

**Conftrasporto - Rassegna Stampa**  
domenica, 20 ottobre 2024

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

### Quotidiani Nazionali

20/10/2024	<b>Il Fatto Quotidiano</b> Pagina 13		7
Autonomia differenziata: i cacicchi stiano lontani			
20/10/2024	<b>Il Mattino</b> Pagina 3		9
Voglia di Sud, la location conquista i grandi eventi			
20/10/2024	<b>Il Messaggero</b> Pagina 15		11
«Manovra ok con i soldi per Irpef e cuneo anche i mercati hanno apprezzato la svolta»			
20/10/2024	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 18	Paola Ficco	13
La tracciabilità dei rifiuti cambia registro Partono le iscrizioni			
20/10/2024	<b>La Verità</b> Pagina 17		16
«Nessun aumento sulle accise o il mondo dei camion va a sbattere»			

### Quotidiani Locali

20/10/2024	<b>Ciociarla Oggi</b> Pagina 9	CORRADO TRENTO	18
L'urlo disperato della piazza E la palude della "fuffa"			
20/10/2024	<b>Ciociarla Oggi</b> Pagina 19		20
Zone escluse dalla lis Sacco chiede un'audizione			
20/10/2024	<b>Ciociarla Oggi</b> Pagina 27		21
Inserimento nella ZIs «Fu deciso da Zingaretti»			
20/10/2024	<b>Corriere del Veneto</b> Pagina 2	Silvia Madiotto	22
Autonomia, l'anti-riforma del Pd «Togliamo poteri ai governatori»			
20/10/2024	<b>Corriere del Veneto</b> Pagina 2		24
Soprintendenza in soffitta Venezia vuol far da sé sui pareri paesaggistici			
20/10/2024	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 33		26
«Micro-reattori al Petrolchimico»			
20/10/2024	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 36		28
Autorità portuale, due micce da disinnescare			
20/10/2024	<b>Il Mattino di Padova</b> Pagina 6	FILIPPO TOSATTO	30
«No all'Autonomia modello Calderoli» E il Pd vuole rifare anche il Titolo V			
20/10/2024	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno</b> Pagina 6	MARISTELLA MASSARI	32
Bus elettrici, la transizione sia graduale			
20/10/2024	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b> Pagina 8		34
Autotrasporto serve più sicurezza			
20/10/2024	<b>La Tribuna di Treviso</b> Pagina 6	FILIPPO TOSATTO	36
«No all'Autonomia modello Calderoli» E il Pd vuole rifare anche il Titolo V			
20/10/2024	<b>L'Arena</b> Pagina 16		38
Il Marconi «prende il volo» E inaugura il simulatore			
20/10/2024	<b>Latina Oggi</b> Pagina 29		40
«Commissariate l'Autorità Portuale»			
20/10/2024	<b>Libertà</b> Pagina 12		42
Anav: il passaggio all'elettrico dei bus deve essere graduale			

### Quotidiani - Ed. Secondarie

20/10/2024	<b>Corriere Adriatico (ed. Pesaro)</b> Pagina 8		44
Una giornata da diluvio tra smottamenti e crolli La statale in tilt per ore			

20/10/2024	<b>Il Messaggero (ed. Frosinone)</b> Pagina 37 Cassinate, appello di undici Comuni	46
20/10/2024	<b>Il Messaggero (ed. Frosinone)</b> Pagina 37 Imprese, aree fuori dalla Zls Angelilli incontra i sindaci	47
20/10/2024	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)</b> Pagina 19 Mola, il diritto allo studio in una mozione dell'Aula «Borse di studio comunali per incentivare le lauree»	49
20/10/2024	<b>Quotidiano del Sud (ed. Basilicata)</b> Pagina 8 Zes della Cultura strumento utile tra tante amnesie	50
20/10/2024	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)</b> Pagina 12 Ctp, al via ufficialmente il nuovo corso Tacente: «Grazie a tutti per la fiducia»	53

## Periodici

20/10/2024	<b>Avvenire (Diocesane)</b> Pagina 15 Pellegrinaggio a Roma 15-16 febbraio 2025	54
20/10/2024	<b>Avvenire (Diocesane)</b> Pagina 31 Investimenti per le imprese locali	55
20/10/2024	<b>Avvenire (Diocesane)</b> Pagina 32 Al via la procedura di creazione della zona logistica semplificata	56

## Fonti Web

19/10/2024	<b>(Sito) Ansa</b> Cna Fita: Ricci, "transizione passi anche da infrastrutture"	57
19/10/2024	<b>Agenparl</b> Comunicato stampa   ANAV: transizione graduale rinnova il 48% della flotta e riduce l'età media degli autobus	58
19/10/2024	<b>Agenparl</b> Integrazione alle modifiche alla viabilità della prossima settimana	59
19/10/2024	<b>Agenparl</b> Gualtieri, Silvestroni (Fdi): record delle ritrattazioni	61
19/10/2024	<b>Agenparl</b> Agenzia regionale 1195.24 Emiliano a Monopoli per gli 80 anni Anav	62
19/10/2024	<b>Avvisatore.com</b> Palermo, il 24 e 25 ottobre al Marina Convention Centre l'Offshore wind revolution	64
19/10/2024	<b>Blitz Quotidiano</b> Le nuove detrazioni fiscali per quoziente familiare e reddito: ecco chi ci perde	66
19/10/2024	<b>Blog Sicilia</b> A Porto Empedocle avviati i lavori per migliorare le manovre di accosto di navi e traghetti, gli interventi	67
19/10/2024	<b>Borsa Italiana</b> Trasporti: Anav, transizione energetica rinnova il parco autobus italiano	68
19/10/2024	<b>CivOnline</b> Alis e il porto di Civitavecchia: sinergia per lo sviluppo del territorio	69
19/10/2024	<b>corriereviterbo.it</b> Meno burocrazia e più agevolazioni con la Zona logistica semplificata	70
19/10/2024	<b>Eco di Savona</b> Sanlorenzo presenta il progetto LIFE MYSTIC	71
19/10/2024	<b>EkuaNews</b> Teramo provincia universitaria, al via il progetto Adsu Pro Ter per la città e le aree interne	74
19/10/2024	<b>First Online</b> Unicredit, forum dei territori: un passo verso il rilancio turistico del Mezzogiorno	76

19/10/2024	<b>gazzettadimodena.it</b> Carpi, una strada al posto degli alberi: bosco abbattuto per la Bretella	78
19/10/2024	<b>Genova Today</b> Regionali: "Bucci è davvero l'uomo del fare?", lettera aperta dei comitati genovesi	80
19/10/2024	<b>giornaledibrescia.it</b> Assemblea Pd a Brescia, «guardiamo all'Europa, non a Pontida»	82
19/10/2024	<b>giornaledisicilia.it</b> A Porto Empedocle avviati i lavori sui fondali della banchina Sciangula, migliori manovre per le navi da crociera e i traghetti	83
19/10/2024	<b>Glistati Generali</b> Centrale nucleare a Marghera. La proposta di Brunetta	84
19/10/2024	<b>GreenMe</b> Questo lago alle porte di Roma è un autentico gioiello dove fuggire per una pausa dalla città	88
19/10/2024	<b>IL Sicilia</b> Porto Empedocle (AG), lavori di spostamento dei sedimenti dai fondali, Lupi: 'Nessun allarme, materiali sicuri e controllati'	90
19/10/2024	<b>ilcentro.it</b> Traforo del Gran Sasso, ora si pensa a una class action contro la struttura commissariale del govern	91
19/10/2024	<b>ilcittadinodimessina.it</b> , Giandomenico La Fauci (Ora Sicilia) sollecita un'attenzione particolare alla situazione del trasporto pubblico a Messina	93
19/10/2024	<b>lidenaro.it</b> Il Turismo come motore di sviluppo per il Sud: strategie e opportunità dal Forum dei Territori UniCredit	94
19/10/2024	<b>ilfoglio.it</b> Gli scanner più controversi di Cina arrivano nei porti italiani	97
19/10/2024	<b>ilfoglio.it</b> I nuovi modelli di sviluppo sostenibile alla Settimana per l'Energia di Confartigianato	19 ott 2024 99
19/10/2024	<b>ilgiornale.it</b> "I giudici hanno applicato la legge". Ma Cruciani smaschera Malpezzi sui migranti	101
19/10/2024	<b>ilmattino.it</b> «A Napoli l'Agencia europea del turismo: i numeri sono chiari»	102
20/10/2024	<b>ilmessaggero.it</b> Sbarra: «Manovra ok con i soldi per Irpef e cuneo, anche i mercati hanno apprezzato la svolta»	104
19/10/2024	<b>ilrestodelcarlino.it</b> L'aeroporto di Forlì cerca partner: "Abbiamo potenzialità di crescita"	106
19/10/2024	<b>ilrestodelcarlino.it</b> Trasporto pubblico a singhiozzo: "Gli autisti pagati troppo poco"	108
19/10/2024	<b>ilsussidiario.net</b> MANOVRA E POLITICA/ Il governo pensa ai meno abbienti e "sorpassa a sinistra" Schlein & co.	110
19/10/2024	<b>iltirreno.it</b> Cold ironing, svolta green in arrivo a Portoferraio e Piombino: cosa cambia e i tempi	112
19/10/2024	<b>iltirreno.it</b> "Quote rosa" nei porti della provincia di Livorno: i numeri del nuovo studio	113
19/10/2024	<b>Informazionecattolica</b> Redistribuzione del reddito, ecco il vero problema economico	115
19/10/2024	<b>Innovation Post</b> Dal Mimit 350 milioni per l'efficienza energetica e la sostenibilità dei processi produttivi: domande dall'11 novembre	117
19/10/2024	<b>La Provincia di Civitavecchia</b> Alis e il porto di Civitavecchia: sinergia per lo sviluppo del territorio	121
19/10/2024	<b>ladiscussione.com/</b> Confcommercio: economia fragile. Calano i consumi, flessione del turismo interno e automotive	122
19/10/2024	<b>lagazzettadelmezzogiorno.it</b> Il procuratore Nitti: «Criminalità ambientale sempre più invasiva e di tipo imprenditoriale»	124
19/10/2024	<b>lagazzettadelmezzogiorno.it</b> Apre a Bari il Villaggio delle Regioni e delle Province autonome. Ecco le limitazioni al traffico	126

19/10/2024	<b>lanazione.it</b>	La ricetta di Funaro per la Gen Z: "Tpl, orario notturno prolungato. E mi impegno a far riaprire la Flog"	129
19/10/2024	<b>lanazione.it</b>	Porto I sindacati lo rivogliono in Toscana	130
19/10/2024	<b>lanazione.it</b>	"Il porto di Carrara torna sotto l'Authority toscana"	131
20/10/2024	<b>lasicilia.it</b>	Le politiche di inserimento dei giovani nel mondo del lavoro al centro della IV conferenza di sistema di Confcommercio Sicilia	132
19/10/2024	<b>lastampa.it</b>	Romentino arruola i vigili di Novara: "Attivi per la sorveglianza notturna"	134
19/10/2024	<b>Lecco Notizie</b>	Mercato e cantieri. Le modifiche alla viabilità previste per la prossima settimana	135
19/10/2024	<b>Lifegate</b>	Marco Biffoni, Alstom. Sostituire gli attuali treni diesel con treni alimentati a idrogeno non ha solo vantaggi ambientali	136
19/10/2024	<b>Lo Spiffero</b>	Anav, "per i bus il passaggio all'elettrico sia graduale"	140
19/10/2024	<b>Meteo Web</b>	Autobus elettrici, un passaggio graduale per effetti a lungo termine: lo studio a Milano	141
19/10/2024	<b>Nicola Porro</b>	Feluche e toghe per porti lontani dal mercato	142
19/10/2024	<b>Palermo Today</b>	Turismo nautico e portualità da record: così la Sicilia fa il pieno di aziende delle blue economy	144
20/10/2024	<b>Parma Today</b>	Zone logistiche semplificate, Federico Serra: "Esulta il partito unico del cemento"	146
19/10/2024	<b>Quotidiano del Sud</b>	E il governatore De Luca fa retromarcia sulla Zes unica	147
19/10/2024	<b>Quotidiano del Sud</b>	PolMeeting 2024: a Cosenza, l'evento nazionale della Polizia Locale	150
19/10/2024	<b>Quotidiano di Ragusa</b>	Le politiche di inserimento dei giovani nel mondo del lavoro a Catania	154
19/10/2024	<b>quotidianodipuglia.it</b>	Festival delle Regioni a Bari, il piano traffico e i divieti	156
19/10/2024	<b>quotidianodisicilia.it</b>	Autostrade del mare: sprint sull'innovazione verso l'obiettivo zero emissioni entro il 2050	158
19/10/2024	<b>quotidianodisicilia.it</b>	Messina verso il recupero del suo affaccio a mare	161
19/10/2024	<b>quotidianodisicilia.it</b>	Messina, si progetta il suggestivo "waterfront del futuro": ecco i costi e il piano	163
19/10/2024	<b>Radio PiA</b>	Gli impianti a fune sono il motore dell'economia di montagna e presidio delle Terre alte	165
19/10/2024	<b>Sea Reporter</b>	ADRIA SHIPPING SUMMIT - Ravenna Port Hub: il progetto di potenziamento infrastrutturale del porto protagonista della prima edizione	169
20/10/2024	<b>Settesere</b>	Ravenna, Spinedi (Interporto) parla dell'istituzione della ZIs e di cosa significa per l'Hub	171
20/10/2024	<b>Settesere</b>	Ravenna, al via mercoledì 23 Adria Shipping summit alla Camera di commercio	173
19/10/2024	<b>Sicilia Report</b>	22 ottobre IV conferenza di sistema di Confcommercio Sicilia a Catania	175
19/10/2024	<b>Sinistra Anticapitalista - Comunicati</b>	Elezioni regionali in Liguria. Le indicazioni di voto di Sinistra Anticapitalista	177
19/10/2024	<b>Sky Tg24</b>	Contrasto all'evasione, sconti fiscali se si paga con carta di credito: cosa sapere	181

19/10/2024	<b>TeleAmbiente</b> ITA Airways torna ad Alghero, ecco gli orari dei voli per Roma e Milano	183
19/10/2024	<b>unionesarda.it</b> Confcommercio, da Promo Autunno un osservatorio sullo stato delle attività nel territorio	184
19/10/2024	<b>Vco Azzurra Tv</b> Ritardi e disservizi dei treni: Gabusi convoca una riunione urgente. A fine mese sarà nel Vco	185
19/10/2024	<b>Voci di cortina</b> Assemblea ANEF - il resoconto	<i>Gabriele Barchetti</i> 186

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

# Il Fatto Quotidiano

## Quotidiani Nazionali

### Autonomia differenziata: i cacicchi stiano lontani

Si surriscalda il fronte dell'**autonomia differenziata** (AD). Leggiamo (Corriere del Veneto, 16.10) di Zaia in Consiglio regionale, ed è un presidente double face.

Da un lato, non ha ripreso il tema dell'AD come madre di tutte le battaglie. Anzi, ha scelto il profilo basso: sono richieste minimali.

Dall'altro, ha comunicato che anche nel caso di abrogazione della legge Calderoli l'AD non si ferma. Perché - ed è questo il dato davvero significativo - la legge Calderoli non è necessaria. Mentre c'è anche chi dice che di fronte a un rifiuto i veneti "romperanno l'ordine costituzionale" (Mattino di Padova, 16.10).

### Pulsioni in stile catalano?

Non c'è dubbio che l'iniziativa presa con il referendum abrogativo e i ricorsi delle regioni in Corte costituzionale avverso la legge 86/2024 abbiano aperto una nuova fase. La questione AD era rimasta sostanzialmente coperta dal subappalto dato da Meloni ai leghisti e gestito con indubbia abilità dal ministro Calderoli. Un calcolo politico sbagliato di Meloni, probabilmente nell'illusione che l'AD fosse automaticamente bilanciata dal premier assoluto che era il suo vero obiettivo. La rivolta dei ministri - con accenti diversi, Tajani, Musumeci, Piantedosi e ora anche Valditara - le segnala che l'AD è un gioco a somma zero. Quello che va in periferia si toglie a Palazzo Chigi, a Montecitorio, a Palazzo Madama.

Meloni ha un problema in casa, e dovrà decidersi ad affrontarlo nel merito prima che le sfasci il governo. Intanto, agli oppositori dell'AD suggeriamo di guardare con attenzione al passaggio in Consulta. Per l'ovvio motivo che il referendum può cancellare la legge Calderoli, che però - come Zaia stesso dice, e per una volta dice il vero - non è necessaria. Quindi anche se il referendum abrogativo vincessimo le eventuali intese successivamente adottate in base all'art. 116.3 della Costituzione non ne sarebbero toccate dal punto di vista giuridico. Mentre una pronuncia della Consulta di illegittimità costituzionale della legge Calderoli potrebbe - definendo una corretta lettura dello stesso art. 116.3 - porre argini a ogni successiva attuazione.

L'importanza la cogliamo ancora sul Corriere del Veneto (17.10), che titola sul dossier delle richieste regionali: "Soprintendenze, **porti**, autostrade. Il Veneto punta al bersaglio grosso". Il giornale racconta che la parte più pesante attiene alle materie Lep, tra cui cita ambiente, istruzione, lavoro, beni culturali, energia e altro. Sui Lep, costi e fabbisogni standard non sfugge che Calderoli ha mostrato



## Il Fatto Quotidiano

### Quotidiani Nazionali

---

di volere un passo spedito, con il sostegno del Clep di Sabino Cassese. Già non sono mancate polemiche sui Lep differenziati per territorio, e sui conflitti di interesse di componenti della filiera decisionale. Il Mattino di Padova (15.10) ci informa in specie che la scuola rimane obiettivo primario. In tale contesto il buonismo di Zaia è una rappresentazione teatrale.

Non è una risposta la mossa del presidente campano De Luca di presentare in parlamento emendamenti alla legge Calderoli.

Porrebbero il finanziamento dei Lep come condizione per il trasferimento di funzioni, il divieto di stipulare contratti regionali per sanità e scuola, la previsione di uguali dotazioni di personale e uguali risorse per cittadino nel riparto del fondo sanitario. Lo scopo dichiarato - se bene intendiamo - è evitare il referendum. Per i più, è una mossa nella partita per il suo terzo mandato. È uno schiaffo a elettrici ed elettori della Campania che hanno messo la Regione al primo posto nella raccolta di firme. Contraddice la presentazione di un ampio e ben argomentato ricorso in Consulta contro la legge. Mentre è chiaro che la proposta coglie uno spettro assai limitato dei problemi posti dall'AD. Per la Campania e il Mezzogiorno si richiedono politiche di riequilibrio territoriale di portata nazionale - in specie infrastrutturali - che l'AD in chiave leghista rende in prospettiva impossibili.

È una consapevolezza che cresce anche nel Nord. Un documento del PD di Lombardia, Veneto e Piemonte (Bresciaoggi, 17.10) sottolinea tra l'altro la necessità di rivedere l'art. 117.3, riportando allo stato alcune materie strategiche. E si censura la scelta delle commissioni paritetiche in ogni regione per la gestione delle intese. Punto sul quale qualcuno in parlamento dovrebbe chiedere a Giorgetti come pensa di gestire il bilancio con il coordinamento della finanza pubblica frammentato su 21 tavolini separati, secondo il dettato della legge 86.

Una questione cruciale come l'AD non può e non deve ridursi a uno scontro tra cacicchismi. Ma grazie, Zaia. Certificando che con l'abrogazione della Calderoli nulla cambierebbe ha cancellato uno dei falsi argomenti per l'inammissibilità del referendum: che sia una legge "costituzionalmente necessaria".

## Voglia di Sud, la location conquista i grandi eventi

*'Borgo Egnazia, Capri, Siracusa, Mirabella Eclano, Matera, Pescara: la presidenza italiana premia ospitalità, paesaggio, food e arte del Meridione. Così città e borghi si prendono la scena*

L'ANALISI Nando Santonastaso Il G7 dei ministri della Difesa a Napoli pochi giorni dopo quello delle Pari Opportunità a Matera, in Basilicata, agli inizi del mese, e prima di quello dello Sviluppo, la prossima settimana, a Pescara in Abruzzo. E nei mesi precedenti, il vertice dei Capi di Stato e di Governo in Puglia, a Borgo Egnazia, il G7 dei ministri degli Esteri a Capri, quello dei ministri del Lavoro a Cagliari e il summit dei titolari dell'Interno ancora in Campania, a Mirabella Eclano, in Irpinia dopo il vertice di Pompei-Napoli della Cultura. E poi la Calabria con il G7 dei ministri del Commercio, e la Sicilia, con Ortigia sede del G7 dell'Agricoltura. Per non parlare dell'incontro di Alto Livello sempre nell'ambito del G7 organizzato a Caserta presso la Scuola dell'Amministrazione, guidata dalla giurista Paola Severino, sul Pano Mattei, con la partecipazione dei rappresentanti africani delle organizzazioni di cooperazione tra Italia, Europa e, appunto, Africa. Ora che il calendario dei grandi eventi organizzati dalla Presidenza italiana del G7 volge al termine (31 dicembre 2024), si fa fatica a non sottolineare la centralità del Sud nello scenario internazionale. Non solo, e forse persino non tanto perché è stata la

location più utilizzata dal Governo da giugno ad oggi ma per il riconoscimento al massimo livello della sua centralità geopolitica, sancita peraltro da una crescita economica ormai sotto gli occhi di tutti (ancorché in gran parte ancora da implementare). Quello che all'inizio poteva sembrare soprattutto una sorta di omaggio a un territorio troppo a lungo trascurato e periferico, o una specie di mancia elettorale a beneficio di alcune aree si è rivelata in realtà una scelta ben precisa, una vera e propria investitura, e di conseguenza anche un investimento. Il Sud cioè come motore dello sviluppo del Paese, la nuova locomotiva dell'ultimo anno, come più volte sottolineato dalla stessa premier Giorgia Meloni: inevitabile, insomma, che fosse proprio quest'area a dover rappresentare l'Italia nella maggior parte degli appuntamenti del G7, anche per quelli inediti come nel caso della Difesa a Napoli.

L'INVESTITURA Investitura, certo, non piovuta per caso. Il Mezzogiorno questa ribalta se l'è meritata come emerge dalla maggior parte degli indicatori economici nazionali. Il Pil cresciuto del 3,4 rispetto al 2019, l'export del 68% nello stesso periodo con la Campania regina nel 2023 tra le regioni italiane. E ancora il turismo salito del 2,8%, la portualità che serve il 47% del **trasporto** via mare italiano, il calo del 4% del tasso di disoccupazione e i posti di lavoro cresciuto del 3,1%, più della media nazionale lo scorso anno. Gli investimenti pubblici cresciuti del 50% e quelli legati al Pnrr in costante incremento specialmente nei Comuni, mentre già si sta consolidando la spinta della **Zes** unica Sud che sembra sempre più il punto obbligato di riferimento per chi punta al Sud per ampliare la propria



## Il Mattino

### Quotidiani Nazionali

---

mission produttiva o crearne di nuove. Non sono numeri ordinari, e non solo per l'Italia che ha mostrato peraltro in questo periodo la maggiore solidità tra i partner europei, in un periodo delicato e incerto con la frenata della Germania e le incognite che si aprono sull'operato della nuova governance di Bruxelles (a partire dalla transizione ambientale). Il Sud scoperto dai grandi della Terra sta dimostrando, nei fatti, che il cambio di paradigma c'è e si rafforza nonostante limiti e ritardi di cui a nessuno può sfuggire l'importanza. Sono lontanissimi i tempi di quando suonava come una sorpresa assoluta l'organizzazione del G8 di Napoli con il primo governo Berlusconi. Il Sud che corre, produce e attira l'attenzione del mondo su di sé, confermando capacità anche organizzative che in pochi erano disposti a riconoscere, è ormai una sempre più significativa, prestigiosa "normalità". Un messaggio di affidabilità che non può essere sottovalutato in tempi in cui si affacciano seri dubbi sulla tenuta unitaria del Paese. In pochi anni è cambiata la narrazione e la sensazione è che continuerà a cambiare anche nel prossimo futuro, senza trascurare il peso dei divari tuttora esistenti. Basta pensare a cosa rappresenterà per il Sud l'attuazione dei progetti paritari di cooperazione con i Paesi africani attraverso il Piano Mattei. E soprattutto all'impatto delle nuove reti di approvvigionamento energetico sull'asse Sud-Nord, con il Mezzogiorno appetito dai grandi player mondiali per ospitare i nuovi Data Center dell'IA potendo offrire energia da fonti rinnovabili in quantità cospicua (e a costi, forse, più accessibili). Ma del resto non è più una eccezione l'incremento delle iscrizioni di studenti stranieri ai corsi di laurea degli atenei meridionali, come sta accadendo ad esempio a Napoli. E quasi non fa più notizia la crescita delle pmi innovative che permette al Sud di ritagliarsi uno spazio importante a livello nazionale anche per gli investimenti in innovazione. Per tutto questo l'Italia che mette in vetrina il Mezzogiorno non è una stravaganza. È piuttosto la dimostrazione che per essere competitivi su scala globale, specie ora che sono cambiati le regole e gli equilibri geopolitici per le guerre in Ucraina e in Medio Oriente, c'è bisogno di un Paese compatto, con livelli di produttività omogenei e costanti. Sapere che c'è anche il Sud e non più nelle retrovie è decisamente una buona notizia per tutti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Il Messaggero Quotidiani Nazionali

### «Manovra ok con i soldi per Irpef e cuneo anche i mercati hanno apprezzato la svolta»

Segretario della Cisl Luigi Sbarra, il governo ha varato una manovra da 30 miliardi che prevede più fondi alla sanità, incentivi alla natalità e tagli alle detrazioni, confermando taglio del cuneo fiscale e le 3 aliquote Irpef: che giudizio date anche alla luce dell'apprezzamento positivo delle agenzie di rating arrivato l'altra sera?

«Ci fa piacere il giudizio positivo. Per ora siamo di fronte ad anticipazioni rese in conferenza stampa, per dare un giudizio sindacale compiuto è necessario vedere il testo. Anche per questo chiediamo al Governo di essere convocati subito. Ma se gli interventi fossero confermati saremmo di fronte a una manovra che recepisce molte rivendicazioni che la Cisl avanza sin dal mese di luglio. A cominciare proprio dagli aspetti fiscali e contributivi, con la conferma strutturale dell'accorpamento delle aliquote Irpef e della decontribuzione-defiscalizzazione sul lato lavoro del cuneo, che viene anche potenziata ed estesa a un primo strato di fascia media. Due misure che da sole valgono la metà della manovra in termini di cubatura finanziaria. Ci sarebbero circa 3 miliardi sul fondo sanitario nazionale da usare per assunzioni e stabilizzazioni, sanità territoriale, detrazioni proporzionali alla numerosità del nucleo familiare e incentivi forti alla natalità e ai congedi parentali. Tutt'altro che lacrime e sangue». Sarebbero passi in avanti importanti, visto anche il peso di un patto di stabilità europeo che drena dalle casse pubbliche 12 miliardi».

**Il giudizio positivo delle agenzie, con lo spread ai minimi da 3 anni, valutano la credibilità delle misure su fisco e lavoro, si tratta di una svolta?**

«I mercati e le agenzie di rating mi sembra che confermino questa nostra prima valutazione».

**Si poteva fare di più?**

«Se non vogliamo aumentare le tasse l'unica redistribuzione deve arrivare da grandi gruppi economici, come chiediamo da tempo».

Più in generale ci convince l'impostazione di una manovra attenta ai redditi medi e popolari di lavoratori e pensionati, con il ritorno all'indicizzazione degli assegni pensionistici, interventi seri su famiglia e sistema salute, valorizzazione della contrattazione decentrata con la conferma della detassazione dei salari di produttività e il potenziamento dei fringe benefit».

**E le risorse per la Pa?**



## Il Messaggero

### Quotidiani Nazionali

---

«Importante anche lo stanziamento per il rinnovo dei contratti pubblici nel triennio 2025-27 e il rifinanziamento dell'Ape sociale.

Uno sforzo in più si può fare in termini di sgravi fiscali alle fasce medie, tentando di elevare ulteriormente la soglia di decalage sul cuneo e abbassando le aliquote Irpef del secondo scaglione. Fondamentale sarà gestire insieme la spending review sui ministeri per evitare che i tagli si ripercuotano sui lavoratori e i servizi. Chiediamo poi di rafforzare il contrasto all'evasione e di riavviare il confronto sulla riforma delle pensioni».

Sono previsti sacrifici per banche e assicurazioni, non ritiene che 3,5 miliardi siano pochi di fronte ai super profitti realizzati? «Sono il primo passo di un cammino che fino a questo momento non ha saputo percorrere nessun governo. Un sentiero che secondo noi deve passare anche da un contributo delle multinazionali della **logistica**, del digitale, della farmaceutica, dell'energia».

**Spinta invece alle imprese con i fondi per la **Zes**, la decontribuzione, il cuneo confermato, sono sufficienti?**

«Sono provvedimenti importanti coerenti con le nostre richieste di incentrare la politica di sviluppo nazionale sul riscatto delle aree deboli confermando e rafforzando gli incentivi alla occupazione». **Caso Stellantis, c'è il rischio della desertificazione industriale con la delocalizzazione all'estero delle produzioni? E poi la Cig per il gruppo scade nel 2025, che cosa fare per inchiodare Tavares e che cosa chiedete al Governo?**

«Ci opporremo ad eventuali chiusure e delocalizzazioni di produzioni. Chiediamo a Stellantis coerenza nei confronti degli impegni presi con il Governo e il sindacato. Ma soprattutto rispetto e responsabilità sociale verso i 70mila lavoratori che con le loro famiglie vivono oggi nell'incertezza assoluta. Al Governo chiediamo di sostenere questo percorso convocando un tavolo con la proprietà di Stellantis ed il sindacato, rifinanziando gli ammortizzatori sociali e di farsi protagonista, anche in Europa, di una battaglia per sostenere le riconversioni della filiera dell'auto nel segno della sostenibilità sociale».

Umberto Mancini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## La tracciabilità dei rifiuti cambia registro Partono le iscrizioni

*Al via il Rentri. Obblighi dal 15 dicembre. Aggiornate le sanzioni, triplicate per violazioni seriali. Geolocalizzazione per chi trasporta sostanze pericolose*

Paola Ficco

Il 13 febbraio 2025, dopo 26 anni, la **tracciabilità** dei **rifiuti** archivia formulari e registri di carta e parte il **Rentri**, il nuovo **Registro elettronico nazionale** per la **tracciabilità** dei **rifiuti** oggetto dell'articolo 188-bis del Dlgs 152/2006 e disciplinato dal Dm 4 aprile 2023, n.

59. Le iscrizioni partono dal 15 dicembre 2024, mentre dal 13 febbraio 2025 entrano in vigore i nuovi modelli di **registro** di carico e scarico e dei formulari per il trasporto e da questa data i vecchi modelli non potranno più essere usati, anche se vidimati. Le istruzioni per la compilazione sono contenute nel decreto direttoriale 251/2023. Ma andiamo con ordine.

Dopo il Sistri, il **Rentri** è il secondo tentativo di digitalizzare la **tracciabilità** dei **rifiuti**; gestito dal ministero dell'Ambiente, con il supporto operativo dell'Albo **nazionale** gestori ambientali, in prospettiva, sostituirà anche il Mud. Si articola in due sezioni: «anagrafica», con i dati degli iscritti e le informazioni sulle autorizzazioni per la gestione dei **rifiuti**; «**tracciabilità**», con i dati ambientali sugli adempimenti richiesti da registri e formulari e i percorsi degli automezzi.

Il **registro** di carico e scarico di cui all'articolo 190 del Dlgs 152/2006 (articolo 4, commi 3 e 4, del Dm 59/2023) può essere tenuto con i sistemi gestionali dell'operatore o con i servizi resi disponibili mediante il **Rentri** (articolo 20 del Dm 59/2023). Nel primo caso, i dati sono trasmessi al **Rentri** con l'interoperabilità tra sistemi informatici, nel secondo con l'accesso all'applicazione per la tenuta dei registri di carico e scarico digitali, entrando nell'area «Operatori» del portale **Rentri** ([www.rentri.gov.it](http://www.rentri.gov.it)).

Il nuovo **registro** Dalla data di iscrizione, per la tenuta del nuovo **registro** in modalità digitale occorre vidimarlo digitalmente con apposita applicazione attraverso il **Rentri** (è il codice univoco attribuito dal servizio di vidimazione digitale delle Ccia) e compilarlo. Ogni rettifica è memorizzata con l'identificativo dell'utente, della data e dell'ora; trasmettere i dati al **Rentri** entro la fine del mese successivo a quello di registrazione, oppure entro la fine del secondo mese successivo a quello di registrazione per i soggetti delegati.

Il format cartaceo può essere prodotto con la funzione disponibile in [www.rentri.gov.it](http://www.rentri.gov.it) già dal 4 novembre e a prescindere da iscrizione o registrazione. Il Mase ha fissato nel 23 gennaio 2025 il termine iniziale per la vidimazione digitale del nuovo format di registri e formulari. La numerazione



## Il Sole 24 Ore

### Quotidiani Nazionali

---

è progressiva rispetto alla precedente.

Dal 13 febbraio 2026 solo i soggetti iscritti dovranno usare i formulari digitali. Vanno trasmessi al **Rentri** solo quelli riferiti ai **rifiuti** pericolosi. La trasmissione è effettuata secondo le tempistiche per l'annotazione del movimento sul **registro** di carico e scarico previste dall'articolo 190 del Dlgs 152/2006 da parte dei soggetti indicati. Ogni trasmissione è registrata dal **Rentri**, che assegna un identificativo univoco e consente di consultare i dati trasmessi per ciascun formulario e per ogni unità locale iscritta.

**Termini e pagamenti** Il processo di digitalizzazione del **registro** e dei formulari sarà graduale e la prima scadenza riguarda l'iscrizione, accreditandosi sulla piattaforma digitale **Rentri**. Il 13 settembre, il ministero ha comunicato che i soggetti del secondo e del terzo gruppo «prima di procedere alla prima annotazione e quindi anche dopo la scadenza del 13 febbraio 2025» devono vidimare presso la Ccia il format del **registro** stampato su carta dal portale **Rentri**. Per il formulario, tutti i soggetti obbligati all'iscrizione, dal 13 febbraio 2025 devono usare il nuovo modello in formato cartaceo ma vidimato digitalmente sul portale; mentre dal 13 febbraio 2026 scatta l'obbligo di emissione e vidimazione digitali.

Dal 13 febbraio 2025, il nuovo format va adottato anche dai soggetti che, pur obbligati al formulario, non devono iscriversi al **Rentri**.

Per poterlo emettere nel nuovo formato cartaceo a vidimazione virtuale, devono registrarsi accedendo all'area «Produttori non iscritti» del portale, attiva dal 15 dicembre 2024. Si tratta di produttori iniziali di **rifiuti** non obbligati alla tenuta del **registro** cronologico; produttori iniziali obbligati a iscriversi nel secondo e terzo periodo temporale.

Potranno poi scaricare la copia del formulario controfirmato e datato in arrivo dal destinatario. La registrazione non comporta pagamento di diritti o contributi.

**Sanzioni e geolocalizzazione** L'omessa o l'irregolare iscrizione al **Rentri** sono punite con la sanzione amministrativa pecuniaria da 500 a 2.000 euro per **rifiuti** non pericolosi e da 1.000 a 3.000 euro per **rifiuti** pericolosi (articolo 258, comma 10, del Dlgs 152/2006). Sanzioni tra 500 e 2.000 euro per l'omessa, irregolare, incompleta trasmissione dei dati informativi per i **rifiuti** non pericolosi e da 1.000 a 3.000 euro per i pericolosi. Con riduzione a 1/3 per l'iscrizione entro 60 giorni dalla scadenza del termine previsto. In ogni caso, resta salvo l'obbligo di corrispondere i contributi pregressi. Sono esclusi errori materiali e violazioni formali. Per dati incompleti o inesatti di tipo seriale si applica una sola sanzione aumentata fino al triplo.

La geolocalizzazione degli automezzi è prevista dall'articolo 16 del Dm 59/2023 ma solo per i **rifiuti** pericolosi. Dal 15 dicembre 2024 la disponibilità delle tecnologie di geolocalizzazione è requisito di idoneità tecnica per l'iscrizione alla categoria 5 dell'Albo gestori ambientali e per il mantenimento delle iscrizioni in essere alla data del 15 giugno 2023. È attesa la delibera dell'Albo su modi e tempi

Il Sole 24 Ore  
Quotidiani Nazionali

---

per l'aggiornamento delle iscrizioni in essere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

# La Verità

## Quotidiani Nazionali

### l'intervista Pasquale Russo

#### «Nessun aumento sulle accise o il mondo dei camion va a sbattere»

Presidente Confrasporto: «Ci fidiamo di Giorgetti. Serve pure uno sforzo per il settore»

GIANLUCA BALDINI «Nella manovra non c'è nulla che aiuti la crescita delle imprese dei trasporti. Inoltre, resta da vedere se il ministro Giorgetti manterrà la sua parola e non alzerà le accise per gli autotrasportatori». A parlare con la Verità è Pasquale Russo, presidente dal giugno 2023 di **Confrasporto**, la confederazione più rappresentativa del mondo dei trasporti, della logistica e della mobilità, aderente a Confcommercio.

#### Sulle accise per gli autotrasportatori il ministro Giorgetti ha promesso che non ci saranno rialzi. Cosa ne pensa?

«Sulle accise prendiamo ovviamente per buono quello che ha dichiarato il ministro Giorgetti e cioè che l'aumento dovrebbe essere scongiurato per chi lo utilizza in maniera professionale come l'autotrasporto. Anche se ovviamente questo poi lo verificheremo.

Non dovesse essere così, si aprirebbe un problema molto importante perché l'autotrasporto non è assolutamente nella condizione di poter sostenere ulteriori costi legati al gasolio, all'energia. Inoltre, sarebbe un ulteriore elemento che renderebbe meno concorrenziale le imprese italiane rispetto a quelle europee che già oggi non solo pagano un'accisa generale più bassa, ma che utilizzano anche il sistema di sterilizzazione previsto dalla direttiva comunitaria. Secondo noi, in generale l'aumento delle accise è sbagliato.

#### Cosa c'è nella manovra per le imprese del settore del trasporto?

«Dobbiamo andare a vedere puntualmente quello che succede nel decreto legislativo fiscale. In generale, per quanto ci riguarda, nel piano strutturale di bilancio vengono fatti alcuni riferimenti ad alcune materie per noi molto importanti, ma che non si concretizzano. Si cita, ad esempio, la messa in funzione del Sudoco, che è lo sportello unico dei controlli doganali, una misura che tra l'altro non costa, di coordinamento delle attività tra i vari organismi che seguono l'importazione e le esportazioni delle merci. C'è poi l'anticipo di un anno di alcuni importi legati alla ristrutturazione della rete ferroviaria, anche qui non stiamo parlando di risorse nuove, ma di un anticipo di risorse che sono già state previste dal Pnrr. Sempre nel piano strutturale del bilancio si fa riferimento anche alla realizzazione del cold ironing (l'elettificazione delle banchine portuali, ndr). Anche qui non stiamo parlando di risorse nuove, sono risorse collegate al Pnrr.

Capiamo che dal punto di vista tecnico deve essere fatta una legge di rendicontazione, ma evidenziamo che per questi aspetti, al di là del formalismo e cioè del fatto che sono contenuti nel piano strutturale



## La Verità Quotidiani Nazionali

---

del bilancio, non vediamo elementi di novità. Noi avremmo voluto vedere che queste cose si realizzassero».

**Quindi, come **Conftrasporto**, cosa vorreste che il governo inserisse nella manovra?**

«In primis, non vogliamo che vengano toccate le accise al rialzo. Chiediamo poi maggiori stimoli alle imprese del settore, investimenti seri per la transizione energetica, come il cold ironing per le banchine portuali, incentivi per stimolare seriamente il ricambio del parco veicolare di mezzi pesanti.

C'è poi il tema delle Zes, le zone economiche speciali sul quale non abbiamo visto nulla. L'unica cosa che ha fatto il governo è stata quella di accorpate otto Zes trasformandole in una unica grande Zes del meridione, senza però metterci un euro. Queste sono un po' le cose che noi avremmo voluto vedere all'interno della manovra finanziaria, ma che non ci sono, una misura nella quale, per quanto riguarda il tema di trasporto e logistica, manca di qualsiasi tipo di stimolo alla crescita».

**Prevedete quindi un calo occupazionale nel mondo dei trasporti?**

«Noi prevediamo un arretramento del settore che si trasformerà poi di conseguenza in un calo occupazionale. Complessivamente questo è un mondo che ha bisogno di essere assistito, un settore sul quale non si fanno investimenti e sul quale il governo non ha una visione di lungo periodo».

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

## Ciocciaria Oggi Quotidiani Locali

La stanza della domenica

### L'urlo disperato della piazza E la palude della "fuffa"

*Il segnale della ZIs e la solita logica dei capponi di Renzo*

CORRADO TRENTO

c.trento@editorialeoggi.info Mrra i tanti striscioni e cartelli che si sono visti in piazza a Roma nella manifestazione per chiedere risposte aStellantis, una frase deve far riflettere molto: "Di cassa integrazione non si vive, vogliamo il lavoro". Operai, sindacati, amministratori, istituzioni: tutti insieme per "urlare" la preoccupazione e in molti casi la disperazione.

C'erano naturalmente gli esponenti del nostro territorio, dove da più di mezzo secolo "insiste" lo stabilimento di Piedimonte San Germano.

Nessuno si è nascosto: l'automotive e l'indotto hanno rappresentato il traino produttivo e occupazionale di questa provincia. Da tempo però i segnali che arrivano determinano allarme. Anche per il massiccio e prolungato ricorso agli ammortizzatori sociali, perché questo vuol dire chela volontà di riprendere una produzione apieno regime (e a piena occupazione) appartiene al mondo dei sogni. Intendiamoci: meno male che ci sono gli ammortizzatori sociali nelle fasi di emergenza. Ma qui il problema è che c'è soltanto l'emergenza.

Ecco perché quella frase rappresental'angoscia di persone che da anni sono nell'impossibilità di programmare il loro futuro.

Qualunque generazione, fino a poco tempo fa, viveva nella convinzione che i figli avrebbero vissuto meglio dei genitori. Non è più così ormai da diversi anni. La crisi dell'automotive e dell'indotto rischiano di affossare il sistema economico di questa provincia. Perciò ipotizzare scenari di riconversione è necessario e bene hanno fatto i presidenti RaffaeleTrequatrini (Consorzio industriale del Lazio) e Corrado Savoriti (Unindustria Frosinone) a porre il tema in maniera esplicita. E l'unica strada percorribile per cercare di prepararsi per tempo ad una possibilebufera. L'urlo della piazza di Roma va ascoltato.

Trancassini, mediazione senza sosta Stamediando senza un attimo di tregua. E secondo alcune indiscrezioni la svolta sulla verifica di maggioranza alla Regione vicina. Paolo Trancassini, coordinatore di Fdl nel Lazio, preferisce però non dare nell'occhio.

Concreto.

Lagiunta regionale ha approvato nei giorni scorsi una delibera per chiedere l'istituzione di una Zona **Logistica**, Semplificata nel Lazio: la proposta prevede una perimetrazione di 5.700 ettari e sono 49 i Comuni laziali che ne dovrebberofarparte. L'istituzione dellaZIs è materia di competenza del Consiglio dei ministri. Le agevolazioni perle aziende che ricadono nell'areariguardano gli investimenti e la semplificazione amministrativa per ridurrei tempi e i costi delle pratiche burocratiche. I criteri metodologici applicati



## Ciociarria Oggi

### Quotidiani Locali

---

sono stati sostanzialmente tre: 1) presenza meno di aree industriali all'interno del Comune; 2) presenza all'interno del Comune di imprese che maggiormente interagiscono con gli attuali sistemi portuali livello di internazionalizzazione del tessuto imprenditoriale comunale; 3) livello di presenza all'interno del Comune di attività imprenditoriali. Ora, è evidente che gli scontenti sono tanti. Infatti moltissime Amministrazioni della provincia di Frosinone hanno chiesto alla Regione di poter includere il proprio Comune. La presa di posizione ci statutta, mala Zls non è una "fisarmonica" che può allargarsi o restringersi. Se non si resta all'interno di determinati parametri è impossibile che il Governo dia il via libera. Il ragionamento da fare è un altro: perché tutti i 91 Comuni di questo territorio non ci hanno pensato prima? Di Zls si parla da mesi e mesi. il fatto è che in questa provincia il gioco di squadra non esiste. E neppure il confronto programmatico e operativo. Che fine hanno fatte le proposte delle quali si era discusso in occasione degli Stati Generali di quasi un anno fa? Ci si ricorda di intervenire soltanto dopo che i provvedimenti sono stati presi. In unalogicache richiama costantemente l'episodio dei capponi di Renzo descritto da Alessandro Manzoni nei Promessi Sposi: «Facevabalzare quelle quattro teste spenzolate; le quali intanto s'ingegnavano abeccarsi l'una con l'altra, come accade troppo sovente tracompagni di sventura». Senzarendersi conto che sarebbero finiti, tutti, nel pentolone di Azzecagarbugli.

Ecco perché sarebbe stato importante che gli amministratori locali di questo territorio avessero perlomeno provato a dare loro un'indicazione (condivisa) sulle aree da inserire e per quale motivo.

In Ciociaria mancano (quasi) sempre la programmazione e il confronto preventivo.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

## Ciociaria Oggi Quotidiani Locali

### Zone escluse dalla lis Sacco chiede un'audizione

«L'esclusione di alcuni territori dalla Zona **logistica** semplificata (Zia) appena deliberata dalla Regione Lazio rischia di compromettere già precari equilibri produttivi che su queste zone insistono».

Questa la posizione del sindaco di Roccasecca, Giuseppe Sacco, che rilancia: «Chiediamo una audizione alla commissione sviluppo economico».

«Il provvedimento della ZIs è di per sé positivo ed è una risposta importante alla crisi economica e alla scarsa attrattività di alcune zone del Lazio.

Maya estesa oltre il perimetro stabilito nella delibera, in particolare per quelle aree cuscinetto e limitrofe alla **Zes** del Mezzogiorno, che rischiano la desertificazione delle imprese. Una necessità - argomenta Sacco - vitale soprattutto per Roccasecca dove sono presenti due multinazionali e c'è una vertenza in corso che riguarda duecentocinquanta lavoratori tra Roccasecca e il circondario. Escludere dunque questa area vuol dire mettere a rischio anche il buon esito della vertenza Saxa Gres e creare imbarazzo con la governance di Agc. Per tutti questi motivi conclude il sindaco di Roccasecca

- chiediamo un'audizione presso la Commissione Sviluppo Economico della Regione Lazio così da rappresentare le necessità e le urgenze evidenziate».

RIPRODUZIONE RISERVATA.



AD USO ESCLUSIVO INTERNO

## Ciociaria Oggi Quotidiani Locali

### Inserimento nella ZIs «Fu deciso da Zingaretti»

*La polemica Cacciarella attacca primo cittadino e amministrazione «Il Comune è nella Zona logistica semplificata da febbraio 2022»*

SIMONETTA SCI CE1'1 [FEÜ"dtIVO Esplose la polemica su Ceprano nella ZIs. «Il sindaco ricicla notizie», afferma il capogruppo di "Ceprano Futura" Vincenzo Cacciarella, che accusa di immobilismo il primo cittadino e gli amministratori.

Al centro dello scontro, l'inserimento del Comune nella Zona **logistica** semplificata, già effettuato dalla giunta Zingaretti nel 2022 e aggiornato dall'attuale esecutivo, come precisato dal consigliere regionale Sara Battisti che ha richiesto la convocazione di una Commissione per discutere in merito.

Duro l'attacco del consigliere Cacciarella, il quale replica all'Amministrazione Colucci, che aveva annunciato l'inserimento di Ceprano nella ZIs. «L'immobilismo di questa Amministrazione porta il sindaco a riciclare le notizie - accusa Cacciarella - Lo informo, qualora non lo sapesse, che Ceprano è entrato nella ZIs a febbraio del 2022 grazie al lavoro che svolgemmo con il presidente Zingaretti. La giunta Rocca ha impiegato quasi due anni per riprendere quel percorso e dare attuazione alla ZIs pensata da altri». L'attacco di Cacciarella prosegue sulla Zona economica speciale, che prevede vantaggi per le imprese e da cui il Lazio è escluso. Il consigliere insiste sulla questione, rivolgendosi al governatore e al sindaco: «Rocca e Colucci ci spieghino invece perchè non siamo stati inseriti nella **Zes** (Zona economica speciale). Le aziende nella **Zes**, infatti, usufruiscono di detassazioni e sconti o rimborsi di vecchi debiti fiscali con l'erario, della riduzione dei dazi doganali di importazione e di una serie di agevolazioni che in questo delicato momento possono essere utili. Il sindaco Colucci prosegue Cacciarella - invece di rendere merito alla giunta Rocca per operazioni portate a termine da Zingaretti, rifletta sulle mancate opportunità che l'attuale governatore del Lazio stanegando ai cittadini». Intanto, la consigliera regionale Sara Battisti, con i colleghi Emanuela Droghei, Marietta Tidei e Valerio Novelli, ha chiesto al presidente della Commissione Sviluppo economico Enrico Tiero, di convocarla per avere un'informativa dettagliata sulla richiesta di istituzione della ZIs.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Autonomia, l'anti-riforma del Pd «Togliamo poteri ai governatori»

Silvia Madiotto

VENEZIA In quattro Regioni il centrodestra chiede l'attribuzione delle prime funzioni relative alle materie di **Autonomia differenziata**. In tre di queste stesse Regioni, il Pd chiede che il processo si fermi il prima possibile per attivare un altro, diverso, percorso di **Autonomia**, togliendo buona parte delle materie che il Veneto invece rincorre da almeno sette anni. Quella illustrata ieri a Brescia è una anti-riforma che mira a cancellare quella del ministro Calderoli e ripartire, invece, da una revisione del testo unico degli enti locali, mettendoli al centro dell'**Autonomia**. E in tutto questo, togliendo poteri ai presidenti di Regione: «Ormai assistiamo a una deriva monocratica», dicono i dem.

Veneto, Lombardia e Piemonte fanno asse. Il loro no è un no a prescindere, al nord il Pd non rinnega la spinta riformista: dopotutto, al settentrione il referendum che chiede l'abrogazione della legge non ha ricevuto tanti consensi quanti al Sud, ed è evidente che fra la gente, fra gli elettori, esiste una sensibilità che non va ignorata. È la piattaforma leghista ad essere duramente contestata. Il modello alternativo, emerge dall'assemblea democratica, è un'**Autonomia** «cooperativa» di enti territoriali che concorrono alle politiche pubbliche statali, rafforzandone la presenza in Parlamento (non attraverso 15 Regioni a statuto ordinario). Ma soprattutto che riparta dai numeri, dal taglio netto delle 23 materie, e che garantisca la competenza statale in materie come istruzione, produzione e **trasporto** dell'energia, commercio con l'estero, banche e coordinamento della finanza pubblica, non trasferendole alle Regioni, ma riflettendo su queste funzioni in ottica nazionale se non, addirittura, europea.

All'assemblea dei «Tre Pd del Nord» hanno partecipato un centinaio di veneti, fra presenza e diretta streaming. «Diciamo un drastico no alla riforma Calderoli per far emergere un modello nuovo, a servizio degli enti locali e dei cittadini - spiega il segretario dem Andrea Martella, il cui intervento ha chiuso l'assise di ieri -. Il documento uscito da questa giornata è il punto di vista del Nord, consapevoli che qui si gioca una partita decisiva per il futuro del Paese. Un'alternativa credibile, seria, senza gli slogan da campagna referendaria ai quali ci hanno abituato la Lega e i suoi alleati». Si parte da una ulteriore revisione del titolo V della Costituzione (che il governo di centrosinistra modificò già nel 2001) riducendo il numero delle materie trasferibili alla luce del mutato contesto geopolitico: dopo vent'anni, e dopo le tragiche guerre, trasporti ed energia chiedono una regia più ampia.

Non solo. «Serve una revisione del testo unico degli enti locali che superi il bicameralismo, e un Senato delle Regioni - sottolinea Martella -. Vanno smascherate le promesse del presidente Zaia. Intanto, i soldi e le risorse. Non ci sono né i nove decimi delle tasse trattenute sul territorio, né le risorse



## Corriere del Veneto Quotidiani Locali

---

per finanziare i Lep, livelli essenziali delle prestazioni che devono essere determinati prima di trasferire le materie. Significa che la legge è incardinata su un binario di impercorribilità. In secondo luogo, le 23 materie: sono 9 quelle della trattativa in corso, ma già le Regioni sono state respinte su commercio estero e vigili del fuoco, ci sono riserve sulla protezione civile. In più il governo si riserva di negoziare, quindi non saranno nemmeno 9. Più arriviamo dalle parole ai fatti, più emergono le resistenze di una parte del centrodestra e promesse irrealizzabili.

La propaganda è finita».

Fra gli estensori del documento approvato dalle tre assemblee del Pd c'è Ivo Rossi: «Il modello Calderoli allontana il Veneto dall'Autonomia, chiede troppo e aumenta i conflitti.

Serve più equilibrio affinché la riforma sia un vantaggio e non un rischio finanziario e sociale, com'è oggi. Nuovi trasferimenti di competenze non possono prescindere dal riordino degli enti locali a partire dalle Province, a cui vanno assegnate più competenze a supporto dei Comuni». E serve un coinvolgimento dei consigli regionali: «Il presidente della Regione ormai fa tutto da solo, o si rapporta solo con dirigenti da lui nominati», chiude Rossi. All'appuntamento di ieri seguiranno iniziative in tutte le regioni del Nord e confronti con le forze economiche e sociali. La riforma dem non esclude le altre mosse dell'opposizione: il referendum abrogativo (oltre un milione di firme) e l'impugnazione della legge Calderoli di quattro Regioni. I fronti di battaglia si ampliano sempre di più.

AD  
USO  
ESCLUSIVO  
INTERNO

## Soprintendenza in soffitta Venezia vuol far da sé sui pareri paesaggistici

Arte e Cultura, cosa chiede la Regione sulle due materie Lep

VENEZIA Gestire il più possibile «in casa» è il senso profondo della riforma di **Autonomia differenziata** e vale per tutte le materie inserite nel malloppo di richieste che il Veneto ha elaborato per sottoporlo al Governo, dalle reti di **trasporto** all'energia, passando per la sanità e la scuola. Le materie 14 e 15 (sulle 23 complessive previste dalla Costituzione) delle novanta pagine di dossier veneto sono «Tutela dei beni culturali» e «Valorizzazione dei beni culturali e ambientali, promozione e organizzazione di attività culturali», che naturalmente sono fra loro collegate, e che in una terra come il Veneto significano un patrimonio estremamente ricco (numericamente e qualitativamente) da gestire. Sono materie Lep, la cui trattazione inizierà solo dopo la definizione dei livelli essenziali delle prestazioni e il calcolo dei costi e fabbisogni standard, in modo da garantire gli stessi diritti e servizi a tutti i cittadini sul territorio nazionale. Se ne parlerà almeno nel 2026. Ma gli spunti già ci sono.

Salta all'occhio un comma nel quale si chiede che le autorizzazioni paesaggistiche vengano prese a Venezia «senza il parere della Soprintendenza» con una nettissima semplificazione, sgravando pubblico e privato della burocrazia imperante (e ritardante). Il tutto, condito dal fatto che la Regione chiede il trasferimento delle Soprintendenze al Veneto, «con l'attribuzione delle relative risorse umane, finanziarie e strumentali», per integrare le politiche locali di cultura, istruzione, formazione, turismo e ricerca. Ne uscirebbe rafforzato il ruolo della Regione, che si propone come interlocutore privilegiato per attivare misure di sostegno agli enti e gestire i beni culturali e paesaggistici.

Per quanto riguarda la materia 14 l'obiettivo è «semplificare e razionalizzare i procedimenti» tenendo conto delle specificità venete, perché possano essere adeguati allo sviluppo richiesto e previsto, aumentando attrattività e competitività. I termini sono quantomeno generici, trattandosi come ha detto il presidente Zaia di una «bozza»: «Consentire alla Regione di porre in essere azioni efficaci e mirate e favorire la fruizione pubblica dei beni». Quali, come e dove, non è dato sapere.

Il capitolo 15, pur con la medesima approssimazione terminologica, è più denso di contenuti. La Regione chiede competenza legislativa esclusiva «evitando sovrapposizioni e duplicazioni di competenze», non solo per i beni sul territorio, ma anche per «la disciplina degli interventi a favore del patrimonio culturale di origine veneta che si trova all'estero». Obiettivo: superare criticità «ora esistenti» perché talvolta le iniziative di valorizzazione «non sono fra loro coordinate e integrate, non aderenti alle specificità e ai fabbisogni del territorio, non integrate con altre politiche locali». Spicca la richiesta di regionalizzazione del «Fondo per lo sviluppo degli investimenti nel cinema e nell'audiovisivo» e del «Fondo Unico per lo Spettacolo» (dal 2022 si chiama «Fondo Nazionale per lo Spettacolo dal Vivo»),



## Corriere del Veneto

### Quotidiani Locali

---

i cui contributi per il sostegno alle attività di produzione e programmazione vengono ora erogati dal Ministero. Il Veneto vuole fare da sè per essere più «puntuale ed incisivo» nella risposta ai fabbisogni finanziari e organizzativi territoriali. Si parla in questo caso di istituzioni e imprese culturali, creative e dello spettacolo, teatro, danza, orchestre, attività culturali, scuole di alta formazione.

Il Veneto chiede la potestà legislativa e amministrativa sulla redazione e approvazione, «in via esclusiva, del piano paesaggistico regionale», coordinando e adeguando in **autonomia** gli altri strumenti di pianificazione urbanistica e le autorizzazioni paesaggistiche «senza il parere della Soprintendenza», dalla dichiarazione di interesse pubblico di immobili e aree alla revisione delle dichiarazioni precedenti. Il Veneto è fra le Regioni quella con il maggior numero di vincoli di tutela, i quali oltre a tutelare il patrimonio talvolta bloccano progetti e procedimenti, oppure richiedono una quantità di carte bollate notevole: i vincoli paesaggistici sono 1.148, cinque volte quelli della seconda.

