino. Durante l'ispezione, è stato verificato lo stato attuale della frana e si è proceduto con la stima delle somme necessarie per i lavori di ripristino della tratta ferroviaria. La frana, situata tra Larino e Casacalenda, è un problema di grande impatto sia per la rete ferroviaria che per la viabilità stradale, con il rischio di estendere i disagi alla SS87. Il sindaco di Larino, Giuseppe Puchetti, lo conferma sottolineando l'importanza di un intervento tempestivo: "L'amministrazione comunale auspica, una volta quantificate le somme indispensabili per i lavori, che tutti gli enti competenti al **trasporto ferroviario** diano risposte concrete. Riattivare la rete ferroviaria che collega il capoluogo regionale con la costa non è solo essenziale per Larino, ma anche per tutti i centri delle aree interne che insistono sulla tratta". La frana tra Larino e Casacalenda rappresenta una criticità importante, non solo per la viabilità ferroviaria, ma anche per le infrastrutture stradali come la SS87, che potrebbero subire ripercussioni in caso di un peggioramento della situazione. Puchetti ha spiegato: "Intervenire sulla frana di Contrada Creta Rossa significherebbe scongiurare anche l'eventuale rischio di chiusura della SS87, un'arteria fondamentale per la viabilità regionale, e prevenire ulteriori isolamenti delle aree interne del Molise". La linea Campobasso-Termoli, spesso definita trasversale molisana, è al centro di un progetto di riqualificazione finanziato con fondi del **PNRR**. Nei prossimi due anni sono infatti previsti interventi significativi per l'elettificazione della linea ferroviaria e per l'implementazione di tecnologie avanzate nelle stazioni che attraversano l'intero Molise, da Venafro fino a Termoli. La situazione attuale richiede quindi un rapido intervento non solo per ripristinare il collegamento **ferroviario**, ma anche per prevenire ulteriori disagi alla viabilità regionale e per garantire la sicurezza dei cittadini.

Primo Numero
Frana blocca la linea Campobasso-Termoli: sopralluogo tecnico per interventi urgenti
10/13/2024 13:59
<p>Un sopralluogo congiunto di tecnici comunali e regionali ha verificato la situazione della frana in Contrada Creta Rossa, che sta bloccando la linea ferroviaria Campobasso-Termoli. Il sindaco di Larino, Giuseppe Puchetti, chiede un intervento rapido per ripristinare la tratta e scongiurare rischi per la viabilità della SS87, essenziale per il collegamento tra l'entroterra e la costa. La tratta ferroviaria è coinvolta in un progetto di riqualificazione con fondi del PNRR, che prevede l'elettificazione e il potenziamento tecnologico nei prossimi due anni. Un sopralluogo è stato effettuato in Contrada Creta Rossa, nei pressi di Larino, da parte del Responsabile del Servizio Urbanistica e Ambiente del Comune di Larino, insieme a funzionari del Servizio Geologico e Trasporti della Regione Molise. L'obiettivo dell'ispezione è stato verificare l'estensione e la gravità della frana che ha interrotto il traffico ferroviario sulla linea Campobasso-Termoli e stimare le risorse necessarie per i lavori di ripristino. Durante l'ispezione, è stato verificato lo stato attuale della frana e si è proceduto con la stima delle somme necessarie per i lavori di ripristino della tratta ferroviaria. La frana, situata tra Larino e Casacalenda, è un problema di grande impatto sia per la rete ferroviaria che per la viabilità stradale, con il rischio di estendere i disagi alla SS87. Il sindaco di Larino, Giuseppe Puchetti, lo conferma sottolineando l'importanza di un intervento tempestivo: "L'amministrazione comunale auspica, una volta quantificate le somme indispensabili per i lavori, che tutti gli enti competenti al trasporto ferroviario diano risposte concrete. Riattivare la rete ferroviaria che collega il capoluogo regionale con la costa non è solo essenziale per Larino, ma anche per tutti i centri delle aree interne che insistono sulla tratta". La frana tra Larino e Casacalenda rappresenta una criticità importante, non solo per la viabilità ferroviaria, ma anche per le infrastrutture stradali come la SS87, che potrebbero subire ripercussioni in caso di un peggioramento della situazione. Puchetti ha spiegato: "Intervenire sulla frana di Contrada Creta Rossa significherebbe scongiurare anche l'eventuale rischio di chiusura della SS87, un'arteria fondamentale per la viabilità regionale, e prevenire ulteriori isolamenti delle aree interne del Molise". La linea Campobasso-Termoli, spesso definita trasversale molisana, è al centro di un progetto di riqualificazione finanziato con fondi del PNRR. Nei prossimi due anni sono infatti previsti interventi significativi per l'elettificazione della linea ferroviaria e per l'implementazione di tecnologie avanzate nelle stazioni che attraversano l'intero Molise, da Venafro fino a Termoli. La situazione attuale richiede quindi un rapido intervento non solo per ripristinare il collegamento ferroviario, ma anche per prevenire ulteriori disagi alla viabilità regionale e per garantire la sicurezza dei cittadini.</p>

Porto, "paralisi totale col rigassificatore"

Il Movimento 5 Stelle commedia la situazione e il futuro incerto per lo sviluppo del porto di Piombino PIOMBINO - "Riprendendo in mano quanto riportato dai notiziari che si occupano in modo dettagliato di quello che avviene all'interno dei porti nazionali, non può che risaltare alla ribalta delle cronache, la vicenda "sempre-incompiuta" del porto di Piombino. L'AdSP ha dichiarato di aver preso una "pausa di riflessione" per valutare le nuove concessioni nell'area portuale di Piombino. Tuttavia, è evidente come questa "riflessione" stia diventando un freno allo sviluppo del nostro porto, causando ritardi ingiustificabili e incertezze dannose per il futuro del territorio". Lo scrive in una nota il Movimento 5 Stelle Piombino. "Shipping Italy, riporta appunto all'interno di alcuni suoi comunicati il caso di Manta Logistics, joint venture tra Moby ed Ars Altmann. - prosegue il Movimento 5 Stelle - Dopo anni di attesa e procedure burocratiche varie, Manta si era aggiudicata importanti porzioni del porto per sviluppare un terminal automotive. Per importanti porzioni, intendiamo tutti e 3 i Lotti (1-2-3) della nuova Darsena Nord come riportato in foto. - La situazione è ormai sfociata in un contenzioso legale tra Manta ed AdSP, con il Tar chiamato a intervenire per stabilire responsabilità e inadempienze eventuali. Da tutto ciò, dobbiamo sottolineare come il grande assente di turno sia la politica in tutti i suoi livelli, dall'Amministrazione Comunale, alla Regione fino al Governo centrale e gli Enti preposti cui la politica stessa fa da regia e che non riescono a far decollare un'infrastruttura così importante dal potenziale inimmaginabile". "Sono anni che sentiamo parlare del porto di Piombino come il vero e nuovo volano di sviluppo delle economie del territorio con risvolti positivi su occupazione e tutto ciò che ne consegue, ma in realtà la strada intrapresa sembra quella di farne ormai un sito ed un territorio sacrificabile ostaggio di incertezze, con un futuro offuscato dal rigassificatore installato da Snam e dal mancato rilancio del polo siderurgico. - aggiunge il Movimento - Già, perché secondo quanto riportato in altri comunicati e dichiarazioni, la visione strategica sulle nuove aree portuali della Darsena Nord è tutt'altro che chiara e vincolata all'eventuale permanenza del rigassificatore stesso. Ecco cosa ha comportato la scelta di Piombino da parte del Governo Draghi e del Commissario Giani: immobilismo totale. Adesso però, tutti vogliono quell'impianto fuori da qui e chi non lo voleva, ora ce lo vuol far restare!" "La "pausa di riflessione" rischia di diventare l'emblema di un'amministrazione paralizzata dall'incapacità decisionale. Piombino merita chiarezza, investimenti e una strategia di sviluppo solida, non lungaggini burocratiche e incertezze perpetue. In realtà, ad oggi, esiste una possibilità di scelta per il Porto: o mantenere il rigassificatore con tutte le sue economie e sicurezze sbandierate oppure creare un immenso parcheggio per auto sulle nuove aree", conclude il Movimento 5 Stelle.



10/13/2024 15:44

Il Movimento 5 Stelle commedia la situazione e il futuro incerto per lo sviluppo del porto di Piombino PIOMBINO - "Riprendendo in mano quanto riportato dai notiziari che si occupano in modo dettagliato di quello che avviene all'interno dei porti nazionali, non può che risaltare alla ribalta delle cronache, la vicenda "sempre-incompiuta" del porto di Piombino. L'AdSP ha dichiarato di aver preso una "pausa di riflessione" per valutare le nuove concessioni nell'area portuale di Piombino. Tuttavia, è evidente come questa "riflessione" stia diventando un freno allo sviluppo del nostro porto, causando ritardi ingiustificabili e incertezze dannose per il futuro del territorio". Lo scrive in una nota il Movimento 5 Stelle Piombino. "Shipping Italy, riporta appunto all'interno di alcuni suoi comunicati il caso di Manta Logistics, joint venture tra Moby ed Ars Altmann. - prosegue il Movimento 5 Stelle - Dopo anni di attesa e procedure burocratiche varie, Manta si era aggiudicata importanti porzioni del porto per sviluppare un terminal automotive. Per importanti porzioni, intendiamo tutti e 3 i Lotti (1-2-3) della nuova Darsena Nord come riportato in foto. - La situazione è ormai sfociata in un contenzioso legale tra Manta ed AdSP con il Tar chiamato a intervenire per stabilire responsabilità e inadempienze eventuali. Da tutto ciò, dobbiamo sottolineare come il grande assente di turno sia la politica in tutti i suoi livelli, dall'Amministrazione Comunale, alla Regione fino al Governo centrale e gli Enti preposti cui la politica stessa fa da regia e che non riescono a far decollare un'infrastruttura così importante dal potenziale inimmaginabile". "Sono anni che sentiamo parlare del porto di Piombino come il vero e nuovo volano di sviluppo delle economie del territorio con risvolti positivi su occupazione e tutto ciò che ne consegue, ma in realtà la strada intrapresa sembra quella di farne ormai un sito ed un territorio sacrificabile ostaggio di incertezze, con un futuro offuscato dal rigassificatore installato da Snam e dal mancato rilancio del polo siderurgico. - aggiunge il Movimento - Già, perché secondo quanto riportato in altri comunicati e

Notte Bianca Junior a Modica

Modica - "Sarà un'indimenticabile Notte Bianca Junior nella nostra Città". Lo annuncia l'assessore alle Politiche educative e sociali, Chiara Facello, con una lunga dichiarazione che riportiamo di seguito. "Sabato prossimo 19 ottobre, a partire dalle 17, tante le ore da vivere e condividere insieme. Dall'imbrunire e sino a sera, corso Umberto sarà il luogo di racconti, laboratori, arte, natura, sport. E di giochi! Tutto nel cuore di Modica, nella sua via più importante, con protagonisti bambine e bambini. La prima edizione della Notte Bianca Junior è stata pensata ed è nata con l'intento di essere un felice e lungo momento di aggregazione. E con un solo obiettivo: regalare la nostra Città ai Bambini! Grazie all'apporto della Regione Sicilia ed all'impegno dell'onorevole Ignazio Abbate, la nostra Amministrazione assieme all'associazione Chora, con la direzione artistica di Caterina Spadola, il coinvolgimento dei quattro istituti comprensivi della Città, del Galilei Campailla, la collaborazione della nucleo di Protezione Civile comunale, del mondo dell'associazionismo ambientale, il gestore dei trasporti urbani e la Fondazione Garibaldi oltre a sponsor privati e a Confcommercio, ha promosso un'idea che ha nei più piccoli l'asse attorno a cui ruoteranno quattro e più ore di coinvolgimento. Dove i 'grandi' saranno spettatori ma anche attori di spalla ai veri protagonisti. Coinvolgere, creare spazi, è un percorso che si può fare se si riesce a conciliare concretezza e sogno. Sabato prossimo, sarà la sintesi di un progetto che contrasta la povertà educativa per dare nuovi stimoli alla generazione del domani; l'evento che apre a nuove ed altre iniziative che verranno in altri luoghi della Città. Sarà un gioco 'pensato', per stare assieme, per conoscere e conoscersi in capacità e competenze, dividendo la nostra Città in poli dove ognuno di loro si sentirà protagonista. E se tocca a noi dare concretezza alle azioni da produrre, sta nei ragazzi la capacità di sognare, di vivere e condividere i sogni. Un programma dettagliato, con una miriade di cose da fare, da vedere, dove essere parte attiva nei 27 punti del centro di Modica che racchiudono i quattro poli: Natura, Racconti, Arte e Sport. E in ognuno di essi, attività continue e aggreganti, coinvolgenti, divertenti e dove stare assieme. In quella serena allegria che solo i più piccoli sanno trasmettere e sanno vivere".



Modica - "Sarà un'indimenticabile Notte Bianca Junior nella nostra Città". Lo annuncia l'assessore alle Politiche educative e sociali, Chiara Facello, con una lunga dichiarazione che riportiamo di seguito. "Sabato prossimo 19 ottobre, a partire dalle 17, tante le ore da vivere e condividere insieme. Dall'imbrunire e sino a sera, corso Umberto sarà il luogo di racconti, laboratori, arte, natura, sport. E di giochi! Tutto nel cuore di Modica, nella sua via più importante, con protagonisti bambine e bambini. La prima edizione della Notte Bianca Junior è stata pensata ed è nata con l'intento di essere un felice e lungo momento di aggregazione. E con un solo obiettivo: regalare la nostra Città ai Bambini! Grazie all'apporto della Regione Sicilia ed all'impegno dell'onorevole Ignazio Abbate, la nostra Amministrazione assieme all'associazione Chora, con la direzione artistica di Caterina Spadola, il coinvolgimento dei quattro istituti comprensivi della Città, del Galilei Campailla, la collaborazione della nucleo di Protezione Civile comunale, del mondo dell'associazionismo ambientale, il gestore dei trasporti urbani e la Fondazione Garibaldi oltre a sponsor privati e a Confcommercio, ha promosso un'idea che ha nei più piccoli l'asse attorno a cui ruoteranno quattro e più ore di coinvolgimento. Dove i 'grandi' saranno spettatori ma anche attori di spalla ai veri protagonisti. Coinvolgere, creare spazi, è un percorso che si può fare se si riesce a conciliare concretezza e sogno. Sabato prossimo, sarà la sintesi di un progetto che contrasta la povertà educativa per dare nuovi stimoli alla generazione del domani; l'evento che apre a nuove ed altre iniziative che verranno in altri luoghi della Città. Sarà un gioco 'pensato', per stare assieme, per conoscere e conoscersi in capacità e competenze, dividendo la nostra Città in poli dove ognuno di loro si sentirà protagonista. E se tocca a noi dare concretezza alle azioni da produrre, sta nei ragazzi la capacità di sognare, di vivere e condividere i sogni. Un programma dettagliato, con una miriade di cose da fare, da vedere, dove essere parte attiva nei

Shipping, Grimaldi (Associazione Armatori) a Euromed: «No a dazi, sì a nuovi carburanti»