Un territorio «bello e problematico» diceva il governatore Zaia nel 2022. Nel dossier **Autonomia** la Regione chiede competenze in queste materie perché, conoscendo meglio e nello specifico le caratteristiche di beni e territori, può «perseguire una più incisiva tutela del paesaggio, conservazione e fruizione». Meno carte bollate, insomma. Meno passaggi burocratici. E una visione, contestuale e precisa, di cosa abbia bisogno questo Veneto per essere valorizzato, tutelato e promosso . (s. ma.

).

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

# Il Gazzettino

## Quotidiani Locali

### «Micro-reattori al Petrolchimico»

AMBIENTE E INDUSTRIA MESTRE È già individuato anche il posto adatto dove costruire i micro impianti nucleari a Porto Marghera. «Ci sono aree meno appetibili dal punto di vista industriale, dentro al Petrolchimico, hanno una difficile organizzazione **logistica** e possono ospitare la sperimentazione sui micro reattori». Vincenzo Marinese, vicepresidente di Confindustria nazionale e imprenditore con un'azienda ambientale a Porto Marghera, non ha dubbi sulla proposta lanciata l'altro ieri da Renato Brunetta presidente della Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità a margine del Venice Hydrogen Forum 2024, appoggiato da Gilberto Pichetto Fratin, ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. Mentre continuano le prese di posizione contrarie da parte di ambientalisti ed esponenti del centrosinistra che gridano allo scempio e all'attentato alla salute pubblica e all'ambiente, Marinese chiede di essere pragmatici: «Porto Marghera, con la grande cultura industriale che ha, il know how e la grande attenzione alla sicurezza e all'ambiente è uno dei luoghi adatti a questa sperimentazione, oltre al fatto che ha il porto, è connessa alle autostrade e alla ferrovia».

CHERNOBYL Già ma quando si parla di nucleare si pensa a Chernobyl.

«Quelli sono i reattori di prima e seconda generazione, questi sono di terza e di quarta, sicuri: si trovano all'interno dei sommergibili e li stanno già utilizzando in altre parti del mondo, sono ambientalmente sostenibili, sono eco compatibili, dal punto di vista delle emissioni sono straordinariamente puliti». Però producono scorie, e dove le mettete?

«Le scorie che si producono, con questi impianti, per l'intera vita di una persona che consuma energia elettrica prodotta da tali reattori, equivale alla dimensione di una medaglia». Gli ambientalisti sostengono che solo il pubblico fa queste spese perché i privati non ci pensano nemmeno.

«In giro per il mondo ci sono micro reattori realizzati da privati, e se partiamo a Venezia con la sperimentazione gli investitori sono già pronti. Lo stesso presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, ha detto che siamo pronti a fare investimenti per le sperimentazioni». Però c'è un referendum popolare del 2011 che ha portato l'Italia ad abbandonare il nucleare e Venezia, tra l'altro, è Comune denuclearizzato dal 1984. «Mentre noi chiudevamo gli impianti, li aprivano a due passi da noi in Slovenia. L'alternativa è semplice: continueremo a dire nucleare no e a comprare dalla Francia pagando l'energia di più, aumenterà l'inflazione e questo Paese farà sempre qualche passo indietro non solo per le imprese ma per la vita delle famiglie. Nessuno vuole fare cose insicure ma gli idealismi devono fare scopa con le esigenze. E se questi reattori non si faranno vorrei che i contrari alzassero la mano ammettendo noi siamo i



## Il Gazzettino Quotidiani Locali

---

responsabili degli aumenti in bolletta».

IL PREZZO Per gli ambientalisti Venezia ha già pagato un prezzo altissimo, prima con le fabbriche chimiche ed ora con gli inceneritori. Come coniugare centrali nucleari con uno sviluppo nuovo di Porto Marghera? «Sempre premettendo che sono sicure, quel che sta finalmente accadendo in quest'area non è in contrasto con la produzione di energia nucleare; oggi l'energia elettrica la facciamo con carbone e gas. Dentro a questo contenitore, quindi, ci stanno lo sviluppo della Zls per non abbandonare i progetti che invece sono virtuosi (bisogna partire a lavorarci con piani di marketing, perché non è che gli investitori vengono per farti un favore), e poi la riconversione nell'area industriale con la nuova centrale Edison, gli investimenti di Enel, i nuovi operatori logistici, l'Eni che sta costruendo un nuovo impianto per la produzione di idrogeno. Insomma c'è una progettualità, non è più come anni fa quando non si vedeva la luce alla fine del tunnel».

Elisio Trevisan © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

# Il Gazzettino

## Quotidiani Locali

### Autorità portuale, due micce da disinnescare

*La lite fra il presidente Di Blasio e una funzionaria, già dimessi dall'ospedale, rivela un livello elevato di tensione mentre prosegue lo sciopero a oltranza sulle banchine*

ACQUE AGITATE MESTRE Sono stati dimessi entrambi dall'ospedale, il presidente del Porto, Fulvio Lino Di Blasio, e la dipendente dell'**Autorità portuale**. I due l'altra mattina hanno avuto uno scontro verbale molto violento, tanto che appunto, a distanza di mezzora uno dall'altro, sono finiti al Santi Giovanni e Paolo, prima la funzionaria e poi Di Blasio. Cgil, Cisle Uil dei Trasporti, a seguito dell'accaduto, hanno indetto per domani un'assemblea straordinaria del personale, i circa 100 dipendenti dell'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico settentrionale (Adspmas), per analizzare la situazione e decidere il da farsi. L'assemblea segue quella precedente del 10 ottobre alla fine della quale è stato prorogato lo stato di agitazione che era già stato proclamato in precedenza.

DOPPIO FRONTE Al porto si è aperto, dunque, un altro fronte, oltre a quello della protesta nelle banchine che è già sfociata in uno sciopero ad oltranza, ormai da tre giorni, degli scaricatori della Nuova Clp (Compagnia dei lavoratori portuali) per chiedere ai vertici dell'Adspmas di ritirare il bando per l'affidamento del lavoro temporaneo regolato dall'articolo 17 della legge di riforma dei porti del 1994. I Sindacati unitariamente e i lavoratori chiedono il ritiro del bando e la sua riformulazione rispettando le linee guida che erano state concordate con l'**Autorità** a luglio del 2023.

Per Cgil, Cisl e Uil il bando attuale va contro i diritti e gli interessi dei lavoratori che vengono chiamati a scaricare e caricare navi quando ci sono picchi di operazioni da effettuare, e i dipendenti dei vari terminal non sono sufficienti. Ci sono navi ferme in banchina in attesa che qualcuno arrivi a svuotarle o riempirle di merci per poter poi partire alla volta di altri porti, e i costi e i danni aumentano. Ora si rischia che anche il fronte in Adspmas si incendi con uno sciopero. Prima dello scontro dell'altro ieri tra il presidente e una dipendente, nell'ultima assemblea era emerso che sta aumentando «l'insofferenza tra impiegati e quadri che hanno affermato di lavorare come se non ci fosse una guida, assumendosi ormai molte più responsabilità del dovuto per non compromettere l'operatività del porto» affermano i segretari di Cgil e Uil dei Trasporti aggiungendo che «sono diversi i dipendenti che hanno segnalato evidenti situazioni di disagio, conseguenti a scelte amministrative discutibili, anche nella gestione del personale colpito dal clima di forte stress che si registra da quando il segretario generale Antonella Scardino guida la macchina organizzativa, da novembre 2021».

LE SEGNALAZIONI I Sindacati rivelano che i dipendenti hanno da tempo segnalato tutto al Comitato di gestione e al Ministero competente e concludono affermando che presidente e segretaria generale sono



## Il Gazzettino Quotidiani Locali

---

«impegnati più a garantire la presenza ad eventi pubblici che negli uffici della sede, dove le questioni di rilievo da affrontare sono parecchie, a partire dalla concessione con Vtp fino alla gestione del MoSe che rischia di compromettere totalmente l'operatività dello scalo veneziano».

E.T.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

## Il Mattino di Padova Quotidiani Locali

I Dem di Veneto, Lombardia e Piemonte, riuniti a Brescia, lanciano una versione di regionalismo che limiti la devolution a poche materie

### «No all'Autonomia modello Calderoli» E il Pd vuole rifare anche il Titolo V

FILIPPO TOSATTO

L'opposizione senza sconti alla riforma Calderoli; la restituzione allo Stato della competenza esclusiva su istruzione, commercio estero, banche, energia, grandi reti di **trasporto** e navigazione, previa revisione del Titolo V della Costituzione; la trasformazione di Palazzo Madama in Senato delle Regioni; il rafforzamento dei poteri e delle risorse assegnate a Province, Comuni, Città metropolitane. Dopo mesi scanditi dalla polemica Nord-Sud e dalla mobilitazione in vista del referendum abrogativo, il Pd lancia la "**Autonomia** cooperativa", alternativa e concorrenziale al modello leghi sta. Lo fa a Brescia, dove i dem di Lombardia, Veneto e Piemonte riuniscono le assemblee regionali e i sindaci di città grandi e piccole (in primis Beppe Sala di Milano), con la capogruppo alla Camera, Chiara Braga, garante del progetto di riscossa in terra padana. Ampio spazio alla delegazione veneta: il veterano Ivo Rossi ha introdotto il dibattito; Vanessa Camani, speaker all'assemblea regionale, ha lanciato strali acuminati a Luca Zaia; il segretario Andrea Martella, in tandem con l'omologa lombarda Silvia Roggiani, ha concluso provvisoriamente - una discussione che a breve termine riprenderà a Verona, nel confronto con le forze sociali e produttive, «per cogliere le reali esigenze dell'economia e del territorio». Punto di partenza, la bocciatura senza appello della legge approvata il 26 giugno scorso che ispira i negoziati in atto tra il Governo e le tre regioni a vocazione federalista.

«Dal punto di vista giuridico, l'**Autonomia differenziata** voluta dalla maggioranza di governo non regge. E sul versante economico, con il rischio di creare venti diversi ordinamenti istituzionali, complica la vita delle imprese e ne danneggia la competitività, rendendo l'Italia ingestibile», è il commento del senatore Martella che tuttavia, alla difesa dello status quo, oppone «l'esigenza di un nuovo modello di regionalismo, davvero al servizio dei cittadini e dell'intero Paese». Una replica implicita a quanti tacciano il Partito democratico di statalismo centralista e insensibilità alle pulsioni settentrionali. «In verità, a guardare le divisioni nel centrodestra, sembrerebbe che l'**Autonomia** interessi soltanto ai vertici della Lega. Noi però vogliamo costruire una proposta vincente anche in questi territori e nel Paese. Diciamo no alla tentazione di un nuovo centralismo su base locale, ciò che serve è un sistema efficiente e solidale, che non contrasti con il principio dell'unità e dell'indivisibilità della Repubblica. Poche materie, ma concrete e finanziate». L'allusione investe i contenuti finanziari della riforma e l'andamento iniziale delle trattative, con i ministeri recalcitranti alla prospettiva di cedere quote di influenza e potere: «Il divario tra propaganda e realtà è sempre più evidente. A fronte dell'invarianza fiscale, il "residuo" ventilato - "ci teniamo i soldi" - si rivela un miraggio. Le 23 materie sbandierate



## Il Mattino di Padova Quotidiani Locali

---

da Zaia sono già scese a 9 e alcune richieste, dal commercio estero alla protezione civile, liquidate e respinte al mittente in un battibaleno. Era inevitabile, perché la legge Calderoli è un coacervo irrealizzabile».

L'obiezione: la revisione restrittiva del Titolo V della Costituzione suona come retromarcia vistosa rispetto a una modifica costituzionale concepita e attuata dal centrosinistra... «Sì, fu un'iniziativa della nostra coalizione e all'epoca la Lega votò contro. Ma i tempi sono mutati. Viviamo una stagione diversa, scandita da pandemia, crisi finanziaria, guerre. Occorre una politica su scala europea, non certo regionale. Il ripensamento, allora, appare doveroso» -.

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

**LA MOBILITÀ SOSTENIBILE** L'associazione NUMERlone rappresenta 600 imprese in Italia con un fatturato di circa 12 miliardi di euro, 100 mila addetti e 47 mila autobus. A CHE PUNTO SIAMO IN PUGLIA La Regione ha acquistato 849 nuovi autobus (580 extraurbani e 269 urbani), consentendo il rinnovo dei mezzi più vetusti all'85% del parco.

### Bus elettrici, la transizione sia graduale

*L'appello dell'Anav (Confindustria) durante la celebrazione degli 80 anni di attività*

MARISTELLA MASSARI

MONOPOLI. Il parco mezzi per il trasporto pubblico su gomma della Puglia è stato rinnovato per circa l'85% dei mezzi più inquinanti. Tra risorse del Pnrr, Fondi di coesione e sviluppo e Pon, la Regione Puglia ha acquistato complessivamente 849 nuovi autobus (580 extraurbani e 269 urbani), consentendo il rinnovo materiale rotabile su gomma dei mezzi Euro1, Euro2 ed Euro3 che erano ancora circolanti e per circa il 30% dell'intero parco autobus regionale. Il dato è emerso nel corso dell'intervento del presidente della Regione Michele Emiliano durante l'evento celebrativo per l'80esimo anniversario di Anav (Associazione nazionale Autotrasporto Viaggiatori di Confindustria) celebrato ieri a Monopoli. L'associazione rappresenta circa 600 imprese su tutto il territorio nazionale all'interno di un sistema che ha un fatturato complessivo di circa 12 miliardi di euro, 100 mila addetti e 47 mila autobus.

Durante l'evento, Anav ha presentato uno studio realizzato dal Politecnico di Milano che ha messo in luce i vantaggi di una transizione graduale verso le alimentazioni alternative per il rinnovo del parco autobus in Italia. Lo studio ha dimostrato che un cambiamento più progressivo, rispetto a un passaggio repentino all'elettrico, favorisce un rinnovo più efficace della flotta autobus, riducendo l'età media dei veicoli e contribuendo significativamente alla sostenibilità del settore. Le simulazioni, condotte per il periodo 2024-2033, hanno rilevato che l'acquisto di soli autobus elettrici permetterebbe di sostituire solo il 37% della flotta urbana, mentre una transizione graduale, in linea con i vincoli europei, consente una sostituzione del 48%, con un effetto positivo sull'età media del parco, abbassandola stabilmente di oltre un anno rispetto allo scenario completamente elettrico.

«Una transizione più graduale verso alimentazioni alternative nel rinnovo del parco autobus del Tpl consente di acquisire un numero maggiore di veicoli, con impatti positivi sull'età media del parco, che attualmente si attesta su valori molto elevati: circa 9,5 anni per quello urbano e 11,3 per quello extraurbano», ha commentato Nicola Biscotti, presidente dell'Anav. La ricerca ha inoltre valutato l'impatto sulle emissioni climalteranti, che rappresentano lo 0,7% del totale delle emissioni del trasporto passeggeri con autobus. «In caso di una transizione rapida all'elettrico ha detto Biscotti - questa percentuale scenderebbe a poco più dello 0,6%. Con un passaggio graduale, invece, si arriverebbe a circa 0,65%, una differenza assolutamente trascurabile».



## La Gazzetta del Mezzogiorno

### Quotidiani Locali

---

Lo studio del Politecnico di Milano ha anche sottolineato che una transizione graduale permette di affrontare meglio le attuali criticità legate alle alimentazioni alternative, come la carenza di infrastrutture di ricarica e rifornimento, la limitata disponibilità di veicoli, soprattutto per il trasporto.

«Non si può correre verso l'elettrico senza avere la certezza di avere una rete distributiva dell'energia adeguata a gestire i servizi, e soprattutto senza avere mezzi sufficienti, perché le case produttrici rischiano di non essere in grado di produrne in quantità necessaria - ha sottolineato il presidente della Regione Puglia, Emiliano -.

Da qui, l'invito alla prudenza e a passaggi gradualità. In Puglia sono ancora circolanti pochissimi automezzi Euro2, ma nel resto d'Italia sono ancora centinaia i bus immatricolati nel 1998. Dunque, piuttosto che lasciare in proroga questi mezzi così fortemente inquinanti in attesa di un elettrico che non ha ancora date certe, probabilmente sarebbe sensato passare ai cosiddetti Euro6, con motori diesel evoluti, in grado di abbattere moltissimo le emissioni. Se occorreranno ancora anni prima di passare all'elettrico, lo si potrà comunque gestire la transizione migliorando la qualità dell'aria e anche del trasporto pubblico. Convincere gli italiani a lasciare l'auto non è facile con autobus del 1998. È molto più facile con autobus del 2024».

Per Leopoldo Destro, delegato del presidente di **Confindustria** per Logistica, Trasporti e Turismo «il trasporto pubblico locale ha un ruolo cruciale nel garantire la mobilità delle persone, collegando città, periferie e aree rurali, ed è un servizio essenziale per milioni di cittadini che devono raggiungere i luoghi di lavoro. Gioca un ruolo chiave anche per il turismo, un settore trainante per l'economia italiana. Inoltre, ha un impatto rilevante sulla sostenibilità ambientale, riducendo il numero di veicoli privati in circolazione e il traffico, abbattendo così le emissioni di Co2. Il Tpl può dare quindi un contributo determinante alla decarbonizzazione della mobilità. Ma per rafforzare il settore, è necessario adottare politiche industriali mirate. Innanzitutto, serve realizzare un sistema complessivo di mobilità sostenibile attraverso: lo sviluppo dell'intermodalità col rafforzamento della mobilità collettiva; la decarbonizzazione dei trasporti e la transizione verso le alimentazioni pulite; la gestione intelligente della mobilità attraverso la digitalizzazione.

La parola d'ordine che deve governare questo processo deve essere gradualità» ha concluso Destro.

La lettera

Autotrasporto serve più sicurezza

di Marco Gallo e Leonardo Cafuoti\* Ancora morti sul lavoro nel settore autotrasporto. Siamo nuovamente a piangere un autista, una vittima "del lavoro", proprio così non "una morte sul lavoro" ma del lavoro, del lavoro che nel settore dell'autotrasporto troppo spesso sconfina nell'illegalità, nel mancato rispetto delle regole, della sicurezza per chi lavora e per gli utenti della strada, dello sfruttamento dei lavoratori costretti dal "sistema economia" a restare sul lavoro ben oltre una età anagrafica accettabile e adeguata alla mansione.

L'altra notte, ancora, un uomo di 72 anni è morto, sull'autostrada A6 Torino - Savona, in seguito ad uno schianto contro il guardrail è stato sbalzato fuori dal mezzo e precipitato dal viadotto sul quale il camion è rimasto in bilico, con all'interno un altro lavoratore che fortunatamente si è salvato. Siamo stanchi di contare vittime, di non essere ascoltati, di denunciare costantemente in ogni occasione di confronto sia imprenditoriale che istituzionale le ingiustizie del sistema, di parlare ciclicamente di sfruttamento dei lavoratori, di lavoro usurante non riconosciuto, di concorrenza sleale, di illegalità, del perpetuo tentativo di erodere diritti e salari nel nome del profitto.

Nessuno muove un dito, eppure le misure atte a limitare questa strage esistono, basterebbe applicarle, anziché estendere ad oltre i 70 anni di età la possibilità di poter guidare mezzi pesanti per la mancanza di autisti, sarebbe sufficiente rendere più appetibile il settore alle nuove generazioni di autisti, intervenendo sui costi di acquisizione delle abilitazioni professionali (patente, **cqc**), su stipendi degni del sacrificio e rischio che questi lavoratori quotidianamente incorrono, su un orario di lavoro giornaliero decente, purtroppo ancora indecente in virtù del regolamento europeo CE 561/06 che prevede un nastro lavorativo giornaliero che va dalle 13 alle 15 ore!

La tecnologia del terzo millennio, come ad esempio sensori di corsia, frenata assistita in caso di malore, applicata ai mezzi pesanti in fase di omologazione, consentirebbe livelli altissimi di tutela e sicurezza per gli autisti, ma è più comodo per tutti, Istituzioni e una certa classe imprenditoriale, lasciare le cose come stanno, far circolare mezzi obsoleti, ferrivecchi che inspiegabilmente superano revisioni periodiche, addebitando i danni ai lavoratori in caso di sinistri anziché investire su mezzi nuovi.

Chiediamo al Governo, alle Associazioni di Categoria investimenti sulla sicurezza, interventi mirati a fermare questo malato modello di business che produce ricchezza per l'imprenditoria e per il Paese sulle spalle dei lavoratori, non ci interessa che esprimano il cordoglio al dolore delle famiglie distrutte da questa continua "disgrazia", vogliamo un cambio di direzione per il settore.



## La Repubblica (ed. Genova)

### Quotidiani Locali

---

Se non avremo riscontro, la dovuta considerazione, siamo pronti con i lavoratori che rappresentiamo a fermare il settore.

\* segretario e responsabile settore trasporto merci Filt Cgil Liguria © RIPRODUZIONE RISERVATA f.g.

AD USO ESCLUSIVO  
INTERNO

# La Tribuna di Treviso

## Quotidiani Locali

I Dem di Veneto, Lombardia e Piemonte, riuniti a Brescia, lanciano una versione di regionalismo che limiti la devolution a poche materie

### «No all'Autonomia modello Calderoli» E il Pd vuole rifare anche il Titolo V

FILIPPO TOSATTO

LO SCANTO Filippo Tosatto L'opposizione senza sconti alla riforma Calderoli; la restituzione allo Stato della competenza esclusiva su istruzione, commercio estero, banche, energia, grandi reti di **trasporto** e navigazione, previa revisione del Titolo V della Costituzione; la trasformazione di Palazzo Madama in Senato delle Regioni; il rafforzamento dei poteri e delle risorse assegnate a Province, Comuni, Città metropolitane. Dopo mesi scanditi dalla polemica Nord-Sud e dalla mobilitazione in vista del referendum abrogativo, il Pd lancia la "**Autonomia** cooperativa", alternativa e concorrenziale al modello leghista. Lo fa a Brescia, dove i dem di Lombardia, Veneto e Piemonte riuniscono le assemblee regionali e i sindaci di città grandi e piccole (in primis Beppe Sala di Milano), con la capogruppo alla Camera, Chiara Braga, garante del progetto di riscossa in terra padana. Ampio spazio alla delegazione veneta: il veterano Ivo Rossi ha introdotto il dibattito; Vanessa Camani, speaker all'assemblea regionale, ha lanciato strali acuminati a Luca Zaia; il segretario Andrea Martella, in tandem con l'omologa lombarda Silvia Roggiani, ha concluso - provvisoriamente - una discussione che a breve termine riprenderà a Verona, nel confronto con le forze sociali e produttive, «per cogliere le reali esigenze dell'economia e del territorio». Punto di partenza, la bocciatura senza appello della legge approvata il 26 giugno scorso che ispira i negoziati in atto tra il Governo e le tre regioni a vocazione federalista.

«Dal punto di vista giuridico, l'**Autonomia differenziata** voluta dalla maggioranza di governo non regge. E sul versante economico, con il rischio di creare venti diversi ordinamenti istituzionali, complica la vita delle imprese e ne danneggia la competitività, rendendo l'Italia ingestibile», è il commento del senatore Martella che tuttavia, alla difesa dello status quo, oppone «l'esigenza di un nuovo modello di regionalismo, davvero al servizio dei cittadini e dell'intero Paese». Una replica implicita a quanti tacciano il Partito democratico di statalismo centralista e insensibilità alle pulsioni settentrionali. «In verità, a guardare le divisioni nel centrodestra, sembrerebbe che l'**Autonomia** interessi soltanto ai vertici della Lega. Noi però vogliamo costruire una proposta vincente anche in questi territori e nel Paese. Diciamo no alla tentazione di un nuovo centralismo su base locale, ciò che serve è un sistema efficiente e solidale, che non contrasti con il principio dell'unità e dell'indivisibilità della Repubblica. Poche materie, ma concrete e finanziate». L'allusione investe i contenuti finanziari della riforma e l'andamento iniziale delle trattative, con i ministeri recalcitranti alla prospettiva di cedere quote di influenza e potere: «Il divario tra propaganda e realtà è sempre più evidente. A fronte dell'invarianza fiscale, il "residuo" ventilato - "ci teniamo i soldi" - si rivela un miraggio. Le 23 materie sbandierate



## La Tribuna di Treviso

### Quotidiani Locali

---

da Zaia sono già scese a 9 e alcune richieste, dal commercio estero alla protezione civile, liquidate e respinte al mittente in un battibaleno. Era inevitabile, perché la legge Calderoli è un coacervo irrealizzabile».

L'obiezione: la revisione restrittiva del Titolo V della Costituzione suona come retromarcia vistosa rispetto a una modifica costituzionale concepita e attuata dal centrosinistra «Sì, fu un'iniziativa della nostra coalizione e all'epoca la Lega votò contro. Ma i tempi sono mutati. Viviamo una stagione diversa, scandita da pandemia, crisi finanziaria, guerre. Occorre una politica su scala europea, non certo regionale. Il ripensamento, allora, appare doveroso» -.

Una fase dei lavori a Brescia con i Dem del Nord Andrea Martella ieri a Brescia.

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

## Il Marconi «prende il volo» E inaugura il simulatore

*La «Conduzione del mezzo aereo» sarà inserita nell'indirizzo Trasporti e logistica Manca solo il via libera della Regione*

LAURAPERINA All'istituto tecnico Marconi di piazzale Guardini si «decolla» grazie al simulatore di volo acquistato nei mesi scorsi. La scuola superiore, che eroga anche l'indirizzo «Trasporti e logistica», ha ottenuto dalla conferenza d'ambito territoriale il primo via libera necessario per attivare un'articolazione specifica in «Conduzione del mezzo aereo» a partire dal prossimo anno scolastico 2025/26.

Si attende ora l'approvazione definitiva da parte della Regione, nel frattempo gli studenti mettono alla prova le loro abilità di pilotaggio attraverso un'apparecchiatura di cui sono dotati pochissimi istituti superiori statali in Veneto.

«Gli alunni acquisiscono competenze essenziali per la gestione dei velivoli che operano sull'area di manovra di un **aeroporto** non controllato e per il conseguimento della licenza Fiso (flight information service officer) dell'**Enac**, requisito indispensabile per partecipare ai concorsi per diventare controllori del traffico aereo», spiega il professor Francesco Ronza, coordinatore del dipartimento «Trasporti e logistica» del Marconi.

È lui ad affiancare gli studenti all'interno dell'area di simulazione allestita in uno dei laboratori della scuola e integrata con una postazione per il pilotaggio di aeromobili, con tanto di scenografia realistica: dal parabrezza si vedono Verona e il paesaggio. Il simulatore è dotato anche di un centro di comando che riproduce le turbolenze o i guasti alla strumentazione.

Se l'iter per l'approvazione del corso si concluderà positivamente qui si formeranno i futuri periti dei trasporti e della logistica impiegati nelle società di lavoro aereo, nelle compagnie aeree e nelle industrie aeronautiche, oppure in ruoli specifici delle Forze armate, qualora volessero sostenere il concorso per l'Accademia militare o l'Accademia di volo per i piloti civili e militari.

«Gli sbocchi professionali includono la gestione di tutta l'attività cosiddetta di sottobordo, che si effettua in **aeroporto** per gestire il flusso a terra delle merci, dei passeggeri e dei velivoli», prosegue Ronza. «Ma la pratica con il simulatore agevola i ragazzi anche nell'acquisizione del brevetto di volo». E il percorso è propedeutico all'iscrizione a ingegneria aerospaziale.

Soddisfatta la dirigente scolastica, Mariapaola Ceccato: «È una proposta nuova nell'ambito delle scuole statali veronesi. Ha raccolto tanti partenariati, fra cui quello dell'**aeroporto** Catullo di Verona, che è in espansione».

Oltre alla curvatura «Conduzione del mezzo aereo», l'istituto Marconi ha chiesto l'attivazione anche di un corso serale per adulti a indirizzo informatica, che manca sul territorio. La preside Ceccato



## L'Arena Quotidiani Locali

---

è una pioniera dei corsi serali, avendone favorito la nascita negli istituti Giorgi e Sanmicheli, dov'è stata dirigente e reggente. Si è occupata di questo settore anche durante gli anni trascorsi in distacco all'Ufficio scolastico regionale. «Ritengo che il serale abbia un valore sociale altissimo, dà una seconda opportunità formativa a chi vuole riqualificarsi, ha perso il lavoro o vuole completare gli studi interrotti», afferma.

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

## Latina Oggi Quotidiani Locali

Il fatto L'accusa del consigliere comunale Massimo Magliozzi: «Sotto la guida di Musolino tracollo del porto di Civitavecchia»

### «Commissariate l'Autorità Portuale»

*Il punto: «Calo vertiginoso nei traffici di prodotti alla rinfusa, di container e di veicoli, situazione inaccettabile»*

GAETA Commissariamento immediato dell'**Autorità Portuale** del Tirreno Centrale-Settentrionale.

A chiederlo con forza è il consigliere comunale e delegato ai rapporti con l'**Adsp** Massimo Magliozzi, alla luce di una gestione definita «inadeguata» e di una serie di vicende che mettono a rischio il futuro dei porti di Civitavecchia e del Lazio.

La richiesta arriva a margine di una precedente comunicazione inviata al Ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini, dello scorso 14 agosto, in cui venivano esternate le forti preoccupazioni che oggi vengono rafforzate dai dati pubblicati dal Corriere della Sera, relativi al drastico calo del traffico merci nel porto di Civitavecchia, posizionandolo agli ultimi posti tra i maggiori scali italiani.

«Sotto la guida del Presidente Pino Musolino - constata Magliozzi - il porto di Civitavecchia ha subito un vero e proprio tracollo. I numeri parlano chiaro: un calo vertiginoso nei traffici di prodotti alla rinfusa, di container e di veicoli.

Questa situazione è inaccettabile e richiede un intervento immediato», dichiara il consigliere. Le criticità non si limitano ai dati meramente economici, ma toccano anche altri profili.

Non è tutto: il consigliere sottolinea come l'**Autorità** sia rimasta coinvolta in contenziosi legali, conclusi con la condanna al reintegro di un dirigente ingiustamente licenziato. A questo si aggiunge la bocciatura, da parte della Corte dei Conti, del finanziamento da 35 milioni di euro per la realizzazione di opere infrastrutturali cruciali per lo sviluppo del porto.

«Risultati poco lusinghieri», secondo il consigliere, che spiega come queste emergenze e le criticità insorte «dimostrano una grave negligenza da parte dei vertici dell'**Autorità Portuale**. Non solo si è assistito a un declino economico, ma anche a una gestione poco trasparente e a scelte che hanno danneggiato l'immagine e la missione dell'ente».

Inoltre, il consigliere prende atto di come le «tensioni interne» e le divergenze nell'**Autorità Portuale**, con il contrasto tra il Presidente Musolino e il Segretario Generale, abbiano paralizzato l'attività dell'ente e hanno impedito lo sviluppo di progetti strategici per il territorio.

«Il porto di Civitavecchia conclude Magliozzi - è una risorsa fondamentale per l'economia locale e regionale. Non possiamo permetterci che continui a declinare a causa di una gestione inadeguata. Chiedo al Ministro Salvini di intervenire con urgenza ed incisività commissariando, senza ulteriori ritardi



## Latina Oggi Quotidiani Locali

---

l'Autorità di Sistema Portuale».

RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

# Libertà

## Quotidiani Locali

### Anav: il passaggio all'elettrico dei bus deve essere graduale

*In occasione degli 80 anni dell'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori di Confindustria, presentato studio fatto col Politecnico*

Roma La transizione verso le alimentazioni alternative per il rinnovo del parco autobus in Italia deve essere graduale: uno studio presentato a Monopoli durante l'anniversario degli 80 anni di Anav, l'associazione nazionale autotrasporto viaggiatori di Confindustria, realizzato dal Politecnico di Milano a cura di Pierluigi Coppola, ha dimostrato che un cambiamento più progressivo, rispetto a un passaggio repentino all'elettrico, favorisce un rinnovo più efficace della flotta autobus.

Le simulazioni, condotte per il periodo 2024-2033, hanno rilevato che l'acquisto di soli autobus elettrici permetterebbe di sostituire solo il 37% della flotta urbana, mentre una transizione graduale, in linea con i vincoli europei, consente una sostituzione del 48%, con un effetto positivo sull'età media del parco.

«Una transizione più graduale verso alimentazioni alternative nel rinnovo del parco autobus del Tpl consente di acquisire un numero maggiore di veicoli, con impatti positivi sull'età media del parco, che attualmente si attesta su valori molto elevati: circa 9,5 anni per quello urbano e 11,3 per quello extraurbano», ha commentato Nicola Biscotti, presidente dell'Anav.

La ricerca ha inoltre valutato l'impatto sulle emissioni climalteranti, che rappresentano lo 0,7% del totale delle emissioni del trasporto passeggeri con autobus. «In caso di una transizione rapida all'elettrico - ha detto Biscotti - questa percentuale scenderebbe a poco più dello 0,6%. Con un passaggio graduale, invece, si arriverebbe a circa 0,65%, una differenza assolutamente trascurabile».

Questo dimostra che una transizione graduale non compromette la riduzione delle emissioni, ma permette di ottenere maggiori benefici in termini di rinnovo del parco e riduzione dell'età media.

Lo studio del Politecnico di Milano ha anche sottolineato che una transizione graduale permette di affrontare meglio le attuali criticità legate alle alimentazioni alternative, come la carenza di infrastrutture di ricarica e rifornimento, la limitata disponibilità di veicoli, soprattutto per il trasporto extraurbano, e l'incertezza sui costi dell'energia.

Sul tema è intervenuta Agens, l'associazione datoriale del Tpl di Confindustri: «Pper raggiungere gli obiettivi della transizione energetica imposta dal Green New Deal, bene il cambio delle vetuste flotte del trasporto pubblico locale (Tpl) con mezzi più green. Ma non basta, la vera rivoluzione è spingere sull'intermodalità». Agens ricorda che i trasporti emettono, a livello europeo, circa un quarto delle emissioni di gas a effetto serra rispetto al totale emesso. Il comparto del tpl su strada pesa intorno al 3,3% (fonti Ispra). Questa percentuale, negli ultimi 20 anni si è spostata di poco grazie a politiche



## Libertà Quotidiani Locali

---

più attente ai consumi di combustibili inquinanti. In riferimento alle emissioni nazionali dei trasporti la quota si riduce al 3% e il suo peso sulle emissioni globali è residuale, appena lo 0,8%. «Per quanto una riduzione sia sempre benvenuta - sottolinea Agens - dobbiamo riuscire a limitare la domanda di mobilità privata di un 10% nel trasporto locale con investimenti dedicati a potenziare l'intermodalità». Secondo l'associazione, quindi, la transizione energetica mediante la leva dell'innovazione è solo una delle possibili azioni da intraprendere.

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

## Una giornata da diluvio tra smottamenti e crolli La statale in tilt per ore

Allagamenti, chiuso il sottopasso di Loreto: in crisi i collegamenti tra Pesaro e Fano

L'ALLERTA PESARO Colate di terra e massi che si sono distaccati dal monte Ardizio fra l'Alberghiero e i Camping Marinella e Norina.

Dopo la pioggia battente e a tratti torrenziale del mattino e del pomeriggio, smottamenti e alberature d'alto fusto hanno trascinato sulla Statale terra, detriti e massi: per questo intorno alle 16 il tratto di Adriatica a Fosso Sejore è stato chiuso al traffico. Sono ancora le frane la conseguenza più grave di questa ondata di maltempo.

La viabilità L'ultimo aggiornamento su aperture e chiusure di strade, è stato diffuso dai canali social del Comune alle 20 di ieri. Resta ancora chiuso il cavalcavia della Statale 16 nel tratto che dalla chiesa del Cristo Re e arriva fino all'istituto Alberghiero.

In vigore quindi almeno fino a questa mattina, la viabilità alternativa in direzione Fano-Pesaro. Introdotto il doppio senso in via Kolbe per bypassare il tratto off limits e ripristinata la viabilità a doppio senso nel resto della Statale fra Pesaro e Fosso Sejore. Riaperta anche strada Monte Ardizio.

Sono tornati ieri mattina nei corridoi anche i secchi per raccogliere l'acqua al liceo linguistico Mamiani e al Bramante-Genga. Ed ancora, allagamenti un pò ovunque in città, riaperto alle 19 il sottopasso di Loreto. Ieri il sopralluogo del sindaco Biancani in tutti i luoghi della città stressati dal maltempo. I tecnici del Centro Operativo insieme a una squadra di Anas monitorano ancora la situazione nel punto più alto del monte Ardizio, in una porzione dove non ci sono le reti di protezione e contenimento. Al lavoro sulla Panoramica Ardizio i mezzi della Provincia per abbattere alcune piante d'alto fusto protette ma pericolanti e altre trascinate giù dalle colate di detriti. La prima frana ai lati dell'Adriatica si è distaccata all'altezza dell'Alberghiero e più avanti vicino la sede **Confcommercio** e delle autolinee Bucci. Tecnici e geologi sono ancora al lavoro per monitorare l'eventuale rischio di altri smottamenti. Traffico rallentato per tutta la giornata di ieri: in serata ripristinato il collegamento sulla ss 16 tra Pesaro e Fano, attraverso via Kolbe, perchè il cavalcaviaferrovia del Cristo re è rimasto chiuso. Disagi per automobilisti, mezzi di **trasporto** pubblico locale ma anche per ristoranti e locali di Fosso Sejore che nonostante il meteo avverso e le squadre al lavoro, hanno confermato l'apertura serale. Fra i quartieri della città più colpiti da allagamenti e caditoie che non sono riuscite a ricevere, Villa Fastiggi nella zona artigianale, Muraglia con fango in strada e tanta acqua che non riusciva a defluire fra via Kennedy e via Alberti nella parte che scende da Montegrano. In zona Loreto chiuso il sottopasso per l'intera giornata. In via Milite Ignoto le auto di alcuni residenti avevano le ruote intrappolate nella fanghiglia.

Le chiusure Chiusa, in attesa che l'acqua defluisse anche via Madonna di Loreto. Compromessa la viabilità



## Corriere Adriatico (ed. Pesaro)

### Quotidiani - Ed. Secondarie

---

nell'abitato di Trebbiantico. Un'altra frana si è distaccata in serata da terreni privati in strada Ghetto dove il rischio idrogeologico è una costante.

Decine e decine fino a tarda sera gli interventi degli uomini di Centro Operativo, Protezione Civile e Marche Multiservizi.

Di nuovo "minate" le scuole del Campus istituto Mamiani e Bramante-Genga, dove sono ospitate alcune classi del Marconi. Se ne riparlerà domani quando la Provincia e la ditta incaricata farà un nuovo sopralluogo nelle aule. Ieri mattina nei lunghi corridoi della sede distaccata dell'indirizzo linguistico del Mamiani, sono stati messi in fila sei secchi e altrettanti sparsi in altri corridoi per raccogliere l'acqua infiltrata.

Letizia Francesconi © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

## Cassinate, appello di undici Comuni

Una lettera firmata dai sindaci di undici centri: Aquino, Ausonia, Castelnuovo Parano, Castrocielo, Coreno Ausonio, Esperia, Pignataro Interamna, Pontecorvo, Roccasecca, Spigno Saturnia e Vallemaio. È indirizzata al governatore del Lazio, alla vicepresidente Angelilli e al presidente della Commissione attività produttive, Tiero. Chiedono che i rispettivi territori vengano inseriti nella "Zls". Spiegano che i comuni, «situati sulla direttrice Gaeta-Cassino, di cui cinque all'interno del distretto industriale del marmo di Coreno e quattro attigui alle aree industriali di Cassino e Piedimonte, al momento, inspiegabilmente, risultano esclusi dall'elenco dei comuni ammessi in via prioritaria nella Zona **logistica** semplificata nel Lazio.

Si rappresenta che in quest'area - scrivono - insistono più multinazionali, di cui una la Saxa Grees, ex Ideal Standard, che è una vertenza nazionale. L'esclusione degli 11 comuni da noi rappresentati ci rammarica e ci induce a chiedervi di procedere a una revisione». In sostanza, sollecitano l'inserimento anche dei centri in questione. «Non capiamo - aggiungono - i motivi di un'esclusione di un'area importante e centrale che vanta una significativa presenza di attività produttive e industriali. I nostri territori rappresentano una parte fondamentale del tessuto economico provinciale. Siamo certi che una riconsiderazione alla luce delle specifiche esigenze territoriali possa garantire un rilancio omogeneo del tessuto produttivo regionale». Da qui la richiesta di revisione e di un incontro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Imprese, aree fuori dalla ZIs Angelilli incontra i sindaci

IL CASO «Siamo pronti a ricevere e ad ascoltare i sindaci. La nostra amministrazione ha sempre perseguito la strada del dialogo e della collaborazione e lo faremo anche in questa occasione». Parola di Roberta Angelilli, vicepresidente della Regione e assessore con delega anche allo Sviluppo economico.

Questa volta la questione sul tavolo è quella della "ZIs", **zona logistica** semplificata, una sorta di area privilegiata in cui scatterebbero benefici per aziende e industrie: dal credito d'imposta alle agevolazioni per gli investimenti, anche con incentivi finanziati con risorse regionali, fino alle semplificazioni burocratiche. Non solo questo, però: si getterebbero le basi per creare una fascia doganale interclusa, che consentirebbe ulteriori vantaggi fiscali. Una serie di misure, dunque, che potrebbero rappresentare una spinta per il rilancio dell'economia e dell'occupazione dei territori. Soprattutto per quello ciociaro, da anni in sofferenza anche per carenza di infrastrutture **logistiche** e strategiche e in cui il capitolo lavoro è diventato un'urgenza impellente per evitare, come paventato da più parti, il rischio deindustrializzazione. Nei giorni scorsi, infatti, dopo mesi di lavoro, portato avanti anche con riunioni con forze politiche e associazioni datoriali, la Regione, licenziando una delibera di giunta, ha chiesto al governo di istituire la "ZIs" per 49 comuni del Lazio. In Ciociaria, in base ad alcuni criteri di valutazione, ne sono stati selezionati quattordici, dal Frusinate al Cassinate: Anagni, Cassino, Ceccano, Ceprano, Ferentino, Frosinone, Patrica, Piedimonte San Germano, Sant'Andrea del Garigliano, Sant'Ambrogio sul Garigliano, Sant'Apollinare, San Giorgio a Liri, San Vittore del Lazio e Villa Santa Lucia. Nella mappa, però, non figurano Sora, Isola del Liri, l'hinterland della città fluviale, la Valle del Liri e alcuni centri del Cassinate, compresi i cinque che ricadono nel distretto industriale del marmo di Coreno. Un aspetto che ha colto di sorpresa i rispettivi sindaci, che hanno scritto alla vicepresidente della Pisana e al governatore Rocca. Temono riflessi negativi sul piano della tenuta del tessuto produttivo attivo sui comprensori fuori dalla geografia della "ZIs", contenuta nell'atto approvato dall'Esecutivo regionale. Questo anche in virtù di un altro elemento, ossia che le confinanti Abruzzo, Molise e Campania sono state ricomprese nella **"Zes unica", zona economica speciale**, che prevede per le imprese particolari condizioni favorevoli, fiscali e amministrative, per quanto riguarda investimenti e attività di sviluppo. «I nostri territori vantano una significativa presenza di siti produttivi e industriali. L'esclusione dalla "ZIs" rischia di penalizzarli ulteriormente, creando un divario che potrebbe influire negativamente sulla competitività delle imprese locali» hanno scritto nove sindaci del Sorano, chiedendo la revisione della perimetrazione dell'area e un incontro con la vicepresidente Angelilli. La stessa richiesta è stata avanzata dai primi cittadini di dieci comuni del



## Il Messaggero (ed. Frosinone)

### Quotidiani - Ed. Secondarie

---

Cassinate, che hanno inviato una lettera anche al presidente Rocca.

LA VICEPRESIDENTE La numero due della Pisana ha annunciato che presto vedrà gli amministratori locali per affrontare l'argomento: «C'è la massima disponibilità a fare il punto della situazione con i sindaci e a valutare cosa, eventualmente, si può migliorare - ha spiegato Angelilli -. Li incontrerò per raccogliere proposte e istanze: vedremo cosa emerge, su quali soluzioni si può ragionare e poi si deciderà il da farsi. Lunedì (domani, NdR) farò partire le lettere per aprire il confronto. La "Zls" - sottolinea - è una misura pensata per le aziende, non per il territorio. Per la definizione dell'area bisogna tener conto del limite massimo di estensione, fissato in 5.709 ettari. Non vogliamo fare come l'amministrazione di centrosinistra di Zingaretti che, nel 2022, sulla "Zls" aveva presentato una proposta poi bocciata dal governo Draghi: noi vogliamo essere promossi».

Stefano De Angelis © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

## Mola, il diritto allo studio in una mozione dell'Aula «Borse di studio comunali per incentivare le lauree»

ANTONIO GALIZIA MOLA DI BARI. Chi vive in un contesto di Povertà, con dei genitori disoccupati, cassintegrati o monoreddito e senza un supporto familiare, può andare all'università? La domanda è: «No!», perché i costi da sostenere sono oggi molto elevati e molte famiglie, anche con reddito, non riescono a farvi fronte. Tra le voci che incidono maggiormente c'è l'alloggio, da sommare alle spese di vitto, alle bollette, all'abbonamento ai mezzi di **trasporto**, dei materiali didattici e degli extra.

Da qui l'esigenza, molto avvertita a Mola, «di sostenere i giovani e le loro famiglie con borse comunali universitarie che garantiscano il diritto allo studio e non mettano nessuno nelle condizioni di rinunciare agli studi, per ragioni economiche». Condividendo questa premessa, il consiglio comunale ha approvato all'unanimità la mozione, proposta dai consiglieri di minoranza (centrodestra e civiche), di prevede aiuti sotto forma di borse di studio. «Può essere una goccia nell'oceano - ha dichiarato il consigliere proponente Vincenzo Chiarelli (Fdi) - ma può essere una prima risposta utile per chi, provenendo da contesti socio economici svantaggiati, si trova nelle condizioni di dover rinunciare agli studi, ad una carriera, ai propri sogni e passioni. E a Mola sono tantissimi».

I comuni, è stato rimarcato dai consiglieri di maggioranza Giuseppe Calabrese (Avanti con Colonna), Matteo Ranieri (Senso civico) e Angelo Catalano (Pd), possono giocare un ruolo importante. «La mozione che andiamo ad approvare - ha aggiunto dalla maggioranza Pietro Sportelli (capogruppo di Ora a Sinistra) - si rivolge ad un modello di città che tutti vogliamo: attenta ai bisogni dei cittadini, pronta a rispondervi e che sappia trattenere sul posto i giovani provando a dare loro quegli strumenti utili affinché le differenze economiche di partenza non siano un limite alla loro autodeterminazione. Avere la possibilità di continuare a studiare significa avere la possibilità di continuare a sognare. Togliere ai giovani la possibilità di sognare è come privarli del loro dna. E il comune che è l'istituzione-frontiera della nostra repubblica e l'istituzione più prossima ai cittadini, può fare la sua parte».

«Queste sono anche occasioni utili - ha aggiunto il consigliere - per rimarcare alcuni concetti: se vi fossero le giuste risorse, non saremmo qui a parlare di ulteriori e necessarie borse di studio. Tra **leggi di bilancio** e riforme del sistema universitario di ogni colore politico, la nostra istruzione superiore viene spesso colpita, mutilata. Ma questo ente comunale che vede come altri il taglio dei fondi per la spesa sociale, farà la sua parte anche su questo tema. Perché mentre a Mola stiamo approvando una mozione che prova a trattenere i giovani sul territorio, il governo, ad esempio, nell'ultima finanziaria ha messo risorse per un bonus per chi accetta di andare a lavorare a 100 km di distanza dalla propria residenza».



L'INTERVENTO

Zes della Cultura strumento utile tra tante amnesie

di PIERLUIGI DISO L'Associazione **Zes** Lucana non può esimersi dal partecipare dal confronto ormai acceso a Matera e Potenza sulla richiesta di una cosiddetta **Zes** Cultura indicata come "Smart zone della cultura e della conoscenza" per la città dei Sassi. Dopo averne discusso il 30 settembre 2017 a Matera con il sindaco De Ruggieri e il presidente e il segretario generale della Femoza, Juan Torrents e Maurizio D'Amico.

Su suggerimento anche di De Ruggieri, l'Associazione **Zes** Lucana aveva ripreso l'elaborazione del progetto di smart city in termini di innovazione e cultura. Al sindaco fu consegnata una nota il 14 ottobre 2017 per l'istituendo laboratorio di ricerca del patrimonio e delle industrie culturali da realizzarsi nell'area Paip di Matera. L'Associazione ha anche redatto il progetto "La **Zes** culturale di Matera"; la bozza di tale idea fu consegnata anche all'allora europarlamentare Sabine Verheyen, presidente della delegazione della Commissione cultura e istruzione del Parlamento Europeo, al termine di incontri istituzionali a Matera, ritenendo anch'ella l'esperienza unica che la città dei Sassi ha saputo realizzare. L'Associazione era pronta anche all'appuntamento del 13-15 novembre 2017 e presentare a Montecarlo, ove era stata invitata, la bozza del progetto smart city - laboratorio di ricerca del patrimonio e delle industrie culturali in occasione dell'incontro mondiale World Free & Economic Zones Summit organizzato dalla Femoza insieme all'Unido Organizzazione delle Nazioni Unite per lo sviluppo industriale. Ma il Comune di Matera pur partecipando a tanti incontri in quel periodo, restò sordo a tale invito. Ecco che adesso è doveroso ricordare quanto segnalato dapprima al Presidente Bardi, già all'inizio della sua legislatura regionale, e poi alla consigliere regionale Gerardina Sileo, alla quale furono assegnate da presidente le deleghe alle attività di promozione culturale e cooperazione internazionale. La bozza del progetto è stata recentemente inviata nuovamente al presidente Bardi e alla presidente della Lucana Film Commissione e si spera questa volta di ricevere una risposta. La cultura, nelle sue molteplici forme di espressioni, contribuisce alla valorizzazione di potenziali sia collettivi sia individuali e favorisce la piena realizzazione della personalità; rappresenta, il più efficace vettore dello sviluppo.

L'Associazione ha stimolato più volte un'in terlocuzione con il territorio, ritenendo di non essere la provincia della provincia, ricordando l'impegno che il Presidente Bardi prese già nella sua prima campagna elettorale, quando visitò l'Associazione **Zes** Lucana di Matera, che gli aveva prospettato il suo studio di una "**Zes** culturale", che fu poi consegnato alla Regione Basilicata ed anche al suo consigliere professor Leonardo Cuoco. Fu ivi



## Quotidiano del Sud (ed. Basilicata)

### Quotidiani - Ed. Secondarie

---

tata la Regione Basilicata a seguire almeno quell'orizzonte triennale già programmato dal dottor Giampiero Perri per il Comune di Potenza, in grado di orientare gli operatori culturali e l'amministrazione pubblica su direttrici strategiche dotate di copertura finanziaria. La cultura può essere il catalizzatore dello sviluppo regionale, legata al concetto stesso di coesione economica e sociale, cioè i valori su cui si basa la **Zes**. Nella sua complessità, la cultura esprime l'identità e il potenziale endogeno di una regione o di una località. Le attività culturali sono una caratteristica importante delle città europee e la Regione veniva invitata a non disperdere il target Matera 2019 seguendo gli indici di Culture 2030 Indicators, il documento Unesco che mette insieme gli indicatori atti a supportare le Amministrazioni e chi fa progettazione a fare scelte consapevoli per i progetti culturali da sviluppare. Gli obiettivi dell'Agenda 2030 sono irraggiungibili se non con il contributo delle città, primo luogo di verifica e innovazione della cultura, nonché primo banco di prova per attività di partecipazione e di inclusione sociale. Per meglio promuovere, valorizzare e gestire sia il patrimonio artistico sia le attività culturali, è necessario che la cultura, uscendo dal ghetto della solitudine e da atteggiamenti elitari, si rapporti anche con la gente comune e il territorio. Attraverso la cultura si possono registrare sinergie operative, proposte e progettualità di sviluppo territoriale ed un qualificato turismo culturale. Anche la cultura ha la capacità di favorire e dinamizzare lo sviluppo, ragion per cui l'Associazione **Zes** Lucana da settembre 2017 ha studiato un'ipotesi di **Zes** Culturale da realizzare a Matera, salvo che si applichino i provvedimenti legislativi di fiscalizzazione agevolata e potenziamento logistico che, in forza di una ormai storica predilezione da parte dei più importanti produttori e registi nazionali e internazionali per il suo territorio e i suoi ambienti, dovrebbe specializzare il suo territorio nell'implementazione stabile di un'economia basata sul film industry, per generare sviluppo industriale, creando una struttura permanente che assista le produzioni nei rapporti con le amministrazioni locali, richieda incentivi fiscali e contributivi previsti dalla norma vigente a favore delle industrie del settore, come l'accesso al tax credit ed ai contributi selettivi, fondamentali per il finanziamento di opere cinematografiche e audiovisive. Detti benefici possono essere estesi anche alle industrie straniere a patto che realizzino sul territorio italiano un certo numero di giorni di riprese audiovideo. Per guardare al futuro occorre che l'economia già basata sul turismo e sulla cultura abbia finalmente uno sbocco industriale, sia pure collegato alla vocazione tipica del suo territorio. Una **Zes** culturale cinematografica, più volte richiesta dall'Associazione, avrà ripercussioni occupazionali sul territorio, come già testato in alcuni punti del mondo. Attualmente le produzioni che si rivolgono alle Film Commission lasciano solo una parte di ricchezza sul territorio, mentre una **Zes** cinematografica creerebbe occupazione con l'impiego della forza lavoro locale nei set cinematografici incrementando i redditi delle famiglie coinvolte e sarebbe un acceleratore di ricchezza meritevole di attenzione. Nella zona artigianale di Matera (Paip) è sorto e sta deperendo perché inutilizzato il Centro di formazione

## Quotidiano del Sud (ed. Basilicata)

### Quotidiani - Ed. Secondarie

---

regionale, forse il più grande d'Europa, di proprietà della Regione Basilicata, insieme ad un altro grande contenitore ormai in disuso da parte della Soprintendenza delle Belle Arti. La location è quella giusta per dare voce ad artiste e artisti per realizzare progetti unici a Matera e per il territorio regionale, che riflettano le loro visioni e la nostra società, posto che anche il tanto pubblicizzato dalla vecchia amministrazione comunale Centro sperimentale di cinematografia (Csc) di Roma non ha mai iniziato la sua attività a Matera. Nel Centro di formazione regionale dovrà reinsediarsi la Mediateca provinciale di Matera che metterà a disposizione degli utenti un cospicuo patrimonio audiovisivo e librario che a tutt'oggi rappresenta un modello di riferimento nel circuito internazionale delle mediateche ed è riconosciuta e specializzata nell'organizzazione professionale di eventi, congressi, mostre, convegni, seminari, workshop e videoconferenze ed ha già avuto il plauso del Ministero per i beni e le attività culturali (Mibac).

Coordinatore Associazione **Zes** Lucana.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

## Ctp, al via ufficialmente il nuovo corso Tacente: «Grazie a tutti per la fiducia»

Ctp, parte il nuovo corso: Angelo Brisci e Carmen Galluzzo Motolese hanno accettato l'incarico di far parte del consiglio di amministrazione. Brisci, ispettore portuale e dipendente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio (Adsp) e Galluzzo, insegnante in pensione e presidente del comitato "Club per l'Unesco Taranto", hanno firmato la loro accettazione davanti al presidente, il riconfermato avvocato Francesco Tacente e al direttore di Ctp Taranto, dottor Giuseppe Murgolo.

«Ringrazio Rinaldo Melucci, presidente della Provincia di Taranto e socio di maggioranza dell'azienda, e gli altri 23 soci afferma il presidente Tacente per aver rinnovato la loro fiducia nei miei confronti e per il sostegno che sicuramente mi daranno ancora la direzione della società, tutti i dipendenti e le organizzazioni sindacali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



AD USO ESCLUSIVO INTERNO

## Avvenire (Diocesane)

### Periodici

#### ANNO SANTO

#### Pellegrinaggio a Roma 15-16 febbraio 2025

Mercoledì 30 si chiudono le iscrizioni. Programma. 1° giorno. Ritrovo a **Parma** (ore 6) e partenza. Arrivo e pranzo. Pomeriggio: visita Basilica di S. Cecilia; al termine Messa in S. Bartolomeo sull'Isola Tiberina. Rientro, cena e pernottamento. 2° giorno. Dopo la prima colazione arrivo nella zona di Piazza S. Pietro. Processione per l'ingresso alla Porta Santa. Messa. Al termine pranzo. Nel pomeriggio partenza per **Parma**.

Quota di partecipazione: 260 . Camera singola: 35 . La quota include: Viaggio in bus gran turismo, spese **ztl** ove previste; Sistemazione in pensionati religiosi a **Roma** (periferia) in camere a 2 letti con servizi; Trattamento di pensione completa (dal pranzo I giorno al pranzo II giorno con bevande incluse); Guida per la visita di S. Cecilia; Assicurazione medica; Carta pellegrino; Tassa soggiorno.

Acconto all'iscrizione: 60 . Saldo entro il 15 gennaio 2025. Info e iscrizioni: 0521 380507, pellegrinaggi@diocesi.**parma**.it.



## Avvenire (Diocesane)

### Periodici

#### Investimenti per le imprese locali

«La Zona **logistica** semplificata (**Zls**) è fondamentale per lo sviluppo dell'intera nostra Regione, strumento che avrà soprattutto il compito di velocizzare gli iter burocratici, attraverso lo snellimento delle procedure amministrative, incentivando, in questo modo, nuovi investimenti».

Con queste parole giovedì scorso il direttore generale di Federlazio, Luciano Mocci, ha mostrato l'apprezzamento per la proposta, presentata dalla Regione Lazio, d'istituire la **Zls**. Il direttore Mocci ha continuato sottolineando che: «L'associazione delle Piccole e medie imprese, da tempo impegnata su questo importante tema, sottolinea che lo sviluppo della competitività delle aziende non è disgiunto dalla crescita della competitività dei territori. La **Zls** è, dunque, lo strumento fondamentale per conseguire tali obiettivi. Ne deriveranno, infatti, risorse, investimenti, efficientamento dei servizi portuali e doganali, rafforzamento dei collegamenti ferroviari e stradali, agevolazioni fiscali a vantaggio delle imprese insediate nell'area. Tutto ciò a vantaggio del sistema economico, imprenditoriale del nostro territorio. Ora ci aspettiamo che la proposta inviata al Governo venga approvata velocemente, per rendere operativa questa leva strategica per la crescita economica e occupazionale».