Ci vuole un accordo comune per definire i carburanti che dovranno accompagnare la transizione ecologica verso le zero emissioni del 2050. Metanolo, ammoniaca, Emanuele Grimaldi, il presidente mondiale dell'Associazione degli armatori (Ics) ha scelto la XXVI edizione di Euromed ad Atene per lanciare l'appello planetario a Ue e Imo (International Maritime Organization) affinché lavorino insieme per indicare quale carburante pulito potrà essere prodotto in larga scala a costi non proibitivi. Grimaldi ha anche attaccato quello che ha definito Nuovo Protezionismo. "Le auto elettriche cinesi - ha detto - sono buone, confortevoli, tecnicamente perfette e costano meno della metà di quelle prodotte in Europa. E come vogliamo difenderci? Con i dazi. E sapete cosa succederà - ha aggiunto il presidente mondiale degli armatori - che i cinesi faranno altrettanto con le auto europee e i danni saranno molto più grandi di quelli che si vorrebbero evitare col protezionismo". Emanuele Grimaldi è stato durissimo contro chi vuole fermare con regole anacronistiche come i dazi, il commercio internazionale. "La Cina - ha detto - produce 25 milioni di autovetture all'anno; la Ue 20 milioni. Cinque anni fa non c'erano esportazioni di auto dalla Cina; al massimo 400mila ogni anno. Oggi esportano 400mila veicoli al mese. E cosa pensa di fare il commissario tedesco al commercio? Il protezionismo, introdurre dazi. Ma lo sa che il maggiore esportatore di auto in Cina è Volkswagen? Lo sa che i cinesi imporranno a loro volta dazi sulle auto importate dall'Europa". E poi la questione ambientale: "Ci proteggiamo da auto pulite mentre noi esportiamo in Cina auto con motori termici tradizionali". Grimaldi ne ha avuto per tutti. Ha criticato con forza l'Ets (la tassa imposta agli armatori per accompagnare la transizione ecologica). "Bisogna trovare - ha detto - un accordo globale sulla decarbonizzazione anche perché lo shipping è più la soluzione, che il problema, perché noi trasportiamo il 90% delle merci nel mondo soltanto con il 2% delle emissioni; ci sono settori produttivi, invece, che inquinano molto di più e a cui potrebbero finire gli i capitali ottenuti con la tassa imposta agli armatori. Penso al **trasporto** su gomma: paradossalmente dobbiamo pagare per aiutare chi inquina di più ed è nostro concorrente. Per raggiungere gli obiettivi Imo, zero emissioni dal 2050 la soluzione va trovata a livello mondiale e dovrà essere duplice: occorrerà, infatti, trovare nuovi carburanti che siano adeguati per lo shipping, e che si possano avere nei porti, e aiutare gli armatori a ridurre il gap tra il costo dei nuovi carburanti, che sarà almeno il doppio dei vecchi, e la spesa per i vecchi carburanti".



10/13/2024 18:24

Ci vuole un accordo comune per definire i carburanti che dovranno accompagnare la transizione ecologica verso le zero emissioni del 2050. Metanolo, ammoniaca, Emanuele Grimaldi, il presidente mondiale dell'Associazione degli armatori (Ics) ha scelto la XXVI edizione di Euromed ad Atene per lanciare l'appello planetario a Ue e Imo (International Maritime Organization) affinché lavorino insieme per indicare quale carburante pulito potrà essere prodotto in larga scala a costi non proibitivi. Grimaldi ha anche attaccato quello che ha definito Nuovo Protezionismo. "Le auto elettriche cinesi - ha detto - sono buone, confortevoli, tecnicamente perfette e costano meno della metà di quelle prodotte in Europa. E come vogliamo difenderci? Con i dazi. E sapete cosa succederà - ha aggiunto il presidente mondiale degli armatori - che i cinesi faranno altrettanto con le auto europee e i danni saranno molto più grandi di quelli che si vorrebbero evitare col protezionismo". Emanuele Grimaldi è stato durissimo contro chi vuole fermare con regole anacronistiche come i dazi, il commercio internazionale. "La Cina - ha detto - produce 25 milioni di autovetture all'anno; la Ue 20 milioni. Cinque anni fa non c'erano esportazioni di auto dalla Cina; al massimo 400mila ogni anno. Oggi esportano 400mila veicoli al mese. E cosa pensa di fare il commissario tedesco al commercio? Il protezionismo, introdurre dazi. Ma lo sa che il maggiore esportatore di auto in Cina è Volkswagen? Lo sa che i cinesi imporranno a loro volta dazi sulle auto importate dall'Europa". E poi la questione ambientale: "Ci proteggiamo da auto pulite mentre noi esportiamo in Cina auto con motori termici tradizionali". Grimaldi ne ha avuto per tutti. Ha criticato con forza l'Ets (la tassa imposta agli armatori per accompagnare la transizione ecologica). "Bisogna trovare - ha detto - un accordo globale sulla decarbonizzazione anche perché lo shipping è più la soluzione, che il problema, perché noi trasportiamo il 90% delle merci nel mondo soltanto con il 2% delle emissioni; ci sono settori produttivi, invece, che inquinano molto di più e a cui potrebbero finire gli i capitali ottenuti con la tassa imposta agli armatori. Penso al **trasporto** su gomma: paradossalmente dobbiamo pagare per aiutare chi inquina di più ed è nostro concorrente. Per raggiungere gli obiettivi Imo, zero emissioni dal 2050 la soluzione va trovata a livello mondiale e dovrà essere duplice: occorrerà, infatti, trovare nuovi carburanti che siano adeguati per lo shipping, e che si possano avere nei porti, e aiutare gli armatori a ridurre il gap tra il costo dei nuovi carburanti, che sarà almeno il doppio dei vecchi, e la spesa per i vecchi carburanti".

Spesa per i carburanti a 70 miliardi, la metà va in tasse

Crc, oltre 1800 euro l'anno a famiglia, toccare **accise** è tsunami Le famiglie italiane hanno speso lo scorso anno in carburanti 47,5 miliardi di euro, con un incremento dei consumi del 9,3% nel triennio 2021-2023. E' il calcolo del Centro di formazione e ricerca sui consumi (Crc) che, alla luce delle polemiche sul Psb, chiede di intervenire sull'Iva per evitare che qualsiasi ritocco delle **accise** provochi "uno tsunami". Nei trasporti il **gasolio** rappresenta in Italia il 59% del totale dei consumi, seguito da benzina (23%), Gpl (5%) e cherosene per aviazione (3,5%). Le vendite di benzina e **gasolio** sono risultate pari lo scorso anno a 31,5 milioni di tonnellate (circa 8,2 milioni di tonnellate la benzina, 23,3 milioni il **gasolio**) per un controvalore di circa 70,9 miliardi di euro a carico di cittadini e imprese. Nei primi 8 mesi del 2024 le vendite di benzina e **gasolio** segnano +2,3% rispetto allo stesso periodo del 2023, raggiungendo 21,4 milioni di tonnellate. La spesa sostenuta dalle sole famiglie per l'acquisto di carburanti si è attestata lo scorso anno a quota 47,5 miliardi di euro, con una spesa media di 1.843 euro, pari a un consumo di circa 1.000 litri l'anno, aggiunge il Crc. "Su benzina e **gasolio**, tuttavia, continua a pesare come un macigno la tassazione che piazza l'Italia ai vertici in Europa, generando per le casse dello Stato entrate per oltre 38 miliardi di euro", analizza il centro di ricerca. Oggi - evidenzia il Crc - su ogni litro di benzina acquistato ai distributori il 60,1%, pari a 1,04 euro, se ne va in tasse (0,728 euro per le **accise**, 0,312 euro per l'Iva). Sul **gasolio** il peso della tassazione è oggi del 56,3%, pari a 0,907 euro al litro (0,617 euro le **accise**, 0,290 euro l'Iva). Le **accise** sul **gasolio** sono le più pesanti in in Europa, superando la Francia (0,609 euro al litro) e il Belgio (0,600 euro). Proprio a causa della tassazione eccessiva sui carburanti, gli automobilisti italiani pagano oggi la benzina 10,8 centesimi in più al litro rispetto alla media Ue, ossia 5,4 euro in più a pieno, con un aggravio di spesa di 130 euro all'anno ipotizzando due pieni al mese. Per il **gasolio** la maggiore spesa rispetto alla media Ue è di 10 centesimi al litro (+5 euro a pieno, +120 euro all'anno), calcola il Crc.



10/13/2024 12:12

Crc, oltre 1800 euro l'anno a famiglia, toccare **accise** è tsunami Le famiglie italiane hanno speso lo scorso anno in carburanti 47,5 miliardi di euro, con un incremento dei consumi del 9,3% nel triennio 2021-2023. E' il calcolo del Centro di formazione e ricerca sui consumi (Crc) che, alla luce delle polemiche sul Psb, chiede di intervenire sull'Iva per evitare che qualsiasi ritocco delle **accise** provochi "uno tsunami". Nei trasporti il **gasolio** rappresenta in Italia il 59% del totale dei consumi, seguito da benzina (23%), Gpl (5%) e cherosene per aviazione (3,5%). Le vendite di benzina e **gasolio** sono risultate pari lo scorso anno a 31,5 milioni di tonnellate (circa 8,2 milioni di tonnellate la benzina, 23,3 milioni il **gasolio**) per un controvalore di circa 70,9 miliardi di euro a carico di cittadini e imprese. Nei primi 8 mesi del 2024 le vendite di benzina e **gasolio** segnano +2,3% rispetto allo stesso periodo del 2023, raggiungendo 21,4 milioni di tonnellate. La spesa sostenuta dalle sole famiglie per l'acquisto di carburanti si è attestata lo scorso anno a quota 47,5 miliardi di euro, con una spesa media di 1.843 euro, pari a un consumo di circa 1.000 litri l'anno, aggiunge il Crc. "Su benzina e **gasolio**, tuttavia, continua a pesare come un macigno la tassazione che piazza l'Italia ai vertici in Europa, generando per le casse dello Stato entrate per oltre 38 miliardi di euro", analizza il centro di ricerca. Oggi - evidenzia il Crc - su ogni litro di benzina acquistato ai distributori il 60,1%, pari a 1,04 euro, se ne va in tasse (0,728 euro per le **accise**, 0,312 euro per l'Iva). Sul **gasolio** il peso della tassazione è oggi del 56,3%, pari a 0,907 euro al litro (0,617 euro le **accise**, 0,290 euro l'Iva). Le **accise** sul **gasolio** sono le più pesanti in in Europa, superando la Francia (0,609 euro al litro) e il Belgio (0,600 euro). Proprio a causa della tassazione eccessiva sui carburanti, gli automobilisti italiani pagano oggi la benzina 10,8 centesimi in più al litro rispetto alla media Ue, ossia 5,4 euro in più a pieno, con un aggravio di spesa di 130 euro all'anno ipotizzando due pieni al mese. Per il **gasolio** la maggiore spesa rispetto alla media Ue è di 10 centesimi al litro (+5 euro a pieno, +120 euro all'anno), calcola il Crc.

Scenari Economici

Fonti Web

La Francia manda in mare una nuova fregata dall'aspetto particolare

La Francia invia per le prove in mare la Admiral Ronarc'h, la prima nave di una nuova classe di "Fregate di difesa e d'intervento" FDI, che dovrebbe essere l'ultima novità navale, dalle forme interessanti, e che dovrebbe anche essere un successo commerciale. La nuova fregata Amiral Ronarc'h della Marina francese, dall'aspetto molto particolare che sta conquistando l'interesse fra gli addetti ai lavori per la sua estrema semplicità soprattutto ora che sta compiendo le proprie prove in mare. Però la nave da guerra - la prima di una nuova classe di fregate multiruolo - non è degna di nota solo per il suo aspetto esteriore. È anche uno studio molto interessante su come impacchettare un numero considerevole di armi e sensori su uno scafo relativamente piccolo e farli funzionare con un equipaggio limitato. L'Amiral Ronarc'h (scafo numero D 660) ha iniziato ufficialmente le prove in mare all'inizio di questa settimana, salpando dal cantiere navale del Naval Group di Lorient, in Bretagna, nella Francia occidentale, il 7 ottobre. Prova in mare della Admiral Ronarc'h Nel linguaggio francese, la nuova nave da guerra è la prima di una nuova classe di Fregate de Défense et d'Intervention (FDI), o fregate da difesa e attacco. L'Amiral Ronarc'h è la prima delle cinque fregate FDI che Naval Group sta costruendo per la Marina francese in base a un contratto assegnato nel 2017. La costruzione della nave principale è iniziata nel 2019, è stata impostata nel dicembre 2021 e varata nel novembre 2022. Cinque anni per la prima fregata di una nuova classe è un buon risultato per l'Europa, lento per la Corea del Sud. La seconda FDI per la Marina francese, la Amiral Louzeau (D 661), ha iniziato la costruzione nel luglio 2023. Anche il terzo IED della Marina francese, l'Amiral Castex (D 662), è in costruzione. Ecco il video delle prove in mare: Nel frattempo, sono in costruzione altre tre navi della famiglia FDI. Queste sono state ordinate dalla Grecia nel 2022 (con un'opzione per una quarta) e sono richieste in tempi più stretti. Sono anche un po' diverse, tra cui più pesantemente armate, come discuteremo più avanti. La nuova fregata ha un aspetto molto diverso da quasi tutte le altre navi da combattimento di superficie attualmente in servizio. La caratteristica più evidente è la prua a coltello che trafigge le onde e che ricorda una configurazione di design nota come prua rovesciata o invertita, che ricorda le navi della fine del XIX secolo. Inoltre, la prua si estende lungo tutta la linea dello scafo. Gli IED della Marina francese avranno un dislocamento di circa 4.960 tonnellate ciascuno. Queste navi da guerra sono lunghe circa 130 metri hanno un baglio di 20 metri e saranno in grado di raggiungere una velocità di 27 nodi, grazie a un sistema di propulsione combinato diesel e gasolio (CODAD). Avranno una capacità di restare in mare di 45 giorni. In genere saranno gestite da un equipaggio di 125 persone, con la possibilità di imbarcare 28 persone aggiuntive se necessario per determinate missioni. Naval



La Francia invia per le prove in mare la Admiral Ronarc'h, la prima nave di una nuova classe di "Fregate di difesa e d'intervento" FDI, che dovrebbe essere l'ultima novità navale, dalle forme interessanti, e che dovrebbe anche essere un successo commerciale. La nuova fregata Amiral Ronarc'h della Marina francese, dall'aspetto molto particolare che sta conquistando l'interesse fra gli addetti ai lavori per la sua estrema semplicità soprattutto ora che sta compiendo le proprie prove in mare. Però la nave da guerra - la prima di una nuova classe di fregate multiruolo - non è degna di nota solo per il suo aspetto esteriore. È anche uno studio molto interessante su come impacchettare un numero considerevole di armi e sensori su uno scafo relativamente piccolo e farli funzionare con un equipaggio limitato. L'Amiral Ronarc'h (scafo numero D 660) ha iniziato ufficialmente le prove in mare all'inizio di questa settimana, salpando dal cantiere navale del Naval Group di Lorient, in Bretagna, nella Francia occidentale, il 7 ottobre. Prova in mare della Admiral Ronarc'h Nel linguaggio francese, la nuova nave da guerra è la prima di una nuova classe di Fregate de Défense et d'Intervention (FDI), o fregate da difesa e attacco. L'Amiral Ronarc'h è la prima delle cinque fregate FDI che Naval Group sta costruendo per la Marina francese in base a un contratto assegnato nel 2017. La costruzione della nave principale è iniziata nel 2019, è stata impostata nel dicembre 2021 e varata nel novembre 2022. Cinque anni per la prima fregata di una nuova classe è un buon risultato per l'Europa, lento per la Corea del Sud. La seconda FDI per la Marina francese, la Amiral Louzeau (D 661), ha iniziato la costruzione nel luglio 2023. Anche il terzo IED della Marina francese, l'Amiral Castex (D 662), è in costruzione. Ecco il video delle prove in mare: Nel frattempo, sono in costruzione altre tre navi della famiglia FDI. Queste sono state ordinate dalla Grecia nel 2022 (con un'opzione per una quarta) e sono richieste in tempi più stretti. Sono anche un po' diverse, tra cui più pesantemente armate, come discuteremo più avanti. La nuova fregata ha un aspetto molto diverso da quasi tutte le altre navi da combattimento di superficie attualmente in servizio. La caratteristica più evidente è la prua a coltello che trafigge le onde e che ricorda una configurazione di design nota come prua rovesciata o invertita, che ricorda le navi della fine del XIX secolo. Inoltre, la prua si estende lungo tutta la linea dello scafo. Gli IED della Marina francese avranno un dislocamento di circa 4.960 tonnellate ciascuno. Queste navi da guerra sono lunghe circa 130 metri hanno un baglio di 20 metri e saranno in grado di raggiungere una velocità di 27 nodi, grazie a un sistema di propulsione combinato diesel e gasolio (CODAD). Avranno una capacità di restare in mare di 45

Scenari Economici

Fonti Web

Group descrive queste navi innovative come "la sintesi del meglio delle tecnologie navali francesi su una piattaforma compatta" e le navi da guerra che ne derivano sono "progettate per far fronte a minacce in costante evoluzione". Le navi sono state progettate e prodotte utilizzando strumenti digitali, mentre un'architettura digitale a bordo garantirà che possano essere modificate e aggiornate per stare al passo con queste minacce, come sostiene Naval Group. "Le FDI saranno in grado di affrontare le minacce attuali e future ad alto spettro, con una copertura a 360 gradi in tutte le bande di frequenza, e di elaborare una quantità sempre maggiore di dati", sostiene il produttore. Per far fronte a tali minacce, gli IED della Marina francese sono notevolmente ben armati, con una varietà di armi che consentono loro di intraprendere missioni che includono la proiezione antinave, antiaerea, antisommergibile e di forze speciali, nonché di affrontare minacce asimmetriche. Quindi potrebbero essere molto utili per stazioni complesse come quella attuale nel **mar Rosso**. Per le missioni antinave, gli IED francesi saranno armati con otto missili Exocet MM40, nell'ultima versione B3C. In grado di colpire bersagli a una distanza di circa 124 miglia, l'Exocet MM40 vola a quote molto basse e ad alte velocità subsoniche. È dotato di un mirino radar attivo e il modello B3C introduce un nuovo pacchetto di navigazione e propulsione. Il sistema di navigazione consente di programmare waypoint 3D, traiettorie ottimizzate e attacchi terminali simultanei con più missili. L'arma antiaerea principale è il missile terra-aria Aster, di cui 16 esemplari sono trasportati in una coppia di lanciatori a otto celle. Collaudato in combattimento, l'Aster è disponibile in due versioni principali. Il più piccolo Aster 15 ha una gittata di circa 18 miglia, 28 km, mentre il più grande Aster 30 è in grado di agganciare bersagli a più di 75 miglia, 120 km. I recenti miglioramenti apportati all'Aster 30 includono il potenziamento delle sue capacità contro i missili balistici antinave (ASBM), un tipo di minaccia relativamente nuovo che viene impiegato dagli Houthi nella loro campagna contro la navigazione nel **Mar Rosso**. I siluri MU90, in due tubi doppi, sono disponibili per la guerra antisommergibile. Le navi sono inoltre dotate di cannoni di vario calibro, tra cui un cannone principale Oto Melara Super Rapid da 76 mm e una coppia di stazioni d'arma remote Narwhal da 20 mm. Le opzioni per l'aviazione includono un elicottero, come il Caïman Marine (una versione del NATO Frigate Helicopter, NFH), il futuro Guépard Marine, e/o un drone a decollo e atterraggio verticale (VTOL), con un hangar e un'area di atterraggio a poppa. Possono essere imbarcate anche due imbarcazioni comando per schierare squadre di incursori, forze speciali, per la protezione delle forze e per la **logistica** minore. La completa dotazione di sensori comprende il radar Thales Sea Fire di nuova generazione con quattro array fissi, montati sul prominente albero piramidale. Le FDI sono anche le prime navi da guerra francesi del loro genere a essere protette contro le minacce informatiche fin dall'inizio. Ciò include un'architettura informatica ridondante basata su due centri dati. Le prove in mare dell' Amiral Ronarc'h saranno particolarmente complete e comprenderanno non solo il collaudo dei sistemi di navigazione e propulsione, ma anche dei vari sistemi di combattimento, che saranno messi alla prova in condizioni reali in mare. I risultati

Scenari Economici

Fonti Web

di queste prove contribuiranno a perfezionare le prossime navi del programma FDI e a preparare la strada per l'entrata in servizio dell' Amiral Ronarc'h, prevista per il 2025. Le quattro fregate rimanenti per la Marina francese dovrebbero essere consegnate entro il 2030. Questo nonostante alcuni ritardi nel programma, dato che le prime prove in mare dell' Amiral Ronarc'h erano inizialmente previste per il 2023, seguite dalla consegna nel 2024. Un'immagine generata al computer di una nave cisterna della flotta che effettua un rifornimento in mare contemporaneamente alla portaerei di nuova generazione della Marina francese e a una fregata FDI. Marina francese Una volta in servizio, le cinque fregate FDI integreranno le otto fregate di tipo FREMM e alla fine sostituiranno le cinque fregate della classe La Fayette, il cui ritiro è previsto per il 2035. La Marina ellenica, invece, dovrebbe ricevere due fregate FDI nel 2025 e una nel 2026. Per rispettare la tempistica, il secondo e il terzo scafo, originariamente previsti per la Marina francese, sono stati invece completati per la Marina ellenica, che li chiama classe Kimon. Le prime due fregate greche, Kimon e Nearchos, sono state varate rispettivamente nell'ottobre 2023 e nel settembre 2024. Il costo dichiarato del programma greco è di 3,5 miliardi di dollari per le prime tre navi.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Schlein smemorata o bugiarda? FdI inchioda Elly: in Parlamento il Pd chiede l'aumento delle accise

Il senso di Elly per le **accise** è davvero indecifrabile: in parlamento Schlein firma proposte per aumentarle, in tv e ai giornali si oppone sdegnata. Tanto che FdI, attraverso i suoi capogruppi di Senato e Camera, Lucio Malan e Tommaso Foti, si divide tra chi la definisce "smemorata" e chi smaccatamente "bugiarda". Proprio la segretaria dem aveva proposto in più occasioni proposte di legge ed emendamenti che prevedevano l'aumento le **accise** sui carburanti. Oggi, quindi, le sue dichiarazioni contro il governo suonano perlomeno contraddittorie. Malan rinfresca la memoria a Schlein sulle **accise** "Sulle **accise** Schlein sempre piu' fuori dalla realtà - sottolinea il presidente dei senatori di FdI - Accusa la premier Meloni di mentire sulle **accise** ma l'unica che mente su questo tema è proprio lei. Vale la pena ricordare alla smemorata Schlein che tutte le proposte di legge Pd, comprese quelle a firma Schlein, che comportano costi prevedono come coperture finanziarie, a volte miliardarie, l'intervento sui Sad (sussidi ambientali dannosi). Tra questi la voce principale è proprio l'aumento delle **accise** sul **gasolio**. Quindi la segretaria del Pd spieghi agli italiani se sta mentendo oggi, che dichiara di essere contraria all'aumento delle **accise** sul **gasolio**, o se mentiva ieri quando le prevedeva a copertura per esempio delle spese sanitarie. L'unica certezza - infierisce Malan - è che Schlein mente senza pudore sperando che gli italiani siano troppo stupidi per capirlo". Foti cita la Caselli: "Schlein dovrebbe cantare 'Sono bugiarda'" Ancora più salace l'attacco di Tommaso Foti, che cita un vecchio brano di Caterina Caselli. "Appassionata di canto quale è, Schlein farebbe bene ad intonare 'Sono bugiarda' perché sa di non dire la verità in merito al presunto aumento delle **accise** sul diesel. Come è stato rilevato in più occasioni, nelle precedenti Leggi di Bilancio del governo Meloni gli emendamenti del suo partito venivano coperti dalla riduzione dei sussidi ambientali dannosi - cosiddetti Sad - nei quali rientrano anche le **accise** che gravano sul **gasolio** e sulla benzina. Questo significa che il Pd, non altri, voleva aggravare i costi del diesel e della benzina". "Continuare a mentire sui contenuti di una manovra che la maggioranza ancora non ha scritto - continua il capogruppo di Fratelli d'Italia alla Camera - è probabilmente l'ultimo escamotage di Schlein per provare a spostare l'attenzione dalla proposta dem di una nuova patrimoniale con cui vessare gli italiani. Rimandiamo al mittente le vacue accuse che la sinistra 'tassa e spendi' rivolge al governo Meloni, impegnato a definire una Legge di Bilancio che rilanci l'economia, sostenga imprese e famiglie, senza chiedere loro nuovi sacrifici". Che cosa aveva detto la segretaria Pd Le dichiarazioni di Malan Foti sono giunte in risposta a una nota della segretaria



Il senso di Elly per le accise è davvero indecifrabile: in parlamento Schlein firma proposte per aumentarle, in tv e ai giornali si oppone sdegnata. Tanto che FdI, attraverso i suoi capogruppi di Senato e Camera, Lucio Malan e Tommaso Foti, si divide tra chi la definisce "smemorata" e chi smaccatamente "bugiarda". Proprio la segretaria dem aveva proposto in più occasioni proposte di legge ed emendamenti che prevedevano l'aumento le accise sui carburanti. Oggi, quindi, le sue dichiarazioni contro il governo suonano perlomeno contraddittorie. Malan rinfresca la memoria a Schlein sulle accise "Sulle accise Schlein sempre piu' fuori dalla realtà - sottolinea il presidente dei senatori di FdI - Accusa la premier Meloni di mentire sulle accise ma l'unica che mente su questo tema è proprio lei. Vale la pena ricordare alla smemorata Schlein che tutte le proposte di legge Pd, comprese quelle a firma Schlein, che comportano costi prevedono come coperture finanziarie, a volte miliardarie, l'intervento sui Sad (sussidi ambientali dannosi). Tra questi la voce principale è proprio l'aumento delle accise sul gasolio. Quindi la segretaria del Pd spieghi agli italiani se sta mentendo oggi, che dichiara di essere contraria all'aumento delle accise sul gasolio, o se mentiva ieri quando le prevedeva a copertura per esempio delle spese sanitarie. L'unica certezza - infierisce Malan - è che Schlein mente senza pudore sperando che gli italiani siano troppo stupidi per capirlo". Foti cita la Caselli: "Schlein dovrebbe cantare 'Sono bugiarda'" Ancora più salace l'attacco di Tommaso Foti, che cita un vecchio brano di Caterina Caselli. "Appassionata di canto quale è, Schlein farebbe bene ad intonare 'Sono bugiarda' perché sa di non dire la verità in merito al presunto aumento delle accise sul diesel

Pd, inferocita per l'accusa (incontrovertibile) di Giorgia Meloni che aumentare le tasse è una cosa di sinistra. "Nell'intervista al Tg5 - ha sostenuto Schlein - Meloni prova a nascondere una verità che ha messo nero su bianco il governo da lei presieduto nel piano strutturale di bilancio, a pagina 116: nel documento approvato dal governo c'è scritto che aumenteranno le **accise** sul diesel. Sono lontani i tempi in cui faceva i video dal benzinai promettendo di abatterle, adesso ci metta la faccia di nuovo, spieghi al Paese la tassa Meloni. E smetta di dire che hanno investito più di chiunque in sanità, quando l'indicatore usato in tutto il mondo dà la spesa sanitaria sul PIL in discesa da quando lei sta a Palazzo Chigi". Una replica che è stata smontata punto su punto da Fratelli d'Italia, che ha ricordato appunto che l'aumento delle **accise** è stato firmato in questi anni sistematicamente dai governi di centrosinistra, in particolare dal Partito democratico. Smemorata Elly. Commenti.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Shipping Italy

Fonti Web

Fincantieri anticipa l'obiettivo emissioni zero: "Nel 2027 prima nave a idrogeno"

Cantieri Grazie al progetto Wave 2 the future e alle fuel cell made in Bari da Isotta Fraschini Motori la tecnologia per avere navi a emissioni zero sarà raggiunto per il 2035 di Alberto Mariotti In occasione della Giornata della sostenibilità promossa dal Ditne, Distretto tecnologico nazionale sull'energia, che si è svolto nell'ambito della ventesima edizione dello Snim, Saloni Nautici di Puglia, alcune delle più grandi aziende nazionali si sono ritrovate allo stesso tavolo per dibattere del futuro della transizione energetica in ambito marittimo. Al centro della discussione Wave 2 the future di Fincantieri, un progetto Ipce (Importanti progetti di interesse comune europeo) per la realizzazione di un sistema di propulsione ibrido. Di questo argomento SHIPPING ITALY ha parlato con la responsabile del progetto, Caterina Cobino, che racconta: "Wave 2 the future rientra tra le tante iniziative che il cantiere sta prendendo in ambito decarbonizzazione e ha diversi obiettivi: realizzare navi operative da crociera che possono alimentarsi parzialmente a idrogeno; sviluppare la tecnologia per impiegarlo attraverso la nostra società Isotta Fraschini Motori sviluppando sistemi di fuel cell adatti all'uso marino, progettare motori alternativi che utilizzino idrogeno e realizzare un sistema propulsivo con un ciclo combinato alimentato a idrogeno, sempre per applicazioni marittime. È un sistema costituito da turbine a gas e a vapore: le turbine a gas hanno bisogno di combustibile, l'idrogeno, mentre la turbina a vapore serve a recuperare il calore e quindi ad aumentare l'efficienza. Mentre il ciclo combinato è alimentato al 100% dall'idrogeno, le navi sono invece ibride, hanno sia un sistema di alimentazione tradizionale sia a idrogeno, una scelta dovuta a problemi di spazio: ne servirebbe troppo per produrre l'intera potenza." Come affrontate una delle criticità dell'idrogeno, la rete distributiva? "Noi costruiamo le navi che poi i nostri armatori utilizzeranno e contribuiamo a creare la domanda di idrogeno, di conseguenza siamo un elemento all'interno di un ecosistema che sarà stimolato a produrlo e distribuirlo". A che punto siete rispetto all'obiettivo emissioni zero entro il 2050? "Il sistema ibrido genererà tra il 20 e il 40% dell'energia che la nave richiede, questa percentuale è ciò che ci porta a realizzare gli obiettivi del 2035 ben prima del previsto. L'obiettivo di Fincantieri è più ambizioso: la Commissione Europea ha stabilito il 2050 come obiettivo per il net zero, bene Fincantieri intende avere il progetto pronto già nel 2035, anticipando i tempi. Sebbene sia un progetto sperimentale, con tutte le incertezze del caso, la prima nave a idrogeno è prevista per il 2027, navigante". Questa soluzione sarà applicabile anche al mondo del diporto? " Fincantieri integra la tecnologia delle fuel cell nelle navi, questa integrazione comporta una marinizzazione, cioè rendere gli equipaggiamenti adatti all'applicazione marittima e certificarli. Oggi non ci sono ancora le normative, ma quando arriveranno il progetto è scalabile a piacere e sarà