Luciano Mocci, direttore di Federlazio: «La zona **logistica** semplificata è una leva strategica per lo sviluppo economico» Luciano Mocci.



ESCLUSIVO

AD  
USO  
INTERNO

## Avvenire (Diocesane)

### Periodici

#### IMPRESE

### Al via la procedura di creazione della zona logistica semplificata

«Anche la nostra Regione ha richiesto la Zona **logistica** semplificata (ZIs), una perimetrazione di circa 5.700 ettari dove potranno esserci, confidando che la proposta venga approvata quanto prima dal Consiglio dei ministri, una combinazione di incentivi, semplificazioni, investimenti in infrastrutture moderne che potranno favorire ambienti opportuni per la crescita, l'innovazione e quindi l'occupazione». Lo ha comunicato, in una nota di mercoledì scorso, Enrico Coppotelli, segretario generale di Cisl Lazio.

«Da mesi la Cisl Regionale sta dicendo che il Lazio, confinante con territori ricompresi nella **Zes** (Zone economiche speciali) come l'Abruzzo, il Molise e la Campania, può contrastare la desertificazione industriale soltanto con una politica aggressiva, economica e fiscale, che produca uno shock in grado di attirare investimenti. Va dato atto che la Giunta guidata dal presidente Francesco Rocca ha compiuto un primo importante passo e siamo, come sindacato, altresì certi che tanti ne dovremo ancora fare per difendere il lavoro e le eccellenze di questa Regione», ha sottolineato Coppotelli.

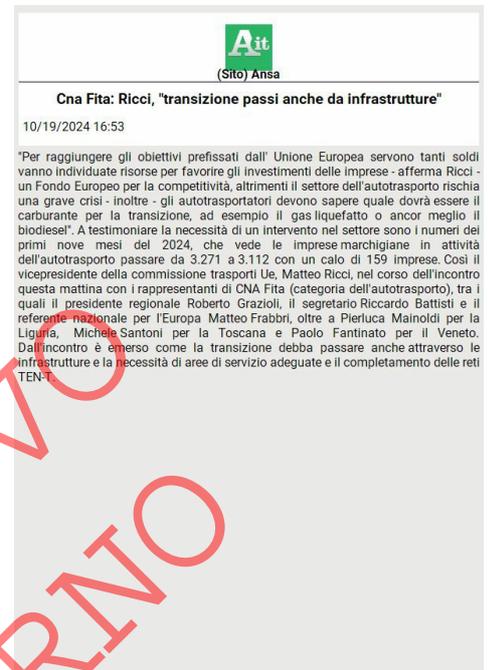
Il segretario generale di Cisl Lazio ha proseguito ricordando che: «I lavoratori ora chiedono, nell'attesa che questi iter diano i primi frutti, di essere coperti e supportati dagli ammortizzatori sociali che in molte realtà sono in scadenza. Chiediamo dunque fin d'ora di poter contare su tavoli strutturati e permanenti al fine di poter affrontare organicamente le tante crisi che il nostro territorio sta vivendo, ma soprattutto per sviluppare e far progredire una Regione che metta al centro la persona. Sicuramente prendiamo atto che si avvia un primo importante percorso», ha concluso Coppotelli.



AD USO ESCLUSIVO

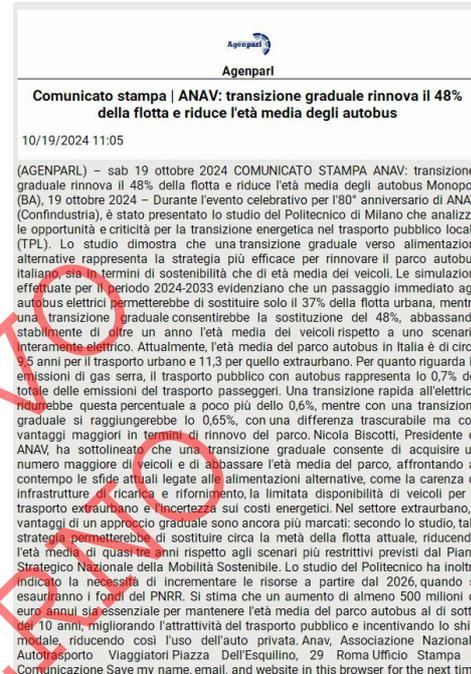
## Cna Fita: Ricci, "transizione passi anche da infrastrutture"

"Per raggiungere gli obiettivi prefissati dall' Unione Europea servono tanti soldi vanno individuate risorse per favorire gli investimenti delle imprese - afferma Ricci - un Fondo Europeo per la competitività, altrimenti il settore dell'autotrasporto rischia una grave crisi - inoltre - gli autotrasportatori devono sapere quale dovrà essere il carburante per la transizione, ad esempio il gas liquefatto o ancor meglio il biodiesel". A testimoniare la necessità di un intervento nel settore sono i numeri dei primi nove mesi del 2024, che vede le imprese marchigiane in attività dell'autotrasporto passare da 3.271 a 3.112 con un calo di 159 imprese. Così il vicepresidente della commissione trasporti Ue, Matteo Ricci, nel corso dell'incontro questa mattina con i rappresentanti di CNA Fita (categoria dell'autotrasporto), tra i quali il presidente regionale Roberto Grazioli, il segretario Riccardo Battisti e il referente nazionale per l'Europa Matteo Frabbi, oltre a Pierluca Mainoldi per la Liguria, Michele Santoni per la Toscana e Paolo Fantinato per il Veneto. Dall'incontro è emerso come la transizione debba passare anche attraverso le infrastrutture e la necessità di aree di servizio adeguate e il completamento delle reti TEN-T.



## Comunicato stampa | ANAV: transizione graduale rinnova il 48% della flotta e riduce l'età media degli autobus

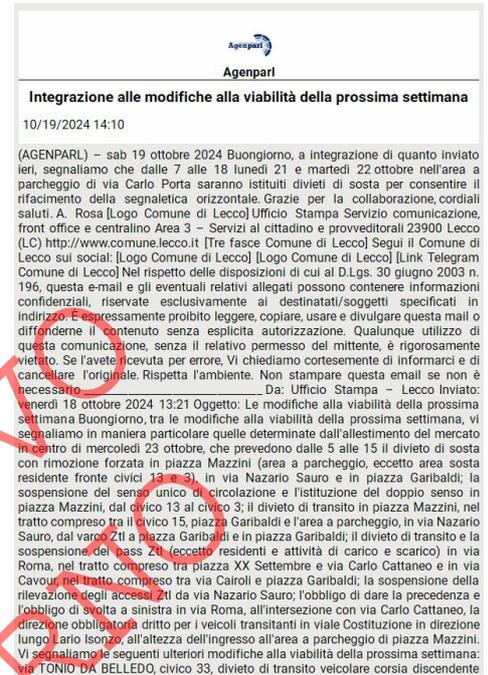
(AGENPARL) - sab 19 ottobre 2024 COMUNICATO STAMPA ANAV: transizione graduale rinnova il 48% della flotta e riduce l'età media degli autobus Monopoli (BA), 19 ottobre 2024 - Durante l'evento celebrativo per l'80° anniversario di ANAV (**Confindustria**), è stato presentato lo studio del Politecnico di Milano che analizza le opportunità e criticità per la transizione energetica nel trasporto pubblico locale (TPL). Lo studio dimostra che una transizione graduale verso alimentazioni alternative rappresenta la strategia più efficace per rinnovare il parco autobus italiano, sia in termini di sostenibilità che di età media dei veicoli. Le simulazioni effettuate per il periodo 2024-2033 evidenziano che un passaggio immediato agli autobus elettrici permetterebbe di sostituire solo il 37% della flotta urbana, mentre una transizione graduale consentirebbe la sostituzione del 48%, abbassando stabilmente di oltre un anno l'età media dei veicoli rispetto a uno scenario interamente elettrico. Attualmente, l'età media del parco autobus in Italia è di circa 9,5 anni per il trasporto urbano e 11,3 per quello extraurbano. Per quanto riguarda le emissioni di gas serra, il trasporto pubblico con autobus rappresenta lo 0,7% del totale delle emissioni del trasporto passeggeri. Una transizione rapida all'elettrico ridurrebbe questa percentuale a poco più dello 0,6%, mentre con una transizione graduale si raggiungerebbe lo 0,65%, con una differenza trascurabile ma con vantaggi maggiori in termini di rinnovo del parco. Nicola Biscotti, Presidente di ANAV, ha sottolineato che una transizione graduale consente di acquisire un numero maggiore di veicoli e di abbassare l'età media del parco, affrontando al contempo le sfide attuali legate alle alimentazioni alternative, come la carenza di infrastrutture di ricarica e rifornimento, la limitata disponibilità di veicoli per il trasporto extraurbano e l'incertezza sui costi energetici. Nel settore extraurbano, i vantaggi di un approccio graduale sono ancora più marcati: secondo lo studio, tale strategia permetterebbe di sostituire circa la metà della flotta attuale, riducendo l'età media di quasi tre anni rispetto agli scenari più restrittivi previsti dal Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile. Lo studio del Politecnico ha inoltre indicato la necessità di incrementare le risorse a partire dal 2026, quando si esauriranno i fondi del PNRR. Si stima che un aumento di almeno 500 milioni di euro annui sia essenziale per mantenere l'età media del parco autobus al di sotto dei 10 anni, migliorando l'attrattività del trasporto pubblico e incentivando lo shift modale, riducendo così l'uso dell'auto privata. Anav, Associazione Nazionale **Autotrasporto** Viaggiatori Piazza Dell'Esquilino, 29 Roma Ufficio Stampa e Comunicazione 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.



## Integrazione alle modifiche alla viabilità della prossima settimana

(AGENPARL) - sab 19 ottobre 2024 Buongiorno, a integrazione di quanto inviato ieri, segnaliamo che dalle 7 alle 18 lunedì 21 e martedì 22 ottobre nell'area a parcheggio di via Carlo Porta saranno istituiti divieti di sosta per consentire il rifacimento della segnaletica orizzontale. Grazie per la collaborazione, cordiali saluti. A. Rosa [Logo Comune di Lecco] Ufficio Stampa Servizio comunicazione, front office e centralino Area 3 - Servizi al cittadino e provveditorali 23900 Lecco (LC) <http://www.comune.lecco.it> [Tre fasce Comune di Lecco] Segui il Comune di Lecco sui social: [Logo Comune di Lecco] [Logo Comune di Lecco] [Link Telegram Comune di Lecco] Nel rispetto delle disposizioni di cui al D.Lgs. 30 giugno 2003 n. 196, questa e-mail e gli eventuali relativi allegati possono contenere informazioni confidenziali, riservate esclusivamente ai destinatari/soggetti specificati in indirizzo. È espressamente proibito leggere, copiare, usare e divulgare questa mail o diffonderne il contenuto senza esplicita autorizzazione. Qualunque utilizzo di questa comunicazione, senza il relativo permesso del mittente, è rigorosamente vietato. Se l'avete ricevuta per errore, Vi chiediamo cortesemente di informarci e di cancellare l'originale. Rispetta l'ambiente. Non stampare questa email se non è necessario \_\_\_\_\_ Da: Ufficio Stampa - Lecco Inviato: venerdì 18 ottobre 2024 13:21

Oggetto: Le modifiche alla viabilità della prossima settimana Buongiorno, tra le modifiche alla viabilità della prossima settimana, vi segnaliamo in maniera particolare quelle determinate dall'allestimento del mercato in centro di mercoledì 23 ottobre, che prevedono dalle 5 alle 15 il divieto di sosta con rimozione forzata in piazza Mazzini (area a parcheggio, eccetto area sosta residente fronte civici 13 e 3), in via Nazario Sauro e in piazza Garibaldi; la sospensione del senso unico di circolazione e l'istituzione del doppio senso in piazza Mazzini, dal civico 13 al civico 3; il divieto di transito in piazza Mazzini, nel tratto compreso tra il civico 15, piazza Garibaldi e l'area a parcheggio, in via Nazario Sauro, dal varco **Ztl** a piazza Garibaldi e in piazza Garibaldi; il divieto di transito e la sospensione dei pass **Ztl** (eccetto residenti e attività di carico e scarico) in via **Roma**, nel tratto compreso tra piazza XX Settembre e via Carlo Cattaneo e in via Cavour, nel tratto compreso tra via Cairoli e piazza Garibaldi; la sospensione della rilevazione degli accessi **Ztl** da via Nazario Sauro; l'obbligo di dare la precedenza e l'obbligo di svolta a sinistra in via **Roma**, all'intersezione con via Carlo Cattaneo, la direzione obbligatoria dritto per i veicoli transitanti in viale Costituzione in direzione lungo Lario Isonzo, all'altezza dell'ingresso all'area a parcheggio di piazza Mazzini. Vi segnaliamo le seguenti ulteriori modifiche alla viabilità della prossima settimana: via TONIO DA BELLEDO, civico 33, divieto



## Agenparl

### Fonti Web

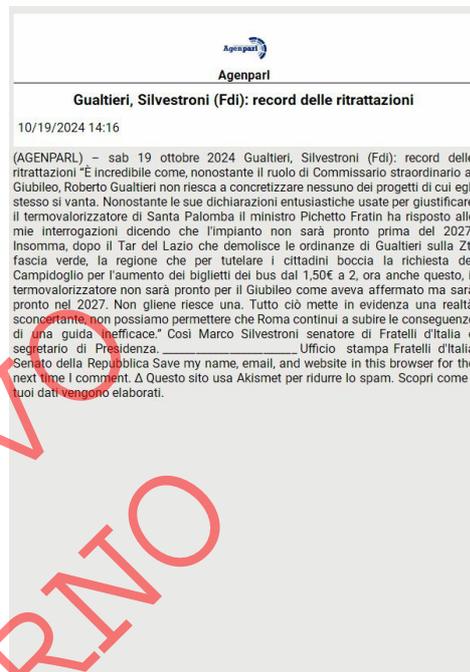
---

di transito veicolare corsia discendente da via dell'Eremo e via Risorgimento per un intervento sulla rete idrica dalle 22 del 22 ottobre alle 6 del 23 ottobre; via CAPODISTRIA, divieto di transito, revoca del senso unico in via Giacomo Leopardi (tra via Ca' Rossa e via Capodistria) e divieto di sosta con rimozione forzata negli stalli individuati con segnaletica verticale per smontaggio gru dalle 9 alle 18 di giovedì 24 ottobre; via TUBI, civico 41, restringimento per realizzazione nuova presa gas dal 21 ottobre al 8 novembre; via GIUSTI, via TITO SPERI, via BARACCA, via CADUTI LECCHESI A FOSSOLI e via BELFIORE, restringimenti per lavori di ripristino della sede stradale dal 21 al 31 ottobre; corso CARLO ALBERTO, controviale, restringimento regolamentato tramite movieri per allaccio alla rete elettrica dal 24 al 28 ottobre; via XI FEBBRAIO, pressi rotatoria zona centro commerciale, restringimento per lavori di ispezione rete fognaria dalle 9 alle 12 del 24 ottobre; via DON RODRIGO, divieto di transito, istituzione doppio senso di circolazione solo per residenti e attività da via Don Rodrigo, civico 1, a via Lucia, civico 3, e da via Don Rodrigo, civico 7, a piazzetta Guerrazzi, limite massimo di velocità 30 km/h e divieto di sosta con rimozione forzata negli stalli di sosta presenti nel tratto compreso tra il civico 1 di via Don Rodrigo al civico 3 di via Lucia, per montaggio gru dalle 9 alle 18 di venerdì 25 ottobre 2024; via FOSCOLO, restringimento area parcheggio per lavori di riparazione rete gas il 25 ottobre; via DANTE, altezza civico 16, restringimento del marciapiede per lavori di spostamento armadio fibra ottica dal 21 al 23 ottobre; via DEI PARTIGIANI, restringimento per lavori di posa dissuasori dal 21 al 25 ottobre; via VOLONE, restringimento per lavori di ripristino della sede stradale dal 21 al 25 ottobre; via ARRIGONI, restringimento per lavori di ripristino della sede stradale dal 21 al 25 ottobre; via DON PIATTI, restringimento per rimessa in quota chiusini dal 21 al 26 ottobre. Vi segnaliamo infine il divieto di sosta con rimozione forzata in via Palestro tra il civico 1 e il civico 3 e tra il civico 4 e il civico 12 dalle ore 8.30 alle ore 13.00 di sabato 26 ottobre la cerimonia del 35° anniversario di istituzione del Gruppo Comunale di Protezione civile Per maggiori informazioni: 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  
USO

## Gualtieri, Silvestroni (Fdi): record delle ritrattazioni

(AGENPARL) - sab 19 ottobre 2024 Gualtieri, Silvestroni (Fdi): record delle ritrattazioni "È incredibile come, nonostante il ruolo di Commissario straordinario al Giubileo, Roberto Gualtieri non riesca a concretizzare nessuno dei progetti di cui egli stesso si vanta. Nonostante le sue dichiarazioni entusiastiche usate per giustificare il termovalorizzatore di Santa Palomba il ministro Pichetto Fratin ha risposto alle mie interrogazioni dicendo che l'impianto non sarà pronto prima del 2027. Insomma, dopo il Tar del Lazio che demolisce le ordinanze di Gualtieri sulla **Ztl** fascia verde, la regione che per tutelare i cittadini bocchia la richiesta del Campidoglio per l'aumento dei biglietti dei bus dal 1,50 a 2, ora anche questo, il termovalorizzatore non sarà pronto per il Giubileo come aveva affermato ma sarà pronto nel 2027. Non gliene riesce una. Tutto ciò mette in evidenza una realtà sconcertante, non possiamo permettere che **Roma** continui a subire le conseguenze di una guida inefficace." Così Marco Silvestroni senatore di Fratelli d'Italia e segretario di Presidenza. \_\_\_\_\_ Ufficio stampa Fratelli d'Italia Senato della Repubblica Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.



## Agenzia regionale 1195.24 Emiliano a Monopoli per gli 80 anni Anav

(AGENPARL) - sab 19 ottobre 2024 \*TRASPORTI, IL PRESIDENTE EMILIANO AL CONVEGNO PER GLI 80 ANNI DI ANAV: "IN ULTIMA GENERAZIONE. IN PUGLIA SIAMO ALL'85%" \* Il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano ha chiuso quest'oggi i lavori del convegno Anav (Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori di Confindustria) dal titolo "Analisi delle opportunità e delle criticità per la transizione energetica nel TPL in Italia", svoltosi a Monopoli in occasione dell'80° anniversario. Durante l'incontro, moderato dal direttore dei telegiornali di Telenorba Vincenzo Magistà, è stato presentato lo studio del Politecnico di Milano che analizza le opportunità e criticità per la transizione energetica nel trasporto pubblico locale (TPL). Secondo lo studio, una transizione graduale verso alimentazioni alternative rappresenta la strategia più efficace per rinnovare il parco autobus italiano, sia in termini di sostenibilità che di età media dei veicoli. "Un evento importante - ha affermato il presidente Emiliano - nel quale abbiamo affrontato il problema della transizione all'elettrico anche per il trasporto pubblico locale. L'indicazione generale emersa è che non si può correre verso l'elettrico senza avere la certezza di avere una rete distributiva dell'energia adeguata a gestire i servizi, e soprattutto senza avere mezzi sufficienti, perché le case produttrici rischiano di non essere in grado di produrne in quantità necessaria. Da qui, l'invito alla prudenza e a passaggi gradualità. In Puglia sono ancora circolanti pochissimi automezzi Euro2, ma nel resto d'Italia sono ancora centinaia i bus immatricolati nel 1998. Dunque, piuttosto che lasciare in proroga questi mezzi così fortemente inquinanti in attesa di un elettrico che non ha ancora date certe, probabilmente sarebbe sensato passare ai cosiddetti Euro6, con motori diesel evoluti, in grado di abbattere moltissimo le emissioni. Se occorreranno ancora anni prima di passare all'elettrico, lo si potrà comunque gestire la transizione migliorando la qualità dell'aria e anche del trasporto pubblico. Convincere gli italiani a lasciare l'auto non è facile con autobus del 1998. È molto più facile con autobus del 2024". Il presidente Emiliano, accompagnato dal suo capo di gabinetto prof. Giuseppe Catalano, ha ricordato che in questi anni la Regione Puglia, utilizzando varie fonti di finanziamento, ha acquistato complessivamente 849 nuovi autobus (580 extraurbani e 269 urbani), consentendo il rinnovo del materiale rotabile su gomma per circa l'85% dei mezzi Euro1, Euro2 ed Euro3 ancora circolanti, e per circa il 35% dell'intero parco autobus regionale. Inoltre, la Regione Puglia ha previsto importanti sperimentazioni legate all'alimentazione a idrogeno, che si affiancano a quelle già avviate per il trasporto ferroviario. Nicola Biscotti, Presidente di ANAV, ha sottolineato che una transizione graduale consente di acquisire un numero maggiore di veicoli e di abbassare l'età media del parco,



(AGENPARL) - sab 19 ottobre 2024 \*TRASPORTI, IL PRESIDENTE EMILIANO AL CONVEGNO PER GLI 80 ANNI DI ANAV: "IN ULTIMA GENERAZIONE. IN PUGLIA SIAMO ALL'85%" \* Il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano ha chiuso quest'oggi i lavori del convegno Anav (Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori di Confindustria) dal titolo "Analisi delle opportunità e delle criticità per la transizione energetica nel TPL in Italia", svoltosi a Monopoli in occasione dell'80° anniversario. Durante l'incontro, moderato dal direttore dei telegiornali di Telenorba Vincenzo Magistà, è stato presentato lo studio del Politecnico di Milano che analizza le opportunità e criticità per la transizione energetica nel trasporto pubblico locale (TPL). Secondo lo studio, una transizione graduale verso alimentazioni alternative rappresenta la strategia più efficace per rinnovare il parco autobus italiano, sia in termini di sostenibilità che di età media dei veicoli. "Un evento importante - ha affermato il presidente Emiliano - nel quale abbiamo affrontato il problema della transizione all'elettrico anche per il trasporto pubblico locale. L'indicazione generale emersa è che non si può correre verso l'elettrico senza avere la certezza di avere una rete distributiva dell'energia adeguata a gestire i servizi, e soprattutto senza avere mezzi sufficienti, perché le case produttrici rischiano di non essere in grado di produrne in quantità necessaria. Da qui, l'invito alla prudenza e a passaggi gradualità. In Puglia sono ancora circolanti pochissimi automezzi Euro2, ma nel resto d'Italia sono ancora centinaia i bus immatricolati nel 1998. Dunque, piuttosto che lasciare in proroga questi mezzi così fortemente inquinanti in attesa di un elettrico che non ha ancora date certe, probabilmente sarebbe sensato passare ai cosiddetti Euro6, con motori diesel evoluti, in grado di abbattere moltissimo le emissioni. Se occorreranno ancora anni prima di passare all'elettrico, lo si potrà comunque gestire la transizione migliorando la qualità dell'aria e anche del trasporto pubblico. Convincere gli italiani a lasciare l'auto non è facile con autobus del 1998. È molto più facile con autobus del 2024". Il presidente Emiliano, accompagnato dal suo capo di gabinetto prof. Giuseppe Catalano, ha ricordato che in questi anni la Regione Puglia, utilizzando varie fonti di finanziamento, ha acquistato complessivamente 849 nuovi autobus (580 extraurbani e 269 urbani), consentendo il rinnovo del materiale rotabile su gomma per circa l'85% dei mezzi Euro1, Euro2 ed Euro3 ancora circolanti, e per circa il 35% dell'intero parco autobus regionale. Inoltre, la Regione Puglia ha previsto importanti sperimentazioni legate all'alimentazione a idrogeno, che si affiancano a quelle già avviate per il trasporto ferroviario. Nicola Biscotti, Presidente di ANAV, ha sottolineato che una transizione graduale consente di acquisire un numero maggiore di veicoli e di abbassare l'età media del parco,

## Agenparl

### Fonti Web

---

affrontando al contempo le sfide attuali legate alle alimentazioni alternative, come la carenza di infrastrutture di ricarica e rifornimento, la limitata disponibilità di veicoli per il trasporto extraurbano e l'incertezza sui costi energetici. Link video dichiarazione Emiliano \*<http://rpu.gl/mzuKP> \* Link video immagini copertura \*<http://rpu.gl/mMwn3> \* 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

## Palermo, il 24 e 25 ottobre al Marina Convention Centre l'Offshore wind revolution

Michelangelo Milazzo

L'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Occidentale e "Magellan Circle" (azienda parte integrante di Circle Group) organizzano la prima edizione dell'evento "Offshore wind revolution - Building the industry and getting the ports ready", un'iniziativa dedicata alla produzione di energia eolica offshore, che si terrà a Palermo, presso il Marina Convention Centre, il 24 e 25 ottobre prossimi. L'evento è organizzato in collaborazione con WindEurope, Anev e Aero, e con il patrocinio dell'Ambasciata di Danimarca in Italia e di Innovation Norway. Ha inoltre già suscitato l'attenzione di importanti attori del settore che sponsorizzano l'evento, tra cui AvenHexicon, Bayware, KeyExpo, Hitachi, Ocean Winds, Nadara (ex Renantis) e Saipem. Obiettivo dell'evento, che si terrà in italiano con traduzione in inglese, inquadrare la natura strategica del tema, condividendo una linea comune di indirizzo - a livello tecnologico e politico. Tra i relatori: Gaetano Armao, Presidente Cts Autorizzazione Ambientali Regione Sicilia; Anita Astuto, Responsabile Energia e Clima Legambiente Sicilia; Massimiliano Atelli, Presidente Pnrr - Commissione Pniec, Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica; Jesper Bank, Direttore Commerciale Port Esbjerg Mariana Batista, Senior Advisor Education & Skills - Wind Europe; Stefano Besseghini, Presidente Arera; Guillaume Bonnesoeur, Senior Market Advisor per l'innovazione dell'eolico offshore Norvegia; Javier Calviño Gómez, Jefe del Departamento de Desarrollo Portuario y Dominio Público, Ferrol - **Autorità Portuale** di San Cibrao; Enrico Carloni, Esperto Energia Ambasciata di Danimarca in Italia; Mattia Cecchinato, Senior Advisor Offshore Wind WindEurope; Julien Ciglar, Chargé de mission Filière du futur, Energies Marines Renouvelables Ad'occ-Port of Port-La Nouvelle; Alessandro Corsini, Presidente Owemes; Pietro Coniglio, Amministratore Delegato Isla; Zeno D'Agostino, Presidente Espo (European Sea Ports Organisation); Alberto Dalla Rosa, Partner Avapa Energy; Francesco Di Sarcina, Presidente **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Orientale; Mario Galea, Funzionario Tecnico Divisione IV Infrastrutture Energetiche Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica; Johannes Gantenbein, Finanziamento di progetti Banca europea per gli investimenti; Giulia Licocci, Energy Markets & Regulations Manager Ocean Winds; Donato Liguori, Direttore Generale, Direzione Generale per I Porti, la Logistica e l'Intermodalità, Dipartimento per i Trasporti e la Navigazione, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; Giulia Lo Bianco, Responsabile Eolico Offshore Baywa-r.e.; Luca Lupi, Segretario Generale **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Occidentale; Fulvio Mamone Capria, Presidente Aero Associazione delle Energie Rinnovabili Offshore; Pasqualino Monti, Presidente **Autorità** di



L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale e "Magellan Circle" (azienda parte integrante di Circle Group) organizzano la prima edizione dell'evento "Offshore wind revolution - Building the industry and getting the ports ready", un'iniziativa dedicata alla produzione di energia eolica offshore, che si terrà a Palermo, presso il Marina Convention Centre, il 24 e 25 ottobre prossimi. L'evento è organizzato in collaborazione con WindEurope, Anev e Aero, e con il patrocinio dell'Ambasciata di Danimarca in Italia e di Innovation Norway. Ha inoltre già suscitato l'attenzione di importanti attori del settore che sponsorizzano l'evento, tra cui AvenHexicon, Bayware, KeyExpo, Hitachi, Ocean Winds, Nadara (ex Renantis) e Saipem. Obiettivo dell'evento, che si terrà in italiano con traduzione in inglese, inquadrare la natura strategica del tema, condividendo una linea comune di indirizzo - a livello tecnologico e politico. Tra i relatori: Gaetano Armao, Presidente Cts Autorizzazione Ambientali Regione Sicilia; Anita Astuto, Responsabile Energia e Clima Legambiente Sicilia; Massimiliano Atelli, Presidente Pnrr - Commissione Pniec, Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica; Jesper Bank, Direttore Commerciale Port Esbjerg Mariana Batista, Senior Advisor Education & Skills - Wind Europe; Stefano Besseghini, Presidente Arera; Guillaume Bonnesoeur, Senior Market Advisor per l'innovazione dell'eolico offshore Norvegia; Javier Calviño Gómez, Jefe del Departamento de Desarrollo Portuario y Dominio Público, Ferrol - **Autorità Portuale** di San Cibrao; Enrico Carloni, Esperto Energia Ambasciata di Danimarca in Italia; Mattia Cecchinato, Senior Advisor Offshore Wind WindEurope; Julien Ciglar, Chargé de mission Filière du futur, Energies Marines Renouvelables Ad'occ-Port of Port-La Nouvelle; Alessandro Corsini, Presidente Owemes; Pietro Coniglio, Amministratore Delegato Isla; Zeno D'Agostino, Presidente Espo (European Sea Ports Organisation); Alberto Dalla Rosa, Partner Avapa Energy; Francesco Di Sarcina, Presidente **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Orientale; Mario Galea, Funzionario Tecnico Divisione IV Infrastrutture Energetiche Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica; Johannes Gantenbein, Finanziamento di progetti Banca europea per gli investimenti; Giulia Licocci, Energy Markets & Regulations Manager Ocean Winds; Donato Liguori, Direttore Generale, Direzione Generale per I Porti, la Logistica e l'Intermodalità, Dipartimento per i Trasporti e la Navigazione, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; Giulia Lo Bianco, Responsabile Eolico Offshore Baywa-r.e.; Luca Lupi, Segretario Generale **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Occidentale; Fulvio Mamone Capria, Presidente Aero Associazione delle Energie Rinnovabili Offshore; Pasqualino Monti, Presidente **Autorità** di

**Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Occidentale; William Munzone, Amministratore Delegato Msc Sicilia; Antonio Pandolfo, CEO Esterminal Alexio Picco, Presidente del Circolo Magellano; C.A. Antonio Ranieri, Commissario Straordinario **Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto; Ferdinando Samonà, Senior Manager Industrializzazione - Progetti Italia JV Nadara-BlueFloat Energy; Michele Schiavone, Amministratore Delegato progetto 7 Seas Med Srl; Ilario Scian, Global Product Manager Trasformatori Hitachi Energy; Luigi Severini, Ingegnere iLStudio Engineering & Consulting; Gianni Silvestrini, Presidente Comitato Tecnico Scientifico Key - The Energy Transition Expo; Simone Togni, Presidente Anev, Associazione Nazionale Energia del Vento; Gaetano Vecchio, Presidente Confindustria Sicilia.

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

## Le nuove detrazioni fiscali per quoziente familiare e reddito: ecco chi ci perde

La recente **Legge di Bilancio** annunciata dal ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti introduce un tetto alle detrazioni fiscali, generando risparmi annui superiori a un miliardo di euro. Tuttavia, questa misura ha sollevato preoccupazioni, poiché penalizzerà principalmente le famiglie senza figli a carico e i single con redditi medio-alti. Chi guadagna oltre 50 mila euro l'anno subirà una riduzione delle detrazioni, con un impatto significativo per coloro che superano i 100 mila euro. Questa nuova normativa modifica il precedente sistema di detrazioni uguali per tutti, inclusi spese mediche e interessi passivi sui mutui. Le detrazioni sulle ristrutturazioni edilizie rimarranno in vigore fino al 2025, ma solo per la prima casa, mentre l'aliquota per le seconde case scenderà al 36%. Nuove fasce di reddito e famiglia Il governo ha introdotto un sistema che stabilisce fasce di reddito e le lega al numero di figli per determinare i massimali di spesa detraibile. In sintesi, maggiore è il reddito e minore il numero di figli, minori saranno le detrazioni. Nonostante le aliquote relative alla sanità e agli interessi sui mutui rimangano fissate al 19%, la nuova struttura comporta un impatto diretto sui contribuenti. Ad esempio, un single con un reddito di 50 mila euro e senza figli avrà un tetto di detrazione ridotto a 2 mila euro sui mutui, rispetto ai 4 mila euro disponibili in precedenza. Secondo il viceministro dell'Economia Maurizio Leo, le fasce di reddito saranno suddivise in tre categorie: da zero a 50 mila euro, da 50 mila a 100 mila euro, e oltre i 100 mila euro. È importante notare che il gettito derivante da questa riforma non verrà utilizzato per aumentare le detrazioni di chi ha figli a carico, ma solo per ridurre quelle di chi non ne ha. La nuova normativa entrerà in vigore nel 2025, influenzando le dichiarazioni fiscali a partire dal 2026. Un sistema di Quoziente Familiare La riforma prevede l'introduzione di un sistema simile a un quoziente familiare applicato alle spese detraibili. Per quanto riguarda gli interessi passivi sui mutui, il nuovo sistema si applicherà ai contratti stipulati a partire dal 2025. Le fasce di reddito si baseranno sui redditi individuali. Leo ha anche dichiarato che la detrazione per figli a carico sarà fissata a 950 euro fino ai 30 anni e oltre i 30 anni in caso di disabilità. Tuttavia, l'intervento del governo sull'assegno unico è considerato insufficiente. La misura scorpora l'assegno dall'Isee, ma solo ai fini del bonus per l'asilo nido. Il Forum delle associazioni familiari ha espresso forti critiche, evidenziando come molte famiglie abbiano rinunciato a borse di studio per l'università o abbiano visto ridotti drasticamente i benefici per il **trasporto** e i pasti. Questo scenario pone interrogativi sulle conseguenze della riforma e sulle reali politiche a sostegno delle famiglie in Italia.



La recente Legge di Bilancio annunciata dal ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti introduce un tetto alle detrazioni fiscali, generando risparmi annui superiori a un miliardo di euro. Tuttavia, questa misura ha sollevato preoccupazioni, poiché penalizzerà principalmente le famiglie senza figli a carico e i single con redditi medio-alti. Chi guadagna oltre 50 mila euro l'anno subirà una riduzione delle detrazioni, con un impatto significativo per coloro che superano i 100 mila euro. Questa nuova normativa modifica il precedente sistema di detrazioni uguali per tutti, inclusi spese mediche e interessi passivi sui mutui. Le detrazioni sulle ristrutturazioni edilizie rimarranno in vigore fino al 2025, ma solo per la prima casa, mentre l'aliquota per le seconde case scenderà al 36%. Nuove fasce di reddito e famiglia Il governo ha introdotto un sistema che stabilisce fasce di reddito e le lega al numero di figli per determinare i massimali di spesa detraibile. In sintesi, maggiore è il reddito e minore il numero di figli, minori saranno le detrazioni. Nonostante le aliquote relative alla sanità e agli interessi sui mutui rimangano fissate al 19%, la nuova struttura comporta un impatto diretto sui contribuenti. Ad esempio, un single con un reddito di 50 mila euro e senza figli avrà un tetto di detrazione ridotto a 2 mila euro sui mutui, rispetto ai 4 mila euro disponibili in precedenza. Secondo il viceministro dell'Economia Maurizio Leo, le fasce di reddito saranno suddivise in tre categorie: da zero a 50 mila euro, da 50 mila a 100 mila euro, e oltre i 100 mila euro. È importante notare che il gettito derivante da questa riforma non verrà utilizzato per aumentare le detrazioni di chi ha figli a carico, ma solo per ridurre quelle di chi non ne ha. La nuova normativa entrerà in vigore nel 2025, influenzando le dichiarazioni fiscali a partire dal 2026. Un sistema di Quoziente Familiare La riforma prevede l'introduzione di un sistema simile a un quoziente familiare applicato alle spese detraibili. Per quanto riguarda gli interessi

## A Porto Empedocle avviati i lavori per migliorare le manovre di accosto di navi e traghetti, gli interventi

i lavori di spostamento dei sedimenti da un'area operativa a una abbandonata sempre in ambito **portuale**. E, più precisamente, dallo specchio acqueo antistante alla banchina commerciale Sciangula del molo di Levante a una zona **portuale** non banchinata, sul lato magazzini del molo Crispi. Una volta ultimato il trasferimento, miglioreranno l'agibilità degli ormeggi, la sicurezza delle operazioni di accosto e, quindi, lo sviluppo delle crociere e dei collegamenti con le Isole Pelagie. Sono iniziati ieri nel porto di Porto Empedocle i lavori di spostamento dei sedimenti da un'area operativa a una abbandonata sempre in ambito portuale. E, più precisamente, dallo specchio acqueo antistante alla banchina commerciale Sciangula del molo di Levante a una zona portuale non banchinata, sul lato magazzini del molo Crispi. Una volta ultimato il trasferimento, miglioreranno l'agibilità degli ormeggi, la sicurezza delle operazioni di accosto e, quindi, lo sviluppo delle crociere e dei collegamenti con le Isole Pelagie. Sono iniziati ieri nel porto di Porto Empedocle i lavori di dragaggio del porto di Trapani che viene conferito a Porto Empedocle, "lavato" e poi stoccato in un'area retroportuale. L'allarme e la smentita La presenza di una impattante draga in porto, ha probabilmente creato un allarme ingiustificato con foto, video e commenti sui social: "Affermazioni prive di fondamento", commenta il segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Luca Lupi. "Soprattutto in luoghi che si nutrono di turismo, insinuare sospetti del genere solleva solo inutile malcontento. Non esiste alcun punto di congiunzione tra i due interventi e non c'è alcun allarme. I materiali trattati non sono pericolosi né per la popolazione né per l'ambiente perché a monte vengono vagliati e verificati. Dopo tutto il lavoro svolto in questi anni per riqualificare i nostri porti, mai commetteremmo errori tanto insensati. La nostra storia e il nostro operato sempre all'insegna della trasparenza e della sostenibilità, parlano per noi". I progetti per Palermo Dalla Cala alla foce del Fiume Oreto, passando per il Foro Italico: è questo il prossimo tratto di water-front di Palermo da rigenerare e far rinascere. Almeno sono questi gli obiettivi di **Autorità Portuale** e Comune di Palermo, che hanno pubblicato il bando del concorso internazionale di idee per la progettazione complessiva di una porzione del waterfront urbano di Palermo.



## Trasporti: Anav, transizione energetica rinnova il parco autobus italiano

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 19 ott - La transizione energetica sta favorendo il restyling del parco autobus italiano, sia in termini di sostenibilita' che di eta' media dei veicoli. E' quanto e' emerso da uno studio del Politecnico di Milano presentato in occasione delle celebrazioni dell'80mo anniversario dell'Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (Anav aderente a Confindustria). Lo studio analizza le opportunita' e criticita' per la transizione energetica nel trasporto pubblico locale (TPL), e dalle simulazioni effettuate per il periodo 2024-2033 e' emerso che un passaggio immediato agli autobus elettrici permetterebbe di sostituire solo il 37% della flotta urbana, mentre una transizione graduale consentirebbe la sostituzione del 48%, abbassando stabilmente di oltre un anno l'eta' media dei veicoli rispetto a uno scenario interamente elettrico. Attualmente, l'eta' media del parco autobus in Italia e' di circa 9,5 anni per il trasporto urbano e 11,3 per quello extraurbano. Gdo (RADIOCOR) 19-10-24 12:08:40 (0228) 5 NNNN.

Borsa Italiana

Trasporti: Anav, transizione energetica rinnova il parco autobus italiano

10/19/2024 12:32

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 19 ott - La transizione energetica sta favorendo il restyling del parco autobus italiano, sia in termini di sostenibilita' che di eta' media dei veicoli. E' quanto e' emerso da uno studio del Politecnico di Milano presentato in occasione delle celebrazioni dell'80mo anniversario dell'Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (Anav aderente a Confindustria). Lo studio analizza le opportunita' e criticita' per la transizione energetica nel trasporto pubblico locale (TPL), e dalle simulazioni effettuate per il periodo 2024-2033 e' emerso che un passaggio immediato agli autobus elettrici permetterebbe di sostituire solo il 37% della flotta urbana, mentre una transizione graduale consentirebbe la sostituzione del 48%, abbassando stabilmente di oltre un anno l'eta' media dei veicoli rispetto a uno scenario interamente elettrico. Attualmente, l'eta' media del parco autobus in Italia e' di circa 9,5 anni per il trasporto urbano e 11,3 per quello extraurbano. Gdo (RADIOCOR) 19-10-24 12:08:40 (0228) 5 NNNN.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

## Alis e il porto di Civitavecchia: sinergia per lo sviluppo del territorio

Il presidente dell'Adsp Pino Musolino è stato nominato membro onorario dell'associazione. Guido Grimaldi confermato alla guida Daria Geggi CIVITAVECCHIA - Civitavecchia si consolida come hub strategico nel Mediterraneo, grazie alla collaborazione con Alis (Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile), guidata da Guido Grimaldi. Riconfermato alla presidenza dell'associazione, Grimaldi ha ribadito l'importanza del legame con il porto, un nodo cruciale nella rete di trasporti di Alis, che conta oltre 23.000 imprese e 320.000 lavoratori tra Italia ed Europa. La recente concessione della Darsena Traghetti nel porto di Civitavecchia, ottenuta dal gruppo Grimaldi, rafforza i collegamenti con le isole e le principali rotte del Mediterraneo. Per Grimaldi, Civitavecchia è al centro delle strategie di sviluppo dell'associazione, impegnata a promuovere l'innovazione e la sostenibilità nel settore logistico. Alla riunione della direzione generale di Alis, alla presenza tra gli altri del viceministro Edoardo Rixi, ha partecipato anche Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, primo presidente di Authority a diventare membro onorario. «Ho partecipato molto volentieri alla direzione generale dell'Associazione Alis guidata sapientemente da Guido Grimaldi e il suo staff - ha spiegato Musolino - anche perché si festeggiavano 8 anni di vita di un'associazione che con i nostri porti lavora da sempre ma, soprattutto, contribuisce, in modo fattivo, alla crescita del settore marittimo non solo nel sistema economico, ma anche e soprattutto con azioni che hanno un occhio sempre attento all'innovazione e alla sostenibilità».



AD  
USO

## Meno burocrazia e più agevolazioni con la Zona logistica semplificata

Anche Civita Castellana, Orte, Viterbo e Tarquinia potranno beneficiare, al pari di altri 45 comuni individuati dalla Regione sulla base di precisi criteri, delle opportunità offerte dalla cosiddetta **Zls**, zona **logistica** semplificata. La proposta è contenuta in una delibera di giunta sul piano di sviluppo strategico approvata nei giorni scorsi. Ora la parola passa al governo. Meno burocrazia e più agevolazioni con la Zona **logistica** semplificata. Il via libera è arrivato al termine di un anno di lavoro, con l'obiettivo di creare un sistema integrato di **trasporti** e **infrastrutture**. Le aziende che operano all'interno dei territori inseriti nella **Zls** avranno a disposizione una serie di agevolazioni volte a favorire la crescita economica e lo sviluppo industriale. In primo luogo procedure snelle e agevolazioni economiche. Si parte dal credito d'imposta e dagli incentivi finanziati con risorse regionali per supportare gli investimenti nelle aree interessate, fino a procedure semplificate e agevolazioni amministrative e la possibilità di istituire una zona franca doganale. Obiettivo della zona **logistica** semplificata. L'obiettivo è sostenere le piccole e medie imprese nello sviluppo di nuovi investimenti e attirare investimenti di nuovi operatori in grado, anche, di assorbire la mano d'opera in uscita da settori in crisi. Le aree totali che possono essere inserite all'interno della **Zls** coprono una massima estensione di 5.709 ettari. Il fine della **Zls** è anche la promozione e l'integrazione delle catene del valore e la filiera corta a livello regionale e interregionale, attraverso la valorizzazione e il rilancio del ruolo e delle funzioni di integrazione **logistica** e produttiva dei sistemi portuali e delle piattaforme e degli snodi logistici regionali. Potranno beneficiare della novità le imprese di Viterbo, Civita Castellana, Orte e Tarquinia. Al fine di conseguire tali obiettivi, il piano di sviluppo strategico presuppone anche l'attivazione di strumenti di finanza pubblica, con il coinvolgimento della Regione o della Bei (Banca europea per gli investimenti), a favore delle imprese insediate (o che intendono insediarsi) nelle aree **Zls**. La **Zls** è una delle misure chiave per il rilancio delle aree portuali e industriali e punta a semplificare i processi amministrativi e a incentivare nuovi investimenti, promuovendo sia la competitività delle imprese locali e nazionali sia l'insediamento di nuove aziende. La **Zls** è istituita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministero per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il ministro delle **Infrastrutture** e dei **trasporti** e il ministro dell'economia, su proposta della Regione interessata. B. M.



Anche Civita Castellana, Orte, Viterbo e Tarquinia potranno beneficiare, al pari di altri 45 comuni individuati dalla Regione sulla base di precisi criteri, delle opportunità offerte dalla cosiddetta Zls, zona logistica semplificata. La proposta è contenuta in una delibera di giunta sul piano di sviluppo strategico approvata nei giorni scorsi. Ora la parola passa al governo. Meno burocrazia e più agevolazioni con la Zona logistica semplificata. Il via libera è arrivato al termine di un anno di lavoro, con l'obiettivo di creare un sistema integrato di trasporti e infrastrutture. Le aziende che operano all'interno dei territori inseriti nella Zls avranno a disposizione una serie di agevolazioni volte a favorire la crescita economica e lo sviluppo industriale. In primo luogo procedure snelle e agevolazioni economiche. Si parte dal credito d'imposta e dagli incentivi finanziati con risorse regionali per supportare gli investimenti nelle aree interessate, fino a procedure semplificate e agevolazioni amministrative e la possibilità di istituire una zona franca doganale. Obiettivo della zona logistica semplificata. L'obiettivo è sostenere le piccole e medie imprese nello sviluppo di nuovi investimenti e attirare investimenti di nuovi operatori in grado, anche, di assorbire la mano d'opera in uscita da settori in crisi. Le aree totali che possono essere inserite all'interno della Zls coprono una massima estensione di 5.709 ettari. Il fine della Zls è anche la promozione e l'integrazione delle catene del valore e la filiera corta a livello regionale e interregionale, attraverso la valorizzazione e il rilancio del ruolo e delle funzioni di integrazione logistica e produttiva dei sistemi portuali e delle piattaforme e degli snodi logistici regionali. Potranno beneficiare della novità le imprese di Viterbo, Civita Castellana, Orte e Tarquinia. Al fine di conseguire tali obiettivi, il piano di sviluppo strategico presuppone anche l'attivazione di strumenti di finanza pubblica, con il coinvolgimento della Regione o della Bei (Banca europea per gli investimenti), a

## Sanlorenzo presenta il progetto LIFE MYSTIC

Per la realizzazione del primo superyacht bi-fuel a metanolo verde entro il 2027 il progetto, cofinanziato dall'UE e sviluppato in collaborazione con Nanni Industries e Ranieri Tonissi, avrà una durata di 54 mesi e prevede un investimento complessivo di oltre 4,8 milioni di euro. Sanlorenzo ha presentato ieri, 18 ottobre, nella sua sede di La Spezia, il progetto LIFE MYSTIC \* (Methanol for Yachting Sustainable energy Transition applied to Internal Combustion engines), realizzato in collaborazione con Nanni Industries e Ranieri Tonissi, per la realizzazione del primo superyacht bi-fuel a metanolo verde che vedrà la luce entro il 2027. Durante l'evento, intitolato " Il primo superyacht bi-fuel a metanolo e la gestione dei combustibili alternativi nelle marine italiane ", hanno presenziato i rappresentanti delle istituzioni, del settore nautico e delle autorità portuali e di Assomarinas, l'Associazione italiana dei porti turistici, per discutere degli obiettivi, tempistiche e difficoltà da affrontare insieme per favorire la diffusione dei combustibili alternativi nelle marine italiane. Coordinato da Sanlorenzo, il progetto ha preso ufficialmente il via il primo giugno, avrà una durata di 54 mesi e prevede un investimento complessivo di oltre 4,8 milioni di euro, di cui il 60% sarà coperto da fondi europei ottenuti nell'ambito della linea di finanziamenti " Circular Economy and Quality of Life " del programma LIFE. Lo scopo del progetto LIFE MYSTIC è quello di testare motori e generatori per superyacht alimentati con una combinazione di diesel e metanolo e ci si attendono importanti risultati in termini di riduzione dell'impatto ambientale : riduzione di emissioni di gas serra: 150 t/y CO2eq riduzione nel consumo di energia primaria fossile: 700 MWh/y riduzione di contaminazione della qualità dell'aria: 630 kg/y. Sotto la guida di Sanlorenzo, LIFE MYSTIC prevede di ospitare a bordo di un superyacht due motori diesel MAN a 4 tempi ad alta velocità - in collaborazione con Ranieri Tonissi come sviluppatori partner - e due generatori diesel a quattro tempi - realizzati da Nanni Industries - adattati per operare in bi-fuel metanolo verde - diesel. La realizzazione di kit di adattamento bi-fuel implica un processo ingegneristico molto attento per assicurare efficienza e affidabilità nella combustione di due diversi tipi di **carburanti** in un singolo motore, dovendo garantire un passaggio sicuro dal solo diesel in qualunque momento e rendere questi motori la soluzione ideale per un mercato di transizione. L'adeguamento del design dell'imbarcazione sarà a cura di Sanlorenzo, che si occuperà di trasformare due tradizionali casse **carburante** per diesel in casse aggiuntive per metanolo, e integrerà l'impianto di distribuzione con le linee e gli strumenti necessari, completando la conversione a bi-fuel dell'intera barca. Le sfide principali nella realizzazione di questo progetto saranno principalmente due. Da un lato il design delle casse strutturali per il metanolo con la realizzazione della relativa impiantistica, una soluzione che si prospetta articolata



Per la realizzazione del primo superyacht bi-fuel a metanolo verde entro il 2027 il progetto, cofinanziato dall'UE e sviluppato in collaborazione con Nanni Industries e Ranieri Tonissi, avrà una durata di 54 mesi e prevede un investimento complessivo di oltre 4,8 milioni di euro. Sanlorenzo ha presentato ieri, 18 ottobre, nella sua sede di La Spezia, il progetto LIFE MYSTIC \* (Methanol for Yachting Sustainable energy Transition applied to Internal Combustion engines), realizzato in collaborazione con Nanni Industries e Ranieri Tonissi, per la realizzazione del primo superyacht bi-fuel a metanolo verde che vedrà la luce entro il 2027. Durante l'evento, intitolato " Il primo superyacht bi-fuel a metanolo e la gestione dei combustibili alternativi nelle marine italiane ", hanno presenziato i rappresentanti delle istituzioni, del settore nautico e delle autorità portuali e di Assomarinas, l'Associazione italiana dei porti turistici, per discutere degli obiettivi, tempistiche e difficoltà da affrontare insieme per favorire la diffusione dei combustibili alternativi nelle marine italiane. Coordinato da Sanlorenzo, il progetto ha preso ufficialmente il via il primo giugno, avrà una durata di 54 mesi e prevede un investimento complessivo di oltre 4,8 milioni di euro, di cui il 60% sarà coperto da fondi europei ottenuti nell'ambito della linea di finanziamenti " Circular Economy and Quality of Life " del programma LIFE. Lo scopo del progetto LIFE MYSTIC è quello di testare motori e generatori per superyacht alimentati con una combinazione di diesel e metanolo e ci si attendono importanti risultati in termini di riduzione dell'impatto ambientale : riduzione di emissioni di gas serra: 150 t/y CO2eq riduzione nel consumo di energia primaria fossile: 700 MWh/y riduzione di contaminazione della qualità dell'aria: 630 kg/y. Sotto la guida di Sanlorenzo, LIFE MYSTIC prevede di ospitare a bordo di un superyacht due motori diesel MAN a 4 tempi ad alta velocità - in collaborazione con Ranieri Tonissi come sviluppatori partner - e due generatori diesel a quattro tempi - realizzati da Nanni Industries - adattati per operare in bi-fuel metanolo

## Eco di Savona

### Fonti Web

---

sia in termini dell'integrazione negli spazi relativamente ridotti di uno yacht, sia per la gestione del combustibile, che richiede attenzioni particolari e deve rispondere alle stringenti norme di sicurezza vigenti. Dall'altro lato, la conversione dei motori endotermici per bi-fuel, partendo da motori esistenti, è un'innovazione particolarmente sfidante che viene fatta per la prima volta su questa taglia di propulsori a gasolio. La scelta di utilizzare il metanolo per l'alimentazione dei motori bi-fuel al fine di ridurre l'impatto ambientale nasce dal fatto che questo combustibile è una delle alternative più promettenti per il futuro del **trasporto marittimo**. Si presenta liquido a temperature ambiente ed è già disponibile in più di 100 porti a livello globale. Inoltre, se generato da risorse di energia rinnovabile, diventa un **carburante** a emissioni zero, come richiesto dalla strategia net-zero. Ciò detto, l'accessibilità del metanolo verde è un punto cruciale per il successo del progetto LIFE MYSTIC : la disponibilità di metanolo rinnovabile è perciò richiesta dal progetto stesso, per dimostrare concretamente che questa soluzione permette significative riduzioni di CO2 e altri agenti inquinanti. Su questo punto è fondamentale il coinvolgimento e la collaborazione di tutti gli attori coinvolti, enti regolatori, supply chain e rete di distribuzione, a partire dalle dogane centrali, per richiedere modifiche e integrazioni alle norme in materia di metanolo, che ad oggi in Italia non è considerato come un combustibile, norme che costituiscono un vincolo anche per la catena di distribuzione. Per tutti gli aspetti fin qui considerati, il progetto LIFE MYSTIC rappresenta un importante passo avanti nel percorso di sostenibilità del settore dello yachting, e porterà benefici per tutta l'industria nautica, sia in termini di sviluppo tecnologico che di rafforzamento della catena di distribuzione di combustibili alternativi. LIFE MYSTIC rientra nel piano " Road to 2030 " con cui Sanlorenzo mira ad essere pioniere nella sostenibilità ambientale, facendone una leva strategica per la crescita del business. L'iniziativa rappresenta dunque un passaggio fondamentale di quel percorso che ha recentemente visto il varo del 50Steel, il primo superyacht al mondo ad utilizzare il sistema Reformer Fuel Cell a metanolo verde per la generazione di corrente elettrica, e che mira a varare la prima imbarcazione carbon neutral entro il 2030. \* Finanziato dall'Unione europea. Le opinioni espresse appartengono, tuttavia, al solo o ai soli autori e non riflettono necessariamente le opinioni dell'Unione europea o dell'Agenzia esecutiva europea per l'istruzione e la cultura (EACEA). Né l'Unione europea né l'EACEA possono esserne ritenute responsabili. Il cantiere, primo mono-brand al mondo nella produzione di yacht e superyacht oltre i 24m, nasce nel 1958 a Limite sull'Arno, nei pressi di Firenze, da due maestri d'ascia, Gianfranco Cecchi e Giuliano Pecchia. Nel 1972 viene rilevato da Giovanni Jannetti, che nel 1999 ne sposta la sede ad Ameglia (SP). Nel 2005, Massimo Perotti - forte della ventennale esperienza nel settore - raccoglie il testimone acquistando l'azienda. Sotto la sua gestione Sanlorenzo conosce una crescita straordinaria: i ricavi netti da nuovi yacht passano da 40 milioni di euro nel 2004 a 840 milioni di euro del 2023. Nel 2019 la società si quota sul segmento Euronext STAR di Borsa Italiana. Oggi, la Business Unit Yacht di Sanlorenzo (in composito da 24 a 40 m) e la Business Unit Superyacht (in metallo da 44 a 73 m) sono distribuite su 4 cantieri: La Spezia, Ameglia,

## Eco di Savona

### Fonti Web

---

Viareggio e Massa. Il forte impulso all'innovazione che ha caratterizzato la visione aziendale ha permesso alla società di introdurre nel corso degli anni numerose soluzioni che hanno cambiato profondamente il settore dello yachting, come le terrazze a scafo, il layout asimmetrico o il concetto di open space a bordo. Fondamentale in questo percorso è stata la stretta collaborazione con il mondo del design e dell'architettura, sviluppata affidando la realizzazione degli interni delle imbarcazioni a firme autorevoli quali Rodolfo Dordoni, Citterio Viel, Piero Lissoni (dal 2018 Art Director dell'azienda), Patricia Urquiola e Studio Christian Liaigre. Se design, innovazione e arte sono stati i driver del decennio 2010-2020 nella visione di Sanlorenzo, per la decade sino al 2030 il focus è dedicato a sostenibilità e rivoluzione tecnologica, attenzione alla filiera e servizi dedicati alla clientela. La società ha delineato un percorso chiaro verso la carbon neutrality, la " Road to 2030 ", che si concretizza in accordi strategici in esclusiva con i più grandi player mondiali nei settori della mobilità e dell'energia sostenibile, quali Siemens Energy e Rolls-Royce Solution GmbH - Global Marine (MTU), per lo sviluppo delle soluzioni più innovative e a minore impatto ambientale per gli yacht di Sanlorenzo e della controllata Bluegame, come il metanolo verde e l'idrogeno, che rivoluzioneranno nei prossimi anni il mondo della nautica. Nel 2024 saranno raggiunti due importanti traguardi legati all'innovazione tecnologica e sostenibile di Sanlorenzo. Il varo del Superyacht 50Steel, con la prima installazione del sistema Fuel Cell alimentato da idrogeno riformato direttamente a bordo dal metanolo verde, per la generazione di corrente elettrica che va ad alimentare i servizi di hotellerie - risultato dell'accordo di esclusiva con Siemens Energy e certificato dal Lloyd's Register -, e le consegne del tender Bluegame BGH, con propulsione esclusivamente a idrogeno e a zero emissioni, che a ottobre parteciperà all'America's Cup come "chase boat" di supporto sia per il team New York Club American Magic sia per il team francese Orient Express. In linea con i suoi valori identitari, l'impegno di Sanlorenzo per la sostenibilità e la promozione della cultura del mare si esprime anche attraverso due progetti di grande prestigio. La Fondazione Sanlorenzo, voluta dalla famiglia Perotti, che, nata del 2022, realizza interventi finalizzati a sostenere le isole minori italiane e a migliorare le condizioni economiche e sociali delle comunità che vi abitano, a cominciare dai loro membri più giovani. Sanlorenzo Arts Venice, il nuovo centro di ricerca culturale del gruppo, basato a Venezia e membro fondatore della Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità: uno spazio ibrido dedicato alla cultura e alle arti, che racchiude i valori di sostenibilità, innovazione e design di Sanlorenzo e vuole contribuire ad un movimento globale che favorisca un cambiamento positivo per un futuro più sostenibile.