Shipping Italy
Fincantieri anticipa l'obiettivo emissioni zero: "Nel 2027 prima nave a idrogeno"
10/13/2024 21:36 Nicola Capuzzo
Cantieri Grazie al progetto Wave 2 the future e alle fuel cell made in Bari da Isotta Fraschini Motori la tecnologia per avere navi a emissioni zero sarà raggiunto per il 2035 di Alberto Mariotti In occasione della Giornata della sostenibilità promossa dal Ditne, Distretto tecnologico nazionale sull'energia, che si è svolto nell'ambito della ventesima edizione dello Snim, Saloni Nautici di Puglia, alcune delle più grandi aziende nazionali si sono ritrovate allo stesso tavolo per dibattere del futuro della transizione energetica in ambito marittimo. Al centro della discussione Wave 2 the future di Fincantieri, un progetto Ipce (Importanti progetti di interesse comune europeo) per la realizzazione di un sistema di propulsione ibrido. Di questo argomento SHIPPING ITALY ha parlato con la responsabile del progetto, Caterina Cobino, che racconta: "Wave 2 the future rientra tra le tante iniziative che il cantiere sta prendendo in ambito decarbonizzazione e ha diversi obiettivi: realizzare navi operative da crociera che possono alimentarsi parzialmente a idrogeno; sviluppare la tecnologia per impiegarlo attraverso la nostra società Isotta Fraschini Motori sviluppando sistemi di fuel cell adatti all'uso marino, progettare motori alternativi che utilizzino idrogeno e realizzare un sistema propulsivo con un ciclo combinato alimentato a idrogeno, sempre per applicazioni marittime. È un sistema costituito da turbine a gas e a vapore: le turbine a gas hanno bisogno di combustibile, l'idrogeno, mentre la turbina a vapore serve a recuperare il calore e quindi ad aumentare l'efficienza. Mentre il ciclo combinato è alimentato al 100% dall'idrogeno, le navi sono invece ibride, hanno sia un sistema di alimentazione tradizionale sia a idrogeno, una scelta dovuta a problemi di spazio: ne servirebbe troppo per produrre l'intera potenza." Come affrontate una delle criticità dell'idrogeno, la rete distributiva? "Noi costruiamo le navi che poi i nostri armatori utilizzeranno e contribuiamo a creare la domanda di idrogeno, di conseguenza

Shipping Italy

Fonti Web

solo una questione di spazi, pesi e potenze. Noi abbiamo già in mare la nave sperimentale Zeus, la prima alimentata a idrogeno con una tecnologia che deriva direttamente dai sommergibili. Ha una potenza di 140 kW, mentre le navi di cui parlavamo prima arrivano a 6 megawatt di potenza, quindi la soluzione è scalabile sia verso l'alto che verso il basso e non solo, il progetto sarà applicabile anche al mondo delle navi cargo, che poi sono le più numerose e inquinanti". Marco Colinelli, cco di Isotta Fraschini Motori racconta invece lo sviluppo delle fuel cell 'made in Bari': "Crediamo nel mix tecnologico che stiamo affrontando con diverse soluzioni. La prima è una nuova piattaforma propulsiva, interamente sviluppata da Isotta Fraschini, che avrà una maggiore efficienza, minori consumi e la possibilità di utilizzare combustibili diversi, dal gasolio all'Hvo, dal metanolo all'idrogeno. Una piattaforma quindi per motori policombustibili. L'altro elemento sono le fuel cell con moduli da 500 kW a 3 MW e che realizziamo nello storico stabilimento di Bari. È un progetto sviluppato ovviamente insieme alla nostra casa madre, si tratta di applicazioni che intendiamo realizzare sulle navi in un tempo sufficientemente veloce di installazione. Lo ritengo un elemento importante in questo momento storico in cui si parla sempre più spesso di efficientamento, utilizzo di combustibili alternativi e riduzione delle emissioni in un percorso di decarbonizzazione che deve coinvolgere tutti gli attori dei vari settori industriali. Isotta Fraschini è specializzata in applicazioni estremamente sofisticate e vogliamo portare la nostra capacità ingegneristica in tutte le applicazioni a mare e a terra, e i combustibili alternativi sono uno dei percorsi che riteniamo utili a frequentare. La piattaforma garantirà anche la possibilità di retrofit e siamo consapevoli, lo ripeto, che è il mix di soluzioni che ci salverà, non esiste la 'pallottola d'argento.'" Infine il presidente di Saloni Nautici di Puglia, Giuseppe Meo, colui che ha fortemente creduto nella mission del salone come 'speaking platform' per il futuro della nautica, ha spiegato. "Il nostro obiettivo è stimolare una discussione sul territorio rispetto al ruolo che la Puglia può ritagliarsi nel contesto nautico, siamo in una posizione geografica importante e abbiamo le competenze. I nostri progetti per la sostenibilità sono finanziati in maniera importante da parte della Comunità Europea, come il Puglia Green Hydrogen Valley, selezionato per un finanziamento Ipcei (Importanti progetti di interesse comune europeo) per la produzione di idrogeno verde. Ci sono tutte le caratteristiche perché la Puglia possa avere un ruolo importante in questo scenario e lo Snim è una vetrina nella quale cerchiamo di discutere di questi temi per preparare un programma durante l'anno che possa portare al raggiungimento dei risultati. L'evento continua a crescere, quest'anno superiamo le 300 imbarcazioni in esposizione, abbiamo 170 espositori e circa 25mila appassionati che seguono la manifestazione. Abbiamo aree industriali affacciate direttamente sul mare e che possono essere utilizzate per la produzione e aziende pronte a investire risorse importanti, circa 50 milioni di euro, per la produzione di yacht a vela, a motore e catamarani. Presenteremo un piano industriale con l'idea di costruire un Polo nautico e realizzare anche una Scuola dei mestieri nautici perché si possa imparare a verniciare, laminare, lavorare il legno. È una richiesta trasversale, sono tante le aziende che hanno bisogno di competenze specifiche. Per

Shipping Italy

Fonti Web

la sostenibilità stiamo lavorando con la Regione all'**elettrificazione** dei **porti** per consentire a tutti di fruire delle nostre aree marine protette in assoluta sicurezza. La Puglia si sta muovendo con largo anticipo e in maniera molto importante". 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

Ecco quanto hanno speso gli Usa per armare Israele

Un rapporto rivela che gli Usa hanno speso 17,9 miliardi di dollari in aiuti militari a Israele in un anno di guerra. Si tratta della cifra più alta mai registrata per l'assistenza militare a Israele in un solo anno dal 1959. Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Un nuovo rapporto pubblicato dal progetto Costs of War dell'Università di Brown ha rivelato che gli Stati Uniti hanno speso più di 22,76 miliardi di dollari per operazioni militari e per la fornitura di armi in Medio Oriente nell'ultimo anno, in seguito agli attacchi del 7 ottobre 2023 da parte del gruppo Hamas contro Israele. Questo conflitto ha dato il via a una crisi regionale più ampia, con ripercussioni significative sul piano finanziario per il governo statunitense. I FONDI DESTINATI DAGLI USA ALL'ASSISTENZA MILITARE DI ISRAELE Il rapporto, che copre i costi fino alla fine di settembre 2024, evidenzia come la maggior parte di questi fondi, circa 17,9 miliardi di dollari, sia stata destinata all'assistenza militare e alla sicurezza di Israele. Si tratta della cifra più alta mai registrata per l'assistenza militare a Israele in un solo anno dal 1959. Il documento sottolinea che questa stima è prudente e potrebbe non includere tutta l'assistenza finanziaria fornita dagli Stati Uniti, suggerendo che i costi complessivi potrebbero essere ancora più elevati. Questa somma comprende la fornitura di armi avanzate, sistemi di difesa e supporto tecnico per le forze israeliane. LE ALTRE RISORSE PER LE OPERAZIONI MILITARI NELLA REGIONE Inoltre, il rapporto indica che almeno 4,86 miliardi di dollari sono stati spesi per le operazioni militari statunitensi nella regione, tra cui le operazioni nel **Mar Rosso** contro i ribelli Houthi in Yemen. Queste operazioni fanno parte di un più ampio sforzo per stabilizzare la regione e proteggere le rotte marittime cruciali per il commercio internazionale, in particolare contro le minacce poste dai gruppi armati affiliati all'Iran. Le spese documentate dal progetto Costs of War fanno parte di un quadro più ampio di interventi militari statunitensi in Medio Oriente, che includono anche operazioni anti-terrorismo in Iraq e Siria, nonché missioni di supporto alle forze locali. LE RICADUTE DAL CONFLITTO TRA ISRAELE E HAMAS Il conflitto tra Israele e Hamas, con l'intervento degli Stati Uniti a sostegno di Israele, ha amplificato l'instabilità regionale, **portando** a una maggiore presenza militare americana nella regione. Il rapporto sottolinea come le spese statunitensi in Medio Oriente continuino a crescere, nonostante i tentativi di ridurre l'impegno militare nella regione negli ultimi anni. Questi costi sono destinati a restare elevati, soprattutto in un contesto di conflitti prolungati e alleanze strategiche come quella con Israele, che rimane un pilastro della politica estera americana in Medio Oriente. Il progetto Costs of War, noto per le sue analisi dettagliate delle spese militari degli Stati Uniti, ha evidenziato come il supporto militare americano nella regione sia parte di una strategia di



10/13/2024 08:01

Giuseppe Gagliano

Un rapporto rivela che gli Usa hanno speso 17,9 miliardi di dollari in aiuti militari a Israele in un anno di guerra. Si tratta della cifra più alta mai registrata per l'assistenza militare a Israele in un solo anno dal 1959. Ascolta questo articolo ora... Ascolta questo articolo ora... Voice by Un nuovo rapporto pubblicato dal progetto Costs of War dell'Università di Brown ha rivelato che gli Stati Uniti hanno speso più di 22,76 miliardi di dollari per operazioni militari e per la fornitura di armi in Medio Oriente nell'ultimo anno, in seguito agli attacchi del 7 ottobre 2023 da parte del gruppo Hamas contro Israele. Questo conflitto ha dato il via a una crisi regionale più ampia, con ripercussioni significative sul piano finanziario per il governo statunitense. I FONDI DESTINATI DAGLI USA ALL'ASSISTENZA MILITARE DI ISRAELE Il rapporto, che copre i costi fino alla fine di settembre 2024, evidenzia come la maggior parte di questi fondi, circa 17,9 miliardi di dollari, sia stata destinata all'assistenza militare e alla sicurezza di Israele. Si tratta della cifra più alta mai registrata per l'assistenza militare a Israele in un solo anno dal 1959. Il documento sottolinea che questa stima è prudente e potrebbe non includere tutta l'assistenza finanziaria fornita dagli Stati Uniti, suggerendo che i costi complessivi potrebbero essere ancora più elevati. Questa somma comprende la fornitura di armi avanzate, sistemi di difesa e supporto tecnico per le forze israeliane. LE ALTRE RISORSE PER LE OPERAZIONI MILITARI NELLA REGIONE Inoltre, il rapporto indica che almeno 4,86 miliardi di dollari sono stati spesi per le operazioni militari statunitensi nella regione, tra cui le operazioni nel Mar Rosso contro i ribelli Houthi in Yemen. Queste operazioni fanno parte di un più ampio sforzo per stabilizzare la regione e proteggere le rotte marittime cruciali per il commercio internazionale, in particolare contro le minacce poste dai gruppi armati affiliati all'Iran. Le spese documentate dal progetto Costs of War fanno parte di un quadro più ampio di interventi militari statunitensi in Medio Oriente, che includono anche operazioni anti-

Start Magazine

Fonti Web

lungo termine volta a mantenere la sicurezza e l'influenza geopolitica degli Stati Uniti. Tuttavia, il rapporto solleva anche domande sul costo umano e finanziario di queste operazioni, soprattutto in un periodo di crescente instabilità regionale.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

La guerra tra Hamas e Israele farà schizzare il petrolio? Report Economist

Il Medio Oriente, un'area che vale un terzo delle forniture mondiali di petrolio, si rischia l'inizio di una guerra regionale tra Israele e l'Iran. Il prezzo del greggio potrebbe arrivare a 100 dollari al barile? L'approfondimento dell'Economist. Da quando un anno fa Hamas ha attaccato Israele, il timore più grande sui mercati petroliferi è stato che le tensioni potessero degenerare in una vera e propria guerra regionale che contrapponesse Israele all'Iran, il settimo produttore mondiale di greggio. Fino a poco tempo fa entrambi i Paesi sembravano intenzionati a evitarlo. Questo spiega perché, nonostante la guerra a Gaza e gli Houthi che lanciano missili nel **Mar Rosso**, l'iniziale nervosismo sui mercati del petrolio dopo il 7 ottobre dello scorso anno ha presto lasciato il posto ai prezzi bassi e stabili che hanno prevalso per gran parte di quest'anno. Ma la scorsa settimana l'Iran ha sparato circa 200 missili contro Israele in risposta al bombardamento di Hizbullah e di altri proxy iraniani da parte di Israele. Ora il mondo attende con ansia la risposta di Israele. I mercati petroliferi sono nervosi. La scorsa settimana i prezzi del greggio sono aumentati del 10%, raggiungendo i 78 dollari al barile, il maggior guadagno settimanale in quasi due anni. Il 7 ottobre sono saliti ancora, prima di oscillare. Quando è scoppiata l'ultima guerra che ha coinvolto un grande Stato petrolifero, in Ucraina nel 2022, il greggio ha superato i 100 dollari al barile. Per capire fino a che punto i prezzi potrebbero salire, si considerino innanzitutto le opzioni di rappresaglia di Israele. Se colpisse solo obiettivi militari, come i siti di lancio dei missili, e l'Iran rispondesse con moderazione, nel tentativo di disinnescare la situazione, allora parte del premio geopolitico che fa salire i prezzi del petrolio svanirebbe. COSA SUCCEDERÀ AL PETROLIO SE ISRAELE ATTACCA L'IRAN Se Israele attacca le strutture petrolifere iraniane, potrebbe prendere di mira gli impianti che trasformano il greggio iraniano in prodotti petroliferi. Una possibile scelta è la centenaria raffineria di Abadan, che fornisce il 13% della benzina al mercato interno. L'Iran potrebbe compensare parte della carenza di carburante contrabbandando altri barili dal Kurdistan iracheno, secondo la società di dati Kpler. Il dolore rimarrebbe a livello locale; tali scioperi potrebbero addirittura aumentare l'offerta globale di greggio, in quanto potrebbero liberare più petrolio iraniano non raffinato per l'esportazione. Se Israele volesse infliggere un duro colpo alle esportazioni energetiche iraniane, potrebbe colpire i terminali petroliferi dell'isola di Kharg, nel Golfo Persico, da cui vengono spediti nove decimi di tutti i barili di greggio iraniano, o addirittura i campi petroliferi stessi. Questo avrebbe un costo diplomatico. L'amministrazione Biden sarebbe infastidita dal rischio di un'impennata dei prezzi della benzina a meno di un mese dalle elezioni presidenziali americane. Anche la Cina, destinazione di quasi tutte le esportazioni di petrolio dell'Iran, sarebbe irritata. Questo



Il Medio Oriente, un'area che vale un terzo delle forniture mondiali di petrolio, si rischia l'inizio di una guerra regionale tra Israele e l'Iran. Il prezzo del greggio potrebbe arrivare a 100 dollari al barile? L'approfondimento dell'Economist. Da quando un anno fa Hamas ha attaccato Israele, il timore più grande sui mercati petroliferi è stato che le tensioni potessero degenerare in una vera e propria guerra regionale che contrapponesse Israele all'Iran, il settimo produttore mondiale di greggio. Fino a poco tempo fa entrambi i Paesi sembravano intenzionati a evitarlo. Questo spiega perché, nonostante la guerra a Gaza e gli Houthi che lanciano missili nel Mar Rosso, l'iniziale nervosismo sui mercati del petrolio dopo il 7 ottobre dello scorso anno ha presto lasciato il posto ai prezzi bassi e stabili che hanno prevalso per gran parte di quest'anno. Ma la scorsa settimana l'Iran ha sparato circa 200 missili contro Israele in risposta al bombardamento di Hizbullah e di altri proxy iraniani da parte di Israele. Ora il mondo attende con ansia la risposta di Israele. I mercati petroliferi sono nervosi. La scorsa settimana i prezzi del greggio sono aumentati del 10%, raggiungendo i 78 dollari al barile, il maggior guadagno settimanale in quasi due anni. Il 7 ottobre sono saliti ancora, prima di oscillare. Quando è scoppiata l'ultima guerra che ha coinvolto un grande Stato petrolifero, in Ucraina nel 2022, il greggio ha superato i 100 dollari al barile. Per capire fino a che punto i prezzi potrebbero salire, si considerino innanzitutto le opzioni di rappresaglia di Israele. Se colpisse solo obiettivi militari, come i siti di lancio dei missili, e l'Iran rispondesse con moderazione, nel tentativo di disinnescare la situazione, allora parte del premio geopolitico che fa salire i prezzi del petrolio svanirebbe. COSA SUCCEDERÀ AL PETROLIO SE ISRAELE ATTACCA L'IRAN Se Israele attacca le strutture petrolifere iraniane, potrebbe prendere di mira gli impianti che trasformano il greggio iraniano in prodotti petroliferi. Una possibile scelta è la centenaria raffineria di Abadan, che

Start Magazine

Fonti Web

è importante: La Cina gestisce il porto di Haifa, il più grande di Israele, ed è un grande investitore nel settore tecnologico del Paese. Israele potrebbe comunque ritenere che il costo valga la pena di essere sostenuto e optare per colpire i terminali. Un attacco riuscito toglierebbe immediatamente dai mercati internazionali una discreta quantità di petrolio: il mese scorso l'Iran ha esportato la cifra record di 2 milioni di barili al giorno (bpd), pari a quasi il 2% dell'offerta mondiale. Anche in questo caso, le ricadute globali sarebbero probabilmente contenute. A differenza di quanto accaduto dopo l'invasione russa dell'Ucraina, quando il mondo pompava petrolio a tutto spiano e la domanda era in ripresa dopo la pandemia, oggi l'offerta è abbondante e la domanda fiacca. Dopo una serie di tagli alla produzione, l'Organizzazione dei Paesi Esportatori di Petrolio e i suoi alleati, noti collettivamente come OPEC+, dispongono di una capacità di riserva di oltre 5 milioni di bpd, più che sufficiente a compensare la perdita di greggio iraniano. L'Arabia Saudita e gli Emirati Arabi Uniti da soli hanno più di 4 milioni di bpd di riserva. Probabilmente non aspetteranno a lungo prima di aumentare la produzione. I membri dell'OPEC+, irritati dal fatto di aver visto la loro quota di mercato diminuire negli ultimi mesi, hanno atteso proprio questa opportunità per sciogliere i loro tagli. La scorsa settimana hanno confermato l'intenzione di aumentare la produzione di 180.000 bpd al mese per un anno, a partire da dicembre. La disciplina si sta sfilacciando all'interno del cartello - l'Iraq e il Kazakistan hanno superato i limiti di fornitura per mesi - e questo potrebbe spingere gli altri membri, non ultima l'Arabia Saudita, a ripristinare la loro produzione ridotta ancora più velocemente. I sauditi sembrano così determinati a non cedere ulteriore terreno che, secondo quanto riferito, hanno abbandonato l'obiettivo di riportare il petrolio a 100 dollari al barile, il livello necessario per far quadrare i conti del regno mentre si accinge a una serie di megaprogetti. La produzione è in aumento in America, Canada, Guyana, Brasile e altrove. L'Agenzia Internazionale dell'Energia prevede che la produzione non-OPEC crescerà di 1,5 milioni di bpd l'anno prossimo, più che sufficiente a coprire qualsiasi aumento della domanda globale. La domanda sta rallentando a causa della tiepida crescita economica in America, Cina ed Europa e della corsa ad abbandonare le auto a benzina per quelle elettriche, soprattutto in Cina. Le cose potrebbero andare molto peggio se l'Iran si scagliasse contro altri Paesi del Golfo che ritiene sostengano Israele. Negli ultimi anni le relazioni tra l'Iran e i suoi vicini si sono stabilizzate: il Paese ha formalmente ristabilito i contatti diplomatici con l'Arabia Saudita nel 2023. Negli ultimi giorni i funzionari degli Stati arabi del Golfo hanno incontrato le controparti iraniane a Doha, la capitale del Qatar, per cercare di rassicurarle sulla loro neutralità. Tuttavia, avendo poche opzioni a disposizione, l'Iran potrebbe cercare di colpire i giacimenti petroliferi dei suoi vicini, iniziando forse dagli Stati del Golfo più piccoli come il Bahrein o il Kuwait. L'altro strumento che l'Iran potrebbe utilizzare per creare il caos globale sarebbe la chiusura dello Stretto di Hormuz, attraverso il quale deve passare il 30% del greggio marittimo mondiale e il 20% del gas naturale liquido. Si tratterebbe di un suicidio economico, poiché l'Iran non sarebbe in grado non solo di spedire petrolio e altre esportazioni, ma anche di far

Start Magazine

Fonti Web

entrare molte importazioni. E darebbe molto fastidio alla Cina, che si rifornisce di circa la metà del suo greggio dai Paesi del Golfo. Tuttavia, non è del tutto inimmaginabile che l'Iran ricorra a questa soluzione, soprattutto se gli scioperi o le ulteriori sanzioni sulle sue esportazioni di petrolio dovessero far sì che possa spedire meno greggio di prima. È difficile immaginare come il mercato risponderrebbe a tali scenari, se non altro perché le azioni dell'Iran scatenerrebbero ulteriori reazioni da parte di Israele, America e altri. L'America e la Cina, ad esempio, probabilmente invierebbero le loro marine per riaprire lo stretto di Hormuz. Tuttavia, nell'ipotesi che le interruzioni siano abbastanza grandi da provocare una carenza di greggio che si protragga per un certo periodo, i prezzi del petrolio probabilmente salirebbero fino al punto di frenare l'appetito per il petrolio, dopodiché inizierebbero a scendere. Gli analisti ritengono che tale "distruzione della domanda" si verificherebbe quando il greggio raggiungerà i 130 dollari al barile, più o meno il livello massimo raggiunto nel 2022. Se i mercati petroliferi ritenessero questo scenario anche solo lontanamente probabile, i loro timori comincerebbero a riflettersi sul prezzo attuale. I trader che hanno scommesso su un calo dei prezzi nel prossimo futuro si affrettarebbero a liquidare le loro posizioni. Tuttavia, se ci si allontana un po', il recente rialzo dei prezzi non appare così eclatante, nemmeno per gli standard relativamente tranquilli degli ultimi 18 mesi. Nella tarda mattinata di lunedì hanno superato gli 80 dollari al barile. L'anno scorso la media era di 82 dollari; nel 2022 di 100 dollari. Il conflitto di un anno in Medio Oriente ha confuso molte aspettative. Ma perché i prezzi del petrolio raggiungano di nuovo la tripla cifra, molte cose devono ancora andare molto, molto male. (Estratto dalla rassegna stampa di eprcomunicazione).

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

OGGI BRIEFING E RITROVANDO IL PASSATO OMBRE DI DELITTI DIMENTICATI A CURA DI FERDINANDO TERLIZZI

Teleradio News Sempre un passo avanti, anche per te! Good Morning Italia , 13 ottobre 2024 Attenti al lupo Raccontato come un carnivoro furtivo e spietato, il lupo ha infestato per secoli racconti della buonanotte e sogni dei bambini evocando una paura ancestrale, complice l'influenza delle opere dei fratelli Grimm, che hanno contribuito a demonizzare la specie nella letteratura per l'infanzia e, a cascata, nell'immaginario collettivo (Outside Online). Eppure all'inizio del secolo scorso, ricorda l' Economist , questo grande predatore era praticamente scomparso dal suolo europeo, decimato dalla caccia di frodo e dalla distruzione degli habitat dovuta allo sviluppo urbanistico e alla conseguente perdita di biodiversità. Ritorno alle origini? Negli ultimi decenni, tuttavia, si è registrata un'inversione di tendenza, e oggi si contano circa 20 mila esemplari nel continente. Come spiega il Wwf , gli scienziati non considerano che il lupo presente in Europa sia di per sé pericoloso per gli esseri umani; al contrario, si ritiene che aiuti a mantenere gli ecosistemi naturali in salute. Nell'Ue, tuttavia, l'esponenziale aumento della popolazione, frutto proprio dell'attenzione ambientale degli ultimi decenni, ha portato di recente a un indebolimento della protezione della specie (Euronews), declassata da "rigorosamente protetta" a "protetta". Una convivenza è possibile. Ciò è dovuto in particolare a un cambio di passo nell'opinione pubblica, alla luce di alcuni episodi di cronaca in cui dei lupi hanno sbranato capi di bestiame, e pure un pony di Ursula von der Leyen (Guardian), la presidente della Commissione che ha voluto concedere alle comunità locali maggiori possibilità di cacciare l'animale (Politico). Un dibattito simile è in corso anche negli Stati Uniti. Il Colorado ha da poco fatto marcia indietro rispetto a un ambizioso programma di reinserimento di alcuni lupi grigi nella natura, che era stato approvato di misura con un referendum (Bbc). Eppure, ricorda il Nyt , più aumenta la convivenza tra persone e lupi, meno questi grandi carnivori diventano oggetto di controversia. Che Settimana! Nella settimana del primo anniversario dell'attacco del 7 ottobre, l'Idf ha realizzato diversi raid mortali sulla Striscia di Gaza, ha espanso le operazioni di terra in Libano e ha colpito in più occasioni le basi di Unifil, missione di pace dell'Onu nel Paese. Il presidente ucraino Volodymyr Zelensky è stato impegnato in un tour delle capitali europee che lo ha portato a incontrare i leader di Regno Unito, Francia, Italia e Germania, oltre che Papa Francesco. Il governo tedesco ha rivisto al ribasso le sue previsioni di crescita per il 2024, prevedendo una contrazione dell'economia dello 0,2%. Il premier francese Michel Barnier ha presentato la manovra finanziaria per il 2025 con l'obiettivo di trovare risorse per 60 miliardi di euro. Camera e Senato hanno approvato le risoluzioni di maggioranza sul Piano strutturale di bilancio. Il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti ha auspicato



10/13/2024 08:20
 TeleRadio News Sempre un passo avanti, anche per te! Good Morning Italia , 13 ottobre 2024 Attenti al lupo Raccontato come un carnivoro furtivo e spietato, il lupo ha infestato per secoli racconti della buonanotte e sogni dei bambini evocando una paura ancestrale, complice l'influenza delle opere dei fratelli Grimm, che hanno contribuito a demonizzare la specie nella letteratura per l'infanzia e, a cascata, nell'immaginario collettivo (Outside Online). Eppure all'inizio del secolo scorso, ricorda l' Economist , questo grande predatore era praticamente scomparso dal suolo europeo, decimato dalla caccia di frodo e dalla distruzione degli habitat dovuta allo sviluppo urbanistico e alla conseguente perdita di biodiversità. Ritorno alle origini? Negli ultimi decenni, tuttavia, si è registrata un'inversione di tendenza, e oggi si contano circa 20 mila esemplari nel continente. Come spiega il Wwf , gli scienziati non considerano che il lupo presente in Europa sia di per sé pericoloso per gli esseri umani; al contrario, si ritiene che aiuti a mantenere gli ecosistemi naturali in salute. Nell'Ue, tuttavia, l'esponenziale aumento della popolazione, frutto proprio dell'attenzione ambientale degli ultimi decenni, ha portato di recente a un indebolimento della protezione della specie (Euronews), declassata da "rigorosamente protetta" a "protetta". Una convivenza è possibile. Ciò è dovuto in particolare a un cambio di passo nell'opinione pubblica, alla luce di alcuni episodi di cronaca in cui dei lupi hanno sbranato capi di bestiame, e pure un pony di Ursula von der Leyen (Guardian), la presidente della Commissione che ha voluto concedere alle comunità locali maggiori possibilità di cacciare l'animale (Politico). Un dibattito simile è in corso anche negli Stati Uniti. Il Colorado ha da poco fatto marcia indietro rispetto a un ambizioso programma di reinserimento di alcuni lupi grigi nella natura, che era stato approvato di misura con un referendum (Bbc). Eppure, ricorda il Nyt , più aumenta la convivenza tra persone e lupi, meno questi