## Teramo provincia universitaria, al via il progetto Adsu Pro Ter per la città e le aree interne

TERAMO - Dopo la fase di aggiudicazione dei lotti, a cui hanno risposto tantissime società ed associazioni, al via il progetto ADSU PRO TER: Orientamento e supporto psicologico, Corsi di Lingue, Eventi Culturali, Sport, Assistenza ai disabili e **trasporto** sociale. Il progetto nato su iniziativa dell'Adsu Teramo sotto la guida del CdA presieduto dal Dott. Vincenzo Di Giacinto e del R.U.P. Fabrizio Cantarelli, con l'obiettivo di promuovere i servizi offerti agli studenti universitari e alla popolazione delle aree interne (circa

63.685 residenti), contribuisce al rilancio di Teramo non solo come città ma anche come provincia universitaria. LOTTO 1. Orientamento e supporto

psicologico Nei 3 Hub territoriali di Atri, Castelli e Roseto degli Abruzzi la "RTI Formatalenti-Cooperativa Sociale I Colori" ha avviato l'erogazione di servizi di

consulenza, supporto psicologico e orientamento agli studi, al lavoro e alla

formazione, sull'auto-impresa e sulle opportunità europee di mobilità. Sportelli

attivi nelle città di: - Roseto degli Abruzzi - Orientamento: Biblioteca

Comunale, Via Venezia 1B +39 327 3053110 - Roseto degli Abruzzi - Supporto

Psicologico - Via S. Pellico, 22 - tel. +39 327 3053110 - Atri - Palazzo Illuminati,

Corso E. Adriano 52 - tel. +39 328 7861430 - Castelli - Via Silvio Antoniano - tel. +39 393 6820107

L'attività di sportello è gratuita e rivolta a tutti. È possibile prenotare un appuntamento o recarsi direttamente nelle sedi. LOTTO 2. Lingue

La società Easy Life ha avviato i corsi di lingue gratuiti in questi giorni e fino al 21 ottobre sarà ancora possibile iscriversi per partecipare. Sedi dei corsi: Atri, Castelli e Roseto. PROGRAMMA DIDATTICO: Insegnamento delle lingue

inglese e italiano per stranieri. I corsi saranno di livelli: >A2, B1 per l'inglese > A1, A2 e B1 per l'italiano. Preparazione

specifico all'esame internazionale di lingua. DURATA: 120 ore (2 ore a lezione) ORARI: dal lunedì al venerdì pomeriggio sabato mattina FREQUENZA: 2

volte a settimana (il calendario verrà strutturato sulla disponibilità dei partecipanti) Info e Prenotazioni: Easy Life: T. 06.3720815 - 06.37517821; E. [easy@easy-life.com](mailto:easy@easy-life.com) M. 393.8809797 (solo Whatsapp) LOTTO 3. Eventi Culturali Luzmek **ETS** in partenariato con Studio Bottoni e A&G darà vita a un ricco

cartellone di eventi culturali, spettacoli teatrali e scientifici, concerti di musica classica, leggera e jazz, facendolo confluire nel "32 - Festival diffuso di musica e teatro" e coinvolgendo sedici comuni delle aree interne della provincia di Teramo (2024-2025). Numerose attività collaterali tra cui laboratori scientifici e teatrali, lezioni concerto, visite guidate e molto altro, saranno rivolte alla comunità locale in un percorso di conoscenza e divertimento. Tutti i

dettagli del programma saranno presto consultabili sul sito di ADSU [www.adsuteramo.it](http://www.adsuteramo.it), Luzmek <https://luzmek.it/> e sulle rispettive pagine social. LOTTO 4. Sport Il C.S.I. di Teramo, primo aggiudicatario, ha sfruttato lo scorcio



TERAMO - Dopo la fase di aggiudicazione dei lotti, a cui hanno risposto tantissime società ed associazioni, al via il progetto ADSU PRO TER: Orientamento e supporto psicologico, Corsi di Lingue, Eventi Culturali, Sport, Assistenza ai disabili e trasporto sociale. Il progetto nato su iniziativa dell'Adsu Teramo sotto la guida del CdA presieduto dal Dott. Vincenzo Di Giacinto e del R.U.P. Fabrizio Cantarelli, con l'obiettivo di promuovere i servizi offerti agli studenti universitari e alla popolazione delle aree interne (circa 63.685 residenti), contribuisce al rilancio di Teramo non solo come città ma anche come provincia universitaria. LOTTO 1. Orientamento e supporto psicologico Nei 3 Hub territoriali di Atri, Castelli e Roseto degli Abruzzi la "RTI Formatalenti-Cooperativa Sociale I Colori" ha avviato l'erogazione di servizi di consulenza, supporto psicologico e orientamento agli studi, al lavoro e alla formazione, sull'auto-impresa e sulle opportunità europee di mobilità. Sportelli attivi nelle città di: - Roseto degli Abruzzi - Orientamento: Biblioteca Comunale, Via Venezia 1B +39 327 3053110 - Roseto degli Abruzzi - Supporto Psicologico - Via S. Pellico, 22 - tel. +39 327 3053110 - Atri - Palazzo Illuminati, Corso E. Adriano 52 - tel. +39 328 7861430 - Castelli - Via Silvio Antoniano - tel. +39 393 6820107 L'attività di sportello è gratuita e rivolta a tutti. È possibile prenotare un appuntamento o recarsi direttamente nelle sedi. LOTTO 2. Lingue La società Easy Life ha avviato i corsi di lingue gratuiti in questi giorni e fino al 21 ottobre sarà ancora possibile iscriversi per partecipare. Sedi dei corsi: Atri, Castelli e Roseto. PROGRAMMA DIDATTICO: Insegnamento delle lingue inglese e italiano per stranieri. I corsi saranno di livelli: >A2, B1 per l'inglese > A1, A2 e B1 per l'italiano. Preparazione specifica all'esame internazionale di lingua. DURATA: 120 ore (2 ore a lezione) ORARI: dal lunedì al venerdì pomeriggio sabato mattina FREQUENZA: 2 volte a settimana (il calendario verrà strutturato sulla disponibilità dei partecipanti)

estivo per realizzare diversi eventi sportivi, anche in collaborazione con Amministrazioni Comunali, Scuole e Associazioni del territorio; raccogliendo già una grossa di partecipazione (tornei sportivi, eventi musica e sport, incontri di sensibilizzazione allo sport, convegni, escursioni, corsi da istruttori sportivi). Sono stati coinvolti anche personaggi di spicco del mondo sportivo come il campione olimpico di pugilato Roberto Cammarelle, il c.t. della nazionale di paraciclismo Pierpaolo Addesi, la campionessa olimpionica Francesca Palumbo e l'atleta paralimpica e presentatrice Tv Giusy Versace. Le attività progettuali del Lotto sportivo proseguono anche nei prossimi mesi con le attività di formazione Csi: il 21 ottobre partirà il corso per "Dirigenti di società sportive" all'IIS "Moretti" di Roseto con conclusione dei lavori affidata all'ex campione dell'atletica Andrew Howe il 6 dicembre e il 24 ottobre, sempre a Roseto, è in programma il corso gratuito di "Istruttore Padel". Di prossima divulgazione, entro fine ottobre, sarà l'app che consentirà di distribuire i voucher di 200 per la pratica sportiva senza oneri per gli studenti. Il calendario delle attività è disponibile nella sezione news del sito [www.adsuteramo.it](http://www.adsuteramo.it) LOTTO 5. Assistenza alla disabilità e **trasporto** sociale La Cooperativa Sociale 3M e Cooperativa Sociale Labor, in Associazione Temporanea d'Impresa provvederanno all'erogazione di una serie di servizi a persone con disabilità iscritte all'Università di Teramo con l'impiego di personale qualificato in numero adeguato ai soggetti da assistere presso i 3 centri di accoglienza e orientamento di Atri, Castelli e Roseto degli Abruzzi e presso l'Università degli Studi di Teramo. - accoglienza presso gli hub territoriali; supporto quotidiano alle attività di studio e preparazione degli esami; supporto alla compilazione delle pratiche burocratiche presso gli uffici amministrativi dell'Ateneo; - assistenza durante le attività didattiche e in sede di sessione d'esami (prove in itinere, scritti ed orali); - monitoraggio della carriera dello studente (difficoltà di apprendimento, superamento esami etc.); - **trasporto** e accompagnamento dello studente, all'interno delle strutture didattiche, alle lezioni e ad altre attività formative come seminari, conferenze etc., ed eventuale trascrizione degli appunti; - organizzazione di attività ludiche e ricreative; - attività di orientamento al lavoro anche attraverso percorsi di valorizzazione della diversità in chiave di accelerazione e innovazione; - attività di divulgazione delle azioni intraprese finalizzate a promuovere la cultura inclusiva. Per contatti: assistenza (Danilo 328.1221109) **trasporto** (085.4168277) Per contatti: Assistenza (Danilo 328.1221109) **Trasporto** (Cooperativa Sociale Labor (085.4168277) ADSU Pro TER è un progetto finanziato all'interno del Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) - NextGenerationEU, del valore complessivo di 2.271.060,00. 16 comuni coinvolti della provincia Teramo (Arsita; Atri; Bisenti Castelli; Castiglione Messer Raimondo; Castilenti; Cellino Attanasio; Cortino; Crognaleto; Fano Adriano; Montefino; Pietracamela; Pineto; Rocca Santa Maria; Roseto Degli Abruzzi; Valle Castellana) coordinati da 3 hub territoriali (Atri, Castelli, Roseto degli Abruzzi) per servizi agli studenti universitari e alla popolazione delle aree interne.

## First Online

Fonti Web

### Unicredit, forum dei territori: un passo verso il rilancio turistico del Mezzogiorno

Si è tenuto a Ischia, presso l'Auditorium Carriero di Lacco Ameno, il forum dei territori UniCredit della regione Sud: Il turismo motore di sviluppo del Sud. Presenti all'evento non solo esponenti dell'imprenditoria, ma anche delle associazioni di categoria, dal turismo all'agrifood, dalla cultura ai **trasporti**, con la partecipazione di Svimez e Nomisma occasione di incontro e dialogo tra imprenditori, istituzioni e associazioni di categoria, con l'obiettivo di posizionare il Sud come una meta privilegiata nel panorama turistico nazionale ed internazionale. Durante il Forum sono stati presentati i risultati di tre tavoli di lavoro preparatori, ciascuno focalizzato su un aspetto cruciale del settore turistico. Il primo tavolo, dedicato al turismo congressuale, ha rivelato che, nonostante il comparto abbia un valore complessivo di circa 30 miliardi di euro in Italia, solo il 15% degli eventi si svolge nel Sud. Gli esperti hanno sottolineato l'importanza di sviluppare un'offerta congressuale che valorizzi le risorse del Mezzogiorno, come il clima favorevole e i costi competitivi, puntando alla creazione di hub specializzati come la Mostra D'Oltremare di Napoli e la Nuova Fiera del Levante in Puglia. Il tavolo sul turismo tematico ed esperienziale, guidato da Sara Prontera, ha messo in evidenza la crescita di questo settore, che nel 2022 ha contribuito al PIL italiano per circa 5 miliardi di euro. Percorsi tematici basati su esperienze culturali, enogastronomiche e di benessere potrebbero rappresentare una leva fondamentale per il rilancio del Sud, anche grazie a iniziative come l'inserimento della Via Appia nel patrimonio UNESCO. Ultimo, ma non meno importante, il terzo tavolo di lavoro ha trattato il tema della riqualificazione delle strutture turistiche esistenti. Con oltre il 47% delle strutture turistiche nel Sud che ha più di 30 anni, il Forum ha evidenziato la necessità di interventi significativi, in particolare utilizzando i fondi del PNRR, che destina 6,68 miliardi di euro per il Sud, di cui 3,1 miliardi specificamente al turismo. Tra i partecipanti di spicco al Forum vi erano il Sindaco di Napoli, Gaetano Manfredi, Ferdinando Natali, Regional Manager Sud UniCredit, Giosy Romano, coordinatore della **ZES** Unica del Mezzogiorno, Costanzo Jannotti Pecci, Presidente Unione Industriali Napoli, e Luca Bianchi, Direttore Svimez. Durante gli interventi, è emersa la volontà di adottare un approccio sistemico per integrare tutte le componenti del settore, dalla ricettività ai servizi di mobilità, promuovendo così l'occupazione e la crescita economica. Remo Taricani, Deputy Head of Italy di UniCredit, ha espresso il forte impegno della banca a sostenere il settore turistico del Mezzogiorno. "Crediamo che il turismo possa essere un motore di sviluppo per il Sud Italia," ha affermato, sottolineando l'importanza di strategie innovative e di finanziamenti mirati. Il Mezzogiorno d'Italia ha un patrimonio culturale e naturalistico invidiabile, con 15 siti UNESCO, e la concertazione di strategie efficaci tra attori pubblici e privati



Si è tenuto a Ischia, presso l'Auditorium Carriero di Lacco Ameno, il forum dei territori UniCredit della regione Sud: Il turismo motore di sviluppo del Sud. Presenti all'evento non solo esponenti dell'imprenditoria, ma anche delle associazioni di categoria, dal turismo all'agrifood, dalla cultura ai trasporti, con la partecipazione di Svimez e Nomisma occasione di incontro e dialogo tra imprenditori, istituzioni e associazioni di categoria, con l'obiettivo di posizionare il Sud come una meta privilegiata nel panorama turistico nazionale ed internazionale. Durante il Forum sono stati presentati i risultati di tre tavoli di lavoro preparatori, ciascuno focalizzato su un aspetto cruciale del settore turistico. Il primo tavolo, dedicato al turismo congressuale, ha rivelato che, nonostante il comparto abbia un valore complessivo di circa 30 miliardi di euro in Italia, solo il 15% degli eventi si svolge nel Sud. Gli esperti hanno sottolineato l'importanza di sviluppare un'offerta congressuale che valorizzi le risorse del Mezzogiorno, come il clima favorevole e i costi competitivi, puntando alla creazione di hub specializzati come la Mostra D'Oltremare di Napoli e la Nuova Fiera del Levante in Puglia. Il tavolo sul turismo tematico ed esperienziale, guidato da Sara Prontera, ha messo in evidenza la crescita di questo settore, che nel 2022 ha contribuito al PIL italiano per circa 5 miliardi di euro. Percorsi tematici basati su esperienze culturali, enogastronomiche e di benessere potrebbero rappresentare una leva fondamentale per il rilancio del Sud, anche grazie a iniziative come l'inserimento della Via Appia nel patrimonio UNESCO. Ultimo, ma non meno importante, il terzo tavolo di lavoro ha trattato il tema della riqualificazione delle strutture turistiche esistenti. Con oltre il 47% delle strutture turistiche nel Sud che ha più di 30 anni, il Forum ha evidenziato la necessità di interventi significativi, in particolare utilizzando i fondi del PNRR, che destina 6,68 miliardi di euro per il Sud, di cui 3,1 miliardi specificamente al turismo.

## First Online

### Fonti Web

---

sembra essere la chiave per un rilancio duraturo. L'ottimismo è tangibile: se ben supportato, il turismo potrebbe rivelarsi un'opportunità significativa per l'economia meridionale, generando nuovi posti di lavoro e una crescita sostenibile nel lungo periodo. FIRSTonline è un giornale web indipendente di economia, finanza e borsa edito da A.L. Iniziative Editoriali S.r.l. con sede legale a Roma, fondata e controllata da Ernesto Auci e Franco Locatelli e partecipata da due soci di minoranza (Alessandro Pavesi e Laura Rovizzi). Il portale e le sue applicazioni sono nel quotidiano realizzate da due agili redazioni, una a Milano e una a Roma , e da un innovativo ed efficace team di manager dell'innovazione e del web.

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

## Carpi, una strada al posto degli alberi: bosco abbattuto per la Bretella

La rabbia dei cittadini: «Era un polmone verde importante» Dove prima c'erano alberi e arbusti, a formare un bosco spontaneo, oggi c'è una distesa di terra. Dal verde si è passati al colore marrone. È stato abbattuto nei giorni scorsi, per fare posto alla nuova Bretella, quello che i carpigiani hanno ribattezzato "Bosco magico", l'area verde sorta nella campagna a ridosso della rotonda di via Guastalla. Per la realizzazione dell'asse stradale che collegherà via dell'Industria alla Zona **Autotrasportatori** di Fossoli si è deciso, infatti, di radere al suolo il boschetto tra le polemiche dei cittadini e della politica. Duro l'attacco del docente carpigiano e meteorologo Aldo Meschiarì: «L'abbattimento del "Bosco magico" avviene proprio nei giorni in cui l'Emilia è di nuovo in allerta della Protezione civile per rischio idraulico. Gli studi, come quello di Paolo Pileri, "Dalla parte del suolo", ci dicono che il consumo di suolo è la causa principale, insieme al riscaldamento globale, dell'attuale fragilità del nostro territorio agli eventi estremi. È ovvio che una troposfera più calda è in grado di immagazzinare molto più vapore acqueo, che diviene il **carburante** per i sempre più frequenti nubifragi alluvionali. Eventi estremi più intensi e frequenti uniti a una minore capacità di assorbire l'acqua piovana da parte del suolo cementificato sono alla base delle recenti alluvioni romagnole, come spiega Mario Tozzi nel suo "Oltre il fango". E il nostro territorio ha subito la stessa sorte. Non sarà certo un boschetto qualsiasi a determinare la sorte del comune di Carpi, si dirà Ma passo dopo passo, boschetto dopo boschetto, capannone dopo capannone, bretella dopo bretella, stiamo predisponendo le condizioni per la catastrofe. In soli 24 anni si è cementificato di più che in tutta la storia di Carpi, come certifica l'Ispra. Il sindaco Righi si inserisce perfettamente sulla strada dei suoi predecessori. Ormai Carpi si avvicina al 20% di suolo consumato». Così Massimo Barbi, coordinatore di Forza Italia Carpi: «Fin dall'inizio abbiamo sempre sostenuto l'importanza della Bretella come infrastruttura strategica e necessaria per Carpi ma avremmo voluto allo stesso tempo permettere ad un'area verde come questa di sopravvivere. In aggiunta, com'è possibile che nell'intera fase di progettazione nessuno degli addetti ai lavori e della giunta abbia mai evidenziato l'importanza di un polmone verde come questo per cercare di garantirne l'esistenza, senza che questo precludesse la realizzazione della Bretella? Quello che ci ha lasciati più sconcertati in tutto ciò è il silenzio dei fantomatici verdi e della sinistra a Carpi che da sempre si dicono paladini dell'ambiente, ma nei fatti si prostrano sempre alla coalizione. Siamo consapevoli che un'area naturale come questa a fatica riuscirà a formarsi in altre parti del nostro territorio ma confidiamo che la giunta si possa attivare quanto prima per compensare altrove una grave perdita come questa». Sulla stessa lunghezza d'onda anche Giulio Bonzanini, consigliere comunale della Lega: «L'abbattimento



La rabbia dei cittadini: «Era un polmone verde importante» Dove prima c'erano alberi e arbusti, a formare un bosco spontaneo, oggi c'è una distesa di terra. Dal verde si è passati al colore marrone. È stato abbattuto nei giorni scorsi, per fare posto alla nuova Bretella, quello che i carpigiani hanno ribattezzato "Bosco magico", l'area verde sorta nella campagna a ridosso della rotonda di via Guastalla. Per la realizzazione dell'asse stradale che collegherà via dell'Industria alla Zona Autotrasportatori di Fossoli si è deciso, infatti, di radere al suolo il boschetto tra le polemiche dei cittadini e della politica. Duro l'attacco del docente carpigiano e meteorologo Aldo Meschiarì: «L'abbattimento del "Bosco magico" avviene proprio nei giorni in cui l'Emilia è di nuovo in allerta della Protezione civile per rischio idraulico. Gli studi, come quello di Paolo Pileri, "Dalla parte del suolo", ci dicono che il consumo di suolo è la causa principale, insieme al riscaldamento globale, dell'attuale fragilità del nostro territorio agli eventi estremi. È ovvio che una troposfera più calda è in grado di immagazzinare molto più vapore acqueo, che diviene il carburante per i sempre più frequenti nubifragi alluvionali. Eventi estremi più intensi e frequenti uniti a una minore capacità di assorbire l'acqua piovana da parte del suolo cementificato sono alla base delle recenti alluvioni romagnole, come spiega Mario Tozzi nel suo "Oltre il fango". E il nostro territorio ha subito la stessa sorte. Non sarà certo un boschetto qualsiasi a determinare la sorte del comune di Carpi, si dirà Ma passo dopo passo, boschetto dopo boschetto, capannone dopo capannone, bretella dopo bretella, stiamo predisponendo le condizioni per la catastrofe. In soli 24 anni si è cementificato di più che in tutta la storia di Carpi, come certifica l'Ispra. Il sindaco Righi si inserisce perfettamente sulla strada dei suoi predecessori. Ormai Carpi si avvicina al 20% di suolo consumato». Così Massimo Barbi, coordinatore di Forza Italia Carpi: «Fin dall'inizio abbiamo sempre

del bosco conferma la scarsa elasticità di un'amministrazione che agisce secondo compartimenti stagni, incapace di portare avanti progettualità attraverso il giusto compromesso tra costi e benefici ma, soprattutto, tutelando aree verdi che potrebbero invece diventare sinergiche e un valore aggiunto per la comunità. Una gestione del territorio che non rende giustizia ai carpigiani e che impoverisce sempre di più il patrimonio verde della città».l.

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

## Regionali: "Bucci è davvero l'uomo del fare?", lettera aperta dei comitati genovesi

La lettera "Il Sindaco di **Genova**, Marco Bucci, si è candidato alle elezioni regionali in Liguria, - si legge nella lettera - cavalcando la fama di 'uomo del fare', costruitagli addosso da giornali e televisioni a lui amiche. Ma questa fama è meritata oppure i fatti dimostrano una realtà diversa? Per i cittadini della Liguria sarebbe un buon affare o sarebbe un disastro annunciato averlo alla guida della Regione? Cosa possono dire quelli che lo hanno avuto come sindaco e capo della Città Metropolitana? Molte associazioni e comitati, che si riuniscono solitamente sotto il nome di Rete Genovese, hanno voluto fare una disanima di come sia il Modello Bucci di gestione della cosa pubblica, di come si rapporti con i tecnici delle amministrazioni di come i cittadini possono interagire e se c'è modo di far sentire la propria voce sulle decisioni da prendere. In una Lettera Aperta ai concittadini liguri, viene presentata la lunga lista di scelte errate su argomenti chiave quali la Mobilità, le Infrastrutture, il Porto, i Rifiuti, il Verde Pubblico, i Forni Crematori. Quello che i cittadini genovesi hanno verificato è mancanza di trasparenza sulle decisioni e sui progetti (informazioni lacunose lette sui giornali o viste nei notiziari di TV amiche, derivate da comunicati stampa, e mancanza di documentazione pubblica accessibile a tutti) mancanza di democrazia partecipativa, con l'imposizione dall'alto di progetti non condivisi col territorio trasferimento del potere decisionale dalle strutture amministrative del Comune ad aziende private, che decidono a seconda dei loro interessi economici invece che di quelli dei cittadini, su argomenti e servizi chiave come la mobilità, i rifiuti, il verde pubblico, le utility scelta di figure tecnico-amministrative formate da yes-men, pronti solo a soddisfare le decisioni, ma più spesso i capricci e le giravolte di opinione, del Sindaco incapacità ad affrontare le critiche al proprio operato in contraddittorio aperto con associazioni ed enti che, solo perché di diversa opinione, spesso supportata da fatti, non vengono accettate in un confronto democratico ma bandite come nemiche Poiché tra i compiti maggiori dell'Amministrazione Regionale vi è quello di garantire la Salute dei cittadini, viene da pensare come questo argomento vitale (nel vero senso della parola) non debba esser messo nelle mani di chi ha dato prova di avere una gestione della cosa pubblica basata sul sotterfugio sui progetti, sulle scelte privatistiche e corporative, su strutture asservite a capricci di chi urla invece di discutere. La lunga lista di scelte e comportamenti errati fatta dalle Associazioni e Comitati nella loro Lettera Aperta ai liguri, dovrebbe far aprire gli occhi sul falso mito che circonda il sindaco di **Genova** e sui rischi che si correrebbero votandolo alla Regione. La lettera è scaricabile qui È anche attivo il sito [www.bucciland.it](http://www.bucciland.it) dove si può navigare tra i vari articoli e contribuire. LA RETE GENOVESE Comitato Giardini Malinverni Comitato Officine Sampierdarenesi



La lettera "Il Sindaco di Genova, Marco Bucci, si è candidato alle elezioni regionali in Liguria - si legge nella lettera - cavalcando la fama di 'uomo del fare', costruitagli addosso da giornali e televisioni a lui amiche. Ma questa fama è meritata oppure i fatti dimostrano una realtà diversa? Per i cittadini della Liguria sarebbe un buon affare o sarebbe un disastro annunciato averlo alla guida della Regione? Cosa possono dire quelli che lo hanno avuto come sindaco e capo della Città Metropolitana? Molte associazioni e comitati, che si riuniscono solitamente sotto il nome di Rete Genovese, hanno voluto fare una disanima di come sia il Modello Bucci di gestione della cosa pubblica, di come si rapporti con i tecnici delle amministrazioni di come i cittadini possono interagire e se c'è modo di far sentire la propria voce sulle decisioni da prendere. In una Lettera Aperta ai concittadini liguri, viene presentata la lunga lista di scelte errate su argomenti chiave quali la Mobilità, le Infrastrutture, il Porto, i Rifiuti, il Verde Pubblico, i Forni Crematori. Quello che i cittadini genovesi hanno verificato è • mancanza di trasparenza sulle decisioni e sui progetti (informazioni lacunose lette sui giornali o viste nei notiziari di TV amiche, derivate da comunicati stampa, e mancanza di documentazione pubblica accessibile a tutti) • mancanza di democrazia partecipativa, con l'imposizione dall'alto di progetti non condivisi col territorio • trasferimento del potere decisionale dalle strutture amministrative del Comune ad aziende private, che decidono a seconda dei loro interessi economici invece che di quelli dei cittadini, su argomenti e servizi chiave come la mobilità, i rifiuti, il verde pubblico, le utility • scelta di figure tecnico-amministrative formate da yes-men pronti solo a soddisfare le decisioni

## Genova Today

### Fonti Web

---

Comitato di Via Vecchia e Strade Limitrofe Comitato contro la cementificazione di Terralba OpposizioneSkymetro - Valbisagno Sostenibile Comitato con i piedi per terra Comitato Difesa del Parco dei Forti e delle Mura di **Genova** Comitato Valpolcevera Resistente San Quirico Comitato Porto Aperto Comitato SìTram **Genova** Comitato Nervi 2022 no **ZTL** Comitato spontaneo Trasta Fegino Comitato liberi cittadini di Certosa Comitato sotto il ponte Bisagno Comitato Cittadini Banchelle Comitato Vie Ardoino e Landi Comitato Donne di Cornigliano Comitato Tutela Ambientale **Genova** Comitato Acquisola Circolo Nuova Ecologia Circolo San Bernardo AMA Associazione Abitanti Maddalena Associazione Amici di Ponte Carrega Associazione Mobilità **Genova** - MobiGe Associazione Quelli del Ponte Morandi Associazione Liguria a Sinistra Rete Cittadina "Insieme per la Salute di Tutti" Rete Spazio Libero Malinverni Italia Nostra Onlus Medici per l'ambiente ISDE Medicina Democratica movimento di lotta per la salute Movimento indipendente dei Cittadini per Carignano NO alla cementificazione di Nervi Coordinamento Ligure per la gestione corretta dei rifiuti Società della Cura Giustizia Sociale Collettivo Corpi Idrici Extinction Rebellion Ecoistituto di Reggio Emilia e **Genova** APS Attac **Genova** Buskers (Artisti di Strada) Associazione Comitato di Quartiere Muledo Comitato Pegli Bene Comune Comitato Lido di Pegli Comitato Val Varenna Comitato Noi di Pra Comitato Palmaro Comitato Voltri Comitato Estremo Ponente.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

## Assemblea Pd a Brescia, «guardiamo all'Europa, non a Pontida»

Si è tenuta in città l'assemblea congiunta del Partito Democratico di Lombardia, Piemonte e Veneto: in alternativa all'**autonomia differenziata** si propone l'**autonomia** cooperativa. A La legge Calderoli sull'**autonomia differenziata** è una «brutta legge» con una «furia disgregatrice» che rischia di creare una «Italia arlecchino»: lo sottolinea il Pd nel documento approvato al termine dell'assemblea congiunta del Partito Democratico di Lombardia, Piemonte e Veneto che si è tenuta a Brescia, presso la Camera di Commercio. La proposta di due Camere. La convinzione dei dem delle tre regioni e che si debbano rivedere le materie che possono diventare di competenza regionale togliendo temi come **trasporto** e distribuzione dell'energia, istruzione, commercio estero, modificando l'articolo 117 della Costituzione, pensare a un fondo perequativo previsto dalla Carta Costituzionale e ripensare il coinvolgimento di tutti gli enti locali. Per questo rilanciano l'idea di avere non più due rami del Parlamento con le stesse funzioni (Camera e Senato) ma una Camera che rappresenti le istanze nazionali e una che rappresenti le istituzioni territoriali. «Il referendum contro la legge Calderoli, a fronte dell'arrogante e maldestra chiusura a riccio della maggioranza durante la discussione parlamentare e del pessimo risultato approvato, appare - si legge nel documento - come uno strumento per fermare una brutta legge e per ripensare un modello autonomistico equilibrato, che tenga assieme le varie parti del Paese rafforzando i livelli di responsabilità degli enti locali». Il Pd delle tre Regioni propone quindi «un modello di **autonomia** cooperativa - ha sintetizzato la segretaria lombarda Silvia Roggiani - che mette al centro i Comuni e i diritti dei cittadini. Non c'è un Nord contro un Sud. Oggi qui in questa assemblea c'è un Nord che decide di assumersi non solo un protagonismo ma anche una responsabilità per unire il Paese, portarlo in Europa e fare da ponte con il Mediterraneo». Europa, non Pontida «La nostra visione di **autonomia** - ha aggiunto - non guarda a Pontida ma all'Europa perché, con gli attuali conflitti a livello internazionale, è lì che dobbiamo guardare se vogliamo che le nostre regioni e il nostro Paese tornino a essere e ad avere un ruolo forte» Condividi l'articolo Iscriviti al canale WhatsApp del GdB e resta aggiornato News in 5 minuti.



Si è tenuta in città l'assemblea congiunta del Partito Democratico di Lombardia, Piemonte e Veneto: in alternativa all'autonomia differenziata si propone l'autonomia cooperativa. A La legge Calderoli sull'autonomia differenziata è una «brutta legge» con una «furia disgregatrice» che rischia di creare una «Italia arlecchino»: lo sottolinea il Pd nel documento approvato al termine dell'assemblea congiunta del Partito Democratico di Lombardia, Piemonte e Veneto che si è tenuta a Brescia, presso la Camera di Commercio. La proposta di due Camere. La convinzione dei dem delle tre regioni e che si debbano rivedere le materie che possono diventare di competenza regionale togliendo temi come trasporto e distribuzione dell'energia, istruzione, commercio estero, modificando l'articolo 117 della Costituzione, pensare a un fondo perequativo previsto dalla Carta Costituzionale, e ripensare il coinvolgimento di tutti gli enti locali. Per questo rilanciano l'idea di avere non più due rami del Parlamento con le stesse funzioni (Camera e Senato) ma una Camera che rappresenti le istanze nazionali e una che rappresenti le istituzioni territoriali. «Il referendum contro la legge Calderoli, a fronte dell'arrogante e maldestra chiusura a riccio della maggioranza durante la discussione parlamentare e del pessimo risultato approvato, appare - si legge nel documento - come uno strumento per fermare una brutta legge e per ripensare un modello autonomistico equilibrato, che tenga assieme le varie parti del Paese rafforzando i livelli di responsabilità degli enti locali». Il Pd delle tre Regioni propone quindi «un modello di autonomia cooperativa - ha sintetizzato la segretaria lombarda Silvia Roggiani - che mette al centro i Comuni e i diritti dei cittadini. Non c'è un Nord contro un Sud. Oggi qui in questa assemblea c'è un Nord che decide di

## A Porto Empedocle avviati i lavori sui fondali della banchina Sciangula, migliori manovre per le navi da crociera e i traghetti

Sono iniziati ieri nel porto di Porto Empedocle i lavori di spostamento dei sedimenti da un'area operativa a una abbandonata sempre in ambito portuale. E, più precisamente, dallo specchio acqueo antistante alla banchina commerciale Sciangula del molo di Levante a una zona portuale non banchinata, sul lato magazzini del molo Crispi. Una volta ultimato il trasferimento, miglioreranno l'agibilità degli ormeggi, la sicurezza delle operazioni di accosto e, quindi, lo sviluppo delle crociere e dei collegamenti con le isole Pelagie. Niente a che vedere, quindi, con il materiale del dragaggio del porto di Trapani che viene conferito a Porto Empedocle, lavato e poi stoccato in un'area retroportuale. La presenza di una impattante draga in porto, ha probabilmente creato un allarme ingiustificato con foto, video e commenti sui social: «Affermazioni prive di fondamento», commenta il segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Luca Lupi. «Soprattutto in luoghi che si nutrono di turismo, insinuare sospetti del genere solleva solo inutile malcontento. Non esiste alcun punto di congiunzione tra i due interventi e non c'è alcun allarme. I materiali trattati non sono pericolosi né per la popolazione né per l'ambiente perché a monte vengono vagliati e verificati. Dopo tutto il lavoro svolto in questi anni per riqualificare i nostri porti, mai commetteremmo errori tanto insensati. La nostra storia e il nostro operato sempre all'insegna della trasparenza e della sostenibilità, parlano per noi».

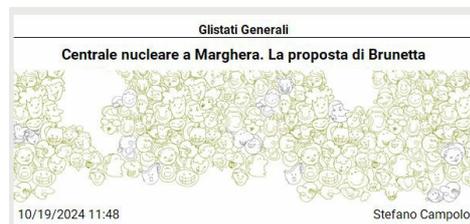


## Glistati Generali

Fonti Web

### Centrale nucleare a Marghera. La proposta di Brunetta

La rassegna stampa delle principali notizie dal Veneto nella settimana dal 13 al 19 ottobre ENERGIA Sabato 19 ottobre Brunetta, proposta choc: «A Porto Marghera una centrale nucleare» Fare di Porto Marghera una delle capitali del nucleare. È la proposta che ha fatto ieri mattina Renato Brunetta, presidente della Fvcms/Vsf, ossia la Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità/ Venice Sustainability Foundation, che guida assieme ai vicepresidenti Luca Zaia (governatore del Veneto) e Luigi Brugnaro (sindaco di Venezia). Brunetta ha candidato quella che è stata per decenni l'area industriale più grande d'Europa (prima della crisi e della chiusura di molte fabbriche) a "sito utilizzabile" per le nuove centrali nucleari ieri mattina al Venice Hydrogen Forum 2024 The Mediterranean Forum on Hydrogen, appoggiato da Gilberto Pichetto Fratin, ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. L'idea è esplosa come una bomba a Venezia, città che ha sopportato per ben oltre mezzo secolo l'inquinamento delle produzioni chimiche e siderurgiche e, come avviene di solito, la città si è spaccata in due. (Il gazzettino) Giovedì 17 ottobre Un veneto cinese produrrà in Italia i pannelli solari made in Pechino Contribuire a ricostruire la filiera produttiva dei pannelli solari in Italia e in Europa con esperienza e tecnologie cinesi. L'obiettivo di FuturaSun, media impresa di Cittadella, a nord di Padova, 103 milioni di fatturato nel 2023, ma soprattutto tre stabilimenti produttivi in Cina, è di quelli ambiziosi: utilizzare, per primi, le tecnologie e il modello organizzativo di Pechino in Europa. «Crediamo che le condizioni politiche ed economiche», dice Alessandro Barin, 44 anni di cui 23 vissuti tra Italia e Cina, dove ha trovato moglie e messo su famiglia, «siano favorevoli alla ricostruzione di una filiera produttiva dei pannelli solari in Europa. Pensiamo di aver maturato un background di esperienze e conoscenze in Cina, il Paese leader del settore, e di poterle trasferire in Italia». Con la costruzione, in prima battuta, di uno stabilimento per la produzione di moduli solari e con la contemporanea, e paziente, ricostruzione di una filiera di fornitura italiana. Un investimento, in partenza, di 60 milioni di euro di cui circa un terzo sostenuti dall'Innovation Found dell'Unione europea. (Il Sole 24 Ore) SOCIETÀ Lunedì 14 ottobre La pensione non basta più costretti a svendere casa Il 40% dei pensionati bellunesi vive con meno di mille euro al mese e le spese della casa, specie per la popolazione sola, pesano come un macigno, in particolare per quella fetta di anziani che vive nelle case con ampie metrature, come quelle costruite nel '900. E se l'invecchiamento della popolazione e l'allungamento delle aspettative di vita sono un dato di fatto, si affaccia sempre più concretamente il fenomeno della vendita della nuda proprietà della casa per incassare subito la somma pattuita necessaria per pagare le spese correnti: tasse, welfare sanitario e le altre miriadi di uscite. (Il Gazzettino) INDUSTRIA Lunedì 14 ottobre



La rassegna stampa delle principali notizie dal Veneto nella settimana dal 13 al 19 ottobre ENERGIA Sabato 19 ottobre Brunetta, proposta choc: «A Porto Marghera una centrale nucleare» Fare di Porto Marghera una delle capitali del nucleare. È la proposta che ha fatto ieri mattina Renato Brunetta, presidente della Fvcms/Vsf, ossia la Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità/ Venice Sustainability Foundation, che guida assieme ai vicepresidenti Luca Zaia (governatore del Veneto) e Luigi Brugnaro (sindaco di Venezia). Brunetta ha candidato quella che è stata per decenni l'area industriale più grande d'Europa (prima della crisi e della chiusura di molte fabbriche) a "sito utilizzabile" per le nuove centrali nucleari ieri mattina al Venice Hydrogen Forum 2024 The Mediterranean Forum on Hydrogen, appoggiato da Gilberto Pichetto Fratin, ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. L'idea è esplosa come una bomba a Venezia, città che ha sopportato per ben oltre mezzo secolo l'inquinamento delle produzioni chimiche e siderurgiche e, come avviene di solito, la città si è spaccata in due. (Il gazzettino) Giovedì 17 ottobre Un veneto cinese produrrà in Italia i pannelli solari made in Pechino Contribuire a ricostruire la filiera produttiva dei pannelli solari in Italia e in Europa con esperienza e tecnologie cinesi. L'obiettivo di FuturaSun, media impresa di Cittadella, a nord di Padova, 103 milioni di fatturato nel 2023, ma soprattutto tre stabilimenti produttivi in Cina, è di quelli ambiziosi: utilizzare, per primi, le tecnologie e il modello organizzativo di Pechino in Europa. «Crediamo che le condizioni politiche ed economiche», dice Alessandro Barin, 44 anni di cui 23 vissuti tra Italia e Cina, dove ha trovato moglie e messo su famiglia, «siano favorevoli alla ricostruzione di una filiera produttiva dei pannelli solari in Europa. Pensiamo di aver maturato un background di esperienze e conoscenze in Cina, il Paese leader del settore, e di poterle trasferire in Italia». Con la costruzione, in prima battuta, di uno stabilimento per la produzione di moduli solari e con la contemporanea, e paziente, ricostruzione di una filiera di fornitura italiana. Un investimento, in partenza, di 60 milioni di euro di cui circa un terzo sostenuti dall'Innovation Found dell'Unione europea. (Il Sole 24 Ore) SOCIETÀ Lunedì 14 ottobre La pensione non basta più costretti a svendere casa Il 40% dei pensionati bellunesi vive con meno di mille euro al mese e le spese della casa, specie per la popolazione sola, pesano come un macigno, in particolare per quella fetta di anziani che vive nelle case con ampie metrature, come quelle costruite nel '900. E se l'invecchiamento della popolazione e l'allungamento delle aspettative di vita sono un dato di fatto, si affaccia sempre più concretamente il fenomeno della vendita della nuda proprietà della casa per incassare subito la somma pattuita necessaria per pagare le spese correnti: tasse, welfare sanitario e le altre miriadi di uscite. (Il Gazzettino) INDUSTRIA Lunedì 14 ottobre

## Glistati Generali

### Fonti Web

---

È veneta la bici più veloce al mondo La bicicletta da cronometro più veloce al mondo è veneta, realizzata dalla Wilier Triestina di Rossano Veneto (Vicenza). Si chiama «Supersonica» e i test internazionali nella galleria del vento di Silverstone l'hanno incoronata regina di velocità. Wilier Triestina è anche l'unica azienda che produce biciclette a essere rimasta di proprietà italiana, veneta da tre generazioni, della stessa famiglia vicentina, i Gastaldello. Oggi al vertice ci sono i tre fratelli Enrico (58 anni), Michele (56) e Andrea (46). Fondata nel 1906 da Pietro Dal Molin, che rilevò a Bassano del Grappa il marchio britannico semi sconosciuto Wilier e alla fine della Seconda Guerra Mondiale aggiunse la parola Triestina, l'azienda fu poi rilanciata dai Gastaldello. Nonno Giovanni Gastaldello nel 1969 rilevò all'asta il marchio, dopo che la società era fallita. Così, da semplice negoziante di biciclette a Rossano Veneto, Giovanni si trovò a capo di un'industria. (Corriere del Veneto) AMBIENTE Venerdì 18 ottobre L'aria è sempre più malata. Vicenza la quarta peggiore d'Europa L'aria di Vicenza è malata. Talmente piena di particolato fine - le famose Pm 2.5 - da far precipitare il capoluogo berico in fondo alla classifica sulla qualità dell'aria nelle città europee realizzata dall'Aea, l'Agenzia europea dell'ambiente. Un documento (pubblicato a fine agosto) che mette in fila le caratteristiche ambientali di 372 centri urbani europei con più di 50 mila abitanti, misurandone le concentrazioni medie di Pm2.5, considerato uno degli inquinanti atmosferici con il maggior impatto sulla salute. (Il Giornale di Vicenza) ECONOMIA Venerdì 18 ottobre Starbucks a Venezia prende casa a Rialto avrà 35 dipendenti Starbucks apre le sue porte a Venezia, con il primo punto vendita situato vicino ad uno dei luoghi simbolo della città: il Ponte di Rialto. Questa nuova apertura rappresenta una meta importante per Percassi, licenziatario esclusivo della catena di caffetterie nel Paese. «Lo store di Venezia è un gioiello che segna il traguardo dei 45 store in Italia» ha detto Matteo Morandi, Ceo di Starbucks Italia. «Venezia è per noi una città chiave, che gioca anche a livello globale un ruolo strategico nel posizionamento del brand grazie ai nostri clienti internazionali». (La Nuova Venezia) Domenica 13 ottobre Prezzi delle case in città alti come dieci anni fa «E il centro è off limits» È finita la stagione in cui comprare casa a Padova era un impegno se non altro abbordabile. Fatto cento nel 2014, quando i prezzi degli immobili hanno raggiunto vette importanti, dieci anni dopo le quotazioni sono tornate a un valore di 98,6, toccando il fondo a 89,1 durante la pandemia. Il primo semestre del 2024 mostra quotazioni immobiliari nella città del Santo ancora aumentate del 2,1% rispetto al semestre precedente, tali da risollevarne la curva fin quasi al 100 di partenza. È quanto emerso dalla ricerca nazionale realizzata dal gruppo Tecnocasa e confermato dagli zeri nei prezzi al metro quadro che dividono la città per capacità di spesa degli acquirenti. In centro storico si va dai 3.800 euro al metro quadro per un appartamento signorile usato (se è nuovo sale a 5 mila, medio nuovo a 4 mila). La stessa tipologia scende ai 3.550 euro in zona Santo, Prato della Valle, Città Giardino. Per un economico usato, il budget minimo sono 800 euro ad Altichiero e Sacro Cuore, o 900 all'Arcella-Durer, a Ponterotto o nel quartiere di Salboro. (Mattino di Padova) Martedì 15 ottobre Lavoro, crollano le dimissioni. Part-time un'assunzione su tre Crescono

## Glistati Generali

### Fonti Web

---

nel mercato i segnali di frenata. Nell'industria assunzioni giù del 7%. Ci siamo. Il saldo tra assunzioni ed uscite nel mercato del lavoro dipendente in Veneto, tra gennaio e settembre, è tornato sotto il dato 2019 (72.800 contro 73.600), ultimo anno prima del Covid. Le fiammate occupazionali seguite alla grande paralisi del 2020 si sono esaurite, l'apparente euforia degli ultimi due anni, rispecchiata dalla vivacità delle dimissioni spontanee (cioè dell'ampia disponibilità di posti di lavoro via via migliori), si è intiepidita. E se le assunzioni a termine riprendono a salire mentre quelle a tempo indeterminato calano, la deduzione più ovvia rimanda al ritorno ad un clima di prudenza, da parte delle aziende. La tendenza si trova nel rapporto La Bussola dell'agenzia regionale Veneto Lavoro, diffuso ieri e aggiornato a settembre. I confronti con l'analogo periodo 2023 confermano l'avvicinamento ad una situazione di torpore. Nessuna crisi, insomma, almeno per ora; ma nessuna licenza a sottovalutare i numeri. Tra gennaio e settembre in regione si sono creati 72.854 posti di lavoro, 3.600 in meno rispetto al 2023 e, soprattutto, 1.200 in meno sul 2019. (Corriere del Veneto) MOBILITÀ Martedì 15 ottobre Vicenza su due ruote. Esteso il bike sharing Il Comune di Vicenza ha annunciato l'ampliamento del servizio di bike sharing, che ora raggiunge anche la zona dei Ferrovieri. Questa iniziativa si inserisce nel contesto di promozione della mobilità sostenibile e dell'uso della bicicletta nella città. I cittadini potranno noleggiare biciclette tradizionali, biciclette a pedalata assistita e monopattini elettrici, disponibili grazie alla collaborazione con Ridemovi. L'area di bike sharing era già stata estesa nei mesi scorsi a Campedello e ora include anche il quartiere che si affaccia sul parco Retrone. (Radio Veneto 24) POLITICA Sabato 19 ottobre Autonomia, le richieste del Veneto: Mega Zls, competenze Enac e le concessioni autostradali. I «fogli di lavoro» come li chiama il presidente del Veneto, Luca Zaia, del dossier sull'Autonomia affrontano lungamente tre temi che, cuciti insieme, costituiscono l'esoscheletro di un territorio: le **infrastrutture**. Porti, aeroporti, autostrade, strade, tratte ferroviarie ma anche elettrodotti e gasdotti. Siamo nel comparto «materie Lep». Vale a dire quelle di cui si inizierà a discutere non prima del 2026 a Lep finiti (livelli essenziali delle prestazioni) insieme a costi e fabbisogni standard. E verso gennaio, come ha spiegato ieri il ministro per gli Affari regionali, Roberto Calderoli, il Clep, comitato per la «definizione» dei Lep guidato da Sabino Cassese, passerà il testimone alla Commissione Tecnica dei Fabbisogni Standard che quei Lep li dovrà sostanziare. (Corriere del Veneto) Mercoledì 16 ottobre Autonomia infinitesimale. Zaia abbandona la retorica del sovranismo veneto Il presidente (conciliante) in aula sette anni dopo. Camani (Pd): «Si fa una guerra di religione e i frutti sono niente». Per affrontare l'arena consigliere, Zaia ha scelto un low profile, è partito con un lungo excursus per ripercorrere gli ultimi 7 anni della riforma. Nessun proclama roboante (per una volta non riecheggia il solito «è la madre di tutte le battaglie»). Al contrario, il presidente sembra cercare la conciliazione. Nella controreplica agli interventi dei consiglieri parla della sanità, unica, vera, materia già in capo alle Regioni e dice «rispetto alla sanità stiamo chiedendo cose infinitesimali». Parla di «occasione per un grande decentramento amministrativo», magnifica i vantaggi di «catene decisionali

## Glistati Generali

### Fonti Web

---

corte» e aggiunge «non vogliamo la scrivania, i ministeri, dovremo attrezzarci per gestire le competenze, non siamo nei 9/10 di Irpef della Provincia di Trento ma culturalmente iniziamo un nuovo percorso». Da lontano arriva il commento sul filo del sarcasmo di Ivo Rossi, Pd: «Quasi timoroso. Burocratico. Minimizzante. La proposta politica che ha agitato il Veneto negli ultimi 20 anni ridotta a cronistoria di incontri. Da "23 materie, non una di meno", e "vogliamo i 9/10" a ragionevoli richieste di competenze amministrative». (Corriere del Veneto) Autonomia, le opposizioni vanno all'attacco «Intervento vuoto, solo retorica» Non una parola su quello che accadrà adesso, o su cosa comporterà nel concreto l'autonomia per i cittadini veneti. Solo un resoconto di quanto accaduto finora, già noto ai più. È questa l'accusa che l'opposizione ha mosso al presidente Luca Zaia dopo il suo intervento in Consiglio regionale. «Avevo ben altre aspettative su questo intervento - ha detto prendendo la parola in Aula la capogruppo del Partito democratico, Vanessa Camani - Zaia non riesce ad abbandonare la retorica, fa la cronistoria di cosa è successo finora senza dire nulla su dove vuole condurre la nostra Regione». E ancora, sempre contro il presidente della Regione: «Parla di Autonomia come di una battaglia da vincere, senza dire nulla su come questa possa aiutare il Veneto o soddisfare i bisogni dei suoi cittadini». (Mattino di Padova) Autonomia, a che cosa e a chi serve? «Davvero stiamo chiedendo l'Autonomia per gestire i passaporti? Sul serio il Veneto si è lanciato in un corpo a corpo col resto del Paese davanti all'opinione pubblica, alla Corte costituzionale e per qualcuno alla Storia, per avere mani libere sull'Ordine delle estetiste e poter dire la sua sugli 'enti di credito fondiario e agrario' (ma attenzione: solo se 'a carattere regionale'), che nonostante ripetuti sforzi neppure i tecnici sono stati in grado di spiegarci a che servano?». Se lo chiede retoricamente Marco Bonet nell'editoriale del Corriere del Veneto che fa il punto sulle richieste autonomistiche venete al termine del dibattito in aula consiliare. «Il dubbio è sorto a molti tra quanti, avendo la fortuna (?) di seguire il dibattito autonomista dai suoi albori, ieri hanno assistito al confronto tra il presidente Luca Zaia, corpo in cui s'incarna la riforma, e le opposizioni tutte schierate come plotone d'esecuzione. L'attesa era notevole: il convoglio della legge Calderoli è partito, 5 Regioni a guida Pd-M5s si sono messe di traverso alla Consulta, il fronte del No gioca la carta del referendum. Si pensava, insomma, di essere nel vivo. E invece. Terminato l'exkursus storico («Estenuante»), Zaia ha scelto di rimanere vago sul celeberrimo dossier. Con ciò da un lato confermando la scelta che, a dispetto dei siti «trasparenti», vede le uniche informazioni d'interesse per i cittadini, quelle sul «cosa cambia», trapelare col contagocce, in modo faticoso, episodico, spesso inevitabilmente impreciso». (Corriere del Veneto).

## Questo lago alle porte di Roma è un autentico gioiello dove fuggire per una pausa dalla città

Alla scoperta del Lago di Martignano, un paradiso naturale a due passi da **Roma** dove poter ricaricare le energie lontano dalla città @greenMe/Marco Crisciotti Indice Gemma nascosta tra le colline laziali, il Lago di Martignano rappresenta un piccolo paradiso naturale per chi desidera una pausa dalla frenesia della vita quotidiana. A soli venti chilometri a nord di **Roma**, lo specchio d'acqua si trova all'interno del Parco naturale regionale del complesso lacuale di Bracciano - Martignano, riserva protetta dal 1999 che riesce a stupire ed incantare per via di bellezza e tranquillità. Una volta raggiunta la zona, ciò che appare agli occhi dei visitatori è una piccola pozza d'acqua azzurra, circondata da colline verdi e da una natura rigogliosa. Il lago, con una superficie di 2,440 km quadrati e situato a 305 metri sul livello del mare, è alimentato dalle acque che scorrono all'interno della caldera di origine vulcanica, per un ambiente dalle acque cristalline e profonde, che arrivano fino a 60 metri. Un viaggio nella natura protetta @greenMe/Marco Crisciotti Fino a pochi anni fa, era possibile arrivare con la propria automobile fino a un parcheggio situato in cima alla collina che sovrasta il lago, ma negli ultimi tempi l'Ente Parco ha introdotto una **ZTL** (zona a traffico limitato) per proteggere il delicato ecosistema dalla pressione turistica, soprattutto durante i fine settimana estivi. Oggi l'accesso è regolamentato e per i visitatori è necessario parcheggiare l'auto in un'area designata a valle, da cui partono le navette che conducono fino alla collina sopra il lago, una misura necessaria che garantisce sia una migliore conservazione dell'ambiente che un'esperienza più rilassata e naturale ai turisti, al riparo dal traffico caotico. La navetta percorre circa un chilometro di strada sterrata e in salita, fino a giungere a un punto panoramico che offre una doppia vista di impareggiabile fascino: da una parte il Lago di Martignano, dall'altra il vicino Lago di Bracciano. Da qui il viaggio prosegue a piedi lungo un sentiero brecciato, in discesa, che si snoda tra la vegetazione e conduce direttamente alle rive del lago. Il percorso è tranquillo, immerso nel verde, e permette di assaporare appieno la pace che regna in questo luogo. La spiaggia e le attività sul lago Una volta giunti al lago, ci si trova davanti a una spiaggia di sabbia fine e scura, tipica delle zone vulcaniche, circondata da un grande prato alberato. Martignano offre diverse opzioni per godersi la giornata: spiagge libere per chi desidera stendersi semplicemente su un telo e rilassarsi, oppure uno stabilimento attrezzato con lettini e ombrelloni a prezzi accessibili, decisamente inferiori rispetto a quelli delle località balneari marine. Le acque del lago sono pulite e balneabili, perfette per una nuotata rinfrescante, ma per chi preferisce attività più dinamiche non mancano le opportunità: è possibile noleggiare pedalò, canoe e barche a vela con cui esplorare ogni angolo dello specchio d'acqua e godersi il silenzio interrotto



Alla scoperta del Lago di Martignano, un paradiso naturale a due passi da Roma dove poter ricaricare le energie lontano dalla città @greenMe/Marco Crisciotti Indice Gemma nascosta tra le colline laziali, il Lago di Martignano rappresenta un piccolo paradiso naturale per chi desidera una pausa dalla frenesia della vita quotidiana. A soli venti chilometri a nord di Roma, lo specchio d'acqua si trova all'interno del Parco naturale regionale del complesso lacuale di Bracciano - Martignano, riserva protetta dal 1999 che riesce a stupire ed incantare per via di bellezza e tranquillità. Una volta raggiunta la zona, ciò che appare agli occhi dei visitatori è una piccola pozza d'acqua azzurra, circondata da colline verdi e da una natura rigogliosa. Il lago, con una superficie di 2,440 km quadrati e situato a 305 metri sul livello del mare, è alimentato dalle acque che scorrono all'interno della caldera di origine vulcanica, per un ambiente dalle acque cristalline e profonde, che arrivano fino a 60 metri. Un viaggio nella natura protetta @greenMe/Marco Crisciotti Fino a pochi anni fa, era possibile arrivare con la propria automobile fino a un parcheggio situato in cima alla collina che sovrasta il lago, ma negli ultimi tempi l'Ente Parco ha introdotto una ZTL (zona a traffico limitato) per proteggere il delicato ecosistema dalla pressione turistica, soprattutto durante i fine settimana estivi. Oggi l'accesso è regolamentato e per i visitatori è necessario parcheggiare l'auto in un'area designata a valle, da cui partono le navette che conducono fino alla collina sopra il lago, una misura necessaria che garantisce sia una migliore conservazione dell'ambiente che un'esperienza più rilassata e naturale ai turisti, al riparo dal traffico caotico. La navetta percorre circa un chilometro di strada sterrata e in salita, fino a giungere a un punto panoramico che offre una doppia vista di impareggiabile fascino: da una parte il Lago di Martignano, dall'altra il vicino Lago di Bracciano. Da qui il viaggio prosegue a piedi lungo un sentiero brecciato, in discesa, che si

## GreenMe

### Fonti Web

---

solo dal leggero fruscio delle onde. Un giro in pedalò permette di ammirare da vicino la natura che circonda il lago, con tonalità di verde che si riflettono nelle acque azzurre e donano al paesaggio un fascino straordinario. Quello che colpisce maggiormente del Lago di Martignano, oltre all'evidente bellezza naturale, è la tranquillità che vi si respira. Lontano dal caos urbano e dalle spiagge affollate del litorale, Martignano garantisce uno spazio perfetto per rigenerarsi, dove il tempo sembra scorrere più lentamente. La presenza dell' agriturismo "Il Castoro", situato sulla sponda opposta del lago, aggiunge un tocco di ruralità al paesaggio: chi lo desidera può avvicinarsi in pedalò o canoa per ammirarne da vicino le strutture immerse nel verde. Le giornate trascorse a Martignano scorrono tra il relax sulla spiaggia, lunghe passeggiate nei sentieri che si snodano tra le colline circostanti e momenti di contemplazione delle acque limpide, che riflettono il cielo azzurro e le nuvole che vi si specchiano. Come arrivare e dove parcheggiare Il percorso per raggiungere Martignano richiede una certa attenzione: partendo da **Roma**, si prende la Cassia SS2 (bis) e si seguono le indicazioni per Cesano, per poi imboccare una serie di strade locali che attraversano un paesaggio rurale. L'ultimo tratto conduce direttamente al parcheggio situato in (Via delle Pantane?), dove si trova la zona di scambio per prendere la navetta verso il lago. Il servizio navetta, disponibile dalle 08:00 alle 20:00 (in primavera e estate), prevede un costo di 2 euro a persona per andata e ritorno, con accesso gratuito per i bambini fino a cinque anni. Il parcheggio, invece, ha una capienza massima di 500 veicoli e presenta costi differenziati: per una giornata intera si pagano 5 euro, mentre la tariffa ridotta di 3 euro si applica per chi arriva nel pomeriggio o per i residenti. Non vuoi perdere le nostre notizie? Iscriviti ai nostri canali Whatsapp e Telegram Siamo anche su Google News , attiva la stella per inserirci tra le fonti preferite Leggi anche:.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

## Porto Empedocle (AG), lavori di spostamento dei sedimenti dai fondali, Lupi: 'Nessun allarme, materiali sicuri e controllati'

Redazione E, più precisamente, dallo specchio acqueo antistante alla banchina commerciale Sciangula del molo di Levante a una zona portuale non banchinata, sul lato magazzini del molo Crispi. Una volta ultimato il trasferimento, miglioreranno l'agibilità degli ormeggi, la sicurezza delle operazioni di accosto e, quindi, lo sviluppo delle crociere e dei collegamenti con le isole Pelagie. Niente a che vedere, quindi, con il materiale del dragaggio del porto di Trapani che viene conferito a Porto Empedocle, "lavato" e poi stoccato in un'area retroportuale. La presenza di una impattante draga in porto, ha probabilmente creato un allarme ingiustificato con foto, video e commenti sui social: "Affermazioni prive di fondamento", commenta il segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Luca Lupi. "Soprattutto in luoghi che si nutrono di turismo, insinuare sospetti del genere solleva solo inutile malcontento. Non esiste alcun punto di congiunzione tra i due interventi e non c'è alcun allarme. I materiali trattati non sono pericolosi né per la popolazione né per l'ambiente perché a monte vengono vagliati e verificati. Dopo tutto il lavoro svolto in questi anni per riqualificare i nostri porti, mai commetteremmo errori tanto insensati. La nostra storia e il nostro operato sempre all'insegna della trasparenza e della sostenibilità, parlano per noi".



AD USO INTERNO

## Trafo del Gran Sasso, ora si pensa a una class action contro la struttura commissariale del govern

E Concezzi (Fita Cna) denuncia: "Ci sarà un pesante impatto sull'economia dell'intera regione e sul flusso delle merci in Italia" L'AQUILA. [15:10, 19/10/2024] Massimo Giuliano: [15:12, 19/10/2024] Massimo Giuliano: I rallentamenti al traffico sotto al traforo del Gran Sasso costano 2600 euro in più a ciascun camionista costretto ad aggirarli e che deve raggiungere L'Aquila o Teramo per 45 giorni. E intanto qualcuno pensa anche a fare una class action contro il commissario del Gran Sasso per evitare gli annunciati tre anni di lavori sotto la montagna. E poi riprendi con i dati [15:13, 19/10/2024] Massimo Giuliano: A proporre la class action sono invece Tizio e Caio, perché la propongono«La circolazione a senso unico alternato regolata da semaforo, introdotta nel tratto stradale del Traforo del Gran Sasso, avviata il 14 ottobre e programmata per durare 45 giorni, rappresenta una sfida significativa non solo per il settore dell'autotrasporto di merci e persone, ma per l'intera economia dell'Abruzzo». Lo afferma una nota di CNA Fita Nazionale, presieduta da Patrizio Ricci, il cui responsabile Mauro Concezzi interviene sui gravissimi problemi provocati in questi giorni dalle limitazioni di traffico sull'autostrada A24, chiedendo d'introdurre «un meccanismo automatico riconoscimento di un'agevolazione tariffaria o di rimborso del pedaggio autostradale per disagi alla mobilità». L'intervento della CNA Fita, assai analitico, interviene "numeri alla mano" sui danni che questo stato di cose provoca al mondo dell'autotrasporto, ma più in generale sull'economia della nostra regione: «Le province di Teramo e L'Aquila, in particolare, sono destinate a subire impatti significativi a causa dei maggiori tempi di percorrenza derivanti dal restringimento di questo tratto stradale. Secondo una nostra stima dettagliata, l'impatto economico derivante dai maggiori tempi di percorrenza sui veicoli pesanti risulta molto penalizzante. Nell'arco dei 45 giorni di disagi, il maggior costo medio che ogni veicolo pesante che transita per il traforo del Gran Sasso dovrà subire, è pari a circa 2.602,75 euro. Secondo i dati ACI 2023, nelle province di Teramo e L'Aquila circolano rispettivamente 35.271 e 34.763 camion. Stimando, in maniera prudenziale, che un quarto di questi veicoli abbiano come via quotidiana quella del traforo, nei 45 giorni di circolazione alternata, le imprese di autotrasporto della provincia di Teramo subiranno una maggiorazione di costi pari a 22.950.398 euro, mentre quelle della provincia dell'Aquila affronteranno un aggravio economico di 22.619.849 euro». Ma i problemi, a detta della sigla dell'autotrasporto, non si fermano qui: «La chiusura del traforo potrebbe influire anche sul flusso totale delle merci destinate ad altre regioni d'Italia. Secondo i dati ISTAT 2022, dall'Abruzzo originano oltre 17 milioni di tonnellate di merce che per l'autotrasporto, rappresentano un potenziale fatturato di quasi 700 milioni di euro; di questi, oltre 85 milioni di euro potrebbero essere messi in discussione nei



10/19/2024 15:43

E Concezzi (Fita Cna) denuncia: "Ci sarà un pesante impatto sull'economia dell'intera regione e sul flusso delle merci in Italia" L'AQUILA. [15:10, 19/10/2024] Massimo Giuliano: [15:12, 19/10/2024] Massimo Giuliano: I rallentamenti al traffico sotto al traforo del Gran Sasso costano 2600 euro in più a ciascun camionista costretto ad aggirarli e che deve raggiungere L'Aquila o Teramo per 45 giorni. E intanto qualcuno pensa anche a fare una class action contro il commissario del Gran Sasso per evitare gli annunciati tre anni di lavori sotto la montagna. E poi riprendi con i dati [15:13, 19/10/2024] Massimo Giuliano: A proporre la class action sono invece Tizio e Caio, perché la propongono«La circolazione a senso unico alternato regolata da semaforo, introdotta nel tratto stradale del Traforo del Gran Sasso, avviata il 14 ottobre e programmata per durare 45 giorni, rappresenta una sfida significativa non solo per il settore dell'autotrasporto di merci e persone, ma per l'intera economia dell'Abruzzo». Lo afferma una nota di CNA Fita Nazionale, presieduta da Patrizio Ricci, il cui responsabile Mauro Concezzi interviene sui gravissimi problemi provocati in questi giorni dalle limitazioni di traffico sull'autostrada A24, chiedendo d'introdurre «un meccanismo automatico riconoscimento di un'agevolazione tariffaria o di rimborso del pedaggio autostradale per disagi alla mobilità». L'intervento della CNA Fita, assai analitico, interviene "numeri alla mano" sui danni che questo stato di cose provoca al mondo dell'autotrasporto, ma più in generale sull'economia della nostra regione: «Le province di Teramo e L'Aquila, in particolare, sono destinate a subire impatti significativi a causa dei maggiori tempi di percorrenza derivanti dal restringimento di questo tratto stradale. Secondo una nostra stima dettagliata, l'impatto economico derivante dai maggiori tempi di percorrenza sui veicoli pesanti risulta molto penalizzante. Nell'arco dei 45 giorni di disagi, il maggior costo medio

soli 45 giorni in cui vigerà il transito alternato». «Questi numeri - afferma CNA Fita - non sono solo cifre, ma rappresentano la linfa vitale per il settore dell'autotrasporto e per l'economia regionale in generale. È fondamentale che si trovino soluzioni tempestive per mitigare l'impatto di questo intervento, preservando la competitività delle imprese abruzzesi». Sotto accusa, inevitabilmente, finisce così per CNA-Fita la manutenzione programmata dalla viabilità: «La circolazione alternata del traforo del Gran Sasso, la chiusura del Monte Bianco, le problematiche registrate al Frejus, sono soltanto le punte di un iceberg che si chiama "cattiva gestione della manutenzione programmata delle opere d'arte stradali". La manutenzione programmata della viabilità è fondamentale per garantire la sicurezza degli utenti della strada e per prevenire situazioni di congestione che possono derivare dall'apertura simultanea di più cantieri. In proiezione futura occorre vigilare e garantire la manutenzione programmata della viabilità e completare il catasto delle strade per individuare viabilità alternativa e sicura. In attesa di conoscere le decisioni del commissario straordinario della falda acquifera, chiediamo un immediato intervento delle autorità competenti per esplorare tutte le opzioni disponibili al fine di minimizzare le difficoltà evidenti e pesantissime che il settore oggi deve affrontare. Chiediamo che in concomitanza dei disagi, sia sospeso il pedaggio o che comunque venga introdotto un meccanismo di automatico riconoscimento di un'agevolazione tariffaria o di rimborso del pedaggio autostradale per disagi alla mobilità». Pescara, 18.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

## , Giandomenico La Fauci (Ora Sicilia) sollecita un'attenzione particolare alla situazione del trasporto pubblico a Messina

Dobbiamo constatare che ben 30 linee di trasporto pubblico sono dotate di un solo autobus, e che intere zone della città sono ancora prive di un servizio adeguato. A seguire la nota del vice presidente supplente del Consiglio Comunale di Messina, Giandomenico La Fauci (Ora Sicilia): «La situazione del trasporto pubblico a Messina richiede un'attenzione particolare da parte dell'amministrazione. Nonostante i recenti interventi sulla viabilità, come l'attivazione della nuova ZTL e la realizzazione di piste ciclabili, che hanno ridotto gli spazi di sosta per i mezzi privati, il potenziamento del trasporto pubblico non sembra aver tenuto il passo con queste modifiche in tutte le zone della città. Dobbiamo, infatti, constatare che ben 30 linee di trasporto pubblico sono dotate di un solo autobus, e che intere zone della città sono ancora prive di un servizio adeguato. Anzi, alcune di esse non sono mai state servite da un reale servizio. Tra le aree più penalizzate troviamo via Palermo, via Manzoni, Rione Santa Chiara, complesso Zancle Villaggio Svizzero, Badiazza, Bordonaro Sivirga, via Santa Marta e via Quod Quaeris. Ho presentato un'interrogazione all'amministrazione per chiedere chiarimenti su questa grave carenza e per sollecitare azioni concrete. Nel documento, ho posto una serie di quesiti mirati a comprendere le ragioni di fondo di questa situazione critica. In primo luogo, ho chiesto di spiegare i motivi della mancata o insufficiente copertura del servizio nelle zone più penalizzate della città. Inoltre, ho sollecitato informazioni sull'esistenza di un piano di potenziamento del trasporto pubblico e, in caso affermativo, sulle tempistiche previste per la sua attuazione. Un altro punto cruciale dell'interrogazione riguarda la risposta dell'amministrazione alla richiesta avanzata da Adis e Legambiente di attivare "una rete di superficie estesa a tutte le zone della città". Infine, ho chiesto delucidazioni sulle misure concrete che si stanno adottando per aumentare la frequenza delle corse, con particolare attenzione alle linee attualmente servite da un solo autobus. Queste domande mirano a ottenere risposte chiare e a invitare l'amministrazione verso azioni efficaci per il miglioramento del servizio di trasporto pubblico in tutta la città. La mobilità è un diritto fondamentale dei cittadini e un servizio di trasporto pubblico efficiente è essenziale per ridurre il traffico privato e l'inquinamento. L'amministrazione non può continuare a ignorare le esigenze di intere zone della città. Auspico un intervento tempestivo per garantire a tutti i messinesi un servizio di trasporto pubblico degno di questo nome. Non possiamo parlare di città sostenibile e a misura d'uomo se interi quartieri restano isolati o mal serviti». In questo articolo: LEGGI ANCHE.



Dobbiamo constatare che ben 30 linee di trasporto pubblico sono dotate di un solo autobus, e che intere zone della città sono ancora prive di un servizio adeguato. A seguire la nota del vice presidente supplente del Consiglio Comunale di Messina, Giandomenico La Fauci (Ora Sicilia): «La situazione del trasporto pubblico a Messina richiede un'attenzione particolare da parte dell'amministrazione. Nonostante i recenti interventi sulla viabilità, come l'attivazione della nuova ZTL e la realizzazione di piste ciclabili, che hanno ridotto gli spazi di sosta per i mezzi privati, il potenziamento del trasporto pubblico non sembra aver tenuto il passo con queste modifiche in tutte le zone della città. Dobbiamo, infatti, constatare che ben 30 linee di trasporto pubblico sono dotate di un solo autobus, e che intere zone della città sono ancora prive di un servizio adeguato. Anzi, alcune di esse non sono mai state servite da un reale servizio. Tra le aree più penalizzate troviamo via Palermo, via Manzoni, Rione Santa Chiara, complesso Zancle Villaggio Svizzero, Badiazza, Bordonaro Sivirga, via Santa Marta e via Quod Quaeris. Ho presentato un'interrogazione all'amministrazione per chiedere chiarimenti su questa grave carenza e per sollecitare azioni concrete. Nel documento, ho posto una serie di quesiti mirati a comprendere le ragioni di fondo di questa situazione critica. In primo luogo, ho chiesto di spiegare i motivi della mancata o insufficiente copertura del servizio nelle zone più penalizzate della città. Inoltre, ho sollecitato informazioni sull'esistenza di un piano di potenziamento del trasporto pubblico e, in caso affermativo, sulle tempistiche previste per la sua attuazione. Un altro punto cruciale dell'interrogazione riguarda la risposta dell'amministrazione alla richiesta avanzata da Adis e Legambiente di attivare "una rete di superficie estesa a tutte le zone della città". Infine, ho chiesto delucidazioni sulle misure concrete che si stanno adottando per aumentare la frequenza delle corse, con particolare attenzione alle

## Il Turismo come motore di sviluppo per il Sud: strategie e opportunità dal Forum dei Territori UniCredit

Si è tenuto ieri a Ischia, presso l'Auditorium Carriero di Lacco Ameno, il Forum dei Territori UniCredit della Region Sud: Il turismo motore di sviluppo del Sud. Presenti all'evento non solo esponenti dell'imprenditoria, ma anche delle associazioni di categoria, dal turismo all'agrifood, dalla cultura ai **trasporti**, con la partecipazione di Svimez e Nomisma. Un'occasione di incontro e dialogo per tutto il network, con l'obiettivo di sviluppare il potenziale turistico del Mezzogiorno. Nel corso del Forum sono stati inoltre presentati i risultati dei tre tavoli preparatori di lavoro, dedicati all'analisi delle dinamiche del turismo congressuale, del turismo tematico-esperienziale, e dell'ampliamento strutturato dell'offerta turistica presente nel territorio. Il Tavolo di lavoro sul turismo congressuale, presentato da Giovanna Lucherini (Convention Bureau Napoli) e Carlotta Ferrari (Convention Bureau Italia) ha evidenziato un valore complessivo del comparto in Italia di circa 30 miliardi di euro. Tuttavia, solo il 15% degli eventi si svolge nel Sud, in netta minoranza rispetto al 60% degli eventi organizzati nel Nord del Paese. Ad emergere chiaramente è stata la necessità di sviluppare un'offerta congressuale che valorizzi i punti di forza del Sud Italia, come il clima favorevole e i costi competitivi delle strutture, in grado di superare la carenza strutturale di offerte ricettive nelle immediate vicinanze delle sedi congressuali. Il turismo congressuale rappresenta una straordinaria opportunità per la crescita economica, con impatti positivi sull'occupazione, sulla promozione della scienza e della ricerca nella rete universitaria e medica, sulla destagionalizzazione dei flussi, grazie all'organizzazione di eventi di media e grande dimensione. Ponendosi l'obiettivo di posizionare il territorio come una destinazione di riferimento per il settore vengono proposti significativi potenziamenti infrastrutturali e strategie mirate. Tra i progetti proposti vi è la creazione di due hub specializzati all'avanguardia, come la Mostra D'Oltremare di Napoli e il Museo Ferroviario di Pietrarsa, entrambe realtà da valorizzare. In Puglia la proposta è quella di potenziare l'utilizzo della Nuova Fiera del Levante come struttura per eventi, insieme alla progettazione di un nuovo palasport nell'area di Brindisi. Il tavolo di lavoro sul turismo tematico ed esperienziale, condotto e presentato da Sara Prontera (Gruppo Nicolaus-Valtur), ha evidenziato una rapida crescita del settore, guidata dalla domanda di esperienze autentiche e sostenibili. Nel 2022, infatti, il segmento ha contribuito al PIL italiano per circa 5 miliardi di euro, con una spesa indiretta di 9 miliardi. I percorsi tematici, che includono attività culturali, enogastronomiche e di benessere, rappresentano una leva per il rilancio del Sud, come accaduto con l'inclusione della Via Appia nel patrimonio UNESCO per lo sviluppo del cicloturismo e dell'archeotrekking. Tra le altre proposte anche il potenziamento della rete ferroviaria storica per creare percorsi che colleghino siti archeologici,



Si è tenuto ieri a Ischia, presso l'Auditorium Carriero di Lacco Ameno, il Forum dei Territori UniCredit della Region Sud: Il turismo motore di sviluppo del Sud. Presenti all'evento non solo esponenti dell'imprenditoria, ma anche delle associazioni di categoria, dal turismo all'agrifood, dalla cultura ai trasporti, con la partecipazione di Svimez e Nomisma. Un'occasione di incontro e dialogo per tutto il network, con l'obiettivo di sviluppare il potenziale turistico del Mezzogiorno. Nel corso del Forum sono stati inoltre presentati i risultati dei tre tavoli preparatori di lavoro, dedicati all'analisi delle dinamiche del turismo congressuale, del turismo tematico-esperienziale, e dell'ampliamento strutturato dell'offerta turistica presente nel territorio. Il Tavolo di lavoro sul turismo congressuale, presentato da Giovanna Lucherini (Convention Bureau Napoli) e Carlotta Ferrari (Convention Bureau Italia) ha evidenziato un valore complessivo del comparto in Italia di circa 30 miliardi di euro. Tuttavia, solo il 15% degli eventi si svolge nel Sud, in netta minoranza rispetto al 60% degli eventi organizzati nel Nord del Paese. Ad emergere chiaramente è stata la necessità di sviluppare un'offerta congressuale che valorizzi i punti di forza del Sud Italia, come il clima favorevole e i costi competitivi delle strutture, in grado di superare la carenza strutturale di offerte ricettive nelle immediate vicinanze delle sedi congressuali. Il turismo congressuale rappresenta una straordinaria opportunità per la crescita economica, con impatti positivi sull'occupazione, sulla promozione della scienza e della ricerca nella rete universitaria e medica, sulla destagionalizzazione dei flussi, grazie all'organizzazione di eventi di media e grande dimensione. Ponendosi l'obiettivo di posizionare il territorio come una destinazione di riferimento per il settore vengono proposti significativi potenziamenti infrastrutturali e strategie mirate. Tra i progetti proposti vi è la creazione di due hub specializzati all'avanguardia, come la Mostra D'Oltremare di

borghi e aree rurali. Un esempio concreto è il "Tour dell'Olio e del Vino" per valorizzare l'enogastronomia e l'artigianato dei borghi. Il terzo tavolo di lavoro, presentato e condotto da Marina Lalli, Presidente Federturismo Italia, ha poi sottolineato il ruolo critico dello sviluppo di nuove strutture e della riqualificazione di quelle esistenti, ponendo l'attenzione sul tema della stagionalità del turismo al meridione. Attualmente, il Sud registra un indice di concentrazione stagionale di 0,68 (su Max 1), superiore alla media nazionale di 0,54, segno di una forte stagionalità che ostacola la crescita del settore. Inoltre, oltre il 47% delle strutture esistenti ha più di 30 anni e necessita di interventi di riqualificazione per raggiungere gli standard internazionali. Per la riqualificazione e l'ammodernamento delle infrastrutture saranno fondamentali i fondi PNRR destinati al turismo e alla cultura, pari a 6,68 miliardi di euro per il Sud, di cui 3,1 miliardi esclusivamente per il turismo. A delineare prospettive di miglioramento, l'inserimento del settore turistico nel piano strategico della ZES Unica del Mezzogiorno, strumento volto a facilitare la comunicazione tra gli attori chiave e semplificare gli iter autorizzativi per ottenere investimenti e riqualificazioni. Sarà fondamentale lo sblocco e il potenziamento dei crediti d'imposta per il 2025 e la decontribuzione per i dipendenti nei mesi di bassa stagione per le strutture che si impegnano a rimanere aperte, garantendo un'offerta turistica continua e di qualità. Tra gli esponenti istituzionali e industriali che hanno preso parte alla tavola rotonda sul ruolo delle istituzioni nel processo di sviluppo del turismo nel Mezzogiorno, Gaetano Manfredi, Sindaco della Città Metropolitana di Napoli, Ferdinando Natali, Regional Manager Sud UniCredit, Giosy Romano, coordinatore della ZES Unica del Mezzogiorno, Costanzo Jannotti Pecci, Presidente Unione Industriali Napoli, e Luca Bianchi, Direttore Svimez. Il Forum si è concluso con l'intervento di Remo Taricani, Deputy Head of Italy di UniCredit. Una discussione incentrata sulla creazione di un approccio sistemico che integri tutte le componenti del settore turistico, dalla ricettività alberghiera alla promozione culturale, passando per il miglioramento della mobilità interna, con collegamenti ferroviari e navette ecologiche, e l'incremento della capacità ricettiva in prossimità dei principali flussi turistici. Il Mezzogiorno dispone di un patrimonio culturale e naturalistico di valore eccezionale, con 15 siti UNESCO e una rete di 34 porti e 11 aeroporti internazionali. Sfruttare queste risorse, insieme a politiche di incentivazione e riqualificazione, potrà favorire un rilancio economico duraturo. "UniCredit è costantemente impegnata a sostenere il settore turistico - sottolinea Remo Taricani, Deputy Head of Italy di UniCredit - Il Forum dei Territori UniCredit rappresenta un momento chiave per promuovere il dialogo e la collaborazione tra imprenditori, istituzioni e associazioni di categoria nel Mezzogiorno per sviluppare strategie a sostegno del settore turistico. Crediamo fortemente che il turismo possa essere un motore di sviluppo per il Sud Italia, e noi ci impegniamo a sostenere il settore con soluzioni finanziarie innovative e investimenti mirati. UniCredit è al fianco delle realtà locali per creare opportunità di crescita sostenibile, migliorare le infrastrutture e generare valore economico e occupazionale a lungo termine. La ZES unica del Mezzogiorno, includendo il turismo tra i settori incentivabili,

ha reso più agevoli e convenienti gli investimenti nel settore e, noi, come UniCredit, promuoviamo tale inclusione. Ad oggi stiamo valutando di costituire con Convention Bureau, Federturismo e Svimez un tavolo di lavoro ricorrente aperto anche ad altri stakeholder, per dare seguito alle proposte strategiche di settore, facendo tesoro degli spunti emersi nei tavoli di lavoro del Forum."

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

## Gli scanner più controversi di Cina arrivano nei porti italiani

L'indagine della Commissione europea e gli allarmi dell'America e della Lituania riguardo all'azienda parzialmente controllata dal governo cinese. Eppure Huawei era stata esclusa dal nostro 5G per motivi di sicurezza. Il nodo da sciogliere da Palazzo Chigi, fra appeasement con Pechino e sicurezza nazionale. Il colosso cinese degli scanner Nuctech, in parte di proprietà del governo di Pechino, qualche settimana fa ha vinto due bandi di gara dell'Agenzia delle dogane italiana per l'installazione di sei scanner mobili per altrettanti **porti** italiani e quattro scanner a retrodiffusione di raggi X per gli uffici dell'Agenzia. L'offerta della cinese Nuctech è stata valutata la migliore rispetto alle concorrenti, per esempio l'inglese Smiths Detection, perché decisamente meno costosa nel caso dei primi sei scanner da installare nei **porti** - sette milioni di euro in meno rispetto al prezzo di gara - e più veloci nella consegna dell'attrezzatura. Secondo il South China Morning Post, che per primo ieri ha dato la notizia, il costo complessivo per l'Agenzia delle Dogane sarebbe di 15 milioni di euro che arriverebbero dai fondi del **Pnrr**. Nuctech non è un'azienda qualsiasi, e se ne parla da anni: leader nel settore degli scanner, è presente in 25 paesi dell'Ue nonostante molte riserve sulla sicurezza. Nel 2020 Washington l'ha inserita nella lista nera delle aziende cinesi che non possono operare in America, e ad aprile scorso funzionari della Commissione Ue hanno fatto "un'ispezione a sorpresa" negli uffici Nuctech in Polonia e Paesi Bassi, dopo aver aperto un'indagine, ancora in corso, su eventuali sussidi statali ricevuti dall'azienda che avrebbero manipolato il mercato europeo. Tre anni fa la Lituania è stato il primo paese europeo a bloccare le forniture da parte di Nuctech, presenti soprattutto negli aeroporti europei, perché secondo i suoi analisti la società sarebbe stata in grado di raccogliere dati su passeggeri e bagagli: secondo la legge cinese sulla sicurezza del 2017, le aziende cinesi, se richiesto, sono obbligate a mettere a disposizione quei dati ai servizi di intelligence. L'attenzione cinese ai **porti**, soprattutto a quelli italiani, è nota da tempo. Il 18 giugno scorso, su segnalazione dell'intelligence americana, sono stati sequestrati al porto di Gioia Tauro due droni Wing Loong 2 nascosti in un cargo cinese e destinati alla Libia del generale Khalifa Haftar. Attraverso il Golden power italiano, una delle norme sul controllo degli investimenti stranieri più potente a livello europeo, il governo italiano ha bloccato diverse acquisizioni in Italia da parte della Cina e, ai tempi del governo Draghi, ha usato i poteri speciali pure per fermare l'uso di componenti della cinese Huawei nella rete strategica del 5G italiana. Eppure il caso della Nuctech nei **porti** italiani sembra essere passato inosservato, e rischia adesso di essere particolarmente complicato da risolvere per Palazzo Chigi. Bloccare ora l'acquisizione significherebbe dover affrontare un eventuale ricorso al Tar da parte



L'indagine della Commissione europea e gli allarmi dell'America e della Lituania riguardo all'azienda parzialmente controllata dal governo cinese. Eppure Huawei era stata esclusa dal nostro 5G per motivi di sicurezza. Il nodo da sciogliere da Palazzo Chigi, fra appeasement con Pechino e sicurezza nazionale. Il colosso cinese degli scanner Nuctech, in parte di proprietà del governo di Pechino, qualche settimana fa ha vinto due bandi di gara dell'Agenzia delle dogane italiana per l'installazione di sei scanner mobili per altrettanti porti italiani e quattro scanner a retrodiffusione di raggi X per gli uffici dell'Agenzia. L'offerta della cinese Nuctech è stata valutata la migliore rispetto alle concorrenti, per esempio l'inglese Smiths Detection, perché decisamente meno costosa nel caso dei primi sei scanner da installare nei porti - sette milioni di euro in meno rispetto al prezzo di gara - e più veloci nella consegna dell'attrezzatura. Secondo il South China Morning Post, che per primo ieri ha dato la notizia, il costo complessivo per l'Agenzia delle Dogane sarebbe di 15 milioni di euro che arriverebbero dai fondi del Pnrr. Nuctech non è un'azienda qualsiasi, e se ne parla da anni: leader nel settore degli scanner, è presente in 25 paesi dell'Ue nonostante molte riserve sulla sicurezza. Nel 2020 Washington l'ha inserita nella lista nera delle aziende cinesi che non possono operare in America, e ad aprile scorso funzionari della Commissione Ue hanno fatto "un'ispezione a sorpresa" negli uffici Nuctech in Polonia e Paesi Bassi, dopo aver aperto un'indagine, ancora in corso, su eventuali sussidi statali ricevuti dall'azienda che avrebbero manipolato il mercato europeo. Tre anni fa la Lituania è stato il primo paese europeo a bloccare le forniture da parte di Nuctech, presenti soprattutto negli aeroporti europei, perché secondo i suoi analisti la società sarebbe stata in grado di raccogliere dati su passeggeri e bagagli: secondo la legge cinese sulla sicurezza del 2017, le aziende cinesi, se richiesto, sono obbligate a mettere a disposizione quei dati ai servizi di intelligence. L'attenzione cinese ai porti,

di Nuctech e l'ira diplomatica di Pechino. Rebecca Arcesati, analista del Merics, spiega al Foglio che in questa vicenda non è applicabile il controllo degli investimenti da parte dell'Ue. Il caso dovrebbe essere sollevato dal ministero dell'Economia guidato da Giorgetti, che controlla l'Agenzia delle Dogane, o da quello dei Trasporti di Salvini, che a fine settembre in un discorso all'ambasciata cinese a Roma ha detto: "Siete un modello dal punto di vista dello sviluppo di ponti, porti, aeroporti". Fondata nel 1997 e per anni guidata da Hu Haifeng, figlio dell'ex presidente cinese Hu Jintao, Nuctech è legata Tsinghua Tongfang, che è in parte di proprietà della statale China national nuclear corporation. Secondo i dati consultati dal Financial Times, negli ultimi 10 anni Nuctech avrebbe vinto 160 gare in Europa, l'ultima a marzo scorso per l'installazione di alcuni scanner nella città polacca di Rzeszów, principale centro di smistamento delle armi all'Ucraina. È nata il 4 luglio. Giornalista del Foglio da più di un decennio, scrive soprattutto di Asia orientale, di Giappone e Coree, di Cina e dei suoi rapporti con il resto del mondo, ma anche di sicurezza, Difesa e politica internazionale. È autrice della newsletter settimanale Katane, la prima in italiano sull'area dell'Indo-Pacifico, e ha scritto tre libri: "Sotto lo stesso cielo. Giappone, Taiwan e Corea, i rivali di Pechino che stanno facendo grande l'Asia", "Al cuore dell'Italia. Come Russia e Cina stanno cercando di conquistare il paese" con Valerio Valentini (entrambi per Mondadori), e "Belli da morire. Il lato oscuro del K-pop" (Rizzoli Lizard). È terzo dan di kendo.

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

## I nuovi modelli di sviluppo sostenibile alla Settimana per l'Energia di Confartigianato

*L'Italia deve correre per raggiungere i traguardi di efficienza e risparmio energetici fissati dalla direttiva Ue Case Green. Per farlo ha bisogno di intuizione, capacità di rischiare, spirito d'iniziativa e disponibilità al cambiamento*

19 ott 2024

L'Italia deve correre per raggiungere i traguardi di efficienza e risparmio energetici fissati dalla direttiva Ue Case Green. Per farlo ha bisogno di intuizione, capacità di rischiare, spirito d'iniziativa e disponibilità al cambiamento. Sullo stesso argomento: L'innovazione ha permesso all'Italia di essere il maggior produttore di acciaio green in Europa. Per le rinnovabili boom di autorizzazioni nel 2022: il vero ostacolo è la burocrazia. **Autotrasporto** green. Per la transizione serve un fondo ad hoc, dice Confartigianato Trasporti. Cresce la propensione green delle imprese italiane.

Nel 2023 la produzione di energia da impianti fotovoltaici nelle imprese, pari a 10.742 GWh, è aumentata del 9,1 per cento rispetto all'anno precedente. E nel primo semestre 2024 la corsa continua: l'Italia mette a segno una crescita del 17,4 per cento della produzione con energia solare, piazzandosi al secondo posto nell'Ue, dopo la Polonia. La tendenza è misurata da Confartigianato in un rapporto presentato al convegno di apertura della Settimana per l'energia e la sostenibilità che si svolge dal 21 al 27 ottobre in tutta Italia, con oltre 70 eventi in cui gli artigiani e le piccole imprese sono protagonisti delle sfide della transizione energetica ed ecologica. La Settimana è una piattaforma per esplorare le iniziative e le novità che stanno contribuendo a un nuovo modello di sviluppo economico e sociale, centrato sulla sostenibilità. Ma anche un'occasione di confronto tra Confartigianato, imprese, cittadini, istituzioni, esperti italiani e di livello internazionale sui pilastri dell'Esg. Costruire un futuro sostenibile per le imprese e per l'Italia - sottolinea il presidente di Confartigianato Marco Granelli - è una responsabilità collettiva. La Settimana è il nostro impegno concreto per trasformare questa visione in realtà, ma gli sforzi degli imprenditori devono essere accompagnati da politiche e interventi orientati ad affrontare la transizione energetica e ambientale". Per ridurre i costi dell'energia, abbattere le emissioni, favorire la creazione di imprese e occupazione, secondo Confartigianato, va potenziato l'utilizzo di fonti rinnovabili, anche favorendo gli investimenti in piccoli impianti per l'autoproduzione e la realizzazione di comunità energetiche. E poi bisogna agire sulla riqualificazione del nostro patrimonio immobiliare. L'Italia deve correre per raggiungere i traguardi di efficienza e risparmio energetici fissati dalla direttiva Ue Case Green. In un rapporto presentato in apertura della Settimana, Confartigianato ha evidenziato che le condizioni dei nostri edifici sono critiche: su 25,7 milioni di abitazioni, ben 17,5 milioni (pari al 68 per cento del totale) risalgono a prima del 1980 e il 51,8 per cento degli immobili si colloca nelle classi energetiche meno efficienti (F e G). Sottolinea il presidente Granelli: "Siamo un paese

ilfoglio.it	
<b>I nuovi modelli di sviluppo sostenibile alla Settimana per l'Energia di Confartigianato</b>	
L'Italia deve correre per raggiungere i traguardi di efficienza e risparmio energetici fissati dalla direttiva Ue Case Green. Per farlo ha bisogno di intuizione, capacità di rischiare, spirito d'iniziativa e disponibilità al cambiamento	
10/19/2024 06:06	19 ott 2024
L'Italia deve correre per raggiungere i traguardi di efficienza e risparmio energetici fissati dalla direttiva Ue Case Green. Per farlo ha bisogno di intuizione, capacità di rischiare, spirito d'iniziativa e disponibilità al cambiamento. Sullo stesso argomento: L'innovazione ha permesso all'Italia di essere il maggior produttore di acciaio green in Europa. Per le rinnovabili boom di autorizzazioni nel 2022: il vero ostacolo è la burocrazia. Autotrasporto green. Per la transizione serve un fondo ad hoc, dice Confartigianato Trasporti. Cresce la propensione green delle imprese italiane. Nel 2023 la produzione di energia da impianti fotovoltaici nelle imprese, pari a 10.742 GWh, è aumentata del 9,1 per cento rispetto all'anno precedente. E nel primo semestre 2024 la corsa continua: l'Italia mette a segno una crescita del 17,4 per cento della produzione con energia solare, piazzandosi al secondo posto nell'Ue, dopo la Polonia. La tendenza è misurata da Confartigianato in un rapporto presentato al convegno di apertura della Settimana per l'energia e la sostenibilità che si svolge dal 21 al 27 ottobre in tutta Italia, con oltre 70 eventi in cui gli artigiani e le piccole imprese sono protagonisti delle sfide della transizione energetica ed ecologica. La Settimana è una piattaforma per esplorare le iniziative e le novità che stanno contribuendo a un nuovo modello di sviluppo economico e sociale, centrato sulla sostenibilità. Ma anche un'occasione di confronto tra Confartigianato, imprese, cittadini, istituzioni, esperti italiani e di livello internazionale sui pilastri dell'Esg. Costruire un futuro sostenibile per le imprese e per l'Italia - sottolinea il presidente di Confartigianato Marco Granelli - è una responsabilità collettiva. La Settimana è il nostro impegno concreto per trasformare questa visione in realtà, ma gli sforzi degli imprenditori devono essere accompagnati da politiche e interventi orientati ad affrontare la transizione energetica e ambientale". Per ridurre i costi dell'energia, abbattere le emissioni, favorire la creazione di imprese e occupazione, secondo Confartigianato, va potenziato l'utilizzo di fonti rinnovabili, anche favorendo gli investimenti in piccoli impianti per l'autoproduzione e la realizzazione di comunità energetiche. E poi bisogna agire sulla riqualificazione del nostro patrimonio immobiliare. L'Italia deve correre per raggiungere i traguardi di efficienza e risparmio energetici fissati dalla direttiva Ue Case Green. In un rapporto presentato in apertura della Settimana, Confartigianato ha evidenziato che le condizioni dei nostri edifici sono critiche: su 25,7 milioni di abitazioni, ben 17,5 milioni (pari al 68 per cento del totale) risalgono a prima del 1980 e il 51,8 per cento degli immobili si colloca nelle classi energetiche meno efficienti (F e G). Sottolinea il presidente Granelli: "Siamo un paese con case vecchie e poco efficienti. Bisogna	

con case vecchie e poco efficienti. Bisogna rendere stabili e permanenti le detrazioni fiscali al 65 per cento per riqualificare gli edifici all'insegna dell'efficienza e del risparmio energetico". Non meno importanti le azioni per la sicurezza del territorio. E' sempre Confartigianato a rilevare che 8,4 milioni di persone e 631 mila imprese vivono e operano in aree del paese a rischio di frane e alluvioni, fenomeni che dal 2013 al 2022 hanno provocato danni economici per 5 miliardi di euro all'anno. Granelli raccomanda: "Vanno utilizzate rapidamente le risorse del Pnrr per la prevenzione e per la messa in sicurezza delle zone colpite dal dissesto, la realizzazione di opere e infrastrutture adeguate, la manutenzione ordinaria". In generale, la ricetta di Confartigianato per affrontare la transizione green è fatta di intuizione, capacità di rischiare, spirito d'iniziativa, disponibilità al cambiamento. Come è emerso dal convegno di presentazione della Settimana, svoltosi il 17 ottobre a Milano e nel corso del quale il presidente di Confartigianato Lombardia, Eugenio Massetti, ha indicato la volontà della Confederazione di governare i problemi e trasformare le incognite delle transizioni in opportunità di nuovo sviluppo per le imprese e per contribuire alla tutela dell'ambiente. E su come affrontare e gestire i cambiamenti della transizione green si è concentrato il dibattito, tutto al femminile, coordinato da Carlo Piccinato, segretario generale di Confartigianato Lombardia e coach del Team Confartigianato Imprese sostenibili. Le testimonianze sono arrivate da Francesca Ferrazza, Head Magnetic Fusion Initiatives di Eni Spa, Licia Colò, conduttrice televisiva e divulgatrice ambientale, Amalia Ercoli-Finzi, consulente scientifica di Nasa, Asi ed Esa, Elvina Finzi, Senior Director di Essilor Luxottica, Chiara Montanari, esploratrice e capo spedizione in Antartide. Donne che hanno sfidato convenzioni, pregiudizi, barriere di genere, affermandosi al vertice dei loro campi di conoscenza. Da tutte loro è stato lanciato un messaggio chiaro: le complessità e incertezze del mondo contemporaneo si affrontano puntando su competenze, voglia di imparare e di osare. La sfida climatica ci offre l'opportunità di compiere un salto evolutivo che può salvare il pianeta e che dipende tutto dalla nostra capacità di trasformare i problemi in opportunità positive. Di più su questi argomenti:.

AD  
USO

## "I giudici hanno applicato la legge". Ma Cruciani smaschera Malpezzi sui migranti

La senatrice del Pd difende le toghe: "Hanno semplicemente letto la sentenza della Corte di giustizia europea". Il conduttore radiofonico mette a nudo la sinistra: "Volete accogliere tutti" La sinistra continua a gettare fango anche in Europa sulle ricette del centrodestra, alcuni magistrati si ostinano a intervenire contro i provvedimenti che portano la firma del governo guidato da Giorgia Meloni. L'ultimo caso riguarda la decisione della sezione immigrazione del Tribunale civile di **Roma** sul trattenimento dei migranti nei centri in Albania. La scelta - che nelle scorse ore ha già scatenato il dibattito - è finita al centro di un botta e risposta tra Giuseppe Cruciani e Simona Malpezzi nel corso dell'ultima puntata di 4 di sera , programma condotto da Paolo Del Debbio in onda su Rete 4 L'opinionista e voce di primo piano de La Zanzara ha sostenuto che ormai è acclarato un dato di fatto: un governo democraticamente eletto, dopo che la coalizione ha incassato un ampio consenso alle elezioni del 25 settembre 2022, non può fare la politica sui migranti. " Se ci fosse un governo di centrosinistra direi la stessa identica cosa, non fa alcuna differenza ed è una cosa che dovrebbe invece interessare l'opposizione che sta sbraitando da oggi, gridando al successo ", ha affermato. Cruciani ha consigliato a Meloni di tirare dritto sull' immigrazione , di continuare a percorrere la strada imboccata anche a costo di andare contro la decisione della magistratura. Insomma, il giornalista ha suggerito al presidente del Consiglio di continuare a promuovere la strategia che prevede di portare un certo numero di migranti fuori dall'Italia in un centro di detenzione che - dal suo punto di vista - rappresenta " un centro modello ". Mentre c'è chi parla a sproposito di lager , come se fossero dei campi di concentramento dell'era nazista. Il conduttore radiofonico non ha fatto mancare un'altra stoccata alla sinistra, in particolar modo al Pd e a +Europa: " Vanno lì a controllare, ma in realtà è tutto perfettamente in regola ". Da qui l'invito a testimoniare con i loro occhi la situazione di degrado e di insicurezza che si percepisce nelle periferie e nelle stazioni del nostro Paese. L'osservazione ha trovato l'immediata replica di Simona Malpezzi. " Io abito in periferia, ci vivo ", si è affrettata a precisare la senatrice del Partito democratico . Come se il suo caso personale bastasse per chiudere gli occhi di fronte all'indifferenza generale della galassia rossa al di fuori delle **Ztl**. Ovviamente, chi l'avrebbe mai detto, ha poi preso le difese delle toghe: " I giudici hanno semplicemente applicato la legge e letto la sentenza della Corte di giustizia europea ". Ma per Cruciani l'approccio della sinistra al tema dell'immigrazione può essere riassunto in poche parole ma chiarissime: " La vostra politica è accogliere tutti.



La senatrice del Pd difende le toghe: "Hanno semplicemente letto la sentenza della Corte di giustizia europea". Il conduttore radiofonico mette a nudo la sinistra: "Volete accogliere tutti" La sinistra continua a gettare fango anche in Europa sulle ricette del centrodestra, alcuni magistrati si ostinano a intervenire contro i provvedimenti che portano la firma del governo guidato da Giorgia Meloni. L'ultimo caso riguarda la decisione della sezione immigrazione del Tribunale civile di Roma sul trattenimento dei migranti nei centri in Albania. La scelta - che nelle scorse ore ha già scatenato il dibattito - è finita al centro di un botta e risposta tra Giuseppe Cruciani e Simona Malpezzi nel corso dell'ultima puntata di 4 di sera , programma condotto da Paolo Del Debbio in onda su Rete 4 L'opinionista e voce di primo piano de La Zanzara ha sostenuto che ormai è acclarato un dato di fatto: un governo democraticamente eletto, dopo che la coalizione ha incassato un ampio consenso alle elezioni del 25 settembre 2022, non può fare la politica sui migranti. " Se ci fosse un governo di centrosinistra direi la stessa identica cosa, non fa alcuna differenza ed è una cosa che dovrebbe invece interessare l'opposizione che sta sbraitando da oggi, gridando al successo ", ha affermato. Cruciani ha consigliato a Meloni di tirare dritto sull' immigrazione , di continuare a percorrere la strada imboccata anche a costo di andare contro la decisione della magistratura. Insomma, il giornalista ha suggerito al presidente del Consiglio di continuare a promuovere la strategia che prevede di portare un certo numero di migranti fuori dall'Italia in un centro di detenzione che - dal suo punto di vista - rappresenta " un centro modello ". Mentre c'è chi parla a sproposito di lager , come se fossero dei

## «A Napoli l'Agencia europea del turismo: i numeri sono chiari»

Il valore aggiunto del turismo e della sinergia pubblico-privato di Nando Santonastaso La linea l'ha tracciata, manco a dirlo, Napoli . La sinergia pubblico-privato che da tre anni ha garantito alla città una crescita del movimento e dell'offerta turistica senza precedenti (400mila presenze, in maggioranza straniera, pressoché ogni giorno) è il modello al quale deve ispirarsi il Mezzogiorno per trasformare definitivamente il turismo in uno dei motori di sviluppo dei territori. È così radicata questa prospettiva tra gli addetti ai lavori che a nessuno dei partecipanti al riuscitissimo Forum organizzato ieri da UniCredit a Lacco Ameno , nell'isola d'Ischia flagellata dal maltempo, è apparsa esagerata la proposta a Napoli la prima, necessaria Agenzia europea del turismo lanciata dal presidente dell'Unione Industriali Costanzo Jannotti Pecci. Le potenzialità del turismo Non più una suggestione, favorita peraltro dai numeri, tutti in crescita, del settore: c'è una consapevolezza ben diversa rispetto al recente passato sulla necessità di agganciare e sviluppare le tante potenzialità espresse dal Sud e finora poco sfruttate, dal turismo congressuale a quello esperienziale che in Italia fattura ben 170 miliardi. Un sistema che ha pochi rivali in Europa e nel mondo, potendo contare Il Mezzogiorno, ad esempio, su un patrimonio culturale e naturalistico di valore eccezionale, con ben 15 siti Unesco, una rete di 34 porti e di 11 aeroporti internazionali. Sfruttare queste risorse, insieme a politiche di incentivazione e riqualificazione, potrà favorire un rilancio economico duraturo. È la proposta generale di UniCredit che ha intercettato questa nuova attenzione al settore e in particolare, come sottolinea Luca Bianchi, Direttore della Svimex , la sua dimensione industriale, una connotazione che anche grazie alla spinta di Confindustria nessuno sottovaluta più. È il vero punto di svolta di tutto il ragionamento del Forum; perché vuol dire investimenti, grandi eventi, nuove strutture ricettive, idee, innovazione e qualità dell'offerta. Napoli ha già dimostrato che si può fare; è la città numero 66 nella classifica delle prime 100 al mondo per turismo congressuale pur non disponendo di sale in grado di accogliere 1.500-2.000 partecipanti. Viene dopo Roma e Milano, è l'unica del Mezzogiorno in graduatoria ma precede Venezia, come emerge dal monitoraggio di Convention Bureau , la filiera del settore che abbraccia 3.500 società in tutta Italia. È l'ennesima dimostrazione che il cambio di paradigma è già iniziato anche in un comparto che per troppi anni è stato ritenuto secondario, quasi di livello solo commerciale, sicuramente meno considerato e organizzato rispetto ad altri. Una svolta che anche al Sud si fa fatica a riconoscere e implementare visto che solo il 15% degli eventi congressuali si è svolto qui. «Napoli in questi ultimi tre anni ha fatto un percorso di crescita, dal turismo all'economia, importante. Siamo tra le prime 100 città del mondo per turismo congressuale e l'attrazione anche per le grandi catene alberghiere



Il valore aggiunto del turismo e della sinergia pubblico-privato di Nando Santonastaso La linea l'ha tracciata, manco a dirlo, Napoli . La sinergia pubblico-privato che da tre anni ha garantito alla città una crescita del movimento e dell'offerta turistica senza precedenti (400mila presenze, in maggioranza straniera, pressoché ogni giorno) è il modello al quale deve ispirarsi il Mezzogiorno per trasformare definitivamente il turismo in uno dei motori di sviluppo dei territori. È così radicata questa prospettiva tra gli addetti ai lavori che a nessuno dei partecipanti al riuscitissimo Forum organizzato ieri da UniCredit a Lacco Ameno , nell'isola d'Ischia flagellata dal maltempo, è apparsa esagerata la proposta di istituire a Napoli la prima, necessaria Agenzia europea del turismo lanciata dal presidente dell'Unione Industriali Costanzo Jannotti Pecci. Le potenzialità del turismo Non più una suggestione, favorita peraltro dai numeri, tutti in crescita, del settore: c'è una consapevolezza ben diversa rispetto al recente passato sulla necessità di agganciare e sviluppare le tante potenzialità espresse dal Sud e finora poco sfruttate, dal turismo congressuale a quello esperienziale che in Italia fattura ben 170 miliardi. Un sistema che ha pochi rivali in Europa e nel mondo, potendo contare Il Mezzogiorno, ad esempio, su un patrimonio culturale e naturalistico di valore eccezionale, con ben 15 siti Unesco, una rete di 34 porti e di 11 aeroporti internazionali. Sfruttare queste risorse, insieme a politiche di incentivazione e riqualificazione, potrà favorire un rilancio economico duraturo. È la proposta generale di UniCredit che ha intercettato questa nuova attenzione al settore e in particolare, come sottolinea Luca Bianchi, Direttore della Svimex , la sua dimensione industriale, una connotazione che anche grazie alla spinta di Confindustria nessuno sottovaluta più. È il vero punto di svolta di tutto il ragionamento del Forum; perché vuol dire investimenti, grandi eventi, nuove strutture ricettive, idee, innovazione e qualità dell'offerta. Napoli ha già dimostrato

è testimoniata dal fatto che tre di esse hanno deciso di investire su Napoli. È uno degli esempi più evidenti di come può funzionare il rapporto, indispensabile, tra ente locale e imprese private, pur sapendo che in materia di turismo i sindaci hanno ancora pochi poteri» dice da remoto Gaetano Manfredi, sindaco di Napoli . «Il Sud si sta muovendo e adesso bisogna riconoscerlo» conferma Bianchi, ribadendo che le risorse del Pnrr e la Zes unica hanno disegnato una prospettiva profondamente concreta per il futuro del Mezzogiorno che sta guardando sempre di più al futuro «perché ha capito che può sfruttare anche ciò che ha in casa». La leva del turismo Del resto, che il turismo, unitamente alla manifattura industriale, possa diventare una leva formidabile per attrarre capitali al Sud è la buona notizia che si sta diffondendo grazie alla Zes unica. Giosy Romano , coordinatore della Struttura di missione di Palazzo Chigi per la Zona economica speciale varata dal Governo su proposta del ministro Fitto, conferma che le richieste provenienti dalle imprese meridionali interessate a investire nel settore, utilizzando la sburocratizzazione e il credito d'imposta previsti dalla misura, sono in aumento e molte già in esame. È musica per le orecchie di Ferdinando Natali , Regional Manager Sud di UniCredit, promotore dell'evento di ieri, che in tempi non sospetti aveva indicato nella creazione di una Zes specifica per il turismo al Sud una scelta obbligata per il decollo del comparto. Messaggio raccolto, almeno in parte, visto che un investimento da oltre 100 milioni tra quelli appena autorizzati riguarda la realizzazione di un resort 5 stelle in provincia di Taranto. «UniCredit è costantemente impegnata a sostenere il settore turistico - sottolinea Remo Taricani , Deputy Head of Italy di UniCredit che introduce i lavori e il Forum dei Territori UniCredit rappresenta un momento chiave per promuovere il dialogo e la collaborazione tra imprenditori, istituzioni e associazioni di categoria nel Mezzogiorno per sviluppare strategia a sostegno del settore turistico». Dal manager arriva non a caso anche l'annuncio dell'imminente costituzione «con Convention Bureau, Federturismo e Svimez, di un tavolo di lavoro ricorrente, aperto anche ad altri stakeholder, per dare seguito alle proposte strategiche di settore, facendo tesoro degli spunti emersi nei tavoli di lavoro del Forum». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Sbarra: «Manovra ok con i soldi per Irpef e cuneo, anche i mercati hanno apprezzato la svolta»

Il segretario Cisl: bene il sostegno ai redditi medi, agli statali e la spinta alla produttività. Segretario della Cisl Luigi Sbarra, il governo ha varato una manovra da 30 miliardi che prevede più fondi alla sanità, incentivi alla natalità e tagli alle detrazioni, confermando taglio del cuneo fiscale e le 3 aliquote Irpef: che giudizio date anche alla luce dell'apprezzamento positivo delle agenzie di rating arrivato l'altra sera? «Ci fa piacere il giudizio positivo. Per ora siamo di fronte ad anticipazioni rese in conferenza stampa, per dare un giudizio sindacale compiuto è necessario vedere il testo. Anche per questo chiediamo al Governo di essere convocati subito. Ma se gli interventi fossero confermati saremmo di fronte a una manovra che recepisce molte rivendicazioni che la Cisl avanza sin dal mese di luglio. A cominciare proprio dagli aspetti fiscali e contributivi, con la conferma strutturale dell'accorpamento delle aliquote Irpef e della decontribuzione-defiscalizzazione sul lato lavoro del cuneo, che viene anche potenziata ed estesa a un primo strato di fascia media. Due misure che da sole valgono la metà della manovra in termini di cubatura finanziaria. Ci sarebbero circa 3 miliardi sul fondo sanitario nazionale da usare per assunzioni e stabilizzazioni, sanità territoriale, detrazioni proporzionali alla numerosità del nucleo familiare e incentivi forti alla natalità e ai congedi parentali. Tutt'altro che lacrime e sangue». Sarebbero passi in avanti importanti, visto anche il peso di un patto di stabilità europeo che drena dalle casse pubbliche 12 miliardi». Il giudizio positivo delle agenzie, con lo spread ai minimi da 3 anni, valutano la credibilità delle misure su fisco e lavoro, si tratta di una svolta? «I mercati e le agenzie di rating mi sembra che confermino questa nostra prima valutazione». Si poteva fare di più? «Se non vogliamo aumentare le tasse l'unica redistribuzione deve arrivare da grandi gruppi economici, come chiediamo da tempo. Più in generale ci convince l'impostazione di una manovra attenta ai redditi medi e popolari di lavoratori e pensionati, con il ritorno all'indicizzazione degli assegni pensionistici, interventi seri su famiglia e sistema salute, valorizzazione della contrattazione decentrata con la conferma della detassazione dei salari di produttività e il potenziamento dei fringe benefit». E le risorse per la Pa? «Importante anche lo stanziamento per il rinnovo dei contratti pubblici nel triennio 2025-27 e il rifinanziamento dell'Ape sociale. Uno sforzo in più si può fare in termini di sgravi fiscali alle fasce medie, tentando di elevare ulteriormente la soglia di decalage sul cuneo e abbassando le aliquote Irpef del secondo scaglione. Fondamentale sarà gestire insieme la spending review sui ministeri per evitare che i tagli si ripercuotano sui lavoratori e i servizi. Chiediamo poi di rafforzare il contrasto all'evasione e di riavviare il confronto sulla riforma delle pensioni». Sono previsti sacrifici per banche e assicurazioni, non ritiene che 3,5 miliardi siano pochi di



fronte ai super profitti realizzati? «Sono il primo passo di un cammino che fino a questo momento non ha saputo percorrere nessun governo. Un sentiero che secondo noi deve passare anche da un contributo delle multinazionali della **logistica**, del digitale, della farmaceutica, dell'energia». Spinta invece alle imprese con i fondi per la **Zes**, la decontribuzione, il cuneo confermato, sono sufficienti? «Sono provvedimenti importanti coerenti con le nostre richieste di incentrare la politica di sviluppo nazionale sul riscatto delle aree deboli confermando e rafforzando gli incentivi alla occupazione». Caso Stellantis, c'è il rischio della desertificazione industriale con la delocalizzazione all'estero delle produzioni? E poi la Cig per il gruppo scade nel 2025, che cosa fare per inchiodare Tavares e che cosa chiedete al Governo? «Ci opporremo ad eventuali chiusure e delocalizzazioni di produzioni. Chiediamo a Stellantis coerenza nei confronti degli impegni presi con il Governo e il sindacato. Ma soprattutto rispetto e responsabilità sociale verso i 70mila lavoratori che con le loro famiglie vivono oggi nell'incertezza assoluta. Al Governo chiediamo di sostenere questo percorso convocando un tavolo con la proprietà di Stellantis ed il sindacato, rifinanziando gli ammortizzatori sociali e di farsi protagonista, anche in Europa, di una battaglia per sostenere le riconversioni della filiera dell'auto nel segno della sostenibilità sociale». Umberto Mancini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

## L'aeroporto di Forlì cerca partner: "Abbiamo potenzialità di crescita"

Il vicepresidente Sansavini: "Puntiamo a soggetti attivi nel settore. Obiettivo: 1 milione di passeggeri" di Cristina Degliesposti FORLÌ Un milione, se non un milione e mezzo di passeggeri l'anno. L'obiettivo di crescita dell'**aeroporto** di Forlì è ambizioso, ma concreto tanto da valutare la possibilità di far entrare nella compagine societaria un partner di settore che aiuti a raggiungere lo scopo. La conferma arriva niente meno che dall'imprenditore Ettore Sansavini, presidente del colosso della sanità privata GVM e vicepresidente di Forlì Airport (F. A.). Fu lui, insieme con l'amico e concittadino Giuseppe Silvestrini, ex presidente di Unieuro e attuale presidente di F. A., a voler rilanciare il Ridolfi dopo il declino (e la chiusura). Tre anni fa, con una concessione trentennale, lo scalo è tornato a nuova vita e nella scorsa estate ha movimentato 42mila passeggeri circa. È il dato che si attendeva dal business plan iniziale? "A essere onesti ci aspettavamo una situazione più favorevole a questo punto della gestione, ma sia io che il mio socio ci crediamo molto: Forlì ha tutte le potenzialità per crescere ed essere autosufficiente, obiettivo che ancora oggi non è stato raggiunto. Eppure il nostro impegno per la Romagna e per un'infrastruttura storica come quella di Forlì è suffragata dai numeri testati di nuovo anche solo pochi mesi fa, quando Bologna ha avuto bisogno di un aiuto e noi abbiamo accolto fino a 3.500 passeggeri". Ha citato Bologna e i problemi del Marconi che hanno impegnato le cronache di quest'estate tra ritardi, disagi e sovraffollamento. Qual è lo scenario? "Noi auspichiamo che nel più breve tempo possibile ci si possa sedere a un tavolo, tra tutti i gestori di **aeroporti** dell'Emilia-Romagna, per ragionare davvero di un sistema hub & spoke che anche la bozza del PNA (piano nazionali **aeroporti**) Enac enfatizza, alla luce dei risultati positivi raggiunti in altre realtà come Puglia, Veneto, Lombardia Campania. Gli **aeroporti** minori possono essere, se integrati in un sistema regionale, la riserva di capacità che non è presente in alcuni **aeroporti** maggiori. Senza dimenticare che il traffico aereo è destinato ad aumentare in Italia, senza la possibilità di costruire nuovi **aeroporti** data la particolare morfologia del paese e la distribuzione della popolazione". Perché Bologna dovrebbe rinunciare a contratti con le compagnie? "Enac giustamente propone un modello di collaborazione fra le infrastrutture esistenti riducendo negli **aeroporti** maggiori il numero movimenti nelle fasce di orario più appesantite, trasferendo alcune tipologie di voli negli **aeroporti** minori al fine di creare sinergie e ottimizzando i flussi e l'utilizzo degli **aeroporti**. Bologna, quindi, non deve rinunciare a nulla, ma potrebbe pensare di condividere, ad esempio, rotte di compagnie che fanno più collegamenti al giorno per decongestionare l'infrastruttura. E deve sapere



10/19/2024 06:11  
 Il vicepresidente Sansavini: "Puntiamo a soggetti attivi nel settore. Obiettivo: 1 milione di passeggeri" di Cristina Degliesposti FORLÌ Un milione, se non un milione e mezzo di passeggeri l'anno. L'obiettivo di crescita dell'aeroporto di Forlì è ambizioso, ma concreto tanto da valutare la possibilità di far entrare nella compagine societaria un partner di settore che aiuti a raggiungere lo scopo. La conferma arriva niente meno che dall'imprenditore Ettore Sansavini, presidente del colosso della sanità privata GVM e vicepresidente di Forlì Airport (F. A.). Fu lui, insieme con l'amico e concittadino Giuseppe Silvestrini, ex presidente di Unieuro e attuale presidente di F. A., a voler rilanciare il Ridolfi dopo il declino (e la chiusura). Tre anni fa, con una concessione trentennale, lo scalo è tornato a nuova vita e nella scorsa estate ha movimentato 42mila passeggeri circa. È il dato che si attendeva dal business plan iniziale? "A essere onesti ci aspettavamo una situazione più favorevole a questo punto della gestione, ma sia io che il mio socio ci crediamo molto: Forlì ha tutte le potenzialità per crescere ed essere autosufficiente, obiettivo che ancora oggi non è stato raggiunto. Eppure il nostro impegno per la Romagna e per un'infrastruttura storica come quella di Forlì è suffragata dai numeri testati di nuovo anche solo pochi mesi fa, quando Bologna ha avuto bisogno di un aiuto e noi abbiamo accolto fino a 3.500 passeggeri". Ha citato Bologna e i problemi del Marconi che hanno impegnato le cronache di quest'estate tra ritardi, disagi e sovraffollamento. Qual è lo scenario? "Noi auspichiamo che nel più breve tempo possibile ci si possa sedere a un tavolo, tra tutti i gestori di aeroporti dell'Emilia-Romagna, per ragionare davvero di un sistema hub & spoke che anche la bozza del PNA (piano nazionali aeroporti) Enac enfatizza, alla luce dei risultati positivi raggiunti in altre realtà come Puglia, Veneto, Lombardia Campania. Gli aeroporti minori possono essere, se integrati in un sistema regionale, la riserva di capacità che non è presente in alcuni aeroporti maggiori. Senza dimenticare che il traffico aereo è destinato ad aumentare in Italia, senza la possibilità di costruire nuovi aeroporti data la particolare morfologia del paese e la distribuzione della popolazione". Perché Bologna dovrebbe rinunciare a contratti con le compagnie? "Enac giustamente propone un modello di collaborazione fra le infrastrutture esistenti riducendo negli aeroporti maggiori il numero movimenti nelle fasce di orario più appesantite, trasferendo alcune tipologie di voli negli aeroporti minori al fine di creare sinergie e ottimizzando i flussi e l'utilizzo degli aeroporti. Bologna, quindi, non deve rinunciare a nulla, ma potrebbe pensare di condividere, ad esempio, rotte di compagnie che fanno più collegamenti al giorno per decongestionare l'infrastruttura. E deve sapere

che ci siamo e che offriamo opportunità di crescita. Per questo siamo disponibili ad aprirci a investitori del settore". Pensa a qualcuno in particolare? "Certo quelli più vicini possono essere interessati a un **aeroporto** che lavora e bene, ma quello che ci preme, a me e al mio socio, è mettere Forlì nelle condizioni di funzionare e stare in piedi. Dopo tutto, né io né il mio socio siamo 'aeroportuali' di mestiere, se qualcuno del settore è più bravo siamo disposti a farlo entrare". Pensa che i passeggeri o le compagnie apprezzerebbero un trasferimento a Forlì? "Penso di sì, anche ora molti dei passeggeri che raggiungono Bologna provengono dalla Romagna o addirittura dalle Marche: Forlì resta comunque prossima a Bologna e ben collegata". Quali sono le potenzialità di Forlì? "Si tratta di un'infrastruttura che, per lungimiranza del Comune, ha un sedime molto esteso e sono possibili ampliamenti importanti. Si può allungare la pista fino a 3.500 metri, ma soprattutto costruire quelle strutture necessarie a lanciare, ad esempio, il trasporto cargo mentre ora la nostra vocazione è il traffico passeggeri, con voli di linea e charter". Su cosa puntate? "Noi abbiamo sempre pensato a un traffico misto, ma bisogna considerare anche la prossimità all'istituto di Aeronautica e a tutto il comparto manutenzione degli aerei, con hangar dedicati, un business importante che è già avviato nel nostro sito".