TeleRadio News

Fonti Web

la revisione delle rendite catastali per gli immobili ristrutturati con bonus edilizi. L'uragano Milton si è scagliato sulla Florida provocando almeno 16 vittime. Sono stati assegnati i premi Nobel per la medicina, la fisica, la chimica, la letteratura e la pace. Stimoli in arrivo Il ministro delle Finanze cinese Lan Fo'an ha ribadito che Pechino ha spazio per incrementare ulteriormente deficit e debito per sostenere l'economia, aggiungendo che le misure allo studio riguardano anche il supporto al settore immobiliare e all'occupazione (Cnbc). Ma la mancanza di cifre precise e dettagli ha lasciato gli investitori insoddisfatti, scrive Reuters . Allo stesso tempo Bloomberg nota come non sia emersa la strategia del governo per rilanciare i consumi nel Paese, fattore che molti economisti ritengono centrale per la ripresa del colosso asiatico. Spinta deflazionistica Nel Paese a settembre l'inflazione ha fatto segnare un +0,4% sull'anno scorso, rispetto alle attese di un +0,6%. Parallelamente è calato del 2,8% il dato dei prezzi alla produzione (Bloomberg Più vicini Dopo l'incontro tra il premier cinese Li Qiang e il presidente vietnamita To Lam, i due Paesi hanno annunciato un rafforzamento della cooperazione sia a livello di difesa e sicurezza che sul fronte economico. Oggi Li Qiang vedrà anche l'omologo Pham Minh Chinh (Reuters Medio Oriente in fiamme Fronte indignato Sono almeno 40 le nazioni che hanno firmato una dichiarazione congiunta per invocare la protezione del contingente Unifil in Libano e condannare gli attacchi nei suoi confronti (Guardian). La missione di pace dell'Onu ha fatto sapere che un quinto casco blu è stato ferito nella base di Naqoura nella notte tra venerdì e sabato (Bbc). Un nuova offensiva a nord di Beirut intanto ha ucciso almeno altre 15 persone (Times of Israel Parlando al Corriere il generale di brigata Stefano Messina, alla guida del contingente italiano di Unifil, ribadisce la decisione di non spostarsi in altre basi come richiesto da Israele. Senza tregua Un nuovo raid aereo dell'Idf su Jabalia ha provocato almeno 22 vittime (Euronews). Intanto il World Food Programme dell'Onu ha detto che nel nord della Striscia di Gaza non arrivano aiuti alimentari dallo scorso 1° ottobre (Guardian Stando a documenti ritrovati nella Striscia e visionati dal Washington Post +, Hamas aveva pensato ad altri imponenti attacchi terroristici contro Israele già anni prima del 7 ottobre. L'Ungheria ha messo il veto su una condanna all'unanimità da parte dell'Ue sul piano israeliano di bollare l'Unrwa come organizzazione terroristica (La Stampa Da rifare La Corte Suprema iraniana ha ordinato un nuovo processo per l'attivista Sharifeh Mohammadi che a luglio era stata condannata a morte con l'accusa di appartenere a un gruppo separatista curdo (Dw Immigrazione al centro In un'intervista a La Stampa +, Piantedosi sottolinea che il dibattito sulla cittadinanza non può trasformarsi in un incentivo per le partenze irregolari e invita a considerare le spese in sicurezza come investimenti e non costi. Back to Italy Sforbiciate in vista Parlando alla festa del Foglio , il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti ha invitato tutti i colleghi dell'esecutivo a fare proposte per tagliare la spesa pubblica e ha ribadito che nella prossima legge di Bilancio non ci saranno nuove tasse (Repubblica Tutti contro Il presidente di Confindustria Emanuele Orsini ha definito "una pazzia" la richiesta di nuovi incentivi avanzata dal ceo di Stellantis Carlos Tavares in audizione davanti alle commissioni

TeleRadio News

Fonti Web

Attività produttive della Camera e Industria del Senato (Qn Verso il voto La media dei sondaggi realizzati dal Guardian vede diminuire il distacco nei consensi a livello nazionale tra Kamala Harris e Donald Trump, rispettivamente al 48% e al 46%. A livello di singoli Stati un nuovo sondaggio del Nyt stima il candidato repubblicano in netto vantaggio in Arizona, mentre la vicepresidente democratica sarebbe davanti in Pennsylvania con un 50% rispetto al 47% del rivale. Il consenso democratico tra gli afroamericani si sta lentamente erodendo (Nyt Mondo reale Addio È morto all'età di 69 anni l'ex primo ministro scozzese Alex Salmond che si dimise nel 2014 dopo la bocciatura del referendum sull'indipendenza (Guardian Disagi su rotaia Fino alle 21 di stasera è in corso uno sciopero del personale di Ferrovie dello Stato indetto da alcune sigle sindacali autonome (RaiNews 24 Media&Tech Disco verde La Federal aviation administration statunitense ha dato il via libera a SpaceX per effettuare un nuovo test di lancio della sua navicella Starship che dovrebbe avvenire già oggi (Axios Sport Trofeo cinese Alle 10,30 ora italiana Jannik Sinner sfiderà Novak Djokovic nella finale del Masters 1000 di Shanghai. L'azzurro, ormai matematicamente certo di chiudere il 2024 come numero uno al mondo, ieri aveva superato in due set Tomáš Machá (Sky Sport), mentre il campione serbo aveva sconfitto in semifinale Taylor Fritz (Eurosport Cannibale su due ruote Il neo campione del Mondo Tadej Pogacar ha vinto per la quarta volta consecutiva il Giro di Lombardia, eguagliando il record di Fausto Coppi (Gazzetta A gonfie vele New Zealand ha sconfitto Ineos Britannia nelle prime due regate dell'America's Cup in corso a Barcellona. Oggi sono previste la terza e la quarta (Repubblica). Luna Rossa ha invece conquistato la prima edizione in assoluto dell'America's Cup femminile (Ansa Weekender Di fronte a un calo demografico che minaccia la crescita economica, il governo di Pechino si infila, anche con il porta a porta, nelle scelte di pianificazione familiare delle donne cinesi (Nyt La serie tv sugli 883 è divertente e nostalgica come una loro canzone (Today Costruite con materiali di scarto come pneumatici e bottiglie, le "Eartship" di Taos, nel New Mexico, stanno guadagnando popolarità per il loro design a impatto zero (Bbc Il salto della staccionata della pubblicità dell'Olio Cuore è un passaggio d'epoca: segna la definitiva affermazione della cultura salutistica del corpo sano se magro e in forma (Domani Oggi Lituania, elezioni parlamentari; Belgio, elezioni comunali; Grecia, secondo turno per l'elezione del nuovo leader del partito di opposizione socialista Pasok-Kinal; Macao, elezione del nuovo capo del governo; Argentina, riunione dei ministri della Difesa delle Americhe. Prime: Corriere: Libano, l'accusa di UnifilRepubblica: Tagli ai ministri, è scontroLa Stampa: L'Onu non cede a Israele, i soldati restano in LibanoIl Sole 24 Ore: Orsini: "Aprire agli incentivi 5.0 anche agli investimenti avviati nel 2023" Il Messaggero: Meloni: "Non sono ricattabile" Il Fatto Quotidiano: Onu ancora sotto attacco. Tajani alle fiere del tartufo Domani: Arianna Meloni la politica più spiata e la premier "soffia" sul complotto Avvenire: Disabili tra i Grandi Il Giornale: La rete italiana di Hamas Libero: Agnelli alla brace La Verità: Confindustria scarica la Fiat: "Chiedere incentivi è una pazzia" il manifesto: Intanto a Gaza Ft.com: China deflation pressure mounts as investors

TeleRadio News

Fonti Web

seek more stimulus for economy 1920 - Zona dei Mazzoni - Le gesta del bandito geloso e innamorato. Una sorta di Bonnie e Clyde degli anni venti, con i torbidi amori e le sevizie da carnefice, con lo sfondo delle rapine per vendetta nella zona di Canello Arnone e Capua. di Ferdinando Terlizzi Con questo racconto a puntate " Cronache di Caserta" , fa rivivere il feuilleton francese. Il termine feuilleton si riferisce a una forma di pubblicazione che ha avuto origine in Francia nel XIX secolo ed era una sezione di un giornale dedicata a racconti, romanzi, spesso caratterizzati da uno stile più leggero e accessibile rispetto agli articoli di fondo. Nel 1920 le scorribande di Salvatore Boemio , nella zona tra Capua e Canello Arnone, erano ancora ritenute azioni di briganti. Nella sua lunga attività criminosa mise in atto anche un tentativo di fuga dal carcere di Poggioreale. Una vita, la sua, che sembrava normale sconvolta, invece, dall'incontro con una giovane donna. Una sorta di Bonnie e Clyde degli anni venti, con i torbidi amori e le sevizie da carnefice del suo amante, un bandito geloso della sua donna; le audaci rapine per vendetta nella zona di Canello Arnone e Capua; i misteriosi omicidi rimasti impuniti e sullo sfondo la storia della bella e crudele Raffaella, amante del capo-banda. Donna di fosche avventure, aveva 23 anni ed era vedova di un altro terribile bandito, ucciso in una rissa. Questa è la storia di Raffaella Angelino, una donna, formosa, slanciata, bella, di una bellezza selvaggia, raffinatamente crudele, audacissima che prese a seguire l'amante in tutto le sue gesta brigantesche, alle quali partecipava sempre in abiti maschili. Siamo tra il marzo e l'agosto del 1920, periodo dedicato essenzialmente alle rapine, delle quali alcune commesse in circostanze davvero impressionanti. Tipica fu quella compiuta ai danni di tale Antonio Amitrano , guardiano campestre, nella zona di Capua. Costui, armato di fucile, era in compagnia di due suoi compagni, anch'essi armati: Salvatore Capoluongo e Giovanni Parente. Il Boemio - si racconta - alla rotonda di Cappella Reale, in tenimento di Canello e Arnone, li affrontò da solo; tolse loro i fucili, il danaro, gli oggetti, il biroccino trainato da un cavallo, sul quale essi montavano, e infine, dopo aver loro ripetutamente sputato sul viso, si allontanò tranquillamente. Ma, stranamente, l'indomani i corpi dei tre mazzonari vennero trovati mentre galleggiavano sulle acque del Volturno nella zona tra Capua e Canello Arnone. Tutto ciò per vendetta, essendogli stato riferito che i tre avevano osato mettere in dubbio la sua audacia, vantandosi di essere capaci di ridurlo all'impotenza. Nella notte del 7 maggio 1920, dopo aver passata la giornata in una osteria, presso il passaggio a livello di Capua, in attesa di qualche preda, insieme con lei e con un suo nipote diciannovenne, a nome Gennaro Vallante , il Boemio fu preso da un eccesso di gelosia furente. Soltanto perché il giovane aveva detto - tra un bicchiere e l'altro nell'osteria dove avevano mangiato - che Raffaella era una donna che tutti gli uomini ambivano possedere. Questa frase scatenò l'ira e la gelosia del folle bandito. Allora egli, con la forza, costrinse la donna a seguirlo in aperta campagna e le manifestò il proposito di sfregiarla, affinché, se egli fosse stato arrestato, ella non avrebbe potuto tradirlo con altri. Risulta dall'atto di accusa, che la denudò completamente e le tagliò le trecce, bruciandole insieme con tutti gli indumenti, compresa la camicia; quindi la fece distendere sul terreno, la percosse col

TeleRadio News

Fonti Web

calcio del fucile, le morse a lungo le braccia e le cosce, la fustigò a lungo, sui due lati del corpo, con una correggia di cuoio. Tali sevizie terribili durarono quasi tutta la notte, sottoponendo la donna ad attività sessuali contro natura e orali. 1 - Continua 1° Parte - Fonte: (*) Ferdinando Terlizzi - Vittime assassini processi - Edizioni Eracle - 2020 - 1920 - Zona dei Mazzoni -Catturato a Sant'Angelo in Formis il bandito Boerio, assolto per insufficienza di prove dal triplice omicidio, venne poi condannato a trenta anni di reclusione. La Angelino andò a nozze con un facoltoso commerciante di legname, della città di Capua. All'alba, infine, il Boemio fece inginocchiare l'amante, le impose, novello Otello , di raccomandarsi l'anima a Dio, e quindi estrasse una pistola per immolarla alla sua spaventosa ferocia. L'istinto della conservazione diede però alla donna la improvvisa forza di sollevarsi e di darsi a fuga disperata attraverso i campi. Il Boemio la inseguì, sparandole contro tre colpi di rivoltella, che non la uccisero ma la ferirono lievemente ai glutei e, avendola perduta di vista, sguinzagliò contro di lei i suoi cani i quali, seguendo le tracce di sangue lasciate dalla sventurata lungo il cammino, la scovarono in una macchia, la addentarono e la tennero immobile finché il mostro non sopraggiunse. Costui allora la costrinse nuovamente a sdraiarsi a terra, le pose un piede sul ventre e con la pistola le esplose un colpo a bruciapelo nel basso ventre quasi in quel posto La sventurata rimase a contorcersi in orribili spasimi mentre egli la abbandonò al suo destino, credendo di averla uccisa. Accusò poi del delitto e dello stupro un innocente, un componente della sua banda. Per fortuna, però, alcuni carrettieri che passavano nella zona la raccolsero la mattina e la trasportarono moribonda all'ospedale di Capua, e quivi il pronto ed attento intervento chirurgico valse a salvarle la vita. Ella, però, - da buona amante di un brigante e brigantessa anche lei - a tutte le richieste degli agenti e poi dei magistrati inquirenti - rispose sempre evasivamente, eludendo le indagini e, anzi - accusando un innocente, sostenendo la falsa tesi del suo amante - tale Salvatore Orlando , latitante per reati di altro genere commessi. Per ottanta giorni rimase in ospedale tra la vita e la morte - invocando spesso il nome del suo amante. Quando, infine, i medici le permisero di allontanarsi dal luogo di cura, spinta da una incomprensibile forza di perversità, lo stesso giorno riuscì a scovare il suo amante e si unì novellamente con lui nella avventurosa vita brigantesca. Ella stessa, nel processo, narrò l'epilogo, non meno drammatico, di questa storia che sembra scaturita dal cervello di un abile romanziere di appendice, ma come ho dimostrato nei miei libri spesso la realtà supera la fantasia . Il Boemio, raccontò la donna in una fase successiva, manifestò il proponimento di possedere l'altra sorella della Angelino, la giovane Immacolata, ancora fanciulla, che lavorava in un campo nei pressi di Grazzanise e pretendeva che la sua amante facilitasse l'esecuzione del suo nuovo, turpe disegno. Ella, allora, si diede alla fuga, riuscendo a scappare, ma denunciò l'amante ai carabinieri e li guidò al rifugio dove il bandito aveva stabilito il suo covo. La cattura fu movimentatissima, il bandito fu scovato nei pressi di Sant'Angelo in Formis, nel bosco di San Vito. Soltanto quando il suo amante fu rinchiuso in carcere la Angelino passò a nuovi amori e, infine andò a nozze con tale Andrea Caserta , un facoltoso commerciante di legname, signorotto

TeleRadio News

Fonti Web

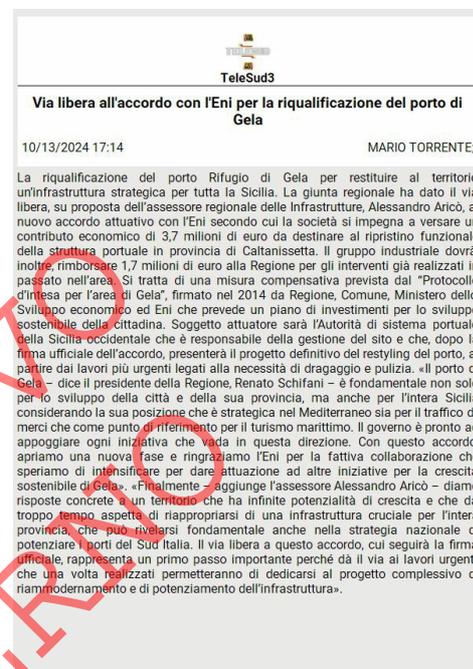
della città di Capua, che adottò anche la figlioletta Giuseppina avuta dalla donna col Boemio. 2 2 - Parte - Fine -
Teleradio News Sempre un passo avanti, anche per te!