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

## Trasporto pubblico a singhiozzo: "Gli autisti pagati troppo poco"

L'assessore Frisoni e i disagi degli utenti. "Start si impegna a rendere la professione più appetibile" "Gli autisti del **trasporto** pubblico sono pagati troppo poco per l'impegno che viene chiesto. Anche Start può fare la sua parte". Parole, quelle dell'assessore alla mobilità Roberta Frisoni che danno la dimensione del problema che sta emergendo anche in sede politica e amministrativa, con un **trasporto** pubblico che ormai quotidianamente nel riminese vede cancellarsi oltre un centinaio di corse, cosa accaduta anche ieri. A interrogare la giunta ci ha pensato il consigliere comunale di Fdi, Gioenzo Renzi, chiedendo conto dei disagi che i cittadini stanno subendo da settimane ormai, fin da quando è suonata la prima campanella nelle scuole. Come accaduto negli anni scorsi, con l'inizio della scuola viene visto come fisiologico il verificarsi di disagi dovuti alla riorganizzazione dei servizi. Qualche problema va messo in conto "con l'adeguamento ai nuovi orari di inizio anno scolastico - premette l'assessore Frisoni -, ma quest'anno non è un anno come gli altri". Se ne sono accorti in municipio dove le critiche aumentano, e vanno tenute in conto anche quelle dei turisti rimasti a piedi durante il Ttg in fiera. "Come amministrazione comunale abbiamo chiesto un tavolo urgente con Start Romagna e Amr (Agenzia mobilità Romagna) perché il monitoraggio che stavamo facendo non ci stava convincendo per alcuni aspetti. Va detto che quest'anno, a quelle che sono le ordinarie difficoltà di adeguamento ai nuovi orari, si è aggiunto un tema che è dibattuto a livello nazionale, soprattutto nel nord Italia, di mancanza di appetibilità della professione dell'autista perché questa tipologia di lavoro risulta non attrattiva a causa degli stipendi troppi bassi a fronte anche della richiesta di un impegno lavorativo che prevede turnazioni nei giorni del sabato e della domenica, in condizioni a volte non sempre agevoli". Per l'amministrazione bisogna partire da qui perché oggi "queste professioni risultano essere troppo poco pagate". Il tema ora è chi ci metterà i denari. "Si dovrebbe aumentare il fondo nazionale 'trasporti', perché in questo settore, come emerge anche a livello territoriale, se 100 sono i costi, solo il 35% è coperto da ricavi, tutto il resto è dato da contributi pubblici e la maggior parte di questi vengono da Roma, quello che viene dagli enti pubblici è una goccia nel mare". Rimini bussa a Roma, ma con una **legge** di **bilancio** che vede tagli ai ministeri, la strada da percorrere si fa in salita. Restano gli enti locali. "Noi dobbiamo pretendere che a livello locale la nostra azienda metta in campo tutte le possibili azioni per rendere questa professione più appetibile, per incentivare la professione e adeguare la remunerazione allo sforzo. E' questa una delle cose che abbiamo chiesto con forza al tavolo convocato d'urgenza con Start e Amr". Bocciata dalla giunta, invece, l'ipotesi presentata da Renzi di considerare delle penali per il gestore del servizio in base alle corse saltate.



L'assessore Frisoni e i disagi degli utenti. "Start si impegna a rendere la professione più appetibile" "Gli autisti del trasporto pubblico sono pagati troppo poco per l'impegno che viene chiesto. Anche Start può fare la sua parte". Parole, quelle dell'assessore alla mobilità Roberta Frisoni che danno la dimensione del problema che sta emergendo anche in sede politica e amministrativa, con un trasporto pubblico che ormai quotidianamente nel riminese vede cancellarsi oltre un centinaio di corse, cosa accaduta anche ieri. A interrogare la giunta ci ha pensato il consigliere comunale di Fdi, Gioenzo Renzi, chiedendo conto dei disagi che i cittadini stanno subendo da settimane ormai, fin da quando è suonata la prima campanella nelle scuole. Come accaduto negli anni scorsi, con l'inizio della scuola viene visto come fisiologico il verificarsi di disagi dovuti alla riorganizzazione dei servizi. Qualche problema va messo in conto "con l'adeguamento ai nuovi orari di inizio anno scolastico - premette l'assessore Frisoni -, ma quest'anno non è un anno come gli altri". Se ne sono accorti in municipio dove le critiche aumentano, e vanno tenute in conto anche quelle dei turisti rimasti a piedi durante il Ttg in fiera. "Come amministrazione comunale abbiamo chiesto un tavolo urgente con Start Romagna e Amr (Agenzia mobilità Romagna) perché il monitoraggio che stavamo facendo non ci stava convincendo per alcuni aspetti. Va detto che quest'anno, a quelle che sono le ordinarie difficoltà di adeguamento ai nuovi orari, si è aggiunto un tema che è dibattuto a livello nazionale, soprattutto nel nord Italia, di mancanza di appetibilità della professione dell'autista perché questa tipologia di lavoro risulta non attrattiva a causa degli stipendi troppi bassi a fronte anche della richiesta di un impegno lavorativo che prevede turnazioni nei giorni del sabato e della domenica, in

"La soluzione non credo che passi sulle penali legate alle corse saltate. Quello che deve essere risolto è a monte, la questione salariale" chiude l'assessore. Andrea Oliva.

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

## MANOVRA E POLITICA/ Il governo pensa ai meno abbienti e "sorpassa a sinistra" Schlein & co.

Il governo sta usando tutti gli spazi di "manovra" possibili per aiutare famiglie e redditi medio-bassi rispettando i conti pubblici. Dopo settimane di accese discussioni finalmente la tanto attesa manovra del governo Meloni, forse una delle più delicate di quelle varate dal suo governo, comincia ad assumere forma e le sorprese non sono poche. Alla fine i soldi che qualcuno pensava non si potessero trovare senza consistenti aumenti di tasse, sembrano siano stati trovati. Non è un caso se la Meloni, alla Camera durante il dibattito sul prossimo Consiglio europeo, rivolgendosi a Fratoianni che la incalzava sugli extraprofiti alle banche abbia detto testuale "Al collega Fratoianni, che parlava di banche ed extraprofiti, dico che vedremo con la legge di bilancio. Potrebbe scoprire che questo governo ha avuto più coraggio di quello che ha avuto la sinistra quando era al governo". Innanzitutto il fatto che la finanziaria, la terza del governo Meloni, arrivi in cantiere con una settimana di anticipo racconta ancora una volta la serietà dell'accordo tra le componenti della maggioranza che lo sostiene. Basti pensare al tour de force che i governi Conte, per fare un esempio, dovettero fare per rispettare i termini del 31 dicembre ed evitare l'esercizio provvisorio. Ma la stessa cosa era più o meno accaduta anche in occasione delle altre due manovre di bilancio, sia per i tempi rispettati che per le misure promesse e mantenute. Le tre manovre del governo, infatti, mettono in campo - per quanto consentono il bilancio e la contingenza generale - misure per aiutare la classe produttiva e le famiglie, senza puntare sugli aumenti indiscriminati di tasse e senza smantellare allo stesso tempo il sistema di welfare (rappresentato in questo caso dalla sanità). Nell'impianto di questa manovra, per mantenere misure fondamentali come il taglio del cuneo fiscale o l'accorpamento delle aliquote Irpef, e la tutela dei contratti nel pubblico impiego, si cerca di operare quello che praticamente ogni governo ha sempre cercato di fare negli ultimi trent'anni, e cioè un taglio della spesa improduttiva di molti ministeri (fatta salva - per quello della sanità, premiata con 2,3 miliardi in più). Non è stato facile il compito del ministro Giorgetti. Si è visto un ministro dell'economia che si espone con i soci di maggioranza, forse anche calcando la mano nelle parole, come è accaduto quando a Bloomberg parlò di pesanti sacrifici per molti. Tutto, secondo alcuni bene informati, con il beneplacito della premier, con cui i rapporti sono ottimi da sempre. Alla fine le misure sembrano essere molto meno pesanti di quanto annunciato. D'altra parte basta guardare cosa sta accadendo in Francia, dove il premier Barnier sta per varare una manovra lacrime e sangue per porre rimedio ad un bilancio che sembra fare acqua da tutte le parti. Il governo nella manovra cerca di attuare quegli interventi consentiti dalla scarsità di risorse a disposizione. Come per esempio quello di rendere strutturale il taglio del cuneo, che vale circa 100 euro in più in busta paga per chi guadagna fino a 35mila euro.



lordi, e la riduzione da 4 a 3 delle aliquote Irpef, sempre a beneficio dei redditi medio-bassi. Sul fronte delle pensioni vengono potenziati i bonus per chi resta al lavoro pur avendo raggiunto l'età pensionabile, su quello della sanità ci saranno più fondi e un piano di assunzioni. Per le famiglie un pacchetto di misure a sostegno della natalità. Arriva un aumento dei fringe benefit per chi viene assunto ma deve spostare la residenza di almeno 100 chilometri. Novità anche per i bonus edilizi, che vengono prorogati al 50% per quanto riguarda i lavori di ristrutturazione della prima casa. Alle banche si chiede un anticipo di 3,5 miliardi di euro, mentre i tagli alla spesa pubblica dovrebbero arrivare a ben 4 miliardi di euro. Ancora una volta, insomma, Meloni vuol mostrare al Paese e all'Europa che il suo governo è attento ai conti pubblici e certo non può e non vuole fare azzardi. E i mercati la stanno premiando, dal momento che da quando siede al governo lo spread è inferiore anche a quando a Palazzo Chigi sedeva Mario Draghi, così come i dati sul lavoro e sulla crescita stanno premiando evidentemente gli sforzi che il governo sta facendo. Un governo che sembrerebbe addirittura fare politiche economiche più "a sinistra" di quelle fatte per un decennio dalla sinistra stessa quando si è trovata a Palazzo Chigi, e che spesso si trova più vicino alle classi meno abbienti rispetto a una sinistra spesso premiata dal cosiddetto popolo delle ZTL. Ed è anche per questo che forse la sinistra cerca disperatamente di ancorarsi ai diritti civili o all'immigrazione per marcare quel terreno che sul campo economico le sta smottando sotto i piedi.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

## Cold ironing, svolta green in arrivo a Portoferraio e Piombino: cosa cambia e i tempi

I due porti faranno da apripista: pubblicate le ordinanze che danno il via libera alle opere 19 ottobre 2024 PIOMBINO. Quanti si battono per la riduzione dell'inquinamento prodotto dalle navi presenti in porto possono alzare i calici e brindare. L'elettificazione delle banchine diventa davvero realtà, iniziando dagli scali di Piombino e Portoferraio. Sull'albo pretorio dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale sono state infatti pubblicate le ordinanze, rispettivamente la numero 27 e la numero 28, con le quali vengono individuate le aree all'interno dei due porti che saranno interessate dai lavori. Dove e i tempi Lavori che, come già preannunciato dalla dirigente dell'ente incaricata di seguire l'iter, l'ingegner Sandra Muccetti, saranno effettuati dal Consorzio Integra, individuata come impresa esecutrice dopo aver vinto il relativo appalto. Per quanto riguarda Portoferraio, l'ordinanza per l'installazione del cantiere temporaneo e mobile per i lavori di realizzazione degli interventi di elettrificazione delle banchine ha valore fino al marzo del 2026, data stimata nella quale l'opera sarà completata. Il Consorzio Integra dovrà delimitare l'area di cantiere, lungo i vari tratti di mobilità dello stesso, con una segnaletica sia diurna che notturna e attuare ogni altra misura per garantire le condizioni generali di sicurezza del cantiere e delle aree adiacenti. Al termine dei lavori dovrà infine ripristinare le originarie condizioni di stato dei luoghi, sgomberando qualsiasi attrezzatura e rimuovendo eventuali residui delle attività svolte. Le due ordinanze Analogo il contenuto dell'ordinanza che riguarda il porto di Piombino, dove però la conclusione dei lavori da parte del Consorzio Integra, che avrà gli stessi obblighi previsti per i lavori di Portoferraio, è stimata in 540 giorni. Quindi l'intervento per la realizzazione del cold ironing nello scalo marittimo piombinese dovrebbe concludersi entro il mese di aprile 2026. Peraltro, per quanto riguarda Portoferraio i prodromi della partenza dell'operazione elettrificazione delle banchine c'erano già stati il mese scorso, con la richiesta di autorizzazione temporanea da parte di E- Distribuzione per l'utilizzo di un'area demaniale al fine di effettuare lavori di scavo per sei mesi necessari al collegamento alla rete elettrica. Viene dunque confermato appieno, almeno per il momento, il cronoprogramma dell'ente che prevede l'ultimazione delle opere, che riguarderanno praticamente tutte le banchine (traghetti, crociere e container) entro il 2026. Adesso si aspetta solo la partenza dei lavori che interesseranno il porto più grande, quello di Livorno.



10/19/2024 16:55

I due porti faranno da apripista: pubblicate le ordinanze che danno il via libera alle opere 19 ottobre 2024 PIOMBINO. Quanti si battono per la riduzione dell'inquinamento prodotto dalle navi presenti in porto possono alzare i calici e brindare. L'elettificazione delle banchine diventa davvero realtà, iniziando dagli scali di Piombino e Portoferraio. Sull'albo pretorio dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale sono state infatti pubblicate le ordinanze, rispettivamente la numero 27 e la numero 28, con le quali vengono individuate le aree all'interno dei due porti che saranno interessate dai lavori. Dove e i tempi Lavori che, come già preannunciato dalla dirigente dell'ente incaricata di seguire l'iter, l'ingegner Sandra Muccetti, saranno effettuati dal Consorzio Integra, individuata come impresa esecutrice dopo aver vinto il relativo appalto. Per quanto riguarda Portoferraio, l'ordinanza per l'installazione del cantiere temporaneo e mobile per i lavori di realizzazione degli interventi di elettrificazione delle banchine ha valore fino al marzo del 2026, data stimata nella quale l'opera sarà completata. Il Consorzio Integra dovrà delimitare l'area di cantiere, lungo i vari tratti di mobilità dello stesso, con una segnaletica sia diurna che notturna e attuare ogni altra misura per garantire le condizioni generali di sicurezza del cantiere e delle aree adiacenti. Al termine dei lavori dovrà infine ripristinare le originarie condizioni di stato dei luoghi, sgomberando qualsiasi attrezzatura e rimuovendo eventuali residui delle attività svolte. Le due ordinanze Analogo il contenuto dell'ordinanza che riguarda il porto di Piombino, dove però la conclusione dei lavori da parte del Consorzio Integra, che avrà gli stessi obblighi previsti per i lavori di Portoferraio, è stimata in 540 giorni. Quindi l'intervento per la realizzazione del cold ironing nello scalo marittimo piombinese dovrebbe concludersi entro il mese di aprile 2026. Peraltro, per quanto riguarda Portoferraio i prodromi della partenza dell'operazione elettrificazione delle

## "Quote rosa" nei porti della provincia di Livorno: i numeri del nuovo studio

I dati pubblicati dal Comitato unico di garanzia dell'**Autorità** di **sistema portuale** del Mar Tirreno Settentrionale LIVORNO. L'iter che porterà a una "pari opportunità" nel settore **portuale** ha una partenza in salita, che deve superare varie difficoltà e dovrà prevedere "cambiamenti strutturali e culturali". I dati In termini numerici, secondo i dati forniti dalla Camera dei Deputati, le donne occupate sono circa 9,5 milioni, laddove i maschi occupati sono circa 13 milioni; nel contesto europeo, il tasso di occupazione femminile in Italia risultava essere - secondo dati relativi al quarto trimestre 2022 - quello più basso tra gli Stati dell'Unione europea, essendo di circa 14 punti percentuali al di sotto della media UE. La prevalenza dei lavoratori operanti negli scali portuali di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo, Capraia Isola, nel Mar Tirreno Settentrionale vede una prevalenza schiacciante degli uomini rispetto alle donne: su un totale di 1750 lavoratori, soltanto 174 sono donne, con una percentuale del 90,05 contro il 9,95. Sulla costa Questi ultimi dati, aggiornati a giugno del presente anno, sono stati pubblicati dal Comitato Unico di Garanzia (Cug) dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale, organismo di recente formazione (il suo insediamento nel **sistema portuale** di Livorno e Provincia risale a luglio 2024) atto a "promuovere e a garantire le pari opportunità, il benessere organizzativo" e, non ultimo a eliminare forme di discriminazione nel contesto **portuale**. L'analisi L'analisi sviluppata dal Comitato Unico di Garanzia concerne necessariamente l'applicazione degli artt. 16, 17 e 18 della Legge 28 gennaio 1994, n.84. Tali articoli disciplinano, nell'ordine, l'art.16 il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, l'art.17 la fornitura di lavoro temporaneo alle imprese, l'art.18 la realizzazione e la gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee. In base ai dati pubblicati, nelle imprese autorizzate allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali su un totale di 626 unità risultano impiegate 61 lavoratrici femminili, tra i concessionari di aree e banchine su un totale di 892 occupati 100 sono donne, mentre nelle opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare hanno trovato occupazione 13 donne su un totale di 58 unità. Il presidente Il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri , in un'intervista pubblicata nella newsletter spiega: «L'ambiente **portuale**, tradizionalmente dominato dagli uomini, presenta ostacoli unici dovuti a fattori storici, culturali, strutturali e pratici...La mancanza di donne in posizioni di leadership rende difficile per le nuove generazioni di lavoratrici vedere il settore **portuale** come un ambiente accogliente e capace di offrire opportunità di carriera». Gli obiettivi percorribili



10/19/2024 17:45

I dati pubblicati dal Comitato unico di garanzia dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale LIVORNO. L'iter che porterà a una "pari opportunità" nel settore portuale ha una partenza in salita, che deve superare varie difficoltà e dovrà prevedere "cambiamenti strutturali e culturali". I dati In termini numerici, secondo i dati forniti dalla Camera dei Deputati, le donne occupate sono circa 9,5 milioni, laddove i maschi occupati sono circa 13 milioni; nel contesto europeo, il tasso di occupazione femminile in Italia risultava essere - secondo dati relativi al quarto trimestre 2022 - quello più basso tra gli Stati dell'Unione europea, essendo di circa 14 punti percentuali al di sotto della media UE. La prevalenza dei lavoratori operanti negli scali portuali di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo, Capraia Isola, nel Mar Tirreno Settentrionale vede una prevalenza schiacciante degli uomini rispetto alle donne: su un totale di 1750 lavoratori, soltanto 174 sono donne, con una percentuale del 90,05 contro il 9,95. Sulla costa Questi ultimi dati, aggiornati a giugno del presente anno, sono stati pubblicati dal Comitato Unico di Garanzia (Cug) dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, organismo di recente formazione (il suo insediamento nel sistema portuale di Livorno e Provincia risale a luglio 2024) atto a "promuovere e a garantire le pari opportunità, il benessere organizzativo" e, non ultimo a eliminare forme di discriminazione nel contesto portuale. L'analisi sviluppata dal Comitato Unico di Garanzia concerne necessariamente l'applicazione degli artt. 16, 17 e 18 della Legge 28 gennaio 1994, n.84. Tali articoli disciplinano, nell'ordine, l'art.16 il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, l'art.17 la fornitura di lavoro temporaneo alle imprese, l'art.18 la realizzazione e la gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee. In base ai dati

nei prossimi anni per raggiungere la gender equity di altre nazioni europee o di altri settori lavorativi presuppongono soprattutto i seguenti cambiamenti: adeguamenti degli spazi di lavoro dedicati, adattamento dei turni di lavoro, innalzamento dei livelli di sicurezza sui luoghi di lavoro, ampia e articolata formazione. Per raggiungerli si richiederà un «impegno congiunto di istituzioni, sindacati, aziende portuali e comunità, almeno nei prossimi cinque, dieci anni. Valorizzare le competenze e il talento delle donne a tutti i livelli», garantire una maggiore rappresentanza femminile nei ruoli dirigenziali e operativi all'interno del porto è la challenge che garantirà a Livorno un futuro più "roseo".

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

## Redistribuzione del reddito, ecco il vero problema economico

"Il grande problema dell'economia è la ingiusta distribuzione delle ricchezze a livello mondiale. Questo causa ingiustizie sociali intollerabili": lo dice il noto economista professor Stefano Zamagni, ex Presidente dell'Agenzia del Terzo Settore e Presidente Emerito della Pontificia Accademia delle Scienze Sociali. Professor Zamagni, il recente rapporto Istat dice una cosa allarmante, ovvero che oltre il 2,2 per cento delle famiglie italiane vivono in situazione di povertà assoluta e definisce la cosa "allarmante". Preoccupato? "Viviamo un paradosso. Mentre l'Istat fotografa numeri e dunque quello che dice è obiettivamente vero, la situazione complessiva mondiale sembra apparentemente andare in senso opposto e in risalita. Ovvero, cresce l'occupazione anche in Italia, cala l'inflazione, la Bce taglia i tassi di interesse e questo almeno nel medio e lungo termine dovrebbe far bene al sistema industriale con maggiori investimenti, più produttività e dunque maggiori posti di lavoro. Tuttavia il tema della povertà è legato a situazioni e problemi differenti". Cioè? "Un tempo le crisi scoppiavano per mancanza di merce e prodotto, adesso è l'opposto, si produce più del necessario, sovrabbonda. E questo genera una situazione spesso di squilibrio e sperequazione. Vi è chi vive nell'abbondanza e chi nel bisogno estremo. Insomma, il tema fondamentale è la suddivisione delle ricchezze della terra e l'ingiustizia sociale tra chi ha tanto e chi ha poco, il vecchio tema della redistribuzione del reddito. Bisogna cambiare le regole del gioco perchè, ed ha ragione il Papa, questa economia che è nelle mani di pochi, uccide. Lo diceva anche san Giovanni Paolo II, evidenziando come abbiano fallito il socialismo reale, ma anche il capitalismo senza freni". Che cosa suggerisce? "Per intanto cambiare, e subito, il regime fiscale, e far pagare maggiormente i ricchi, questo in Italia. Idem per le multinazionali, penso che debba davvero, e con vigore, mettersi in atto il sistema di progressività della tassazione che non è attuato nel modo dovuto. Purtroppo la politica non ragiona secondo visione da statisti, ma nel corto e medio periodo, pensa agli anni del mandato e alle prossime elezioni, dunque alla ricerca del consenso. L'obiettivo dei politici è quello di tirare avanti, senza badare e pensare a riforme vere, di carattere strutturale". Magari ci aiuterebbe la Dottrina Sociale della Chiesa "È definita Dottrina Sociale ma, secondo me, andrebbe chiamata Insegnamento Sociale della Chiesa. Però attenzione, essa non è una teoria e non fornisce ricette, ma si muove all'insegna della Sacra Scrittura e del Magistero, non è un programma di governo. Il cardine è la sussidiarietà, nulla è più conforme al Vangelo come la solidarietà e la equità. In quanto al futuro del nostro Paese sono ottimista. Se studiassimo la storia, cosa che non accade, ci accorgeremmo che almeno 5 volte il Paese è caduto, ma si è rialzato ed è risalito. Una volta grazie a San Benedetto da Norcia dopo la grande crisi sociale, politica ed economica e non a caso egli è Patrono di Europa



"Il grande problema dell'economia è la ingiusta distribuzione delle ricchezze a livello mondiale. Questo causa ingiustizie sociali intollerabili": lo dice il noto economista professor Stefano Zamagni, ex Presidente dell'Agenzia del Terzo Settore e Presidente Emerito della Pontificia Accademia delle Scienze Sociali. Professor Zamagni, il recente rapporto Istat dice una cosa allarmante, ovvero che oltre il 2,2 per cento delle famiglie italiane vivono in situazione di povertà assoluta e definisce la cosa "allarmante". Preoccupato? "Viviamo un paradosso. Mentre l'Istat fotografa numeri e dunque quello che dice è obiettivamente vero, la situazione complessiva mondiale sembra apparentemente andare in senso opposto e in risalita. Ovvero, cresce l'occupazione anche in Italia, cala l'inflazione, la Bce taglia i tassi di interesse e questo almeno nel medio e lungo termine dovrebbe far bene al sistema industriale con maggiori investimenti, più produttività e dunque maggiori posti di lavoro. Tuttavia il tema della povertà è legato a situazioni e problemi differenti". Cioè? "Un tempo le crisi scoppiavano per mancanza di merce e prodotto, adesso è l'opposto, si produce più del necessario, sovrabbonda. E questo genera una situazione spesso di squilibrio e sperequazione. Vi è chi vive nell'abbondanza e chi nel bisogno estremo. Insomma, il tema fondamentale è la suddivisione delle ricchezze della terra e l'ingiustizia sociale tra chi ha tanto e chi ha poco, il vecchio tema della redistribuzione del reddito. Bisogna cambiare le regole del gioco perchè, ed ha ragione il Papa, questa economia che è nelle mani di pochi, uccide. Lo diceva anche san Giovanni Paolo II, evidenziando come abbiano fallito il socialismo reale, ma anche il capitalismo senza freni". Che cosa suggerisce? "Per intanto cambiare, e subito, il regime fiscale, e far pagare maggiormente i ricchi, questo in Italia. Idem per le multinazionali, penso che debba davvero, e con vigore, mettersi in atto il sistema di progressività della tassazione che non è attuato nel modo dovuto. Purtroppo la politica non ragiona secondo visione da statisti, ma nel corto e medio

# Informazionecattolica

## Fonti Web

---

perchè ha risollevato non solo l'Italia, ma l'Europa. Poi nel 1400 con l'umanesimo, poi col Rinascimento, e pensiamo ai disastri della guerra dalla quale siamo venuti fuori e indico il famoso boom economico. Insomma, l'Italia sa reagire nei momenti difficili". Secondo alcuni i punti cardine sono la lotta alla evasione fiscale e le politiche attive del lavoro "Questi sono strumenti, anche giusti, ma non impostazione di programma. Sono armi per realizzare un programma, ma prima va impostato lo schema che deve basarsi fundamentalmente sulla giustizia sociale, sulla sussidiarietà circolare e naturalmente sull'aumento della competitività dei prodotti". Cosa pensa dell'**Autonomia differenziata**? "Così come è concepita la legge attuale non può funzionare ed è destinata al fallimento. Attenzione, in sé l'idea è valida e del resto è prevista in Costituzione. Ma è l'attuazione che non va. Intanto è la stessa definizione che non mi convince, io la chiamerei **autonomia** diversificata. Penso che non vi sia un lasso di tempo sufficiente per metterla in pratica, occorre almeno dieci anni per consentire alle regioni meno forti, penso a quelle del Sud, di mettersi al passo. Così corriamo il rischio, ad esempio, di avere ulteriori squilibri nella sanità con l'aumento del divario tra Nord e Sud. Insomma, abbiamo bisogno di dieci anni per la sua attuazione e, invece, abbiamo corso troppo. Sicuramente ci sono alcuni temi che non vanno inseriti e sono la sanità, la scuola, il diritto e i rapporti con l'estero, vanno scorporati". Il Sud non esce bene dal rapporto Istat, con qualche nota lieta per la Puglia "La Puglia è un caso atipico ed è la Lombardia del Sud. Ha un sistema di imprese solido e capace con eccellenze ed una ottima classe imprenditoriale ben centrata e diretta, a parte il problema della legalità nel foggiano, la qualità di vita media è buona, sconta come tutti, peccato del passato, ha una buona rete di **aeroporti e porti**, e soprattutto un eccellente sistema universitario e penso alla Uniba di Bari e al Politecnico con ottimi legami col mondo della impresa". Papa Francesco varie volte ha lanciato appelli alla solidarietà e ad una economia dal volto umano "Il Papa è profetico, si muove nel solco degli insegnamenti della Chiesa. Egli censura quella che chiama economia dello scarto, il mettere da parte chi non è produttivo. Ma il grande problema di fondo era e resta l'ingiusta distribuzione delle risorse tra Paesi ricchi e poveri. E' una mina vagante". [Subscribe Comments](#).

AD  
USO

## Dal Mimit 350 milioni per l'efficienza energetica e la sostenibilità dei processi produttivi: domande dall'11 novembre

La circolare del 18 ottobre 2024 del Mimit definisce le modalità di accesso ai finanziamenti per agevolare la transizione ecologica del sistema produttivo nazionale attraverso lo strumento dei Contratti di sviluppo. Le risorse a disposizione ammontano a 350 milioni. Sarà possibile presentare domanda dall'11 novembre. Aprirà l'11 novembre lo sportello per la presentazione delle domande di agevolazione per lo sviluppo di una maggiore efficienza energetica e per rendere più sostenibili i processi di produzione. Le richieste andranno a valere sullo strumento dei Contratti di sviluppo, come specificato dalla circolare del 18 ottobre del Ministero delle Imprese e del Made in Italy.

L'obiettivo è incentivare gli investimenti privati e migliorare l'accesso ai finanziamenti per sostenere l'efficienza energetica, la produzione rinnovabile per l'autoconsumo e la trasformazione sostenibile del processo produttivo.

Le risorse finanziarie disponibili ammontano a 350 milioni di euro, nell'ambito della dotazione complessiva del sotto investimento 1, pari a 2 miliardi di euro, della Missione 1, Componente 2, Investimento 7, del PNRR finanziato dall'Unione europea - NextGenerationEU. Le risorse del PNRR per l'efficientamento energetico e la sostenibilità dei processi produttivi L'iniziativa si inserisce nel più ampio contesto della Misura M1C2-I7 per il "Sostegno al sistema di produzione per la transizione ecologica, le tecnologie a zero emissioni nette e la competitività e la resilienza delle catene di approvvigionamento strategiche". Questo investimento, denominato "Supporto al sistema produttivo per la transizione ecologica, le tecnologie Net Zero e la competitività e resilienza delle filiere strategiche", si articola a sua volta in due sotto investimenti principali. La circolare del 18 ottobre fa riferimento proprio al primo di questi sotto investimenti, che mira a incentivare la transizione ecologica del sistema produttivo nazionale, sostenendo investimenti in tecnologie chiave come batterie, pannelli solari e turbine eoliche, e promuovendo l'efficienza energetica e la sostenibilità ambientale dei processi produttivi. L'attuazione di queste iniziative sarà facilitata attraverso l'utilizzo dei Contratti di sviluppo, gestiti dall'Agenzia Nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.A. - Invitalia, che forniranno supporto agevolativo per il raggiungimento degli obiettivi di efficienza energetica e sostenibilità. Investimenti per la sostenibilità dei processi produttivi, quali progetti possono essere agevolati Le domande devono avere ad oggetto un programma di sviluppo per la tutela ambientale concernente un'iniziativa imprenditoriale finalizzata alla salvaguardia dell'ambiente, per la cui realizzazione possono essere necessari uno o più progetti per la tutela ambientale (Titolo IV del decreto 9 dicembre 2014), ed eventualmente progetti di ricerca, sviluppo e innovazione (Titolo III del medesimo decreto), strettamente connessi e funzionali tra di loro in relazione all'obiettivo di salvaguardia ambientale.



10/19/2024 17:52

La circolare del 18 ottobre 2024 del Mimit definisce le modalità di accesso ai finanziamenti per agevolare la transizione ecologica del sistema produttivo nazionale attraverso lo strumento dei Contratti di sviluppo. Le risorse a disposizione ammontano a 350 milioni. Sarà possibile presentare domanda dall'11 novembre. Aprirà l'11 novembre lo sportello per la presentazione delle domande di agevolazione per lo sviluppo di una maggiore efficienza energetica e per rendere più sostenibili i processi di produzione. Le richieste andranno a valere sullo strumento dei Contratti di sviluppo, come specificato dalla circolare del 18 ottobre del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. L'obiettivo è incentivare gli investimenti privati e migliorare l'accesso ai finanziamenti per sostenere l'efficienza energetica, la produzione rinnovabile per l'autoconsumo e la trasformazione sostenibile del processo produttivo. Le risorse finanziarie disponibili ammontano a 350 milioni di euro, nell'ambito della dotazione complessiva del sotto investimento 1, pari a 2 miliardi di euro, della Missione 1, Componente 2, Investimento 7, del PNRR finanziato dall'Unione europea - NextGenerationEU. Le risorse del PNRR per l'efficientamento energetico e la sostenibilità dei processi produttivi L'iniziativa si inserisce nel più ampio contesto della Misura M1C2-I7 per il "Sostegno al sistema di produzione per la transizione ecologica, le tecnologie a zero emissioni nette e la competitività e la resilienza delle catene di approvvigionamento strategiche". Questo investimento, denominato "Supporto al sistema produttivo per la transizione ecologica, le tecnologie Net Zero e la competitività e resilienza delle filiere strategiche", si articola a sua volta in due sotto investimenti principali. La circolare del 18 ottobre fa riferimento proprio al primo di questi sotto investimenti, che mira a incentivare la transizione ecologica del sistema produttivo nazionale, sostenendo investimenti in tecnologie chiave come batterie, pannelli solari e turbine eoliche, e

## Innovation Post

### Fonti Web

---

Per essere considerati ammissibili, i progetti devono essere finalizzati a: la tutela dell'ambiente, compresi gli aiuti per la riduzione e l'eliminazione delle emissioni di gas a effetto serra, conformemente alle disposizioni di cui all'articolo 36 del Regolamento GBER l' introduzione di misure di efficienza energetica, conformemente alle disposizioni di cui agli articoli 38 e 38-bis del Regolamento GBER la promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, dell'idrogeno rinnovabile e della cogenerazione ad alto rendimento (articolo 41 del Regolamento GBER), solo qualora gli investimenti riguardino interventi destinati all'autoconsumo dell'impresa beneficiaria e risultino inseriti in un più ampio programma di investimenti l' efficienza nell'utilizzo delle risorse e al sostegno alla transizione verso un'economia circolare ( disposizioni di cui all'articolo 47 del Regolamento GBER). Le risorse disponibili andranno a finanziare domande di Contratto di sviluppo per la tutela ambientale. Nello specifico, potranno essere valutate: previa presentazione di specifica istanza da parte del proponente, domande di Contratto di sviluppo già presentate all'Agenzia il cui iter di valutazione istruttoria risulti, alla data di pubblicazione della presente circolare, sospeso per carenza di risorse finanziarie nuove domande di Contratto di sviluppo, presentate successivamente alla data di pubblicazione della presente circolare, per le quali il soggetto proponente faccia istanza di accesso alle risorse di cui alla presente circolare. Ai fini del calcolo del contributo climatico, le imprese proponenti sono altresì tenute a fornire, in sede di presentazione delle predette istanze, una descrizione del progetto e gli elementi utili a consentire all'Agenzia di verificare la conformità del programma di investimento con i campi di intervento selezionati. Investimenti ammissibili I progetti d'investimento devono garantire il raggiungimento di almeno uno dei seguenti obiettivi ambientali: riduzione di almeno il 40%, rispetto alla situazione precedente l'aiuto, delle emissioni dirette di gas serra degli impianti industriali che attualmente utilizzano combustibili fossili come fonte di energia. Detta riduzione può essere ottenuta mediante l'elettificazione dei processi produttivi e il passaggio all'uso di idrogeno o di combustibili rinnovabili derivati dall'idrogeno (che la circolare definisce come "investimenti per la riduzione delle emissioni di gas serra") riduzione di almeno il 20%, rispetto alla situazione precedente l'aiuto, del consumo di energia negli impianti industriali oggetto delle agevolazioni ("investimenti per la riduzione del consumo di energia") Investimenti per la riduzione delle emissioni di gas serra I progetti che prevedono il passaggio all'uso di idrogeno o di combustibili rinnovabili derivati dall'idrogeno, per accedere ai finanziamenti, devono rispettare determinati requisiti. Innanzitutto, in caso di aiuti per investimenti di decarbonizzazione industriale che prevedano il passaggio all'uso di idrogeno rinnovabile, l'idrogeno deve essere prodotto da fonti energetiche rinnovabili in conformità con le metodologie stabilite per i carburanti rinnovabili liquidi e gassosi per il **trasporto** di origine non biologica nella direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili e nei suoi atti di esecuzione o delegati. Gli investimenti possono riguardare unicamente apparecchiature in grado di utilizzare esclusivamente l'idrogeno

## Innovation Post

### Fonti Web

---

senza ulteriori investimenti (apparecchiature hydrogen-ready al 100%). I beneficiari sono obbligati a utilizzare almeno il 75% di idrogeno rinnovabile rispetto al totale degli input energetici dell'unità tecnica oggetto di intervento entro il 2032 e ad effettuare il passaggio completo all'idrogeno rinnovabile entro il 2036. In caso di aiuti per investimenti di decarbonizzazione industriale che prevedono il passaggio all'uso di combustibili rinnovabili derivati dall'idrogeno, detti combustibili devono essere conformi ai seguenti requisiti cumulativi: devono essere liquidi o gassosi, il contenuto energetico deriva da fonti rinnovabili diverse dalla biomassa, consentono di ottenere una riduzione delle emissioni di gas serra nel ciclo di vita di almeno il 70% rispetto a un combustibile fossile di confronto, pari a 94 g CO<sub>2</sub>eq/MJ, sono prodotti in conformità alle metodologie stabilite per i carburanti rinnovabili per il **trasporto** liquidi e gassosi di origine non biologica nella direttiva (UE) 2018/2001 e nei suoi atti di esecuzione o delegati. Nell'ambito degli interventi di decarbonizzazione industriale che prevedono il passaggio all'uso di combustibili rinnovabili derivati dall'idrogeno, al fine di garantire che la riduzione delle emissioni di gas serra del 40% sia raggiunta in tutti gli impianti sovvenzionati, l'idrogeno deve rappresentare almeno il 40% degli apporti energetici totali su base annua dall'inizio della fase operativa dei progetti relativamente all'unità tecnica oggetto di intervento. Per unità tecnica, precisa la circolare, deve intendersi quella in cui l'idrogeno non era, precedentemente, parte dell'input energetico e in cui il resto degli input energetici hanno, rispetto agli input energetici sostituiti dall'idrogeno, intensità di emissioni uguali o inferiori prima e dopo l'investimento. I progetti di investimento non devono comportare un aumento della capacità produttiva complessiva dell'impresa richiedente, fatti salvi gli aumenti non superiori al 2% della capacità produttiva complessiva derivanti da esigenze tecniche. Ai fini del calcolo della riduzione delle emissioni, l'impresa deve tenere conto del livello medio di emissioni registrato nei cinque anni precedenti la domanda di aiuto. Investimenti per la riduzione del consumo di energia. Per gli investimenti per la riduzione del consumo di energia, al fine della determinazione della percentuale di riduzione si deve tenere conto: dei soli consumi derivanti direttamente dall'investimento sovvenzionato, con esclusione quindi di riduzioni di consumo energetico che si verificano a livello di terzi o di nuovi impianti della medesima tipologia di produzione e dell'equivalenza della produzione (fatti salvi gli aumenti non superiori al 2% della capacità produttiva complessiva derivanti da esigenze tecniche) del livello di consumo energetico previsto a seguito dell'intervento e di quello medio registrato nei cinque anni precedenti la domanda di aiuto. Le risorse a disposizione. Per la misura sono a disposizione 350 milioni di euro di cui almeno il 60% è destinato a finanziare investimenti finalizzati a perseguire l'efficienza energetica dei processi di produzione, anche attraverso la produzione per l'autoconsumo di energia elettrica da fonti rinnovabili, ad esclusione della biomassa. Il 40% delle risorse, inoltre, è destinato a finanziare investimenti da realizzare nelle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia. I costi ammissibili e il calcolo dell'agevolazione. Ai fini della determinazione dei costi ammissibili e dell'intensità

## Innovation Post

### Fonti Web

---

dell'aiuto il punto 7.3 della circolare precisa che per i progetti di investimento con costi ammissibili fino a 50 milioni di euro , i costi ammissibili sono tutti quei costi direttamente connessi al conseguimento di una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra o di un livello più elevato di efficienza energetica. Per i progetti di investimento con costi ammissibili superiori a 50 milioni di euro , i costi ammissibili sono rappresentati dalla differenza tra i costi del progetto e i risparmi sui costi o le entrate supplementari rispetto alla situazione in assenza di aiuti, nell'arco della durata dell'investimento. Per la determinazione dei risparmi sui costi , dovranno essere prese in considerazione le variazioni dei costi operativi e di manutenzione, come ad esempio i minori costi del carburante a seguito di un miglioramento dell'efficienza o i minori costi delle quote UE ETS. Per quanto riguarda le entrate aggiuntive , dovranno essere prese in considerazione le entrate derivanti dai potenziali effetti positivi associati all'investimento, compresi quelli legati all'applicazione del cosiddetto "premio verde", quale componente di prezzo aggiuntiva che i beneficiari possono imporre ai propri clienti in base alla disponibilità del mercato a pagare un prezzo più alto per i prodotti fabbricati con più elevati standard ecologici. Finanziamenti per la sostenibilità dei processi produttivi, come presentare domanda Le domande per accedere ai finanziamenti possono essere presentate all'Agenzia a partire dalle ore 12.00 del giorno 11 novembre 2024 , secondo le modalità e i modelli che saranno resi disponibili nell'apposita sezione dedicata ai Contratti di sviluppo del sito internet di Invitalia ( [www.invitalia.it](http://www.invitalia.it) ) La circolare Page Zoom.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

## La Provincia di Civitavecchia

Fonti Web

### Alis e il porto di Civitavecchia: sinergia per lo sviluppo del territorio

CIVITAVECCHIA - Civitavecchia si consolida come hub strategico nel Mediterraneo, grazie alla collaborazione con Alis (Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile), guidata da Guido Grimaldi. Riconfermato alla presidenza dell'associazione, Grimaldi ha ribadito l'importanza del legame con il porto, un nodo cruciale nella rete di trasporti di Alis, che conta oltre 23.000 imprese e 320.000 lavoratori tra Italia ed Europa. La recente concessione della Darsena Traghetti nel porto di Civitavecchia, ottenuta dal gruppo Grimaldi, rafforza i collegamenti con le isole e le principali rotte del Mediterraneo. Per Grimaldi, Civitavecchia è al centro delle strategie di sviluppo dell'associazione, impegnata a promuovere l'innovazione e la sostenibilità nel settore logistico. Alla riunione della direzione generale di Alis, alla presenza tra gli altri del viceministro Edoardo Rixi, ha partecipato anche Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, primo presidente di Authority a diventare membro onorario. «Ho partecipato molto volentieri alla direzione generale dell'Associazione Alis guidata sapientemente da Guido Grimaldi e il suo staff - ha spiegato Musolino - anche perché si festeggiavano 8 anni di vita di un'associazione che con i nostri porti lavora da sempre ma, soprattutto, contribuisce, in modo fattivo, alla crescita del settore marittimo non solo nel sistema economico, ma anche e soprattutto con azioni che hanno un occhio sempre attento all'innovazione e alla sostenibilità». Commenti.



AD  
USO  
ESCLUSIVO

## Confcommercio: economia fragile. Calano i consumi, flessione del turismo interno e automotive

Raggiungere l'obiettivo di una crescita dell'1% nel 2024 resta difficile. È la conclusione a cui è arrivata l'Ufficio Studi **Confcommercio** che raccogliendo e analizzando i dati indica il Pil a +0,2% a ottobre e i consumi +0,1% a settembre. Con un miglioramento dei **trasporti** aerei, beni e servizi per la comunicazione, mentre è in calo l'automotive, e si assiste ad un rallentamento del turismo interno. Restano le molte ombre. Secondo il direttore dell'Ufficio Studi, Mariano Bella, "l'inizio dell'autunno non sembra aver diradato le molte ombre che caratterizzano l'attuale situazione congiunturale. La nostra economia, all'interno della quale non mancano moderati spunti di vivacità, sembra essere tornata a viaggiare a ritmi molto modesti, i quali, pur non prefigurando una reale stagnazione, non possono essere valutati come una vera crescita". "La revisione dei conti nazionali e quella dei più recenti profili trimestrali", sostiene Bella, "non ha aiutato a delineare un quadro congiunturale più chiaro. Le stime effettuate con i nuovi dati e la considerazione delle più recenti informazioni in alta frequenza conducono a disegnare un terzo trimestre in moderata crescita (+0,3%), rivedendo, quindi, al rialzo la valutazione di stagnazione offerta un mese fa". Sensazione di fragilità. Secondo il responsabile dell'Ufficio studi, "non cambia, invece, la ben fondata sensazione di fragilità del quadro economico, caratterizzato da un inceppamento grave del circuito redditi-fiducia-consumi. La crescita dell'occupazione si sarebbe arrestata sui livelli massimi durante il bimestre settembre-ottobre, a fronte di buone dinamiche nel settore delle costruzioni che quasi compensano i vuoti avvertiti nell'indice della produzione industriale. Il fatturato dei servizi, nel terzo trimestre, risulterebbe moderatamente crescente, nonostante un andamento delle presenze turistiche piuttosto insoddisfacente nella metrica dei dati provvisori. Non escludiamo una revisione al rialzo dei suddetti dati".

Commercio e consumi. A settembre 2024 l'Indicatore dei Consumi **Confcommercio** (ICC) ha mostrato una piccola variazione (0,1%) rispetto allo stesso mese del 2023 confermando il permanere di una situazione di debolezza sul versante dei consumi. Il dato dell'ultimo mese è sintesi di una lieve riduzione della domanda per i beni (-0,1% nel confronto annuo) a cui si è associata una crescita dello 0,4% per i servizi. La mancanza di slancio della domanda delle famiglie, secondo **Confcommercio**, è sottolineata anche dal dato congiunturale destagionalizzato, che registra una variazione dello 0,1% segnalando, al suo interno, una preoccupante tendenza alla riduzione della spesa per i servizi, elemento già emerso ad agosto. **Trasporti** aerei al top. Le stime per il mese di settembre 2024 indicano, a livello di macro-funzioni di consumo, il permanere di dinamiche articolate. "Spunti di miglioramento", osserva Mariano Bella, "si rilevano per i **trasporti** aerei (+11,6%), i beni e i servizi per la comunicazione



Raggiungere l'obiettivo di una crescita dell'1% nel 2024 resta difficile. È la conclusione a cui è arrivata l'Ufficio Studi Confcommercio che raccogliendo e analizzando i dati indica il Pil a +0,2% a ottobre e i consumi +0,1% a settembre. Con un miglioramento dei trasporti aerei, beni e servizi per la comunicazione, mentre è in calo l'automotive, e si assiste ad un rallentamento del turismo interno. Restano le molte ombre. Secondo il direttore dell'Ufficio Studi, Mariano Bella, "l'inizio dell'autunno non sembra aver diradato le molte ombre che caratterizzano l'attuale situazione congiunturale. La nostra economia, all'interno della quale non mancano moderati spunti di vivacità, sembra essere tornata a viaggiare a ritmi molto modesti, i quali, pur non prefigurando una reale stagnazione, non possono essere valutati come una vera crescita". "La revisione dei conti nazionali e quella dei più recenti profili trimestrali", sostiene Bella, "non ha aiutato a delineare un quadro congiunturale più chiaro. Le stime effettuate con i nuovi dati e la considerazione delle più recenti informazioni in alta frequenza conducono a disegnare un terzo trimestre in moderata crescita (+0,3%), rivedendo, quindi, al rialzo la valutazione di stagnazione offerta un mese fa". Sensazione di fragilità. Secondo il responsabile dell'Ufficio studi, "non cambia, invece, la ben fondata sensazione di fragilità del quadro economico, caratterizzato da un inceppamento grave del circuito redditi-fiducia-consumi. La crescita dell'occupazione si sarebbe arrestata sui livelli massimi durante il bimestre settembre-ottobre, a fronte di buone dinamiche nel settore delle costruzioni che quasi compensano i vuoti avvertiti nell'indice della produzione industriale. Il fatturato dei servizi, nel terzo trimestre, risulterebbe moderatamente crescente, nonostante un andamento delle presenze turistiche piuttosto insoddisfacente nella metrica dei dati provvisori. Non escludiamo una revisione al rialzo dei suddetti dati".

(+5,9%), gli elettrodomestici (+4,1%), i carburanti (+2,9%) e i servizi ricreativi (1,2%). Il modesto miglioramento stimato nel confronto annuo per l'abbigliamento e le calzature (+0,7% su settembre 2023) sembra riflettere più che un'inversione di tendenza gli effetti una diversa situazione meteorologica. Elemento che dovrebbe aver contribuito anche al calo della domanda di energia elettrica (-1,1%)". Calo del turismo interno I segnali di rallentamento della domanda per i servizi legati al turismo, già osservati nei mesi precedenti, sembrano confermati a settembre. "La nostra stima", spiega il responsabile dell'Ufficio studi, "è di una variazione su base annua per il comparto degli alberghi e pubblici esercizi nulla. Sulla base delle indicazioni provvisorie, relative ai primi otto mesi del 2024, la tendenza al rallentamento origina principalmente dalla componente interna che, al momento, continua ad essere compensata dal turismo straniero. Crisi automotive Anche a settembre il settore dell'automotive, commenta la **Confcommercio**, permane in territorio negativo (-4%), accentuando le difficoltà di questo segmento, con effetti negativi su tutta la filiera. Elementi di debolezza continuano a interessare anche altre funzioni di consumo più tradizionali come i mobili e agli articoli di arredamento (-4,6% su base annua). Relativamente agli alimentari, altro settore in deciso ridimensionamento negli ultimi anni, il dato di settembre (-0,3% sullo stesso mese del 2023) sembra indicare come il recupero di agosto rappresenti più un riassetto nei comportamenti di spesa delle famiglie che l'inizio di una fase meno problematica". Prezzi a breve termine "Sulla base delle dinamiche registrate dalle diverse variabili che concorrono alla formazione dei prezzi al consumo", conclude la nota dell'Ufficio studi della **Confcommercio**, "si stima per il mese di ottobre 2024 una variazione nulla dell'indice in termini congiunturali e una crescita dello 0,9% su base annua. Il lieve aumento della variazione tendenziale è in linea con le attese e coerente con la stima di una crescita dei prezzi al consumo prossima all'1% nella media del 2024. Il ritorno dell'inflazione sui valori che le famiglie avevano sperimentato negli anni precedenti la crisi pandemica potrebbe rappresentare, unitamente alle dinamiche occupazionali e reddituali, la leva per il recupero della domanda, quanto mai necessario per migliorare le deboli prospettive di crescita, ma del quale si intravedono pochi e sporadici segnali".

AD  
USO

## Il procuratore Nitti: «Criminalità ambientale sempre più invasiva e di tipo imprenditoriale»

In Puglia nel 2023 sono stati registrati 3.643 reati ambientali. È quanto emerge dal report di Legambiente «Ecomafia 2024» che nei mesi scorsi è stato presentato snocciolando una serie di numeri che confermano quanto i reati ambientali nella nostra regione come nel resto d'Italia sono una vera emergenza nata dalla commistione tra criminalità organizzata, ambientale ed economia. Con 878 reati e 655 persone denunciate la provincia di Bari occupa il primo posto in Regione, seguita da Foggia dove sono stati commessi 703 crimini ambientali. Ci sono poi le province di Lecce (615 reati), Taranto (353), Brindisi (224) e la Bat (174). «Il rapporto Ecomafia parla di un ennesimo incremento dei reati ambientali rilevati non di quelli che sono stati realmente commessi», commenta il Procuratore di Trani, Renato Nitti, esperto di reati ambientali essendo stato già consulente della commissione bicamerale di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e sugli illeciti ambientali ad esse correlati. «Purtroppo la rete di servizi di polizia giudiziaria, in modo particolare nella BAT, non è in grado di rilevare tutti gli illeciti che vengono realmente commessi». Dottor Nitti, lei ha parlato nei giorni scorsi di un massiccio aumento di rifiuti illeciti dalla Puglia verso la Cina «Facciamo un po' di chiarezza. Fino al 2018 sia l'Unione europea che gli Stati Uniti d'America inviavano enormi quantitativi di rifiuti plastici verso la Cina. Dal 1° gennaio la Cina ha chiuso il mercato, non prende più plastica da riciclare, causando uno stallo a livello planetario. Da quel momento in poi si sono moltiplicate altre vie di esportazione verso Paesi dell'estremo Oriente che mai avevano manifestato prima un livello tecnologico adeguato per poter gestire il rifiuto plastico tanto poterlo riciclare. Tra le destinazioni ci sono anche Paesi nel Mediterraneo come Tunisia, Turchia. Ma ci sono ancora quantitativi di rifiuti che tratteniamo ancora nel nostro Stato senza che sia assicurata la chiusura del ciclo che avviene, per quanto riguarda i rifiuti plastici, con il recupero come riciclaggio generando nuova materia prima, oppure con il recupero energetico attraverso la combustione. In Italia, purtroppo, per tanti motivi, la qualità della differenziata non è così elevata da consentire un buon riciclaggio e, per la parte che non va a riciclaggio e che è destinato a recupero energetico, non abbiamo impianti sufficienti di termo-valorizzazione. Motivo per cui in Italia, come reazione, si sono verificati e continuano a verificarsi incendi di impianti di stoccaggio. In alternativa abbiamo assistito (specie in Puglia) ad abbandoni di rifiuti sulle strade o in zone meno monitorate come l'Alta Murgia e alcuni territori del Foggiano». Quali sono gli strumenti investigativi a disposizione? «C'è un delitto molto importante di cui mi occupavo quando era all'Antimafia a Bari che sono i traffici di ingenti quantitativi di rifiuti. Una fattispecie complessa ed articolata che richiede un certo tempo investigativo. L'altro reato è il



10/19/2024 13:35 Gianpaolo Balsamo

In Puglia nel 2023 sono stati registrati 3.643 reati ambientali. È quanto emerge dal report di Legambiente «Ecomafia 2024» che nei mesi scorsi è stato presentato snocciolando una serie di numeri che confermano quanto i reati ambientali nella nostra regione come nel resto d'Italia sono una vera emergenza nata dalla commistione tra criminalità organizzata, ambientale ed economia. Con 878 reati e 655 persone denunciate la provincia di Bari occupa il primo posto in Regione, seguita da Foggia dove sono stati commessi 703 crimini ambientali. Ci sono poi le province di Lecce (615 reati), Taranto (353), Brindisi (224) e la Bat (174). «Il rapporto Ecomafia parla di un ennesimo incremento dei reati ambientali rilevati non di quelli che sono stati realmente commessi», commenta il Procuratore di Trani, Renato Nitti, esperto di reati ambientali essendo stato già consulente della commissione bicamerale di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e sugli illeciti ambientali ad esse correlati. «Purtroppo la rete di servizi di polizia giudiziaria, in modo particolare nella BAT, non è in grado di rilevare tutti gli illeciti che vengono realmente commessi». Dottor Nitti, lei ha parlato nei giorni scorsi di un massiccio aumento di rifiuti illeciti dalla Puglia verso la Cina «Facciamo un po' di chiarezza. Fino al 2018 sia l'Unione europea che gli Stati Uniti d'America inviavano enormi quantitativi di rifiuti plastici verso la Cina. Dal 1° gennaio la Cina ha chiuso il mercato, non prende più plastica da riciclare, causando uno stallo a livello planetario. Da quel momento in poi si sono moltiplicate altre vie di esportazione verso Paesi dell'estremo Oriente che mai avevano manifestato prima un livello tecnologico adeguato per poter gestire il rifiuto plastico tanto poterlo riciclare. Tra le destinazioni ci sono anche Paesi nel Mediterraneo come Tunisia, Turchia. Ma ci sono ancora quantitativi di rifiuti che tratteniamo ancora nel nostro Stato senza che sia assicurata la chiusura del ciclo che avviene, per quanto riguarda i rifiuti plastici, con il recupero come riciclaggio generando nuova materia prima, oppure con il recupero energetico attraverso la combustione. In Italia, purtroppo, per tanti motivi, la qualità della differenziata non è così elevata da consentire un buon riciclaggio e, per la parte che non va a riciclaggio e che è destinato a recupero energetico, non abbiamo impianti sufficienti di termo-valorizzazione. Motivo per cui in Italia, come reazione, si sono verificati e continuano a verificarsi incendi di impianti di stoccaggio. In alternativa abbiamo assistito (specie in Puglia) ad abbandoni di rifiuti sulle strade o in zone meno monitorate come l'Alta Murgia e alcuni territori del Foggiano». Quali sono gli strumenti investigativi a disposizione? «C'è un delitto molto importante di cui mi occupavo quando era all'Antimafia a Bari che sono i traffici di ingenti quantitativi di rifiuti. Una fattispecie complessa ed articolata che richiede un certo tempo investigativo. L'altro reato è il

singolo abbandono di rifiuti che, però, è una semplice contravvenzione. Se viene fermato un **autotrasportatore** che abbandona tonnellate di rifiuti anche in una zona vincolata, al massimo si può sequestrare il mezzo. L'arresto in flagranza non è previsto per questa fattispecie perché è una mera contravvenzione. Questo gap normativo sul ciclo dei rifiuti più volte l'ho segnalato in commissione parlamentare evidenziando la necessità che sia introdotta una fattispecie che consenta anche di intervenire con l'arresto in flagranza in queste ipotesi. A fronte di queste esigenze è stato invece introdotto un altro reato di cui non avvertivamo minimamente la necessità che è quello per cui se il singolo cittadino abbandona un rifiuto è reato: per esempio, se un ragazzo abbandona un pallone forato nel parco cittadino commette un reato secondo la legge attuale per il quale siamo costretti fare indagini, il processo con dispendio di risorse». Quali risorse avete per contrastare simili reati? «L'abbandono di un rifiuto da parte del singolo cittadino è sicuramente grave ma l'emergenza sono gli abbandoni di rifiuti svolti in modo imprenditoriale per i quali occorre un'attività investigativa sistematica alla quale sono impegnati il Nucleo operativo ecologico dei carabinieri che è sicuramente un'eccellenza ma è formata da poche persone, così come i Carabinieri Forestali che è anche un'eccellenza ma occorre che siano rafforzati e valorizzati ulteriormente. Abbiamo la possibilità di impiegare Guardia costiera, Guardia di **finanza** ma occorre strutturare bene queste forze in campo ma, al momento, non possiamo contare su risorse sufficienti per poter contrastare un fenomeno che è importante ma sicuramente non il più importante in materia ambientale». A cosa si riferisce? «Gli scarichi in falda è un tema fondamentale su cui ci sono intere aree su cui occorre investigare in modo più attento. Stiamo monitorando anche le zone vincolate sulle quali si stanno riaffacciando abusi edilizi in aree paesaggisticamente vincolate. Sulla corretta gestione dei rifiuti, infine, ci sono dei passaggi che non vengono affatto monitorati. Per esempio i rifiuti vengono conferiti nei singoli Comuni presso i Centri di selezione e smistamento e lì come viene fatta la valutazione della qualità della raccolta differenziata ancora non è chiaro. La percentuale di raccolta differenziata è ben diversa dalla percentuale di recupero».

AD  
USO

## Apri a Bari il Villaggio delle Regioni e delle Province autonome. Ecco le limitazioni al traffico

**BARI** - Tra decine di turisti e cittadini incuriositi, ha aperto i battenti poco fa il Villaggio delle Regioni e delle Province autonome allestito in piazza del Ferrarese a **Bari** in occasione della terza edizione del Festival delle Regioni e delle Province autonome, 'L'Italia delle Regioni', organizzato dalla Regione Puglia in collaborazione con Puglia Culture, che si terrà a **Bari** dal 19 al 22 ottobre. Domani la cerimonia inaugurale del Festival, alle ore 18 nel teatro Piccinni, avverrà alla presenza del presidente della Repubblica Sergio Mattarella. Il Villaggio offre un ricco programma di eventi, tra cui showcase con artisti provenienti da tutta Italia, concerti e un mercatino del gusto dedicato alla cultura enogastronomica pugliese. Lo stand Insieme per sport e giovani, inoltre, ospiterà la presentazione del progetto Spazi Civici Fair Play District, ma anche la proiezione di videoclip, dimostrazioni di pugilato femminile, e laboratori sulla educazione ambientale. Spazio anche alla intelligenza artificiale con quattro postazioni tra gli stand espositivi. Inoltre il villaggio ospita gli stand delle Regioni e delle Province autonome con numerose attività rivolte al pubblico. In particolare l'agenzia regionale del turismo, Pugliapromozione, coinvolgerà i visitatori anche con le Immagini del territorio. LE PAROLE DI FEDRIGA «Un evento importante, nobilitato dalla presenza del Presidente della Repubblica, oltre che da diversi ministri e rappresentanti delle Istituzioni, i quali si confronteranno su argomenti cruciali per il futuro del Paese. Quest'edizione de 'L'Italia delle Regioni', infatti, affronta temi strategici dello sviluppo, come la rivoluzione digitale e il green, ma anche le distanze che dividono i nostri territori». Così il governatore Massimiliano Fedriga definisce la terza edizione de 'L'Italia delle Regioni' che da domani 20 ottobre a martedì 22 si svolgerà a **Bari**, e al quale parteciperà anche in veste di presidente della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome. Il tema dei lavori è 'La Regione del futuro tra digitale e green: quali competenze per azzerare le distanze?'. Fedriga interverrà domani con la relazione d'apertura; lunedì 21 in mattinata parteciperà, con, tra gli altri, il ministro della Salute Orazio Schillaci, al panel 'Azzeriamo le distanze: intelligenza artificiale tra opportunità e rischi'; martedì 22, al termine della manifestazione, pronuncerà il discorso di chiusura accompagnando il passaggio di consegne tra Regione Puglia e Regione Veneto che organizzerà la prossima edizione dell'evento nel 2025. In occasione del "3° Festival delle Regioni e delle Province autonome" organizzato dalla Regione Puglia, in programma nella città di **Bari** dal 19 al 22 ottobre alla presenza delle più alte cariche dello Stato nonché del Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, la Polizia locale, con apposita ordinanza, ha disposto una serie di limitazioni al traffico e alla sosta che di seguito si riepilogano: Dalle ore 00.01 del giorno 20 ottobre 2024



10/19/2024 19:17

**BARI** - Tra decine di turisti e cittadini incuriositi, ha aperto i battenti poco fa il Villaggio delle Regioni e delle Province autonome allestito in piazza del Ferrarese a Bari in occasione della terza edizione del Festival delle Regioni e delle Province autonome, 'L'Italia delle Regioni', organizzato dalla Regione Puglia in collaborazione con Puglia Culture, che si terrà a Bari dal 19 al 22 ottobre. Domani la cerimonia inaugurale del Festival, alle ore 18 nel teatro Piccinni, avverrà alla presenza del presidente della Repubblica Sergio Mattarella. Il Villaggio offre un ricco programma di eventi, tra cui showcase con artisti provenienti da tutta Italia, concerti e un mercatino del gusto dedicato alla cultura enogastronomica pugliese. Lo stand Insieme per sport e giovani, inoltre, ospiterà la presentazione del progetto Spazi Civici Fair Play District, ma anche la proiezione di videoclip, dimostrazioni di pugilato femminile, e laboratori sulla educazione ambientale. Spazio anche alla intelligenza artificiale con quattro postazioni tra gli stand espositivi. Inoltre il villaggio ospita gli stand delle Regioni e delle Province autonome con numerose attività rivolte al pubblico. In particolare l'agenzia regionale del turismo, Pugliapromozione, coinvolgerà i visitatori anche con le Immagini del territorio. LE PAROLE DI FEDRIGA «Un evento importante, nobilitato dalla presenza del Presidente della Repubblica, oltre che da diversi ministri e rappresentanti delle Istituzioni, i quali si confronteranno su argomenti cruciali per il futuro del Paese. Quest'edizione de 'L'Italia delle Regioni', infatti, affronta temi strategici dello sviluppo, come la rivoluzione digitale e il green, ma anche le distanze che dividono i nostri territori». Così il governatore Massimiliano Fedriga definisce la terza edizione

alle ore 18.00 del giorno 22 ottobre 2024 e, comunque, fino a cessate esigenze è istituito il "Divieto di fermata" sulle seguenti strade e piazze: piazza della Libertà; corso Vittorio Emanuele II, ambo i lati, tratto compreso tra via Andrea da **Bari** e via Marchese di Montrone; via Piccinni, tratto compreso tra via Andrea da **Bari** e via Marchese di Montrone; strada Palazzo dell'Intendenza, tratto compreso tra vico Prefettura e strada Barone; via Boemondo; Il giorno 20 ottobre 2024: dalle ore 00.01 alle ore 24.00 e, comunque, fino a cessate esigenze, è istituito il "Divieto di fermata" sulle seguenti strade e piazze: via Cairoli, tratto compreso tra via Piccinni e Corso Vittorio Emanuele II; piazza Massari, ambo i lati di entrambe le carreggiate; via T. Fiore, ambo i lati di entrambe le carreggiate; via A. Grandi, ambo i lati di entrambe le carreggiate; via P. Oreste; dalle ore 09.00 alle ore 24.00 e, comunque, fino a cessate esigenze, è istituito il "Divieto di fermata" sul piazzale Mons. Mincuzzi (area riservata per la sosta dei partecipanti all'evento muniti di formale invito); dalle ore 14.00 alle ore 22.00 e, comunque, fino a cessate esigenze, è istituito il "Divieto di transito" sulle seguenti strade e piazze: piazza della Libertà; corso Vittorio Emanuele II, tratto compreso tra via Andrea da **Bari** e via Marchese di Montrone; via Cairoli, tratto compreso tra via Piccinni e corso Vittorio Emanuele II; via Piccinni, tratto compreso tra via Andrea da **Bari** e via Marchese di Montrone; piazza Massari, entrambe le carreggiate; dalle ore 16.00 alle ore 22.00 e, comunque, fino a cessate esigenze, è istituito il "Divieto di transito" sulla via Piccinni, tratto compreso tra via Andrea da **Bari** e via Marchese di Montrone. Il giorno 21 ottobre 2024: dalle ore 05.00 alle ore 24.00 e, comunque, fino a cessate esigenze, è istituito il "Divieto di fermata" sul molo San Nicola; dalle ore 09.00 alle ore 18.00 e, comunque, fino a cessate esigenze, è istituito il "Divieto di fermata" sulle seguenti strade e piazze: via XXIV Maggio, tratto compreso tra via Quarnaro e via Fiume; via Fiume; via Cognetti, tratto compreso tra via Fiume e corso Cavour (eccetto TAXI); Dalle ore 00.01 del giorno 21 ottobre 2024 alle ore 18.00 del giorno 22 ottobre 2024 e, comunque, fino a cessate esigenze, è istituito il "Divieto di fermata" sul piazzale Mons. Mincuzzi, esclusivamente per la parte compresa tra il prolungamento di piazza Federico II di Svevia ed il prolungamento di strada Dietro San Vito (area riservata per la sosta dei partecipanti all'evento muniti di formale invito). Prendendo atto di quanto disposto in materia di traffico e viabilità dalla Polizia locale, il dirigente della ripartizione IVOP ha emesso un'ulteriore ordinanza che prescrive quanto segue: In deroga alle vigenti ordinanze in materia di Zona a Sosta Regolamentata (ZSR) e Zona a Traffico Limitato (ZTL) della Città di **Bari**, dalle ore 08.30 del giorno 21 ottobre 2024 alle ore 20.30 del giorno 22 ottobre 2024 e, comunque, fino a cessate esigenze, è consentita la sosta gratuita ai possessori di pass ZSR D e **ZTL** in tutti gli spazi di sosta ricompresi nella Zona a Sosta Regolamentata, senza limitazione relativa alla sottozona di appartenenza; Dal provvedimento di cui al punto precedente sono escluse le aree cosiddette "a pagamento per tutti", permanendo

pertanto il regolare funzionamento e utilizzo dei parcheggi, sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta, anche senza custodia del veicolo. Infine l'Amtab , d'accordo con l'amministrazione comunale, ha previsto una serie di variazioni al percorso dei bus urbani 1, 2, 2/, 3, 6, 13, 16, 19, 22, 27, 42, 50 e Navetta "AB" nelle zone interessate dagli eventi del festival.

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

## La ricetta di Funaro per la Gen Z: "Tpl, orario notturno prolungato. E mi impegno a far riaprire la Flog"

I ragazzi chiedono maggiori momenti di aggregazione, **trasporto intermodale** e presidio del territorio. La sindaca: "Più eventi e spettacoli per favorire socialità". E sul 'tempio rock' "la giunta ci sta lavorando". Garantire una intermodalità strutturale e strutturata fronte trasporti come avviene nelle altre metropoli d'Europa. A partire dal prolungamento degli orari a coprire la fascia notturna di bus e tramvia. E, ancora: maggior sicurezza e presidio da parte delle forze di polizia municipale in punti della città che non rientrano nella fascia rossa di criticità per microcriminalità. Più eventi, iniziative, spettacoli, momenti di socialità tesi a riempire le piazze. La Gen Z fiorentina (quella dei nativi digitali, nati tra il 1997 e il 2012) fa sentire la sua voce. E la sindaca Sara Funaro risponde. Ospite a Controradio, la prima cittadina apre alla possibilità, fronte Tpl, di una misura che certifichi il prolungamento dei mezzi pubblici in orario notturno: "Bisogna prestare molta attenzione al tema del divertimento dei ragazzi - ha detto Funaro - I ragazzi sicuramente scelgono le città per l'offerta abitativa, formativa e per le opportunità professionali. Ma la giunta è impegnata per far conciliare il diritto al riposo e alla tranquillità della residenza, con il diritto dei giovani di divertirsi, di avere spazi. L'idea è quella di avere un **trasporto** su gomma e tramviario prolungato, con incentivi mirati sul **trasporto** alternativo alla macchina, che strizzi l'occhio alla mobilità sostenibile. E la scelta di abbinare l'abbonamento del Tpl ai servizi di bike sharing gratuitamente va esattamente in quella direzione". Funaro ammette che nei ragazzi il tema sicurezza "è sicuramente più sentito di quello che si pensi nell'immaginario collettivo". Ricordando da un lato lo sforzo sin qui di Palazzo Vecchio, di concerto con la prefettura in sede di Cosp, con la Pol-Cascine, Pol-metro e l'assunzione di 200 nuovi vigili (100 entro novembre e 100 entro il 2025) mirata a rafforzare il "servizio di prossimità". Ma oltre ai presidi c'è dell'altro. Funaro fa notare che la questione sicurezza "si affronta anche riempiendo la città di socialità. Lo abbiamo fatto, ora, con l'Autunno fiorentino. E lo andremo a implementare sempre di più per avere luoghi dove si fa cultura, spettacolo e socialità per i ragazzi, le famiglie e tutti i nostri cittadini". "Dobbiamo offrire - ha aggiunto - una socialità che va insieme all'offerta culturale, questa è la cosa più importante. Musica dal vivo, spettacoli teatrali, costruendo questi percorsi insieme ai ragazzi. Non è un caso che abbiamo in mente di fare, e si farà, la Consulta dei giovani". Notizia ulteriore, è quella di una (ri)presa in mano di un dossier caldo e caro agli adulti di oggi: la possibile riapertura della Flog, il tempio del rock-indie toscano della Fondazione lavoratori officine Galileo, chiusa da anni. "Come giunta - ha rivelato la sindaca -, e ne ho parlato con l'assessora Letizia Perini, vogliamo tenere l'impegno politico sulla Flog". Fra.Ing.



10/19/2024 06:02

I ragazzi chiedono maggiori momenti di aggregazione, trasporto intermodale e presidio del territorio. La sindaca: "Più eventi e spettacoli per favorire socialità". E sul 'tempio rock' "la giunta ci sta lavorando". Garantire una intermodalità strutturale e strutturata fronte trasporti come avviene nelle altre metropoli d'Europa. A partire dal prolungamento degli orari a coprire la fascia notturna di bus e tramvia. E, ancora: maggior sicurezza e presidio da parte delle forze di polizia municipale in punti della città che non rientrano nella fascia rossa di criticità per microcriminalità. Più eventi, iniziative, spettacoli, momenti di socialità tesi a riempire le piazze. La Gen Z fiorentina (quella dei nativi digitali, nati tra il 1997 e il 2012) fa sentire la sua voce. E la sindaca Sara Funaro risponde. Ospite a Controradio, la prima cittadina apre alla possibilità, fronte Tpl, di una misura che certifichi il prolungamento dei mezzi pubblici in orario notturno: "Bisogna prestare molta attenzione al tema del divertimento dei ragazzi - ha detto Funaro - I ragazzi sicuramente scelgono le città per l'offerta abitativa, formativa e per le opportunità professionali. Ma la giunta è impegnata per far conciliare il diritto al riposo e alla tranquillità della residenza, con il diritto dei giovani di divertirsi, di avere spazi. L'idea è quella di avere un trasporto su gomma e tramviario prolungato, con incentivi mirati sul trasporto alternativo alla macchina, che strizzi l'occhio alla mobilità sostenibile. E la scelta di abbinare l'abbonamento del Tpl ai servizi di bike sharing gratuitamente va esattamente in quella direzione". Funaro ammette che nei ragazzi il tema sicurezza "è sicuramente più sentito di quello che si pensi nell'immaginario collettivo". Ricordando da un lato lo sforzo sin qui di Palazzo Vecchio, di concerto con la prefettura in sede di Cosp,

## Porto I sindacati lo rivogliono in Toscana

Cgil e Uil spingono per l'addio dello scalo marinello a Spezia: "I risultati di questi anni non giustificano l'attuale 'matrimonio'" Il porto di Carrara deve tornare in Toscana. Lo dicono a gran voce i sindacati Uil e Cgil. In una nota congiunta spiegano tutti i vantaggi, secondo loro, che questo ritorno al passato può portare allo scalo marinello e di conseguenza a tutta la cittadinanza. "Per andare avanti, a volte bisogna tornare indietro - scrivono Rossano Rossi, segretario generale Cgil Toscana e Paolo Fantappiè, segretario generale Uil Toscana -. Per questo è il momento di riportare il porto di Marina di Carrara in Toscana, insieme agli altri scali di Livorno e Piombino, che furono sede di Autorità portuale prima degli accorpamenti della riforma Delrio. Senza contare che le opportunità derivanti dall'istituzione della nuova Zona **logistica** semplificata (**ZLS**) spingono ancor di più Carrara con Livorno, Piombino e Portoferraio, essendo legata agli altri territori toscani e alle politiche di sviluppo regionali". "In questi anni il "matrimonio" del porto di Carrara con La Spezia - proseguono - non ha prodotto risultati tali da giustificare la permanenza sotto lo scalo ligure e tornare sotto l'egida Toscana, oltre ad una maggior coerenza normativa ed istituzionale, potrà portare benefici non solo nel reperimento dei finanziamenti per le opere da realizzare ma anche per una migliore gestione delle sabbie per i ripascimenti. Riportare il porto in Toscana significa, inoltre, anche partecipare alle decisioni di un ente così fondamentale per l'occupazione e per la produzione del territorio che lo ospita e non dover più subire le decisioni prese altrove e magari anche a sorpresa". "Nel porto di Carrara sono sparite figure dirigenziali e non si gestiscono più le attività manutentive e quelle dell'indotto. Anche il personale è sotto organico, i numeri positivi sulle movimentazioni degli ultimi anni sono tutti figli di contratti stipulati pre-accorpamento con La Spezia. E' fondamentale il recupero di importanza e professionalità dello scalo di Marina di Carrara, cosa di cui beneficerebbe l'intero territorio e anche il sistema regionale, come peraltro testimoniato dai progetti in merito inseriti nel Pnrr. Una esigenza manifestata in questi giorni sia a livello locale che toscano, da organizzazioni e istituzioni".



10/19/2024 06:06

Cgil e Uil spingono per l'addio dello scalo marinello a Spezia: "I risultati di questi anni non giustificano l'attuale 'matrimonio'" Il porto di Carrara deve tornare in Toscana. Lo dicono a gran voce i sindacati Uil e Cgil. In una nota congiunta spiegano tutti i vantaggi, secondo loro, che questo ritorno al passato può portare allo scalo marinello e di conseguenza a tutta la cittadinanza. "Per andare avanti, a volte bisogna tornare indietro - scrivono Rossano Rossi, segretario generale Cgil Toscana e Paolo Fantappiè, segretario generale Uil Toscana -. Per questo è il momento di riportare il porto di Marina di Carrara in Toscana, insieme agli altri scali di Livorno e Piombino, che furono sede di Autorità portuale prima degli accorpamenti della riforma Delrio. Senza contare che le opportunità derivanti dall'istituzione della nuova Zona **logistica** semplificata (**ZLS**) spingono ancor di più Carrara con Livorno, Piombino e Portoferraio, essendo legata agli altri territori toscani e alle politiche di sviluppo regionali". "In questi anni il "matrimonio" del porto di Carrara con La Spezia - proseguono - non ha prodotto risultati tali da giustificare la permanenza sotto lo scalo ligure e tornare sotto l'egida Toscana, oltre ad una maggior coerenza normativa ed istituzionale, potrà portare benefici non solo nel reperimento dei finanziamenti per le opere da realizzare ma anche per una migliore gestione delle sabbie per i ripascimenti. Riportare il porto in Toscana significa, inoltre, anche partecipare alle decisioni di un ente così fondamentale per l'occupazione e per la produzione del territorio che lo ospita e non dover più subire le decisioni prese altrove e magari anche a sorpresa". "Nel porto di Carrara sono sparite figure dirigenziali e non si gestiscono più le attività manutentive e quelle dell'indotto. Anche il personale è sotto organico, i numeri positivi sulle

## "Il porto di Carrara torni sotto l'Authority toscana"

Appello dei segretari regionali per riportare il porto di Marina di Carrara in Toscana, sottolineando la necessità di benefici e migliore gestione. "Riportiamo il porto di Marina di Carrara in Toscana. Il matrimonio con La Spezia non ha prodotto risultati": è l'appello dei segretari regionali Rossano Rossi (Cgil Toscana, nella foto) e Paolo Fantappiè (Uil Toscana) per riportare il porto in Toscana, insieme agli altri scali di Livorno e Piombino. Secondo loro "le opportunità derivanti dall'istituzione della nuova Zona **logistica** semplificata (**Zls**) spingono ancor di più Carrara con Livorno, Piombino e Portoferraio, essendo legata agli altri territori toscani e alle politiche di sviluppo regionali". "In questi anni - spiegano Rossi e Fantappiè - il 'matrimonio' del porto di Carrara con La Spezia non ha prodotto risultati tali da giustificare la permanenza sotto lo scalo ligure", quindi "tornare sotto l'egida Toscana potrà portare benefici non solo nel reperimento dei finanziamenti per le opere da realizzare ma anche per una migliore gestione delle sabbie per i ripascimenti". AD Balancing Career, And Family at Bellevue University hotelgo Adv.



## Le politiche di inserimento dei giovani nel mondo del lavoro al centro della IV conferenza di sistema di Confcommercio Sicilia

L'appuntamento è per martedì al Four Points by Sheraton di Catania. Il presidente regionale Manenti: "I nativi digitali risorsa fondamentale per guidare trasformazione del nostro modo di lavorare" **Confcommercio** Sicilia guarda al futuro. E lo fa puntando sulle politiche di inserimento dei giovani nel mondo del lavoro. Una questione che riguarda non solo i ragazzi e le loro famiglie, ma coinvolge l'intera comunità e l'economia. Sarà questo uno dei temi pregnanti della IV conferenza di sistema in programma martedì 22 ottobre al Four Points by Sheraton di Catania che punterà i riflettori, con un focus specifico, sul contratto collettivo di lavoro. "La digitalizzazione - spiega il presidente regionale **Confcommercio** Sicilia, Gianluca Manenti (nella foto) - sta cambiando radicalmente il nostro modo di lavorare e i giovani, nativi digitali, sono la risorsa fondamentale per guidare questa trasformazione. Ogni settore, dal commercio al turismo, dai servizi alla ristorazione, ha bisogno di energie fresche e nuove competenze". I lavori saranno aperti alle 10 con la presentazione delle due sessioni di lavoro da parte del direttore di **Confcommercio** Sicilia, Vincenzo Costa. Ci saranno, quindi, i saluti istituzionali del presidente nazionale **Carlo Sangalli**, del presidente regionale Gianluca Manenti e del presidente **Confcommercio** Terre dell'Etna e del Barocco Catania Metropolitana Piero Agen. L'apertura dei lavori sarà curata da Patrizia Di Dio, vicepresidente nazionale **Confcommercio**. Il tema della mattinata verterà su "I rinnovi dei contratti collettivi nazionali del lavoro: le novità più significative in tema di contrattazione collettiva". Sono previsti gli interventi di Donatella Prampolini, vicepresidente nazionale **Confcommercio** con delega al Lavoro e al Welfare, che si soffermerà su "La stagione dei rinnovi contrattuali", Guido Lazzarelli, direttore centrale per le Politiche del Lavoro e sindacali di **Confcommercio** nazionale, che parlerà del rinnovo del Ccnl Terziario, Distribuzione e Servizi, Roberto Calugi, direttore generale Fipe **Confcommercio**, pronto ad affrontare la questione del rinnovo Ccnl Fipe. E, ancora, di Luca Stevanato, presidente confederazione italiana dello Sport-**Confcommercio**, che punterà l'attenzione sul Rinnovo del Ccnl Sport, Francesco Granese, direttore generale Fiavet **Confcommercio**, sul rinnovo del Ccnl Fiavet, Luca Pallavicini, presidente **Confcommercio** Salute, Sanità e Cura, che si soffermerà sul rinnovo Ccnl Sanità e cura. A moderare i lavori e a occuparsi dell'introduzione la direttrice **Confcommercio** Terre dell'Etna e del Barocco Catania Metropolitana, Silvia Carrara. Nel pomeriggio, a partire dalle 15, ci sarà un approfondimento sui fondi e le strutture collegate. Dopo l'apertura dei lavori a cura del direttore Costa e i saluti istituzionali di Renato Mattioni, vicesegretario generale **Confcommercio** nazionale, intervorranno Nicola



L'appuntamento è per martedì al Four Points by Sheraton di Catania. Il presidente regionale Manenti: "I nativi digitali risorsa fondamentale per guidare trasformazione del nostro modo di lavorare" **Confcommercio** Sicilia guarda al futuro. E lo fa puntando sulle politiche di inserimento dei giovani nel mondo del lavoro. Una questione che riguarda non solo i ragazzi e le loro famiglie, ma coinvolge l'intera comunità e l'economia. Sarà questo uno dei temi pregnanti della IV conferenza di sistema in programma martedì 22 ottobre al Four Points by Sheraton di Catania che punterà i riflettori, con un focus specifico, sul contratto collettivo di lavoro. "La digitalizzazione - spiega il presidente regionale **Confcommercio** Sicilia, Gianluca Manenti (nella foto) - sta cambiando radicalmente il nostro modo di lavorare e i giovani, nativi digitali, sono la risorsa fondamentale per guidare questa trasformazione. Ogni settore, dal commercio al turismo, dai servizi alla ristorazione, ha bisogno di energie fresche e nuove competenze". I lavori saranno aperti alle 10 con la presentazione delle due sessioni di lavoro da parte del direttore di **Confcommercio** Sicilia, Vincenzo Costa. Ci saranno, quindi, i saluti istituzionali del presidente nazionale Carlo Sangalli, del presidente regionale Gianluca Manenti e del presidente **Confcommercio** Terre dell'Etna e del Barocco Catania Metropolitana Piero Agen. L'apertura dei lavori sarà curata da Patrizia Di Dio, vicepresidente nazionale **Confcommercio**. Il tema della mattinata verterà su "I rinnovi dei contratti collettivi nazionali del lavoro: le novità più significative in tema di contrattazione collettiva". Sono previsti gli interventi di Donatella Prampolini, vicepresidente nazionale **Confcommercio** con delega al Lavoro e al Welfare, che si soffermerà su

Spagnuolo, direttore Cfmt, Giuseppe Zabbatino, direttore Ebinter, Eleonora Pisicchio, direttore Forte, Lorenzo Francesconi, direttore 50&Più, Natascia Masi, senior manager Uniter, Franco Cova, direttore Seac e Ilaria Di Croce, direttore Quadrifor. I lavori saranno moderati e introdotti da Corrado Lupo, coordinatore provinciale **Confcommercio** Ragusa. Le conclusioni saranno affidate al presidente regionale Gianluca Manenti. COPYRIGHT LASICILIA.IT © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

## Romentino arruola i vigili di Novara: "Attivi per la sorveglianza notturna"

Fuori dall'orario di servizio svolto nel capoluogo in due affiancheranno i quattro colleghi locali almeno fino a giugno. Arrivano rinforzi da Novara per istituire servizi serali della polizia locale di Romentino, dalle 21,30 all'1,30, in un giorno a rotazione nel fine settimana, a partire già da questo. L'organico agli ordini della comandante Ivana Medina, tre agenti oltre a lei, è in grado appena di coprire i turni diurni: di qui l'accordo per impiegare due agenti novaresi che hanno dato la disponibilità. Lavoreranno fuori dal loro orario di servizio a Novara, pagati in straordinario da Romentino, con l'autorizzazione del servizio Personale del proprio Comune e quella del prefetto che estende la qualifica di pubblica sicurezza. L'impegno di spesa è di 4 mila euro fino a giugno. Il sindaco Marco Caccia premette che non c'è alcuna emergenza sicurezza: «Anzi, dai dati risulta che siamo uno dei Comuni della provincia con la più bassa incidenza di reati. Ciò non significa che non si possa migliorare, soprattutto nel controllo dell'ordine pubblico». L'assessore alla polizia locale Carlo Gambaro aggiunge: «Vogliamo dare un segnale. Saranno servizi finalizzati soprattutto a prevenire fenomeni come schiamazzi, che interessano anche il sagrato della chiesa, e vandalismi sui beni pubblici. Di recente sono stati danneggiati alcuni giochi per bambini e una fontanella. Ma la pattuglia girerà per tutto il paese». L'amministrazione ha scartato l'ipotesi di ricorrere alla vigilanza privata. Le guardie giurate hanno scarsi poteri, non possono nemmeno identificare persone: servono solo da spauracchio. Meglio impiegare vigili veri, che opereranno con il loro equipaggiamento personale ma utilizzando i mezzi del comando di Romentino. Oltre ai servizi serali, tra qualche settimana ci saranno anche rinforzi diurni, congiunti con una pattuglia locale, non appena sarà ripristinata una delle telecamere del varco installato sulla tangenziale verso Galliate che rileva i veicoli senza assicurazione o revisione. Le sanzioni si possono contestare solo se è presente la pattuglia. «In questo caso - osserva il sindaco - il costo si ripagherà con i proventi delle multe». Sempre per la sicurezza stradale, si sta valutando di installare dissuasori di velocità in via Torre Mandelli, verso il parco del Ticino, dove le auto spesso vanno troppo veloci. Saranno realizzati solchi nell'asfalto, preferiti ai dossi, che sono considerati pericolosi. Essendo rumorosi, non sono adatti per le vie centrali, dove invece si ragiona di realizzare qualche attraversamento pedonale rialzato in più sulla circonvallazione interna. Infine saranno potenziate le telecamere che sorvegliano gli accessi alla Ztl.



10/19/2024 07:08 Claudio Bressani

Fuori dall'orario di servizio svolto nel capoluogo in due affiancheranno i quattro colleghi locali almeno fino a giugno. Arrivano rinforzi da Novara per istituire servizi serali della polizia locale di Romentino, dalle 21,30 all'1,30, in un giorno a rotazione nel fine settimana, a partire già da questo. L'organico agli ordini della comandante Ivana Medina, tre agenti oltre a lei, è in grado appena di coprire i turni diurni: di qui l'accordo per impiegare due agenti novaresi che hanno dato la disponibilità. Lavoreranno fuori dal loro orario di servizio a Novara, pagati in straordinario da Romentino, con l'autorizzazione del servizio Personale del proprio Comune e quella del prefetto che estende la qualifica di pubblica sicurezza. L'impegno di spesa è di 4 mila euro fino a giugno. Il sindaco Marco Caccia premette che non c'è alcuna emergenza sicurezza: «Anzi, dai dati risulta che siamo uno dei Comuni della provincia con la più bassa incidenza di reati. Ciò non significa che non si possa migliorare, soprattutto nel controllo dell'ordine pubblico». L'assessore alla polizia locale Carlo Gambaro aggiunge: «Vogliamo dare un segnale. Saranno servizi finalizzati soprattutto a prevenire fenomeni come schiamazzi, che interessano anche il sagrato della chiesa, e vandalismi sui beni pubblici. Di recente sono stati danneggiati alcuni giochi per bambini e una fontanella. Ma la pattuglia girerà per tutto il paese». L'amministrazione ha scartato l'ipotesi di ricorrere alla vigilanza privata. Le guardie giurate hanno scarsi poteri, non possono nemmeno identificare persone: servono solo da spauracchio. Meglio impiegare vigili veri, che opereranno con il loro equipaggiamento personale ma utilizzando i mezzi del comando di Romentino. Oltre ai servizi serali, tra qualche settimana ci saranno anche rinforzi diurni, congiunti con una pattuglia locale, non appena sarà ripristinata una delle telecamere del varco installato sulla tangenziale verso Galliate che rileva i veicoli senza assicurazione o revisione. Le sanzioni si possono contestare solo se è

## Mercato e cantieri. Le modifiche alla viabilità previste per la prossima settimana

LECCO - Il Comune di Lecco, riguardo le modifiche alla viabilità della prossima settimana, segnala in maniera particolare quelle determinate dall'allestimento del mercato in centro di mercoledì 23 ottobre, che prevedono dalle 5 alle 15 il divieto di sosta con rimozione forzata in piazza Mazzini (area a parcheggio, eccetto area sosta residente fronte civici 13 e 3), in via Nazario Sauro e in piazza Garibaldi; la sospensione del senso unico di circolazione e l'istituzione del doppio senso in piazza Mazzini, dal civico 13 al civico 3; il divieto di transito in piazza Mazzini, nel tratto compreso tra il civico 15, piazza Garibaldi e l'area a parcheggio, in via Nazario Sauro, dal varco **Ztl** a piazza Garibaldi e in piazza Garibaldi; il divieto di transito e la sospensione dei pass **Ztl** (eccetto residenti e attività di carico e scarico) in via **Roma**, nel tratto compreso tra piazza XX Settembre e via Carlo Cattaneo e in via Cavour, nel tratto compreso tra via Cairoli e piazza Garibaldi; la sospensione della rilevazione degli accessi **Ztl** da via Nazario Sauro; l'obbligo di dare la precedenza e l'obbligo di svolta a sinistra in via **Roma**, all'intersezione con via Carlo Cattaneo, la direzione obbligatoria dritto per i veicoli transitanti in viale Costituzione in direzione lungo Lario Isonzo, all'altezza dell'ingresso all'area a parcheggio di piazza Mazzini.

Lecco Notizie	
Mercato e cantieri. Le modifiche alla viabilità previste per la prossima settimana	
10/19/2024 08:39	
LECCO - Il Comune di Lecco, riguardo le modifiche alla viabilità della prossima settimana, segnala in maniera particolare quelle determinate dall'allestimento del mercato in centro di mercoledì 23 ottobre, che prevedono dalle 5 alle 15 il divieto di sosta con rimozione forzata in piazza Mazzini (area a parcheggio, eccetto area sosta residente fronte civici 13 e 3), in via Nazario Sauro e in piazza Garibaldi; la sospensione del senso unico di circolazione e l'istituzione del doppio senso in piazza Mazzini, dal civico 13 al civico 3; il divieto di transito in piazza Mazzini, nel tratto compreso tra il civico 15, piazza Garibaldi e l'area a parcheggio, in via Nazario Sauro, dal varco Ztl a piazza Garibaldi e in piazza Garibaldi; il divieto di transito e la sospensione dei pass Ztl (eccetto residenti e attività di carico e scarico) in via Roma, nel tratto compreso tra piazza XX Settembre e via Carlo Cattaneo e in via Cavour, nel tratto compreso tra via Cairoli e piazza Garibaldi; la sospensione della rilevazione degli accessi Ztl da via Nazario Sauro; l'obbligo di dare la precedenza e l'obbligo di svolta a sinistra in via Roma, all'intersezione con via Carlo Cattaneo, la direzione obbligatoria dritto per i veicoli transitanti in viale Costituzione in direzione lungo Lario Isonzo, all'altezza dell'ingresso all'area a parcheggio di piazza Mazzini.	

AD USO INTERNO

## Marco Biffoni, Alstom. Sostituire gli attuali treni diesel con treni alimentati a idrogeno non ha solo vantaggi ambientali

Roberto Sposini

Marco Biffoni è commercial&business development director Alstom Italia, la società che introdurrà in Valcamonica il primo treno a idrogeno d'Italia. Con lui abbiamo fatto un punto su presente e futuro del **trasporto ferroviario**. Era l'ottobre 2023 quando FNM, principale gruppo integrato nella mobilità sostenibile in Lombardia, presentava, insieme all'azienda costruttrice Alstom, il primo treno in Italia alimentato a idrogeno, annunciandone l'entrata in servizio in Valcamonica entro il 2025, lungo la linea non elettrificata Brescia-Iseo-Edolo gestita da Trenord. Ogni Paese ha il proprio ritmo di transizione e obiettivi specifici. L'Italia è il secondo paese in Europa, dopo la Germania, che adotterà treni ad idrogeno, speriamo che ciò contribuisca ad accelerare ulteriormente la spinta. Marco Biffoni Fra i presenti all'evento anche il ministro delle Infrastrutture e trasporti Matteo Salvini, a sottolineare l'importante tappa nell'ambito del progetto H2ise0, che mira a realizzare la prima Hydrogen valley italiana nel territorio bresciano. Ma a che punto è la transizione verde della mobilità ferroviaria in Italia? Ce lo spiega Marco Biffoni, commercial&business development director Alstom Italia Biffoni, il 2025 sarà l'anno di entrata in servizio del primo treno a idrogeno in Italia, si parte dalla Valcamonica, da quella Hydrogen Valley annunciata da tempo, ci racconta a che punto siamo con la transizione della mobilità ferroviaria in Italia? In Europa, circa il 46 per cento delle linee ferroviarie non è elettrificato, mentre in Italia la percentuale è del 30 per cento, su queste linee il traffico viene gestito principalmente sfruttando treni diesel. Per le tratte dove è necessario trovare un'alternativa all'utilizzo dei treni diesel e dove per diverse ragioni non è possibile elettrificare la rete, servono soluzioni come i treni alimentati ad idrogeno o a batteria. I treni a batteria sono ideali per distanze fino a 100 chilometri, mentre quelli a idrogeno possono coprire fino a 1.000 chilometri senza rifornimento. In Italia, partendo dell'esperienza della piattaforma di treni regionali Coradia Stream abbiamo sviluppato la versione a idrogeno, il Coradia Stream H, che verrà introdotto sulla linea non elettrificata Brescia-Iseo-Edolo in Valcamonica. Il progetto prevede la sostituzione degli attuali treni diesel con nuovi treni alimentati a idrogeno, che entro il 2025 inizieranno il servizio commerciale. La riduzione dell'impatto ambientale sarà notevole, in quanto non saranno prodotte emissioni dirette di CO2, oltre al fatto che l'intero treno è stato progettato e sviluppato per essere riciclato al 96 per cento. Perché proprio la Valcamonica? Serviva una soluzione per sostituire i vecchi treni diesel attualmente in uso sulla linea Brescia-Iseo-Edolo, una tratta complessa con caratteristiche particolari, tra cui pendenze e numerose gallerie. Alstom ha proposto la soluzione dei treni a idrogeno, poi accettata, creando la prima Hydrogen Valley ferroviaria italiana. Qualcosa si muove anche nel Sud Italia Anche



## Lifegate

### Fonti Web

---

Ferrovie del Sud Est, operatore della regione Puglia, ha ordinato ad Alstom i treni ad idrogeno Coradia Stream H che andranno a sostituire alcuni dei treni diesel attualmente in uso. Questi saranno i primi treni a idrogeno nella regione. Siamo davvero contenti di poter contribuire a questo passo storico per la Puglia. In cosa differisce un treno a idrogeno rispetto a uno elettrico e quali i pro e i contro delle due tecnologie? I treni elettrici non sono sempre la soluzione ideale, poiché parte delle reti ferroviarie non sono elettrificate ed elettrificabili. L'elettrificazione aerea richiede investimenti significativi, soprattutto su tratte lunghe e a bassa densità. Il vantaggio principale della tecnologia a idrogeno è che si tratta di una soluzione a zero emissioni dirette di CO2 e può coprire distanze fino a 1.000 chilometri. Tuttavia, i costi delle due tecnologie variano in base a diversi fattori, come la tipologia della rete, il percorso e il costo dell'energia. Per quanto riguarda invece i passeggeri, i treni a idrogeno offrono lo stesso comfort e capacità già apprezzati dai passeggeri nella loro versione elettrica. L'idrogeno in Italia va a rilento rispetto ad altri paesi europei, il limite è più tecnologico, culturale o politico? L'obiettivo di attuare una piena transizione ecologica pone grandi sfide a tutti gli operatori ma la voglia di ridisegnare la mobilità su rotaia è forte. Ogni Paese ha il proprio ritmo di transizione e obiettivi specifici. L'Italia è il secondo paese in Europa, dopo la Germania che adotterà treni ad idrogeno, speriamo che ciò contribuisca ad accelerare ulteriormente la spinta necessaria affinché istituzioni e attori del settore continuino ad investire e ad accelerare verso una mobilità più sostenibile. Sull'idrogeno, oltre allo sviluppo della tecnologia dei mezzi, per la sua diffusione occorre investire nell'infrastruttura, siti di produzione, depositi, stazioni di rifornimento; abbiamo tutto quello che serve? Alstom si occupa della produzione dei rotabili attraverso il contributo di diversi stabilimenti italiani: il sito di Savigliano per lo sviluppo, la certificazione, la produzione e il collaudo, il sito di Vado Ligure per l'allestimento della "power car" che è il cuore della parte tecnologicamente innovativa legata all'idrogeno, il sito di Sesto San Giovanni per i componenti e il sito di Bologna per lo sviluppo del sistema di segnalamento. Alstom non è invece coinvolta nella , stoccaggio e rifornimento dell'idrogeno. I treni a gasolio oggi sono ancora presenti sulle tratte regionali dove l'elettrificazione non è ancora arrivata (Sardegna e Valle d'Aosta ne sono praticamente prive), con evidenti risvolti sulla sostenibilità, possiamo fare una fotografia della situazione del **trasporto ferroviario** in Italia? Oggi sempre più regioni italiane stanno scegliendo soluzioni con alimentazione alternativa per il **trasporto** pubblico in sostituzione delle soluzioni più inquinanti. Come Alstom abbiamo interlocuzioni costanti con le regioni italiane e abbiamo tavoli di lavoro aperti con le istituzioni di riferimento. Il **Pnrr** rappresenta per l'Italia un'opportunità di sviluppo imperdibile per modernizzarsi ed è l'opportunità per generare benefici per i cittadini, per la società, per la filiera industriale e per l'ambiente. Oggi nel **Pnrr** sono allocati importanti fondi per la rivoluzione verde e la transizione ecologica, identificando il settore **ferroviario** quale ambito di interesse anche per l'introduzione di nuove tecnologie quali quella dell'idrogeno. Ci aspettiamo quindi che la realizzazione della strategia

## Lifegate

### Fonti Web

---

porti benefici in termini di filiera, in nuovi settori industriali e tecnologici e dunque importanti effetti positivi sulla crescita dell'economia, con risvolti anche dal punto di vista occupazionale. A luglio 2020 la Commissione europea ha lanciato la Strategia europea sull'idrogeno, come giudicate il percorso a oggi? Oggi siamo di fronte a una profonda trasformazione che con gli accordi di Parigi firmati nel 2015 e l'European green deal sta cercando di trasformare l'Europa nel primo continente climaticamente neutro entro il 2050. Dal lancio della citata Strategia europea sull'idrogeno, l'idrogeno ha assunto un ruolo sempre più centrale nella transizione energetica dell'Unione europea. Vediamo progressi significativi nell'adozione e nello sviluppo delle tecnologie a idrogeno, con molteplici iniziative e investimenti che stanno prendendo forma. Consapevole dell'importanza di ridurre l'impatto ambientale delle nostre attività, come Alstom ci impegniamo ogni giorno per fare scelte più sostenibili a partire dalle fonti energetiche, dai trasporti alla gestione dei rifiuti, con l'obiettivo di una mobilità ferroviaria a zero emissioni Alstom è presente in 64 Paesi, questo vi permette di fare un raffronto anche fra le politiche e gli stanziamenti di fondi che i vari governi mettono in atto per supportare questa tecnologia, l'Italia come si pone? A livello globale, vediamo un crescente impegno e investimenti significativi da parte di molti governi per sostenere questa tecnologia. In Italia, il governo ha mostrato un interesse crescente per l'idrogeno, in particolare attraverso il **Pnrr**, che prevede fondi significativi per la transizione ecologica e il settore **ferroviario**. Oltre all'idrogeno esistono treni elettrici a batteria simili per funzionamento all'auto ibrida, credete possa essere una tecnologia su cui investire? Alstom offre al mercato diverse soluzioni green che possono adattarsi alle diverse necessità di servizio. Oltre al treno a idrogeno, il nostro portafoglio prodotti offre anche la soluzione a batteria per le tratte non elettrificate in cui è richiesta una minore autonomia. La tecnologia a idrogeno di Alstom per il **ferroviario** si compone di due soluzioni: la prima per le linee non elettrificate alimentata da idrogeno e batteria, la seconda, adatta sia alle linee elettrificate che non elettrificate alimentata da idrogeno, batteria e pantografo. Con queste soluzioni Alstom vuole offrire al mercato la possibilità di rendere sostenibili e interconnesse tutte quelle zone oggi servite da mezzi di **trasporto** inquinanti, senza necessità di modificare l'infrastruttura esistente. Chiudiamo parlando di processi produttivi, cosa sta facendo l'industria ferroviaria per ridurre il suo impatto? I nostri processi produttivi, già da anni, sono al centro delle politiche aziendali in termini di efficientamento delle emissioni. A differenza di altri settori, la nostra industria non è pesante, ma abbiamo già implementato svariate azioni per ridurre la nostra impronta produttiva. Oltre al tasso di riciclabilità dei treni regionali del 96 per cento, tutti i nostri siti utilizzano il 100 per cento di energia elettrica rinnovabile, anche grazie agli impianti di pannelli solari; il 96 per cento di rifiuti viene recuperato e il 98 per cento di rifiuti riciclato, compresi i processi riguardanti l'utilizzo dell'acqua. Siamo anche su WhatsApp. Segui il canale ufficiale LifeGate per restare aggiornata, aggiornato sulle ultime notizie e sulle nostre attività. Leggi altri articoli su questi temi: Interviste Idrogeno treni Veicoli a

idrogeno.

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

## Anav, "per i bus il passaggio all'elettrico sia graduale"

La transizione verso le alimentazioni alternative per il rinnovo del parco autobus in Italia deve essere graduale: uno studio presentato a Monopoli durante l'anniversario degli 80 anni di Anav, l'associazione nazionale autotrasporto viaggiatori di Confindustria, realizzato dal Politecnico di Milano a cura di Pierluigi Coppola, ha dimostrato che un cambiamento più progressivo, rispetto a un passaggio repentino all'elettrico, favorisce un rinnovo più efficace della flotta autobus. Le simulazioni, condotte per il periodo 2024-2033, hanno rilevato che l'acquisto di soli autobus elettrici permetterebbe di sostituire solo il 37% della flotta urbana, mentre una transizione graduale, in linea con i vincoli europei, consente una sostituzione del 48%, con un effetto positivo sull'età media del parco. "Una transizione più graduale verso alimentazioni alternative nel rinnovo del parco autobus del Tpl consente di acquisire un numero maggiore di veicoli, con impatti positivi sull'età media del parco, che attualmente si attesta su valori molto elevati: circa 9,5 anni per quello urbano e 11,3 per quello extraurbano", ha commentato Nicola Biscotti, presidente dell'Anav. La ricerca ha inoltre valutato l'impatto sulle emissioni climalteranti, che rappresentano lo 0,7% del totale delle emissioni del trasporto passeggeri con autobus. "In caso di una transizione rapida all'elettrico - ha detto Biscotti - questa percentuale scenderebbe a poco più dello 0,6%. Con un passaggio graduale, invece, si arriverebbe a circa 0,65%, una differenza assolutamente trascurabile". Questo dimostra che una transizione graduale non compromette la riduzione delle emissioni, ma permette di ottenere maggiori benefici in termini di rinnovo del parco e riduzione dell'età media. Lo studio del Politecnico di Milano ha anche sottolineato che una transizione graduale permette di affrontare meglio le attuali criticità legate alle alimentazioni alternative, come la carenza di infrastrutture di ricarica e rifornimento, la limitata disponibilità di veicoli, soprattutto per il trasporto extraurbano, e l'incertezza sui costi dell'energia.



La transizione verso le alimentazioni alternative per il rinnovo del parco autobus in Italia deve essere graduale: uno studio presentato a Monopoli durante l'anniversario degli 80 anni di Anav, l'associazione nazionale autotrasporto viaggiatori di Confindustria, realizzato dal Politecnico di Milano a cura di Pierluigi Coppola, ha dimostrato che un cambiamento più progressivo, rispetto a un passaggio repentino all'elettrico, favorisce un rinnovo più efficace della flotta autobus. Le simulazioni, condotte per il periodo 2024-2033, hanno rilevato che l'acquisto di soli autobus elettrici permetterebbe di sostituire solo il 37% della flotta urbana, mentre una transizione graduale, in linea con i vincoli europei, consente una sostituzione del 48%, con un effetto positivo sull'età media del parco. "Una transizione più graduale verso alimentazioni alternative nel rinnovo del parco autobus del Tpl consente di acquisire un numero maggiore di veicoli, con impatti positivi sull'età media del parco, che attualmente si attesta su valori molto elevati: circa 9,5 anni per quello urbano e 11,3 per quello extraurbano", ha commentato Nicola Biscotti, presidente dell'Anav. La ricerca ha inoltre valutato l'impatto sulle emissioni climalteranti, che rappresentano lo 0,7% del totale delle emissioni del trasporto passeggeri con autobus. "In caso di una transizione rapida all'elettrico - ha detto Biscotti - questa percentuale scenderebbe a poco più dello 0,6%. Con un passaggio graduale, invece, si arriverebbe a circa 0,65%, una differenza assolutamente trascurabile". Questo dimostra che una transizione graduale non compromette la riduzione delle emissioni, ma permette di ottenere maggiori benefici in termini di rinnovo del parco e riduzione dell'età media. Lo studio del Politecnico di Milano ha anche sottolineato che una transizione graduale permette di affrontare meglio le attuali criticità legate

## Autobus elettrici, un passaggio graduale per effetti a lungo termine: lo studio a Milano

Stefano Vitetta

Lo studio realizzato dal Politecnico di Milano: il passaggio agli autobus elettrici dovrà essere graduale. La transizione verso le alimentazioni alternative per il rinnovo del parco autobus in Italia deve essere graduale: uno studio presentato a Monopoli durante l'anniversario degli 80 anni di Anav, l'associazione nazionale **autotrasporto** viaggiatori di **Confindustria**, realizzato dal Politecnico di Milano a cura di Pierluigi Coppola, ha dimostrato che un cambiamento più progressivo, rispetto a un passaggio repentino all'elettrico, favorisce un rinnovo più efficace della flotta autobus. Le simulazioni, condotte per il periodo 2024-2033, hanno rilevato che l'acquisto di soli autobus elettrici permetterebbe di sostituire solo il 37% della flotta urbana, mentre una transizione graduale, in linea con i vincoli europei, consente una sostituzione del 48%, con un effetto positivo sull'età media del parco. "Una transizione più graduale verso alimentazioni alternative nel rinnovo del parco autobus del Tpl consente di acquisire un numero maggiore di veicoli, con impatti positivi sull'età media del parco, che attualmente si attesta su valori molto elevati: circa 9,5 anni per quello urbano e 11,3 per quello extraurbano", ha commentato Nicola Biscotti, presidente dell'Anav. La ricerca ha inoltre valutato l'impatto sulle emissioni climalteranti, che rappresentano lo 0,7% del totale delle emissioni del trasporto passeggeri con autobus. Lo studio del Politecnico di Milano "In caso di una transizione rapida all'elettrico - ha detto Biscotti - questa percentuale scenderebbe a poco più dello 0,6%. Con un passaggio graduale, invece, si arriverebbe a circa 0,65%, una differenza assolutamente trascurabile". Questo dimostra che una transizione graduale non compromette la riduzione delle emissioni, ma permette di ottenere maggiori benefici in termini di rinnovo del parco e riduzione dell'età media. Lo studio del Politecnico di Milano ha anche sottolineato che una transizione graduale permette di affrontare meglio le attuali criticità legate alle alimentazioni alternative, come la carenza di infrastrutture di ricarica e rifornimento, la limitata disponibilità di veicoli, soprattutto per il trasporto extraurbano, e l'incertezza sui costi dell'energia.