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Via libera all'accordo con l'Eni per la riqualificazione del porto di Gela

Mario Torrente

La riqualificazione del porto Rifugio di Gela per restituire al territorio un'infrastruttura strategica per tutta la Sicilia. La giunta regionale ha dato il via libera, su proposta dell'assessore regionale delle Infrastrutture, Alessandro Aricò, al nuovo accordo attuativo con l'Eni secondo cui la società si impegna a versare un contributo economico di 3,7 milioni di euro da destinare al ripristino funzionale della struttura **portuale** in provincia di Caltanissetta. Il gruppo industriale dovrà, inoltre, rimborsare 1,7 milioni di euro alla Regione per gli interventi già realizzati in passato nell'area. Si tratta di una misura compensativa prevista dal "Protocollo d'intesa per l'area di Gela", firmato nel 2014 da Regione, Comune, Ministero dello Sviluppo economico ed Eni che prevede un piano di investimenti per lo sviluppo sostenibile della cittadina. Soggetto attuatore sarà l'**Autorità di sistema portuale** della Sicilia occidentale che è responsabile della gestione del sito e che, dopo la firma ufficiale dell'accordo, presenterà il progetto definitivo del restyling del porto, a partire dai lavori più urgenti legati alla necessità di dragaggio e pulizia. «Il porto di Gela - dice il presidente della Regione, Renato Schifani - è fondamentale non solo per lo sviluppo della città e della sua provincia, ma anche per l'intera Sicilia considerando la sua posizione che è strategica nel Mediterraneo sia per il traffico di merci che come punto di riferimento per il turismo marittimo. Il governo è pronto ad appoggiare ogni iniziativa che vada in questa direzione. Con questo accordo, apriamo una nuova fase e ringraziamo l'Eni per la fattiva collaborazione che speriamo di intensificare per dare attuazione ad altre iniziative per la crescita sostenibile di Gela». «Finalmente - aggiunge l'assessore Alessandro Aricò - diamo risposte concrete a un territorio che ha infinite potenzialità di crescita e che da troppo tempo aspetta di riappropriarsi di una infrastruttura cruciale per l'intera provincia, che può rivelarsi fondamentale anche nella strategia nazionale di potenziare i porti del Sud Italia. Il via libera a questo accordo, cui seguirà la firma ufficiale, rappresenta un primo passo importante perché dà il via ai lavori urgenti che una volta realizzati permetteranno di dedicarsi al progetto complessivo di riammodernamento e di potenziamento dell'infrastruttura».



Messina. Siracusano: "20mln per la Zona falcata sono realtà"

Tag: domenica 13 Ottobre 2024 - 13:55 La sottosegretaria commenta il via libera del Cipess e annuncia: "Entro fine anno i lavori" MESSINA - "Un percorso lungo, faticoso, pieno di ostacoli, nato durante la scorsa legislatura con l'approvazione di un mio emendamento. E che adesso si concretizza definitivamente. I 20 milioni per la bonifica della Zona falcata sono finalmente realtà. Un risultato straordinario che Messina attendeva da decenni". Così si pronuncia Matilde Siracusano, sottosegretaria ai Rapporti con il Parlamento e deputata messinese di Forza Italia. "Entro fine anno i lavori con soggetto attuatore l'Adsp" Mette in evidenza la sottosegretaria: "Il via libera del Cipess (Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile) a queste importantissime risorse - con la firma ufficiale del ministro Giorgetti, dopo l'ok del ministro Fitto - ha chiuso il cerchio e permetterà entro fine anno di avviare i lavori per la bonifica dell'area. Un risultato straordinario, che Messina attendeva da decenni. Ringrazio il mio partito, Forza Italia, e l'intera coalizione di centrodestra che negli ultimi anni hanno sostenuto questa mia battaglia per la città peloritana. E auguro buon lavoro all'ammiraglio Antonio Ranieri, commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto (Adsp), soggetto attuatore degli interventi, che stanzierà ulteriori 1,3 milioni di euro per l'area. Il recupero della Real Cittadella - una zona stupenda e dalle enormi potenzialità - deve rappresentare la rinascita per Messina e deve essere occasione di riscatto per i messinesi. Adesso abbiamo una grande opportunità e la città dovrà essere in grado di coglierla fino in fondo".



Linea ferroviaria Termoli-Larino-Campobasso, sopralluogo sulla frana

La frana sulla linea ferroviaria Termoli-Campobasso ©Termolionline.it LARINO. Il Responsabile del Servizio Urbanistica e Ambiente del Comune di Larino e alcuni funzionari della Regione Molise del Servizio Geologico e del Servizio Trasporti, dopo l'incontro del 5 settembre a Napoli, hanno effettuato un sopralluogo in Contrada Creta Rossa, finalizzato a verificare la situazione attuale della frana, che impedisce il **trasporto ferroviario** sulla tratta Campobasso-Termoli, e per quantificare le somme da stanziare per gli interventi necessari a ridarle piena funzionalità. "L'amministrazione comunale di Larino auspica, una volta quantificate le somme indispensabili per i lavori, che tutti gli enti competenti al **trasporto ferroviario** diano risposte concrete, al fine di ripristinare lo stato dei luoghi oggi interessati dalla frana, in modo da riattivare la rete ferroviaria che collega il capoluogo di regione con la costa, a beneficio anche di tutti i centri delle cosiddette aree interne che insistono sulla tratta. Intervenire sulla frana di Contrada Creta Rossa, tra le altre cose, significherebbe scongiurare anche l'eventuale rischio di chiusura della Statale 87 con tutte le conseguenze che comporterebbe una simile ipotesi", ha commentato il sindaco di Larino, Giuseppe Puchetti. La linea Campobasso-Termoli, la cosiddetta trasversale molisana, è un collegamento storico, oggi parte di un più ampio progetto di oltre 150 milioni finanziato con i fondi del **Pnrr**. Nel prossimo biennio, infatti, uno dei progetti finalizzati a potenziare l'offerta trasportistica ferroviaria riguarda proprio la linea Venafrò-Matrice-Termoli, su cui sono programmati interventi di innovazione tecnologica, l'elettificazione della tratta ferroviaria Termoli-Matrice e modifiche al Piano Regolatore Generale (Prg) delle stazioni lungo tutta la tratta, che attraversa l'intero Molise, ovvero da Venafrò a Termoli.



Spesa per i carburanti a 70 miliardi, la metà va in tasse

di Ansa (ANSA) - ROMA, 13 OTT - Le famiglie italiane hanno speso lo scorso anno in carburanti 47,5 miliardi di euro, con un incremento dei consumi del 9,3% nel triennio 2021-2023. E' il calcolo del Centro di formazione e ricerca sui consumi (Crc) che, alla luce delle polemiche sul Psb, chiede di intervenire sull'Iva per evitare che qualsiasi ritocco delle **accise** provochi "uno tsunami". Nei trasporti il **gasolio** rappresenta in Italia il 59% del totale dei consumi, seguito da benzina (23%), Gpl (5%) e cherosene per aviazione (3,5%). Le vendite di benzina e **gasolio** sono risultate pari lo scorso anno a 31,5 milioni di tonnellate (circa 8,2 milioni di tonnellate la benzina, 23,3 milioni il **gasolio**) per un controvalore di circa 70,9 miliardi di euro a carico di cittadini e imprese. Nei primi 8 mesi del 2024 le vendite di benzina e **gasolio** segnano +2,3% rispetto allo stesso periodo del 2023, raggiungendo 21,4 milioni di tonnellate. La spesa sostenuta dalle sole famiglie per l'acquisto di carburanti si è attestata lo scorso anno a quota 47,5 miliardi di euro, con una spesa media di 1.843 euro, pari a un consumo di circa 1.000 litri l'anno, aggiunge il Crc. "Su benzina e **gasolio**, tuttavia, continua a pesare come un macigno la tassazione che piazza l'Italia ai vertici in Europa, generando per le casse dello Stato entrate per oltre 38 miliardi di euro", analizza il centro di ricerca. Oggi - evidenzia il Crc - su ogni litro di benzina acquistato ai distributori il 60,1%, pari a 1,04 euro, se ne va in tasse (0,728 euro per le **accise**, 0,312 euro per l'Iva). Sul **gasolio** il peso della tassazione è oggi del 56,3%, pari a 0,907 euro al litro (0,617 euro le **accise**, 0,290 euro l'Iva). Le **accise** sul **gasolio** sono le più pesanti in in Europa, superando la Francia (0,609 euro al litro) e il Belgio (0,600 euro). Proprio a causa della tassazione eccessiva sui carburanti, gli automobilisti italiani pagano oggi la benzina 10,8 centesimi in più al litro rispetto alla media Ue, ossia 5,4 euro in più a pieno, con un aggravio di spesa di 130 euro all'anno ipotizzando due pieni al mese. Per il **gasolio** la maggiore spesa rispetto alla media Ue è di 10 centesimi al litro (+5 euro a pieno, +120 euro all'anno), calcola il Crc. (ANSA). . di Ansa.



10/13/2024 12:10

di Ansa (ANSA) - ROMA, 13 OTT - Le famiglie italiane hanno speso lo scorso anno in carburanti 47,5 miliardi di euro, con un incremento dei consumi del 9,3% nel triennio 2021-2023. E' il calcolo del Centro di formazione e ricerca sui consumi (Crc) che, alla luce delle polemiche sul Psb, chiede di intervenire sull'Iva per evitare che qualsiasi ritocco delle accise provochi "uno tsunami". Nei trasporti il gasolio rappresenta in Italia il 59% del totale dei consumi, seguito da benzina (23%), Gpl (5%) e cherosene per aviazione (3,5%). Le vendite di benzina e gasolio sono risultate pari lo scorso anno a 31,5 milioni di tonnellate (circa 8,2 milioni di tonnellate la benzina, 23,3 milioni il gasolio) per un controvalore di circa 70,9 miliardi di euro a carico di cittadini e imprese. Nei primi 8 mesi del 2024 le vendite di benzina e gasolio segnano +2,3% rispetto allo stesso periodo del 2023, raggiungendo 21,4 milioni di tonnellate. La spesa sostenuta dalle sole famiglie per l'acquisto di carburanti si è attestata lo scorso anno a quota 47,5 miliardi di euro, con una spesa media di 1.843 euro, pari a un consumo di circa 1.000 litri l'anno, aggiunge il Crc. "Su benzina e gasolio, tuttavia, continua a pesare come un macigno la tassazione che piazza l'Italia ai vertici in Europa, generando per le casse dello Stato entrate per oltre 38 miliardi di euro", analizza il centro di ricerca. Oggi - evidenzia il Crc - su ogni litro di benzina acquistato ai distributori il 60,1%, pari a 1,04 euro, se ne va in tasse (0,728 euro per le accise, 0,312 euro per l'Iva). Sul gasolio il peso della tassazione è oggi del 56,3%, pari a 0,907 euro al litro (0,617 euro le accise, 0,290 euro l'Iva). Le accise sul gasolio sono le più pesanti in in Europa, superando la Francia (0,609 euro al litro) e il Belgio (0,600 euro). Proprio a causa della tassazione eccessiva sui carburanti, gli automobilisti italiani pagano oggi la benzina 10,8 centesimi in più al litro rispetto alla media Ue, ossia 5,4 euro in più a pieno, con un aggravio di spesa di 130 euro all'anno ipotizzando due pieni al mese. Per il gasolio la maggiore spesa rispetto alla media Ue è di 10 centesimi al litro (+5 euro a pieno, +120 euro all'anno), calcola il Crc.

Umbria On

Fonti Web

E45: si ribalta con il tir a Collestrada. Morto il trasportatore, un ferito Perugia - L'incidente stradale nella notte fra venerdì e sabato. Il mezzo trasportava maiali macellati. Carreggiata chiusa per ore Condividi questo articolo su

12 Ott 2024 09:06 LE FOTO Drammatico incidente stradale nella notte fra venerdì e sabato, poco prima delle ore 2, lungo la superstrada E45 a Perugia, all'altezza del 'curvone' di Collestrada (chilometro 73+000) in direzione Roma. Un autoarticolato che trasportava carne suina macellata si è ribaltato dopo che il conducente - il 65enne CArmine Casciello, originario di Boscoreale e residente a Terzigno (Napoli) - ne ha perso il controllo urtando il new jersey. L'autotrasportatore è morto sul colpo mentre il collega che era con lui, 36enne e anche lui campano, è rimasto ferito in modo serio ed è stato ricoverato con riserva di prognosi al 'Santa Maria della Misericordia' di Perugia. Le indagini sull'accaduto sono condotte dalla polizia Stradale di Perugia, con il coordinamento della locale procura. Il mezzo pesante sembra fosse diretto nel Napoletano. Sul posto, oltre agli agenti della Polstrada, sono intervenuti gli addetti di Anas, i vigili del fuoco, gli operatori del 118 e della Usl Umbria 1. La carreggiata è rimasta chiusa al traffico per diverse ore, fino alla tarda mattinata di sabato, per consentire i soccorsi, i rilievi, la rimozione delle carcasse degli animali e la messa in sicurezza della strada, interessata anche da uno sversamento di carburante. Altro incidente in E45: tre veicoli coinvolti, uno si ribalta

Condividi questo articolo su



Lavori finiti tra le due Provinciali

Per restare aggiornato entra nel nostro Completato l'intervento sulla strada comunale di collegamento tra la provinciale 65 e la 66 per Montevecchio. «Sono terminati i lavori di bitumatura delle vie rurali de Su Pirau Mascu e di Pardu Atzei, progettati dall'ufficio opere pubbliche a seguito della scelta fatta dall'amministrazione in accordo con il comitato agricolo e finanziati dalla Regione grazie alla partecipazione ad un bando riservato alla viabilità rurale - spiega Marcello Serru, vice sindaco e assessore ai Lavori pubblici di Guspini -. Un altro risultato del nostro lavoro sul territorio comunale, al servizio delle nostre imprese agro-zootecniche e dell'agro guspinese». Soddisfazione anche fra gli addetti ai lavori. «Si tratta di un percorso importante che ci permette di raggiungere numerose aziende zootecniche ma anche la Costa Verde», dice Silvano Schirru, autotrasportatore. (m. s.) RIPRODUZIONE RISERVATA Questo contenuto è riservato agli utenti abbonati Per continuare a leggere abbonati o effettua l'accesso se sei già abbonato. Accedi agli articoli premium Sfoggia il quotidiano da tutti i dispositivi.



unionesarda.it

Lavori finiti tra le due Provinciali



10/14/2024 03:56

Per restare aggiornato entra nel nostro Completato l'intervento sulla strada comunale di collegamento tra la provinciale 65 e la 66 per Montevecchio. «Sono terminati i lavori di bitumatura delle vie rurali de Su Pirau Mascu e di Pardu Atzei, progettati dall'ufficio opere pubbliche a seguito della scelta fatta dall'amministrazione in accordo con il comitato agricolo e finanziati dalla Regione grazie alla partecipazione ad un bando riservato alla viabilità rurale - spiega Marcello Serru, vice sindaco e assessore ai Lavori pubblici di Guspini -. Un altro risultato del nostro lavoro sul territorio comunale, al servizio delle nostre imprese agro-zootecniche e dell'agro guspinese». Soddisfazione anche fra gli addetti ai lavori. «Si tratta di un percorso importante che ci permette di raggiungere numerose aziende zootecniche ma anche la Costa Verde», dice Silvano Schirru, autotrasportatore. (m. s.) RIPRODUZIONE RISERVATA Questo contenuto è riservato agli utenti abbonati Per continuare a leggere abbonati o effettua l'accesso se sei già abbonato. Accedi agli articoli premium • Sfoggia il quotidiano da tutti i dispositivi.

Accise sui carburanti, Federconsumatori: "Ripercussioni sulle famiglie"

Dopo la proposta dell'allineamento delle **accise**, l'Onf ha stimato un aggravio di circa 68 euro all'anno. Si fa sempre più acceso il dibattito sull'aumento delle **accise** sui carburanti. Nei giorni scorsi è sopraggiunta la minaccia di un allineamento (al rialzo) delle **accise** dei carburanti. Dopo le proteste dei cittadini e delle associazioni dei consumatori, il ministro dell'economia ha chiarito che l'allineamento ipotizzato non dovrebbe essere al rialzo, ma che: "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." Alla luce di tale scenario l'Onf - Osservatorio Nazionale Federconsumatori - ha aggiornato i conti per le famiglie, stimando gli effetti sulla spesa per 2 pieni a settimana. Per quanto riguarda la benzina, ipotizzando una diminuzione di circa 6 centesimi al litro dell'**accisa**, il prezzo finale scenderebbe di circa 7 centesimi, con un risparmio per un'auto a benzina di circa 84,00 euro l'anno. Per il **gasolio**, invece, con un aumento di circa 6 centesimi al litro dell'**accisa** sul **gasolio**, il prezzo finale salirebbe di circa 7 centesimi al litro, con un aggravio di circa 67,00 euro annui. Infine, Federconsumatori considera i costi indiretti: a pesare sulle tasche delle famiglie, però, non sono solo i costi del rifornimento di carburante: in un Paese dove oltre l'84% dei beni è trasportato su gomma, una crescita del costo del **gasolio** di questa portata comporterebbe aggravii sui prezzi dei beni di largo consumo, di almeno 68,00 euro annui a famiglia. A conti fatti, quindi, con questa operazione: chi ha un'auto a benzina risparmierebbe circa 16,00 euro annui; chi ha un'auto a **gasolio** subirebbe un aggravio di circa 135,00 euro annui; chi non ha un'auto subirebbe comunque un aggravio di circa 68,00 euro. Una misura che, in ogni caso, colpirebbe i cittadini in maniera indiretta, alimentando un nuovo rialzo dei prezzi. Una riforma sulle **accise** dovrebbe, semmai, prevedere un riordino complessivo del sistema di tassazione, sulle bollette come sui carburanti, eliminando voci obsolete, ridimensionando o eliminando le agevolazioni dannose per l'ambiente (rispondendo così, anche alle giuste richieste che provengono dall'Europa). Non si capisce, in tal senso, perché le **accise** sui carburanti in Italia siano tra le più elevate d'Europa (circa +17 centesimi rispetto alla media Ue e Uk). Oltre a ciò, sarebbe necessario e urgente effettuare lo scorporo delle **accise** dal conteggio dell'IVA, che da sempre sosteniamo sia un'ingiusta e insopportabile applicazione della tassa sulla tassa. Se davvero si vuole andare nella direzione di un allineamento ci sarebbe ampio margine per una riduzione delle **accise** sulla benzina, equiparandole a quelle sul diesel (non dimentichiamo che i consumi annui di diesel ammontano



10/13/2024 08:43 Comunicato Stampa

Dopo la proposta dell'allineamento delle accise, l'Onf ha stimato un aggravio di circa 68 euro all'anno. Si fa sempre più acceso il dibattito sull'aumento delle accise sui carburanti. Nei giorni scorsi è sopraggiunta la minaccia di un allineamento (al rialzo) delle accise dei carburanti. Dopo le proteste dei cittadini e delle associazioni dei consumatori, il ministro dell'economia ha chiarito che l'allineamento ipotizzato non dovrebbe essere al rialzo, ma che: "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." Alla luce di tale scenario l'Onf - Osservatorio Nazionale Federconsumatori - ha aggiornato i conti per le famiglie, stimando gli effetti sulla spesa per 2 pieni a settimana. Per quanto riguarda la benzina, ipotizzando una diminuzione di circa 6 centesimi al litro dell'accisa, il prezzo finale scenderebbe di circa 7 centesimi, con un risparmio per un'auto a benzina di circa 84,00 euro l'anno. Per il gasolio, invece, con un aumento di circa 6 centesimi al litro dell'accisa sul gasolio, il prezzo finale salirebbe di circa 7 centesimi al litro, con un aggravio di circa 67,00 euro annui. Infine, Federconsumatori considera i costi indiretti: a pesare sulle tasche delle famiglie, però, non sono solo i costi del rifornimento di carburante: in un Paese dove oltre l'84% dei beni è trasportato su gomma, una crescita del costo del gasolio di questa portata comporterebbe aggravii sui prezzi dei beni di largo consumo, di almeno 68,00 euro annui a famiglia. A conti fatti, quindi, con questa operazione: chi ha un'auto a benzina risparmierebbe circa 16,00 euro annui; chi ha un'auto a gasolio subirebbe un aggravio di circa 135,00 euro annui; chi non ha un'auto subirebbe comunque un aggravio di circa 68,00 euro. Una misura che, in ogni caso, colpirebbe i cittadini in maniera indiretta, alimentando un nuovo rialzo dei prezzi. Una riforma sulle accise dovrebbe, semmai, prevedere un riordino complessivo del sistema di

a oltre il doppio rispetto a quelli della benzina, perciò le ripercussioni per le casse dello Stato sarebbero ben sostenibili).

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

«Porto di Carrara fagocitato da La Spezia: è il momento di tornare in Toscana per salvare l'economia»

Il presidente della Confartigianato apuana spinge le istituzioni ad accelerare l'iter: «Persino il travel lift bloccato da 10 anni. Forse non si vuole fare concorrenza a Spezia? A pensar male...» Ascolta questo articolo ora... Voce by CARRARA - "Non abbiamo ottenuto nulla in 10 anni di accorpamento con La Spezia e rischiamo di perdere tutto in un futuro anche molto prossimo. Il porto di Marina di Carrara deve tornare in Toscana o saremo fagocitati dalla crisi di La Spezia che ha tolto competenze, professionalità e ricchezza fino a svuotare Carrara quasi del tutto". Il presidente della Confartigianato Massa Carrara Lunigiana, Sergio Chericoni, lancia l'allarme e sostiene con convinzione l'ipotesi del ritorno 'amministrativo e tecnico' in Toscana del porto di Carrara, nell'autorità portuale del Mar Tirreno Settentrionale insieme a Livorno e Piombino. Questa sembra d'altronde la direzione presa dalla politica, dal presidente della Regione Eugenio Giani, dando seguito in tal senso alle dichiarazioni dell'onorevole Andrea Barabotti, deputato del territorio e del partito dei **trasporti**. Anche tutto il consiglio regionale ha votato all'unanimità pochi giorni fa una mozione presentata dalla Lega, emendata dal Partito democratico, con cui si impegna la Regione a riportare il porto di Carrara sotto l'egida della Toscana. "Quella che doveva essere una fusione si è trasformata in breve tempo in un'annessione da parte di La Spezia - incalza Chericoni - visto che non abbiamo mai espresso né un presidente né un segretario generale del territorio toscano. Non solo. Piano piano ma inesorabilmente il porto di Carrara è stato privato di ogni potere decisionale, svuotato di funzioni. Tutto è stato portato a La Spezia, anche in parziale violazione con quelle che sono le normative sugli accorpamenti determinate dalla legge Delrio del 2016. Non è stato più nominato un direttore del porto, non c'è più un responsabile del demanio, non si gestiscono più appalti e manutenzione. Persino i dragaggi, di cui Spezia non ha bisogno, sono stati portati via da Carrara. Mentre Spezia assumeva, a Carrara non si reintegravano neppure i pensionamenti. Da una stima del Ministero che avremmo dovuto essere 16 dipendenti siamo a 8 più 1 interinale. Se si continua così sarà inevitabile la chiusura dell'autorità, sacrificato sull'altare della sopravvivenza di Spezia, ormai schiacciata sul mercato dei container fra i grandi poli di **Genova** e Livorno, in fase di espansione". Chericoni rimarca anche "l'assenza di investimenti sui traffici o sulle **infrastrutture**. I numeri fatti dal porto in questi ultimi anni, molto positivi, dipendono tutti da contratti in essere ben prima dell'accorpamento con La Spezia: Baker Hughes, lapideo, Grendi. Nulla di nuovo è stato portato. Le crociere? Qui vengono smistate le navi di scarso interesse: facciamo il 2% dei traffici di Spezia. E il travel lift? Nonostante quasi 10 anni di richieste, non è mai stato realizzato e ancora si aspetta. Forse perché non c'è l'interesse a fare concorrenza a Spezia dove ci



10/13/2024 09:33

Il presidente della Confartigianato apuana spinge le istituzioni ad accelerare l'iter: «Persino il travel lift bloccato da 10 anni. Forse non si vuole fare concorrenza a Spezia? A pensar male...» Ascolta questo articolo ora... Voce by CARRARA - "Non abbiamo ottenuto nulla in 10 anni di accorpamento con La Spezia e rischiamo di perdere tutto in un futuro anche molto prossimo. Il porto di Marina di Carrara deve tornare in Toscana o saremo fagocitati dalla crisi di La Spezia che ha tolto competenze, professionalità e ricchezza fino a svuotare Carrara quasi del tutto". Il presidente della Confartigianato Massa Carrara Lunigiana, Sergio Chericoni, lancia l'allarme e sostiene con convinzione l'ipotesi del ritorno 'amministrativo e tecnico' in Toscana del porto di Carrara, nell'autorità portuale del Mar Tirreno Settentrionale insieme a Livorno e Piombino. Questa sembra d'altronde la direzione presa dalla politica, dal presidente della Regione Eugenio Giani, dando seguito in tal senso alle dichiarazioni dell'onorevole Andrea Barabotti, deputato del territorio e del partito del Ministro dei trasporti. Anche tutto il consiglio regionale ha votato all'unanimità pochi giorni fa una mozione presentata dalla Lega, emendata dal Partito democratico, con cui si impegna la Regione a riportare il porto di Carrara sotto l'egida della Toscana. Quella che doveva essere una fusione si è trasformata in breve tempo in un'annessione da parte di La Spezia - incalza Chericoni - visto che non abbiamo mai espresso né un presidente né un segretario generale del territorio toscano. Non solo. Piano piano ma inesorabilmente il porto di Carrara è stato privato di ogni potere decisionale, svuotato di funzioni. Tutto è stato portato a La Spezia, anche in parziale violazione con quelle che sono le normative sugli accorpamenti determinate dalla legge Delrio del 2016. Non è stato più nominato un direttore del porto, non c'è più un responsabile del demanio, non si gestiscono più appalti e manutenzione. Persino i dragaggi, di cui Spezia non ha bisogno, sono stati

Voce Apuana

Fonti Web

sono quasi gli stessi operatori di Massa Carrara? A pensar male si fa peccato, diceva qualcuno, ma spesso ci si azzecca". In merito al Piano regolatore del porto, poi, un ritorno in Toscana non bloccherebbe l'iter già in essere. "Però un altro dubbio ci sorge - continua il presidente di Confartigianato -. Il precedente Prp fu bloccato dal settore ambiente. Oggi, invece, a mettere i paletti fra le ruote e chiedere corpose integrazioni è stato il Consiglio superiore dei lavori pubblici, che invece lavora fianco a fianco con le Autorità Portuali e di solito non si mette di traverso. Forse l'Autorità Portuale della Liguria non ha fatto tutto quello che si doveva?". Un ritorno necessario anche sotto il profilo amministrativo e urbanistico: "Non possiamo avere la testa in Liguria e il corpo in Toscana perché gli strumenti di pianificazione, di tutela, di formazione, di lavoro, vengono decisi dalla Regione e la Toscana non può investire su un'appendice ligure. La stessa Zls rischia di restare monca perché noi siamo dentro una Zona **logistica** semplificata legata a Livorno, Piombino e Portoferraio, non in quella di Spezia. Per questo - conclude - sosteniamo con forza il ritorno in Toscana del porto di Massa Carrara, a seguito di un accordo con Livorno e l'Autorità Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, che garantisca la presenza nella governance del porto di Marina di Carrara per assicurare un futuro al nostro scalo, con investimenti commerciali e strutturali, compreso il ripascimento che per noi resta fondamentale visto che la nostra costa vive di turismo balneare".

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Welfare Cremona Network

Fonti Web

(MI) Alta formazione post diploma ITS Academy Innovaprofessioni compie 10 anni

Evento domani lunedì 14 ottobre in **Confcommercio** Milano corso Venezia 47 (sala Orlando, ore 10) (MI) Alta formazione post diploma ITS Academy Innovaprofessioni compie 10 anni Evento domani lunedì 14 ottobre in **Confcommercio** Milano corso Venezia 47 (sala Orlando, ore 10) E' in programma domani lunedì 14 ottobre in **Confcommercio** Milano (corso Venezia 47, sala Orlando, ore 10) l'evento per celebrare i dieci anni di attività nel settore dell'alta formazione post diploma di ITS Academy Innovaprofessioni. ITS Academy Innovaprofessioni, fondata nel 2014, è promossa dal CAPAC Politecnico del Commercio e del Turismo e fa riferimento al sistema **Confcommercio** Milano, Lodi, Monza e Brianza e lombardo. Domani intervengono: **Carlo Sangalli**, presidente di **Confcommercio**; Giuseppe Valditara, ministro dell'Istruzione e del Merito; Simona Tironi, assessore a Istruzione Formazione e Lavoro di Regione Lombardia; Alessia Cappello, assessora allo Sviluppo Economico e Politiche del Lavoro del Comune di Milano; Guido Torrielli, presidente Rete ITS Italy; Simonpaolo Buongiardino, presidente ITS Academy Innovaprofessioni Milano, 13 ottobre 2024 ITS Academy Innovaprofessioni, viale Murillo 17 Milano, tel. 0240305236 direzione@innovaprofessioni.it Ufficio stampa **Confcommercio** Milano, Lodi, Monza e Brianza 027750222 relazioni.esterne@unione.milano.it.



ESCLUSIVO INTERNO