Meteo Web  
Autobus elettrici, un passaggio graduale per effetti a lungo termine: lo studio a Milano  
10/19/2024 16:00  
Stefano Vitetta

Lo studio realizzato dal Politecnico di Milano: il passaggio agli autobus elettrici dovrà essere graduale. La transizione verso le alimentazioni alternative per il rinnovo del parco autobus in Italia deve essere graduale: uno studio presentato a Monopoli durante l'anniversario degli 80 anni di Anav, l'associazione nazionale autotrasporto viaggiatori di Confindustria, realizzato dal Politecnico di Milano a cura di Pierluigi Coppola, ha dimostrato che un cambiamento più progressivo, rispetto a un passaggio repentino all'elettrico, favorisce un rinnovo più efficace della flotta autobus. Le simulazioni, condotte per il periodo 2024-2033, hanno rilevato che l'acquisto di soli autobus elettrici permetterebbe di sostituire solo il 37% della flotta urbana, mentre una transizione graduale, in linea con i vincoli europei, consente una sostituzione del 48%, con un effetto positivo sull'età media del parco. "Una transizione più graduale verso alimentazioni alternative nel rinnovo del parco autobus del Tpl consente di acquisire un numero maggiore di veicoli, con impatti positivi sull'età media del parco, che attualmente si attesta su valori molto elevati: circa 9,5 anni per quello urbano e 11,3 per quello extraurbano", ha commentato Nicola Biscotti, presidente dell'Anav. La ricerca ha inoltre valutato l'impatto sulle emissioni climalteranti, che rappresentano lo 0,7% del totale delle emissioni del trasporto passeggeri con autobus. Lo studio del Politecnico di Milano "In caso di una transizione rapida all'elettrico - ha detto Biscotti - questa percentuale scenderebbe a poco più dello 0,6%. Con un passaggio graduale, invece, si arriverebbe a circa 0,65%, una differenza assolutamente trascurabile". Questo dimostra che una transizione graduale non compromette la riduzione delle emissioni, ma permette di ottenere maggiori benefici in termini di rinnovo del parco e riduzione dell'età media. Lo studio del Politecnico di Milano ha anche sottolineato che una transizione graduale permette di affrontare meglio le attuali criticità legate

## Feluche e toghe per porti lontani dal mercato

Bruno Dardani

Ammiragli o magistrati si fanno largo fra i candidati alle presidenze. Scissioni La Spezia-Carrara e liti furibonde nell'**Autorità** di Venezia. Tutto in attesa delle Regionali liguri Feluche e medaglie. Gradi e signorsi. Fra ammiragli, magistrati e commissari, i porti italiani sembrano avviarsi a diventare sempre più istituzioni e sempre meno soggetti commerciali e mercantili. Prima le inchieste giudiziarie, quindi i commissariamenti, le minacciate scissioni fra porti che ricadono sotto la stessa giurisdizione, quindi la candidatura di molti ammiragli per la presidenza di porti affannosamente alla ricerca di uomini guida. Il tutto inframezzato da scioperi, sentenze di annullamento delle concessioni, necessità di riscrivere i piani regolatori e persino scontri fisici direttamente nella sede di **autorità portuale**. Senza considerare le elezioni in Liguria dalle quali dipenderà il colore di due fra le principali **ADSP** del paese, quella del Mar ligure occidentale e quella del Mar ligure orientale. Alla ricerca di nove presidenti fra feluche e toghe. Neanche uno studioso della teoria del caos sarebbe riuscito a fare meglio e a precipitare la portualità italiana in una situazione di maggiore incertezza rispetto a quella attuale, peraltro alla vigilia della scelta di almeno nove nuovi presidenti che dovranno essere pescati nella rete di oltre 500 nominativi di chi ha risposto al bando del ministero dei Trasporti e delle infrastrutture e che si è quindi autocandidato a ricoprire la carica di vertice di uno dei nove porti o commissariati oppure con una Presidenza in scadenza di mandato nelle prossime settimane. Anche se nessuno pare disposto ad ammetterlo queste scelte potrebbero rivelarsi più complesse che mai e rilanciare l'idea, con precedenti non particolarmente di successo, di affidare i porti a pur validissimi ammiragli in provenienza dal Corpo delle Capitanerie di porto, come già accaduto per altro con la nomina dell'ammiraglio Massimo Seno alla carica di Commissario del porto di Genova. In questo modo il ministero di fatto dovrebbe rivedere la sua strategia manageriale per **Autorità di sistema portuale** delle quali si continua a parlare di una possibile trasformazione in Spa. E ancora più allarmante la seconda ipotesi presidenziale: la scelta di magistrati in grado di garantire la legalità dei porti e probabilmente di affondarne la competitività. A Napoli, neanche a dirlo, le manifestazioni contro il dl sicurezza e contro quella che viene definita la "logistica di guerra" fermano lo scalo marittimo. A Venezia, con il porto bloccato da uno sciopero a oltranza, il Presidente Fulvio De Blasio litiga con una dipendente e entrambi finiscono all'ospedale per malore. E forse gli industriali riusciranno a comprendere che la loro competitività sui mercati dipende in modo determinante dall'efficienza logistica e dal funzionamento di porti nazionali che, con il crescente black out dei collegamenti alpini, potrebbero essere una scelta obbligata anche per quelle industrie

Nicola Porro	
Feluche e toghe per porti lontani dal mercato	
10/19/2024 18:35	Bruno Dardani
<p>Ammiragli o magistrati si fanno largo fra i candidati alle presidenze. Scissioni La Spezia-Carrara e liti furibonde nell'Autorità di Venezia. Tutto in attesa delle Regionali liguri Feluche e medaglie. Gradi e signorsi. Fra ammiragli, magistrati e commissari, i porti italiani sembrano avviarsi a diventare sempre più istituzioni e sempre meno soggetti commerciali e mercantili. Prima le inchieste giudiziarie, quindi i commissariamenti, le minacciate scissioni fra porti che ricadono sotto la stessa giurisdizione, quindi la candidatura di molti ammiragli per la presidenza di porti affannosamente alla ricerca di uomini guida. Il tutto inframezzato da scioperi, sentenze di annullamento delle concessioni, necessità di riscrivere i piani regolatori e persino scontri fisici direttamente nella sede di autorità portuale. Senza considerare le elezioni in Liguria dalle quali dipenderà il colore di due fra le principali ADSP del paese, quella del Mar ligure occidentale e quella del Mar ligure orientale. Alla ricerca di nove presidenti fra feluche e toghe. Neanche uno studioso della teoria del caos sarebbe riuscito a fare meglio e a precipitare la portualità italiana in una situazione di maggiore incertezza rispetto a quella attuale, peraltro alla vigilia della scelta di almeno nove nuovi presidenti che dovranno essere pescati nella rete di oltre 500 nominativi di chi ha risposto al bando del ministero dei Trasporti e delle infrastrutture e che si è quindi autocandidato a ricoprire la carica di vertice di uno dei nove porti o commissariati oppure con una Presidenza in scadenza di mandato nelle prossime settimane. Anche se nessuno pare disposto ad ammetterlo queste scelte potrebbero rivelarsi più complesse che mai e rilanciare l'idea, con precedenti non particolarmente di successo, di affidare i porti a pur validissimi ammiragli in provenienza dal Corpo delle Capitanerie di porto, come già accaduto per altro con la nomina dell'ammiraglio Massimo Seno alla carica di Commissario del porto di Genova. In questo modo il ministero di fatto dovrebbe rivedere la sua strategia manageriale per Autorità di sistema portuale delle quali si continua a parlare di una possibile trasformazione in Spa. E ancora più allarmante la seconda ipotesi presidenziale: la scelta di magistrati in grado di garantire la legalità dei porti e probabilmente di affondarne la competitività. A Napoli, neanche a dirlo, le manifestazioni contro il dl sicurezza e contro quella che viene definita la "logistica di guerra" fermano lo scalo marittimo. A Venezia, con il porto bloccato da uno sciopero a oltranza, il Presidente Fulvio De Blasio litiga con una dipendente e entrambi finiscono all'ospedale per malore. E forse gli industriali riusciranno a comprendere che la loro competitività sui mercati dipende in modo determinante dall'efficienza logistica e dal funzionamento di porti nazionali che, con il crescente black out dei collegamenti alpini, potrebbero essere una scelta obbligata anche per quelle industrie del nord ovest che hanno sempre aggravo le inefficienze portuali nazionali, affidandosi a porti nord europei, a oltre 1200 chilometri di distanza. Infine il Governo: il vice ministro Edoardo Rixi, dalle colonne del quotidiano Il Secolo XIX, è</p>	

## Nicola Porro

### Fonti Web

---

del nord ovest che hanno sempre aggirato le inefficienze portuali nazionali, affidandosi a porti nord europei, a oltre 1200 chilometri di distanza. Infine il Governo: il vice ministro Edoardo Rixi, dalle colonne del quotidiano Il Secolo XIX, è entrato oggi a gamba tesa sul tema delle grandi opere concentrate nel territorio ligure, a partire dalla Diga e dal Terzo Valico escludendo ogni ipotesi di ritardo sulla tabella di marcia. Sui nomi dei nove presidenti delle **Autorità di sistema portuale** c'è ancora un po' di tempo per pensare: di certo i nove giorni che separano la Liguria dalla nomina del suo nuovo presidente regionale.

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

## Turismo nautico e portualità da record: così la Sicilia fa il pieno di aziende delle blue economy

Il dato emerge dal Seacily in corso a Balestrate. Valori in vetta per il Mezzogiorno nel 2023, che registra il maggior numero di attività per il settore "La valenza strategica della nostra nautica e della sua filiera, che costituiscono un'eccellenza a livello internazionale, e le ricadute sull'economia del turismo sono ormai note e acclamate da tutti. I dati ci dicono che la nautica in Sicilia funziona tantissimo con tutto il suo indotto e quindi avere per esempio più porti turistici, potenziando le infrastrutture, significa aumentare i flussi legati a una fascia di turismo sempre più importante e di alto livello". Lo ha detto Elvira Amata, assessore regionale del Turismo, intervenendo in video collegamento alla seconda giornata del Seacily 2024 in corso a Balestrate fino a domani. "Nella programmazione dell'assessorato, la nautica - ha aggiunto - è un settore che ha già la sua dovuta attenzione e considerazione ma siamo pronti a rafforzare gli interventi d'intesa con tutti gli attori presenti nel territorio. Nel disegno di legge che ridisegna il turismo c'è una parte specifica dedicata alla nautica", ha concluso Amata. Il report sul turismo nautico in Sicilia Nella seconda giornata del Seacily 2024 si è parlato di turismo nautico e portualità, ma è stato anche presentato il report sul turismo nautico in Sicilia, elaborato per conto di Assonautica Palermo da Sabrina Lauricella. Valori record per il Mezzogiorno nel 2023, che registra il maggior numero di imprese operanti nella **Blue Economy** in Italia, con quasi 111 mila, e con un conseguente peso su scala nazionale pari al 48,4%, di cui quasi tutte appartenenti al grande comparto dei servizi di alloggio e ristorazione; e con il maggior numero di occupati in Italia, più precisamente il 37% sul numero totale. "Il Sud e le Isole - ha spiegato Sabrina Lauricella nel suo intervento - si posizionano, anche qui, prime per il maggior contributo alla formazione della ricchezza, prodotta a livello nazionale, corrispondente a 54,3 miliardi di euro nel 2023. Per quanto riguarda la Sicilia, gli incrementi registrati al II trimestre del 2024 sono stati più che positivi, confermando la forte crescita della filiera nautica nel territorio". Sono, infatti, 2.083 le imprese registrate (+352 rispetto al 2023), la maggior parte sono distribuite nella provincia di Palermo con 489 imprese (+56), seguita da quella di Messina con 457 imprese (+108). "Il maggior numero delle imprese della filiera nautica - ha proseguito Lauricella - opera nel macro-ambito del turismo nautico, con un peso complessivo della stessa corrispondente al 34%, in cui si contano 702 imprese e un incremento del +87% rispetto al trimestre scorso, valore record se paragonato agli andamenti relativi agli anni passati; seguito, poi, da quello della manifatturiera-subfornitura con 486 imprese". Sul fronte della occupazione di settore, si registra un +2.113, un aumento degli addetti complessivi della filiera nautica in Sicilia nel 2024, per un totale di 5.712 addetti, di cui 2.646 vengono registrati nel solo settore del turismo



10/19/2024 09:19

Il dato emerge dal Seacily in corso a Balestrate. Valori in vetta per il Mezzogiorno nel 2023, che registra il maggior numero di attività per il settore "La valenza strategica della nostra nautica e della sua filiera, che costituiscono un'eccellenza a livello internazionale, e le ricadute sull'economia del turismo sono ormai note e acclamate da tutti. I dati ci dicono che la nautica in Sicilia funziona tantissimo con tutto il suo indotto e quindi avere per esempio più porti turistici, potenziando le infrastrutture, significa aumentare i flussi legati a una fascia di turismo sempre più importante e di alto livello". Lo ha detto Elvira Amata, assessore regionale del Turismo, intervenendo in video collegamento alla seconda giornata del Seacily 2024 in corso a Balestrate fino a domani. "Nella programmazione dell'assessorato, la nautica - ha aggiunto - è un settore che ha già la sua dovuta attenzione e considerazione ma siamo pronti a rafforzare gli interventi d'intesa con tutti gli attori presenti nel territorio. Nel disegno di legge che ridisegna il turismo c'è una parte specifica dedicata alla nautica", ha concluso Amata. Il report sul turismo nautico in Sicilia Nella seconda giornata del Seacily 2024 si è parlato di turismo nautico e portualità, ma è stato anche presentato il report sul turismo nautico in Sicilia, elaborato per conto di Assonautica Palermo da Sabrina Lauricella. Valori record per il Mezzogiorno nel 2023, che registra il maggior numero di imprese operanti nella Blue Economy in Italia, con quasi 111 mila, e con un conseguente peso su scala nazionale pari al 48,4%, di cui quasi tutte appartenenti al grande comparto dei servizi di alloggio e ristorazione; e con il maggior numero di occupati in Italia, più precisamente il 37% sul numero totale. "Il Sud e le Isole - ha spiegato Sabrina

## Palermo Today

### Fonti Web

---

nautico. È la provincia di Messina, invece, che supera, nel 2024, quella di Palermo con + 90 imprese e +464 addetti nel settore del turismo nautico. L'economia blu da Palermo a Catania Nel corso della giornata, si sono susseguiti gli interventi di Vito Rizzo, sindaco di Balestrate, di Giovanni Ruggieri, docente di Economia del turismo dell'Università di Palermo, di Anna Torres, direttore della Marina di Balestrate, Calogero Marino di Assonat, Roberto Perocchio di Assomarinas, e di Toti Piscopo, Sicindustria Palermo settore Turismo e Nautica, che ha rilanciato l'idea progettuale di alcuni anni fa di un collegamento in aliscafo tra l'aeroporto Falcone-Borsellino di Punta Raisi e Cefalù, con fermate intermedie. Mentre Andrea Ciulla, presidente Assonautica Palermo, ha rimarcato "l'assenza troppo spesso di figure professionali specializzate nel settore della nautica". Filiera ittica, della cantieristica, servizi di alloggio e ristorazione, attività sportive e ricreative, industria delle estrazioni marine, movimentazione di merci e passeggeri, ricerca, regolamentazione e tutela ambientale: l'economia blu in Sicilia impiega circa 100 mila occupati in quasi 29 mila imprese (sono oltre 1 milione gli occupati in Italia in circa 228 mila imprese, dati 2022). I numeri sono stati illustrati, giovedì, dal direttore generale del Centro studi Tagliacarne, Gaetano Fausto Esposito. "La **Blue economy** in Sicilia - ha detto Esposito - è una economia da primato, non solo per l'estensione della popolazione dei comuni interessati, oltre il 73% di quella dell'Isola, aspetto sotto alcuni versi comprensibile per le caratteristiche della regione, ma anche per il peso che assume l'economia del mare sul complesso dell'economia regionale. La Sicilia vive sul mare in quanto la densità della popolazione dei comuni costieri è oltre quattro volte superiore a quella degli altri comuni, contro un valore medio nazionale di solo due volte maggiore". La **Blue economy** siciliana, "anche grazie alle connessioni con gli altri settori - ha aggiunto Esposito - vale 14,5 miliardi di euro, poco meno del 17% dell'economia totale, contro un'incidenza del 10,2% a livello nazionale. Significativa è la capacità di questa filiera di creare connessioni con altri settori, di gran lunga superiore al dato medio meridionale e anche a quello italiano: un euro investito nell'economia del mare in Sicilia ne genera altri 1,9 mentre il dato del Mezzogiorno è di 1,6. Non solo, ma nel tempo questa filiera - ha sottolineato - ha dimostrato di riuscire a connettersi ancora di più con gli altri settori, perché questo moltiplicatore nel 2019 era pari a 1,6. Da ciò l'importanza che assume come "volano" delle politiche di sviluppo. Inoltre, a livello regionale, ci sono più polarità - ha detto Esposito - se Palermo concentra oltre il 35% dell'economia blu regionale, la componente 'mare' dal 2016 ha guadagnato importanza nell'economia complessiva anche a Catania e Siracusa, rimanendo sostanzialmente stabile, ma su valori elevati, a Messina, a testimonianza di un 'sistema mare' che si consolida a livello territoriale facendo leva in particolare sulla componente del turismo e dei servizi connessi e su quella della logistica relativa alla movimentazione di merci e passeggeri".

## Zone logistiche semplificate, Federico Serra: "Esulta il partito unico del cemento"

"L'11 ottobre Giorgia Meloni - sottolinea Federico Serra, candidato alla presidenza della Regione Emilia-Romagna per Rifondazione Comunista, Pci e Potere al Popolo - ha firmato il decreto che istituisce la **ZLS** dell'Emilia-Romagna, incontrando l'entusiasmo sia di Ugolini che di De Pascale. Entrambi i candidati salutano il provvedimento come un importante volano allo sviluppo economico della Regione. Vorrei esprimere contrarietà e preoccupazione sia verso un modello di sviluppo regionale incentrato sulla **logistica**, sia verso questo specifico provvedimento. Già a partire dal nome, va sottolineato come la "semplificazione" sia tale per qualcuno, non certo per tutti. Il vantaggio, qui, è tutto delle grandi imprese, in particolare per quel che riguarda le valutazioni di impatto ambientale dei vari progetti. Sarà un territorio fragile come il nostro a pagare la semplificazione delle procedure per l'edificazione di nuove aree logistiche. Non sono bastate tre alluvioni per avviare una riflessione su questo modello di sviluppo. Ricordiamo che nel solo 2022, e nella sola Emilia Romagna, l'espansione **logistica** ha comportato la cementificazione di ben 126 ettari di terreno. Il partito unico del cemento saluta per sempre la transizione ecologica scegliendo un'altra strada. Sono in ballo incentivi fiscali notevoli per le imprese (e quindi mancate entrate fiscali per la collettività) in cambio di posti di lavoro che tramite il sistema degli appalti producono lavoro sottopagato, precarietà, malaffare e infortuni sul lavoro. Dentro questo sistema schiacciati degli interessi delle multinazionali troviamo i cittadini che vivono nei territori cementificati e i lavoratori. In un settore dove i morti sul lavoro e gli incidenti sono all'ordine del giorno. Tutto nel nome della semplificazione. Siamo sicuri che sia un modello di sviluppo sostenibile quello che svende il territorio, lo espone a rischio idrogeologico in cambio di lavoro precario ed elusione fiscale? Bisogna avere coraggio di invertire la rotta, destinando risorse a un nuovo modello che ruoti attorno alla cura del territorio e alle filiere corte, le uniche che possono tutelare sia il lavoro sia l'ambiente".



L'11 ottobre Giorgia Meloni - sottolinea Federico Serra, candidato alla presidenza della Regione Emilia-Romagna per Rifondazione Comunista, Pci e Potere al Popolo - ha firmato il decreto che istituisce la ZLS dell'Emilia-Romagna, incontrando l'entusiasmo sia di Ugolini che di De Pascale. Entrambi i candidati salutano il provvedimento come un importante volano allo sviluppo economico della Regione. Vorrei esprimere contrarietà e preoccupazione sia verso un modello di sviluppo regionale incentrato sulla logistica, sia verso questo specifico provvedimento. Già a partire dal nome, va sottolineato come la "semplificazione" sia tale per qualcuno, non certo per tutti. Il vantaggio, qui, è tutto delle grandi imprese, in particolare per quel che riguarda le valutazioni di impatto ambientale dei vari progetti. Sarà un territorio fragile come il nostro a pagare la semplificazione delle procedure per l'edificazione di nuove aree logistiche. Non sono bastate tre alluvioni per avviare una riflessione su questo modello di sviluppo. Ricordiamo che nel solo 2022, e nella sola Emilia Romagna, l'espansione logistica ha comportato la cementificazione di ben 126 ettari di terreno. Il partito unico del cemento saluta per sempre la transizione ecologica scegliendo un'altra strada. Sono in ballo incentivi fiscali notevoli per le imprese (e quindi mancate entrate fiscali per la collettività) in cambio di posti di lavoro che tramite il sistema degli appalti producono lavoro sottopagato, precarietà, malaffare e infortuni sul lavoro. Dentro questo sistema schiacciati degli interessi delle multinazionali troviamo i cittadini che vivono nei territori cementificati e i lavoratori. In un settore dove i morti sul lavoro e gli incidenti sono all'ordine del giorno. Tutto nel nome della semplificazione. Siamo sicuri che sia un

## E il governatore De Luca fa retromarcia sulla Zes unica

Il dietrofront di Vincenzo De Luca dopo la nomina alla Zes di Giosy Romano, considerato vicino al presidente della Regione Campania. Questo giornale ha pubblicato, il 20 settembre scorso, un articolo che annunciava la decisione della Giunta regionale della Campania di dare mandato all'Avvocatura di verificare le condizioni per ricorrere presso la Corte costituzionale avverso alla decisione del governo Meloni di istituire la Zona economica speciale unica per l'intero Mezzogiorno. Nel frattempo, le caratteristiche della decisione originaria assunta dalla Regione Campania di andare a testa bassa contro il provvedimento della Zes unica sono state in parte modificate, in corso d'opera. I TATTICISMI DI DE LUCA SULLA ZES Per questo vale la pena ripercorrere tutti i passaggi di una storia, che in qualche modo conferma ancora una volta i tatticismi esasperati del presidente Vincenzo De Luca, abilissimo a ricercare sempre la massimizzazione della sua utilità nella gestione del potere. Questa storia comincia con la delibera di Giunta regionale n° 12 del 10 gennaio 2024, con cui è stato disposto di proporre ricorso innanzi alla Consulta per la declaratoria di illegittimità costituzionale del decreto-legge 19 settembre 2023, n° 124, recante "Disposizioni urgenti in materia di politiche di coesione, per il rilancio dell'economia nelle aree del Mezzogiorno del Paese, nonché in materia di immigrazione", convertito dalla legge 13 novembre 2023, n° 162. In buona sostanza, la posizione della Regione era quella di portare un attacco ad alzo zero alla modifica di impianto proposta e poi incardinata per legge dal ministro Raffaele Fitto, che ha deciso di passare dalle otto Zes originarie, basate sulla centralità dei principali porti del Mezzogiorno, alla Zes Unica, valida per l'intero territorio meridionale, con una governance centralizzata che ha sottratto i poteri alle Regioni. Insomma, mentre per le Regioni del Nord si è affermata la strada dell'autonomia differenziata, con un ampio catalogo di materie che potranno essere gestite in competenza esclusiva, le Regioni meridionali per la Zes Unica sono sottoposte a una struttura centralizzata, oltretutto per il principale strumento di politica economica che è stato messo in campo negli ultimi anni. In attuazione dell'originaria delibera di Giunta regionale, in data 15 gennaio 2024 l'Avvocatura regionale ha notificato alla presidenza del Consiglio dei ministri ricorso ex articolo 127, secondo comma, della Costituzione, incardinato al registro ricorsi della Corte costituzionale n° 2/2024. Di conseguenza, si è costituita in giudizio la presidenza del Consiglio dei ministri, chiedendo il rigetto del ricorso. Con avviso in data 29 maggio 2024, è stata comunicata alle parti la fissazione della discussione del giudizio per il 25 settembre 2024. LE DIMISSIONI DI CAPONETTO Raffaele Fitto, al momento in cui era stato avviato il ricorso alla Corte da parte della Campania, aveva appena scelto il vertice amministrativo della Zes Unica. In piena zona Cesarini era stato nominato alla fine del 2023



Il dietrofront di Vincenzo De Luca dopo la nomina alla Zes di Giosy Romano, considerato vicino al presidente della Regione Campania. Questo giornale ha pubblicato, il 20 settembre scorso, un articolo che annunciava la decisione della Giunta regionale della Campania di dare mandato all'Avvocatura di verificare le condizioni per ricorrere presso la Corte costituzionale avverso alla decisione del governo Meloni di istituire la Zona economica speciale unica per l'intero Mezzogiorno. Nel frattempo, le caratteristiche della decisione originaria assunta dalla Regione Campania di andare a testa bassa contro il provvedimento della Zes unica sono state in parte modificate, in corso d'opera. I TATTICISMI DI DE LUCA SULLA ZES Per questo vale la pena ripercorrere tutti i passaggi di una storia, che in qualche modo conferma ancora una volta i tatticismi esasperati del presidente Vincenzo De Luca, abilissimo a ricercare sempre la massimizzazione della sua utilità nella gestione del potere. Questa storia comincia con la delibera di Giunta regionale n° 12 del 10 gennaio 2024, con cui è stato disposto di proporre ricorso innanzi alla Consulta per la declaratoria di illegittimità costituzionale del decreto-legge 19 settembre 2023, n° 124, recante "Disposizioni urgenti in materia di politiche di coesione, per il rilancio dell'economia nelle aree del Mezzogiorno del Paese, nonché in materia di immigrazione", convertito dalla legge 13 novembre 2023, n° 162. In buona sostanza, la posizione della Regione era quella di portare un attacco ad alzo zero alla modifica di impianto proposta e poi incardinata per legge dal ministro Raffaele Fitto, che ha deciso di passare dalle otto Zes originarie, basate sulla centralità dei principali porti del Mezzogiorno, alla Zes Unica, valida per l'intero territorio meridionale, con una governance centralizzata che ha sottratto i poteri alle Regioni. Insomma, mentre per le Regioni del Nord si è affermata la strada dell'autonomia differenziata, con un ampio catalogo di materie che potranno essere gestite in competenza esclusiva, le Regioni meridionali per la Zes Unica sono

## Quotidiano del Sud

Fonti Web

---

Antonio Caponetto. Consigliere di Stato, 58 anni, siciliano originario di Catania, Caponetto dal 2020 - dall'epoca del governo Conte - è stato responsabile dell'Ufficio per le politiche in favore delle persone con disabilità presso Palazzo Chigi e in passato aveva ricoperto anche l'incarico di direttore generale dell'Agenzia di coesione territoriale. In un colpo di scena inatteso, ad agosto 2024 Antonio Caponetto ha rassegnato le dimissioni dall'incarico di coordinatore della Struttura di missione della presidenza del Consiglio per la Zona economica speciale (Zes) unica del Mezzogiorno. Le dimissioni, formalizzate con decorrenza 5 agosto, hanno scosso l'ambiente politico e amministrativo, soprattutto perché Caponetto era stato uno dei principali artefici della stesura del Piano strategico della Zes unica. La scelta per il successore è caduta su Giosy Romano, uomo di fiducia del presidente della Regione Campania, in precedenza coordinatore della Zes campana e calabra, e anche presidente di una delle aree di sviluppo industriale della Campania. Il nuovo coordinatore della Zes unica è un avvocato amministrativista, presidente del Consorzio per l'Area di sviluppo industriale della provincia di Napoli e presidente della Cise, Confederazione italiana per lo sviluppo economico. Dal 2013 al 2018 è stato sindaco di Brusciano, in provincia di Napoli, e per un periodo anche presidente regionale dell'Anci. A partire dal 12 settembre 2024, con nomina del presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, Giosy Romano è anche presidente di Fincalabria, il braccio operativo della Regione per attuare le politiche di sviluppo economico e per sostenere il sistema produttivo delle piccole e medie imprese. Durante la sua brillante carriera, Giosy Romano ha appreso l'indispensabile arte del saltare da una liana all'altra tra le coalizioni e i partiti di maggioranza e di opposizione, in un gioco di alternanze che lo ha visto sempre militare dalla parte dello schieramento in quel momento maggioritario. POSSIBILI NUOVE SORPRESE Il presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca, ha subito colto la novità della scelta effettuata e si è augurato che la nomina, anche grazie all'esperienza di Romano, consenta di superare per quanto possibile forme di burocratizzazione centralistica e accelerare gli investimenti. «Restano in piedi le incognite - dice De Luca - relative alla quantità di risorse utilizzabili, alle disponibilità complessive per il credito d'imposta e alla cumulabilità dei diversi incentivi delle imprese che investono nel Sud. È da auspicare che l'esperienza accumulata nella gestione della Zes Campania e la professionalità qui possa consentire in ogni caso una accelerazione dei processi di investimento nell'ambito dei programmi di sviluppo decisi dalle Regioni». ZES, DIETROFRONT DE LUCA Lo scenario nuovo, determinato dalla nomina di un vertice amministrativo amico per la Zes Unica, ha dunque parzialmente modificato la valutazione di De Luca. Con questa nomina si è determinata una modifica sostanziale del giudizio pendente innanzi alla Corte costituzionale. Con lettera del 4 settembre 2024, il presidente della Giunta regionale della Campania ha comunicato all'Avvocatura Regionale -«per senso di responsabilità, connesso all'interesse pubblico alla ripresa delle attività funzionali al supporto dei comparti produttivi interessati, già pregiudicati dal blocco delle attività della Zes della Campania conseguente all'introduzione delle nuove norme» - l'intendimento di formalizzare rinuncia alla specifica impugnazione dell'articolo

## Quotidiano del Sud

Fonti Web

---

9 del decreto legge n° 124 del 2023, convertito, con modificazioni, dalla legge n° 162 del 2024, istitutivo della Zes unica. Per tali ragioni, la Regione Campania ha deciso di rinunciare alla specifica impugnativa dell'articolo 9 del decreto-legge 19 settembre 2023, n° 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 novembre 2023, n° 162, proposta innanzi alla Corte costituzionale, con salvezza dell'impugnativa delle ulteriori disposizioni già oggetto del medesimo ricorso pendente innanzi alla Corte costituzionale, gravemente in violazione delle prerogative, competenze e interessi della Regione Campania. È stato demandato all'Avvocatura regionale di curare i conseguenti adempimenti di competenza; la struttura tecnica propone, in ossequio con l'indirizzo politico, di rinunciare alla specifica impugnativa dell'articolo 9 del decreto-legge 19 settembre 2023, n° 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 novembre 2023, n° 162, proposta innanzi alla Corte costituzionale con ricorso incardinato al numero di registro 2/2024, con salvezza dell'impugnativa delle ulteriori disposizioni già oggetto del medesimo ricorso pendente innanzi alla Corte costituzionale. Restano invece tutte le altre pendenti obiezioni di costituzionalità, che riguardano sostanzialmente l'articolazione dei poteri tra i soggetti istituzionali, in particolare nel rapporto tra poteri locali e potere centrale. Insomma, resta aperto il confronto, affidato al giudizio della Corte costituzionale, sulla governance per la zona economica speciale unica del Mezzogiorno. Vedremo quali saranno le prossime puntate di questa storia. Non possono essere escluse sorprese.

AD  
USO  
ESCLUSIVO  
INTERNO

## PolMeeting 2024: a Cosenza, l'evento nazionale della Polizia Locale

PolMeeting 2024: Cosenza ha ospitato l'undicesima edizione del prestigioso evento nazionale dedicato all'alta formazione specialistica della Polizia Locale e della Pubblica Amministrazione. COSENZA - Cosenza ha ospitato l'undicesima edizione di PolMeeting, il prestigioso evento nazionale dedicato all'alta formazione specialistica della Polizia Locale e della Pubblica Amministrazione. Nelle giornate del 16 e 17 ottobre, più di mille comandanti e agenti provenienti da ogni angolo d'Italia si sono riuniti nella suggestiva cornice del Castello Svevo, partecipando a un ricco programma di workshop, panel e seminari. L'iniziativa, nata 11 anni fa da un'idea di laBconsulenze e organizzata da Lob&Partners, ha consolidato la sua posizione come appuntamento di riferimento per il settore. POLMEETING 2024: I SEMINARI Quest'anno, i partecipanti hanno avuto l'opportunità di approfondire temi cruciali come le novità del Codice della Strada, la polizia ambientale, la polizia amministrativa, la sicurezza urbana, la privacy e la gestione della documentazione digitale. Tra i temi più dibattuti: la dematerializzazione e conservazione dei documenti, le normative sulla polizia edilizia, il whistleblowing e le segnalazioni anonime di abusi, così come la contraffazione e i controlli sulle attività economiche alla luce del D. Lgs. n. 103/2024. Di particolare interesse è stata la discussione sulle misure adottate per il controllo del trasporto dei rifiuti e il coinvolgimento della comunità nella lotta contro l'abbandono illegale di materiali. Altrettanto rilevanti sono state le analisi legali legate alla transizione digitale e ai rischi connessi alla conservazione dei documenti digitali. Questo approccio multidisciplinare ha garantito ai partecipanti una visione a 360 gradi delle nuove sfide operative e normative. **NORMATIVA SULLA PRIVACY** In un'epoca in cui la protezione dei dati personali è al centro delle politiche pubbliche, le forze di polizia devono rispettare norme sempre più stringenti in materia di privacy, garantendo trasparenza e tutela dei diritti fondamentali dei cittadini, elementi essenziali in una democrazia. Nella nostra intervista, Massimiliano Mancini, direttore della rivista Ethica Societas, ha approfondito questi temi spiegando come le nuove normative impattino sull'attività delle forze dell'ordine. Mancini ha evidenziato la netta distinzione tra le normative europee, come il GDPR, e quelle nazionali, specificamente applicabili alla prevenzione dei reati e alla sicurezza pubblica. **NORMATIVA EUROPEA E NORMATIVA NAZIONALE** «Tutte le attività di polizia - ha sottolineato Mancini- dal 2016 sono interessate dal rispetto delle norme sulla protezione dei dati perché non c'è democrazia e libertà. Si applicano tuttavia due diverse norme. La normativa europea introdotta con il Reg. UE 2016/679 GDPR è immediatamente esecutiva in tutti gli Stati membri dell'UE e non può essere derogata o modificata da alcuna legge nazionale, si applica a tutti i trattamenti amministrativi, quindi all'attività di polizia stradale, di polizia amministrativa in genere com'è il



10/19/2024 16:47

Denise Ubbricco

PolMeeting 2024: Cosenza ha ospitato l'undicesima edizione del prestigioso evento nazionale dedicato all'alta formazione specialistica della Polizia Locale e della Pubblica Amministrazione. COSENZA - Cosenza ha ospitato l'undicesima edizione di PolMeeting, il prestigioso evento nazionale dedicato all'alta formazione specialistica della Polizia Locale e della Pubblica Amministrazione. Nelle giornate del 16 e 17 ottobre, più di mille comandanti e agenti provenienti da ogni angolo d'Italia si sono riuniti nella suggestiva cornice del Castello Svevo, partecipando a un ricco programma di workshop, panel e seminari. L'iniziativa, nata 11 anni fa da un'idea di laBconsulenze e organizzata da Lob&Partners, ha consolidato la sua posizione come appuntamento di riferimento per il settore. POLMEETING 2024: I SEMINARI Quest'anno, i partecipanti hanno avuto l'opportunità di approfondire temi cruciali come le novità del Codice della Strada, la polizia ambientale, la polizia amministrativa, la sicurezza urbana, la privacy e la gestione della documentazione digitale. Tra i temi più dibattuti: la dematerializzazione e conservazione dei documenti, le normative sulla polizia edilizia, il whistleblowing e le segnalazioni anonime di abusi, così come la contraffazione e i controlli sulle attività economiche alla luce del D. Lgs. n. 103/2024. Di particolare interesse è stata la discussione sulle misure adottate per il controllo del trasporto dei rifiuti e il coinvolgimento della comunità nella lotta contro l'abbandono illegale di materiali. Altrettanto rilevanti sono state le analisi legali legate alla transizione digitale e ai rischi connessi alla conservazione dei documenti digitali. Questo approccio multidisciplinare ha garantito ai partecipanti una visione a 360 gradi delle nuove sfide operative e normative. **NORMATIVA SULLA PRIVACY** In un'epoca in cui la protezione dei dati personali è al centro delle politiche pubbliche, le forze di polizia devono rispettare norme sempre più stringenti in materia di privacy, garantendo trasparenza e tutela

## Quotidiano del Sud

### Fonti Web

---

controllo delle attività commerciali, edilizie e ambientali che non abbiano rilevanza penale, i controlli socioanagrafici. La normativa nazionale di cui al d. lgs. 51/2018 che costituisce il recepimento della c.d. "direttiva polizia" dir. UE 2016/680 si applica ai trattamenti per finalità di prevenzione dei reati, di polizia giudiziaria e di pubblica sicurezza». «In entrambi i casi - ha precisato Mancini - i cittadini hanno diritti e ciò vale soprattutto per la videosorveglianza, troppo spesso gestita in maniera illegale, pensiamo ad esempio che anche per l'impiego dei sistemi di rilevamento della velocità (autovelox, telelaser), di controllo delle aree ZTL/AP, della revisione e della copertura assicurativa o del passaggio con il semaforo rosso o per la repressione degli abbandoni di rifiuti, con le fototrappole o i droni, non si può derogare dalle informative da dare ai cittadini e dall'esercizio dei loro diritti, dalla valutazione d'impatto, dalle informative complete e dalle tabelle "Area videosorvegliata" con tutte le informazioni essenziale da apporre prima dell'ingresso nell'area ripresa». «Se si crede che i fini giustifichino i mezzi piuttosto i mezzi qualificano i fini perché lo Stato non può farsi canaglia per reprimere le canaglie ma, piuttosto, il potere pubblico deve dare esempio di legalità e rispetto delle leggi altrimenti è solo un modo per depredare i cittadini», ha concluso il direttore di Ethica Societas. LA PROTEZIONE DEI DATI Quali sono i principali diritti che i cittadini devono conoscere in relazione alla protezione dei dati? Massimiliano Mancini ha evidenziato che «Qualsiasi trattamento del quale i cittadini non siano informati prima e dettagliatamente è illecito, a meno che ciò non avvenga come atto di indagine previa delega del giudice. Quindi, i cittadini devono sapere e se non sono informati o non lo sono correttamente devono proporre ricorso al Garante, procedura molto semplice accessibile online sul sito del Garante». «Nel concreto le amministrazioni devono: avere un'area facilmente accessibile sulla home page del proprio sito internet, che contenga l'indicazione dei trattamenti svolti, i dati di contatto del DPO -figura di vigilanza e garanzia obbligatoria per tutti gli enti pubblici- tutte le informative complete per tutti i trattamenti, indicare le modalità e fornire le procedure per esercitare i propri diritti in maniera sempre gratuita (esistenza di un trattamento anche sanzionatorio, copia dei propri dati, cancellazione). Si deve sempre indicare a chi e perché sono trasferiti i nostri dati e quali, fossero anche altre forze di polizia». LA VIDEOSORVEGLIANZA La sorveglianza digitale e l'uso crescente di strumenti tecnologici da parte delle forze di polizia sollevano questioni cruciali per la tutela della privacy dei cittadini. Mancini richiama l'attenzione sull'importanza del rispetto delle normative in materia di videosorveglianza, precisando che innanzitutto bisogna «apporre sempre il cartello con tutte le informazioni previste dalle norme (Linee guida EDPB 3/2019) prima di qualsiasi area videosorvegliata anche con dispositivi mobili (fototrappole, autovelox. ecc.), rendere disponibile l'informativa completa con tutte le informazioni obbligatorie (art. 13 e 14 GDPR) anche quando si notifica un atto inclusi i verbali. Se si violano i diritti dei cittadini non solo l'atto è nullo e quindi anche la sanzione (art. 2-decies d. lgs. 196/2003 Codice privacy) ma scatta anche la sanzione del Garante a carico dell'ente (art. 83 DPR) e il diritto del cittadino ad essere

# Quotidiano del Sud

## Fonti Web

---

risarcito (art. 82 GDPR)». **DEMATERIALIZZAZIONE E CONSERVAZIONE DEI DOCUMENTI** Abbiamo intervistato Fabrizio Loizzo, avvocato cassazionista, per approfondire le implicazioni legali della dematerializzazione dei documenti per le forze di polizia e le Pubbliche amministrazioni. Loizzo ha sottolineato che la dematerializzazione è una strada obbligata, ma senza un'adeguata preparazione si rischia di compromettere la legalità degli atti digitali e la sicurezza dei dati. Fabrizio Loizzo ha precisato che: «Il processo di dematerializzazione e conservazione digitale dei documenti è un tema cruciale per le Pubbliche amministrazioni, i comandi di polizia e gli avvocati che operano nel sistema giuridico. Con la transizione al processo penale e civile telematico, è essenziale che tutti gli operatori conoscano le regole di gestione e conservazione dei documenti digitali. C'è il rischio concreto di perdere la validità legale degli atti se non si adottano pratiche corrette. Per esempio, oggi una raccomandata può essere sostituita da una PEC o da un deposito telematico con specifiche caratteristiche, ma è fondamentale garantire che tali atti abbiano valore legale». **COME POSSONO LE ISTITUZIONI GARANTIRE LA VALIDITÀ LEGALE DEI DOCUMENTI DIGITALI?** «Le istituzioni - ha spiegato l'avvocato Loizzo - devono affidarsi a società esperte di cybersecurity, oltre a formare personale interno qualificato che possa scegliere con competenza consulenti e partner affidabili. È altrettanto importante prevedere figure specifiche, come il responsabile della conservazione dei documenti digitali, spesso assente nelle Pubbliche amministrazioni, ma previsto dalla legge per assicurare la corretta gestione e validità degli archivi digitali». **QUALI SVILUPPI NORMATIVI E GIURISPRUDENZIALI SONO PREVISTI PER AFFRONTARE LE SFIDE FUTURE DI SICUREZZA E PRIVACY?** «Gli investimenti del PNRR non bastano. Serve un impegno significativo nella formazione del personale delle Pubbliche amministrazioni, soprattutto per quanto riguarda la sicurezza nella digitalizzazione e nella tutela della privacy. La sicurezza digitale e la gestione corretta dei dati richiedono non solo risorse tecnologiche, ma soprattutto investimenti nelle risorse umane, senza i quali le sfide del futuro rimarranno irrisolte», ha specificato l'avvocato cassazionista Fabrizio Loizzo. **POLIZIA AMBIENTALE: LA LOTTA CONTRO L'ABBANDONO DEI RIFIUTI** La comandante della Polizia Locale di Saviano, Giuseppina Starace, ha illustrato nella nostra intervista l'efficace strategia messa in atto per combattere l'abbandono dei rifiuti, puntando su un forte coinvolgimento della comunità: «Negli ultimi quattro mesi, grazie alla collaborazione con la Prefettura, abbiamo potuto assumere personale a tempo determinato per intensificare i controlli mirati. Abbiamo individuato zone critiche e stabilito percorsi di monitoraggio, potendo così prevenire l'abbandono di rifiuti. Inoltre, il supporto delle associazioni locali ci ha permesso di agire con prontezza ogni volta che si presentava il problema». Starace ha anche raccontato un esempio concreto di successo nella gestione dei rifiuti, ottenuto grazie ai controlli rafforzati: «Abbiamo sequestrato rifiuti abbandonati su un terreno e, in un altro caso, sequestrato dei volantini, probabilmente abbandonati da chi aveva il compito di distribuirli. Siamo riusciti anche a fermare una combustione illecita di rifiuti, che avrebbe contribuito all'inquinamento atmosferico, sanzionando i responsabili». Queste operazioni dimostrano che, con una collaborazione sinergica tra autorità e comunità, è possibile intervenire in modo rapido ed efficace per proteggere l'ambiente.

## Quotidiano del Sud

Fonti Web

---

**POLMEETING 2024: I RELATORI** Tra i relatori di spicco del PolMeeting 2024, si sono distinti accademici provenienti dalle più prestigiose università italiane, come La Sapienza di **Roma**, la Federico II di **Napoli**, l'Università di **Roma** 3 e l'Università della Calabria. Inoltre, la manifestazione ha accolto rappresentanti di tre ordini professionali - ingegneri, avvocati e commercialisti - che hanno riconosciuto crediti formativi ai propri iscritti.

**POLMEETING 2024: I PANEL** Accanto alle attività formative, lo spazio espositivo del ha ospitato stand dedicati a soluzioni innovative e servizi specialistici, pensati per migliorare l'efficacia operativa delle forze di polizia e degli enti locali. Un momento particolarmente emozionante è stato la cerimonia di consegna del premio POL24, che ogni anno riconosce le eccellenze nel settore. Quest'anno, il riconoscimento è andato ai comandi di **Verona**, Faenza, Monza, Rieti e Scalea, e all'agente della Polizia Provinciale di Cosenza Maurizio Tarantino.

**POLSCHOOL** L'evento ha coinvolto anche le nuove generazioni. Il progetto PolSchool ha portato oltre 200 studenti, tra cui quelli del Liceo Classico Bernardino Telesio e dell'Istituto Superiore Da Vinci-Nitti di Cosenza, a confrontarsi con temi fondamentali come la sicurezza stradale e la cyber sicurezza.

**POLMEETING 2024: PROSSIMI PROGETTI** Luigi Bruno, AD di Imperium Holding, ha espresso grande soddisfazione per l'esito dell'evento: «Dal meeting di Cosenza è emerso con chiarezza quanto sia importante proporre alta formazione specialistica. Un aggiornamento che deve essere qualificato, svolto in maniera continuativa su tutto il territorio nazionale e deve coinvolgere professionisti e formatori di grande prestigio come quelli di PolMeeting». Bruno ha inoltre annunciato l'intenzione di replicare iniziative come PolDay e PolSchool in altre città italiane nei prossimi mesi, fino alla dodicesima edizione di PolMeeting. [Invia commento.](#)

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

## Le politiche di inserimento dei giovani nel mondo del lavoro a Catania

Palermo - **Confcommercio** Sicilia guarda al futuro. E lo fa puntando sulle politiche di inserimento dei giovani nel mondo del lavoro. Una questione che riguarda non solo i ragazzi e le loro famiglie, ma coinvolge l'intera comunità e l'economia. Sarà questo uno dei temi pregnanti della IV conferenza di sistema in programma martedì 22 ottobre al Four Points by Sheraton di Catania che punterà i riflettori, con un focus specifico, sul contratto collettivo di lavoro. "La digitalizzazione - spiega il presidente regionale **Confcommercio** Sicilia, Gianluca Manenti - sta cambiando radicalmente il nostro modo di lavorare e i giovani, nativi digitali, sono la risorsa fondamentale per guidare questa trasformazione. Ogni settore, dal commercio al turismo, dai servizi alla ristorazione, ha bisogno di energie fresche e nuove competenze". I lavori saranno aperti alle 10 con la presentazione delle due sessioni di lavoro da parte del direttore di **Confcommercio** Sicilia, Vincenzo Costa. Ci saranno, quindi, i saluti istituzionali del presidente nazionale **Carlo Sangalli**, del presidente regionale Gianluca Manenti e del presidente **Confcommercio** Terre dell'Etna e del Barocco Catania Metropolitana Piero Agen. L'apertura dei lavori sarà curata da Patrizia Di Dio, vicepresidente nazionale **Confcommercio**. Il tema della mattinata verterà su "I rinnovi dei contratti collettivi nazionali del lavoro: le novità più significative in tema di contrattazione collettiva". Sono previsti gli interventi di Donatella Prampolini, vicepresidente nazionale **Confcommercio** con delega al Lavoro e al Welfare, che si soffermerà su "La stagione dei rinnovi contrattuali", Guido Lazzarelli, direttore centrale per le Politiche del Lavoro e sindacali di **Confcommercio** nazionale, che parlerà del rinnovo del Ccnl Terziario, Distribuzione e Servizi, Roberto Calugi, direttore generale Fipe **Confcommercio**, pronto ad affrontare la questione del rinnovo Ccnl Fipe. E, ancora, di Luca Stevanato, presidente confederazione italiana dello Sport-**Confcommercio**, che punterà l'attenzione sul Rinnovo del Ccnl Sport, Francesco Granese, direttore generale Fiavet **Confcommercio**, sul rinnovo del Ccnl Fiavet, Luca Pallavicini, presidente **Confcommercio** Salute, Sanità e Cura, che si soffermerà sul rinnovo Ccnl Sanità e cura. A moderare i lavori e a occuparsi dell'introduzione la direttrice **Confcommercio** Terre dell'Etna e del Barocco Catania Metropolitana, Silvia Carrara. Nel pomeriggio, a partire dalle 15, ci sarà un approfondimento sui fondi e le strutture collegate. Dopo l'apertura dei lavori a cura del direttore Costa e i saluti istituzionali di Renato Mattioni, vicesegretario generale **Confcommercio** nazionale, intervengono Nicola Spagnuolo, direttore Cfmt, Giuseppe Zabbatino, direttore Ebinter, Eleonora Pisciocchio, direttore Forte,



10/19/2024 20:35

Palermo - Confcommercio Sicilia guarda al futuro. E lo fa puntando sulle politiche di inserimento dei giovani nel mondo del lavoro. Una questione che riguarda non solo i ragazzi e le loro famiglie, ma coinvolge l'intera comunità e l'economia. Sarà questo uno dei temi pregnanti della IV conferenza di sistema in programma martedì 22 ottobre al Four Points by Sheraton di Catania che punterà i riflettori, con un focus specifico, sul contratto collettivo di lavoro. "La digitalizzazione - spiega il presidente regionale Confcommercio Sicilia, Gianluca Manenti - sta cambiando radicalmente il nostro modo di lavorare e i giovani, nativi digitali, sono la risorsa fondamentale per guidare questa trasformazione. Ogni settore, dal commercio al turismo, dai servizi alla ristorazione, ha bisogno di energie fresche e nuove competenze". I lavori saranno aperti alle 10 con la presentazione delle due sessioni di lavoro da parte del direttore di Confcommercio Sicilia, Vincenzo Costa. Ci saranno, quindi, i saluti istituzionali del presidente nazionale Carlo Sangalli, del presidente regionale Gianluca Manenti e del presidente Confcommercio Terre dell'Etna e del Barocco Catania Metropolitana Piero Agen. L'apertura dei lavori sarà curata da Patrizia Di Dio, vicepresidente nazionale Confcommercio. Il tema della mattinata verterà su "I rinnovi dei contratti collettivi nazionali del lavoro: le novità più significative in tema di contrattazione collettiva". Sono previsti gli interventi di Donatella Prampolini, vicepresidente nazionale Confcommercio con delega al Lavoro e al Welfare, che si soffermerà su "La stagione dei rinnovi contrattuali", Guido Lazzarelli, direttore centrale per le Politiche del Lavoro e sindacali di Confcommercio nazionale, che parlerà del rinnovo del Ccnl Terziario, Distribuzione e Servizi, Roberto Calugi, direttore generale Fipe Confcommercio, pronto ad affrontare la questione del rinnovo Ccnl Fipe. E, ancora, di Luca Stevanato, presidente confederazione italiana dello Sport-Confcommercio, che punterà

## Quotidiano di Ragusa

Fonti Web

---

Lorenzo Francesconi, direttore 50ù, Natascia Masi, senior manager Uniter, Franco Cova, direttore Seac e Ilaria Di Croce, direttore Quadrifor. I lavori saranno moderati e introdotti da Corrado Lupo, coordinatore provinciale **Confcommercio** Ragusa. Le conclusioni saranno affidate al presidente regionale Gianluca Manenti.

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

## Festival delle Regioni a Bari, il piano traffico e i divieti

Sabato 19 Ottobre 2024, 21:55 4 Minuti di Lettura In occasione del "3° Festival delle Regioni e delle Province autonome" organizzato dalla Regione Puglia , in programma nella città di **Bari** dal 19 al 22 ottobre alla presenza delle più alte cariche dello Stato nonché del Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella , la Polizia locale, con apposita ordinanza, ha disposto una serie di limitazioni al traffico e alla sosta che di seguito si riepilogano: I. Dalle ore 00.01 del giorno 20 ottobre 2024 alle ore 18.00 del giorno 22 ottobre 2024 e, comunque, fino a cessate esigenze è istituito il "Divieto di fermata" sulle seguenti strade e piazze: a. piazza della Libertà; b. corso Vittorio Emanuele II, ambo i lati, tratto compreso tra via Andrea da **Bari** e via Marchese di Montrone; c. via Piccinni, tratto compreso tra via Andrea da **Bari** e via Marchese di Montrone; d. strada Palazzo dell'Intendenza, tratto compreso tra vico Prefettura e strada Barone; e. via Boemondo; II. Il giorno 20 ottobre 2024: 1. dalle ore 00.01 alle ore 24.00 e, comunque, fino a cessate esigenze, è istituito il "Divieto di fermata" sulle seguenti strade e piazze: a. via Cairoli, tratto compreso tra via Piccinni e Corso Vittorio Emanuele II; b. piazza Massari, ambo i lati di entrambe le carreggiate; c. via T. Fiore, ambo i lati di entrambe le carreggiate; d. via A. Grandi, ambo i lati di entrambe le carreggiate; e. via P. Oreste; 2. dalle ore 09.00 alle ore 24.00 e, comunque, fino a cessate esigenze, è istituito il "Divieto di fermata" sul piazzale Mons. Mincuzzi (area riservata per la sosta dei partecipanti all'evento muniti di formale invito); 3. dalle ore 14.00 alle ore 22.00 e, comunque, fino a cessate esigenze, è istituito il "Divieto di transito" sulle seguenti strade e piazze: a. piazza della Libertà; b. corso Vittorio Emanuele II, tratto compreso tra via Andrea da **Bari** e via Marchese di Montrone; c. via Cairoli, tratto compreso tra via Piccinni e corso Vittorio Emanuele II; d. via Piccinni, tratto compreso tra via Andrea da **Bari** e via Marchese di Montrone; e. piazza Massari, entrambe le carreggiate; 4. dalle ore 16.00 alle ore 22.00 e, comunque, fino a cessate esigenze, è istituito il "Divieto di transito" sulla via Piccinni, tratto compreso tra via Andrea da **Bari** e via Marchese di Montrone III. Il giorno 21 ottobre 2024: 1. dalle ore 05.00 alle ore 24.00 e, comunque, fino a cessate esigenze, è istituito il "Divieto di fermata" sul molo San Nicola; 2. dalle ore 09.00 alle ore 18.00 e, comunque, fino a cessate esigenze, è istituito il "Divieto di fermata" sulle seguenti strade e piazze: a. via XXIV Maggio, tratto compreso tra via Quarnaro e via Fiume; b. via Fiume; c. via Cognetti, tratto compreso tra via Fiume e corso Cavour (eccetto TAXI); IV. Dalle ore 00.01 del giorno 21 ottobre 2024 alle ore 18.00 del giorno 22 ottobre 2024 e, comunque, fino



10/19/2024 21:59

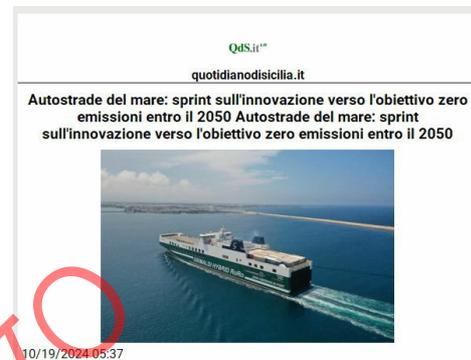
Sabato 19 Ottobre 2024, 21:55 4 Minuti di Lettura In occasione del "3° Festival delle Regioni e delle Province autonome" organizzato dalla Regione Puglia , in programma nella città di Bari dal 19 al 22 ottobre alla presenza delle più alte cariche dello Stato nonché del Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella , la Polizia locale, con apposita ordinanza, ha disposto una serie di limitazioni al traffico e alla sosta che di seguito si riepilogano: I. Dalle ore 00.01 del giorno 20 ottobre 2024 alle ore 18.00 del giorno 22 ottobre 2024 e, comunque, fino a cessate esigenze è istituito il "Divieto di fermata" sulle seguenti strade e piazze: a. piazza della Libertà; b. corso Vittorio Emanuele II, ambo i lati, tratto compreso tra via Andrea da Bari e via Marchese di Montrone; c. via Piccinni, tratto compreso tra via Andrea da Bari e via Marchese di Montrone; d. strada Palazzo dell'Intendenza, tratto compreso tra vico Prefettura e strada Barone; e. via Boemondo; II. Il giorno 20 ottobre 2024: 1. dalle ore 00.01 alle ore 24.00 e, comunque, fino a cessate esigenze, è istituito il "Divieto di fermata" sulle seguenti strade e piazze: a. via Cairoli, tratto compreso tra via Piccinni e Corso Vittorio Emanuele II; b. piazza Massari, ambo i lati di entrambe le carreggiate; c. via T. Fiore, ambo i lati di entrambe le carreggiate; d. via A. Grandi, ambo i lati di entrambe le carreggiate; e. via P. Oreste; 2. dalle ore 09.00 alle ore 24.00 e, comunque, fino a cessate esigenze, è istituito il "Divieto di fermata" sul piazzale Mons. Mincuzzi (area riservata per la sosta dei partecipanti all'evento muniti di formale invito); 3. dalle ore 14.00 alle ore 22.00 e, comunque, fino a cessate esigenze, è istituito il "Divieto di transito" sulle seguenti strade e piazze: a. piazza della Libertà; b. corso Vittorio Emanuele II, tratto compreso tra via Andrea da Bari e via Marchese di Montrone; c. via Cairoli, tratto compreso tra via

a cessate esigenze, è istituito il "Divieto di fermata" sul piazzale Mons. Mincuzzi, esclusivamente per la parte compresa tra il prolungamento di piazza Federico II di Svevia ed il prolungamento di strada Dietro San Vito (area riservata per la sosta dei partecipanti all'evento muniti di formale invito). Prendendo atto di quanto disposto in materia di traffico e viabilità dalla Polizia locale, il dirigente della ripartizione IVOP ha emesso un'ulteriore ordinanza che prescrive quanto segue: 1. In deroga alle vigenti ordinanze in materia di Zona a Sosta Regolamentata (ZSR) e Zona a Traffico Limitato (ZTL) della Città di Bari, dalle ore 08.30 del giorno 21 ottobre 2024 alle ore 20.30 del giorno 22 ottobre 2024 e, comunque, fino a cessate esigenze, è consentita la sosta gratuita ai possessori di pass ZSR D e ZTL in tutti gli spazi di sosta ricompresi nella Zona a Sosta Regolamentata, senza limitazione relativa alla sottozona di appartenenza; 2. Dal provvedimento di cui al punto precedente sono escluse le aree cosiddette "a pagamento per tutti", permanendo pertanto il regolare funzionamento e utilizzo dei parcheggi, sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta, anche senza custodia del veicolo. Infine l'Amtab, d'accordo con l'amministrazione comunale, ha previsto una serie di variazioni al percorso dei bus urbani 1, 2, 2/, 3, 6, 13, 16, 19, 22, 27, 42, 50 e Navetta "AB" nelle zone interessate dagli eventi del festival, disponibili a questo link. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

## Autostrade del mare: sprint sull'innovazione verso l'obiettivo zero emissioni entro il 2050

Strategie per clima e ambiente al centro della XXVI Euromed Convention from Land to Sea. Il Gruppo Grimaldi in prima fila per conseguire l'efficienza nel segno della sostenibilità ATENE - Innovazione come fattore strategico per raggiungere zero emissioni entro il 2050, come prevede la normativa europea sul clima. È il tema che ha animato quest'anno la XXVI Euromed Convention from Land to Sea, organizzata dal Gruppo Grimaldi ad Atene dal 10 al 13 ottobre. Ai lavori hanno partecipato gli stakeholder internazionali del settore, complessivamente 800 top player del mondo dello shipping, della logistica e della portualità. Illustrati gli investimenti e le attività degli ultimi due anni del Grimaldi Group. All'apertura dei lavori, dopo il video dei saluti del ministro greco dello Shipping e della Politica Insulare, Christos Stylianides e dell'ambasciatore d'Italia in Grecia, Paolo Cuculi, l'Amministratore delegato Emanuele Grimaldi ha illustrato ai partecipanti gli investimenti e le attività degli ultimi due anni del primo gruppo armatoriale italiano e primo player nelle autostrade del mare in Europa. Iniziative che hanno puntato non solo all'espansione della flotta, ma anche alla logistica integrata che resta fondamentale per supportare lo sviluppo delle imprese e dell'economia. Grimaldi Group, una flotta di 140 unità "Stiamo vivendo - ha dichiarato Emanuele Grimaldi - anni cruciali per il futuro dello shipping e della logistica, a causa di problematiche di interesse globale quali le tensioni geopolitiche, l'aumento del costo del denaro, l'inflazione e una nuova forma di protezionismo, che ha portato all'imposizione di un numero sempre crescente di barriere commerciali unilaterali. Il nostro Gruppo ha scelto di essere protagonista di questi anni e di crescere interpretando i trend economici e facendosi portavoce delle istanze in termini di sostenibilità ambientale. I risultati parlano chiaro: oggi operiamo con una flotta che raggiunge le 140 unità, che navigano nei mari di tutto il mondo perfettamente integrate con i servizi forniti dai terminal portuali di proprietà, all'interno di una catena logistica perfetta". Tra i temi toccati, anche lo Zero Emission Shipping Fund, proposto dall'International Chamber of Shipping (Ics) - presieduta dallo stesso Emanuele Grimaldi - all'International Maritime Organization (Imo) per ridurre il divario di costi tra i carburanti tradizionali e quelli alternativi, incentivandone di fatto la produzione e l'utilizzo. I lavori della XXVI Euromed Convention sono proseguiti con il primo panel dal titolo "Fostering and achieving innovation: a driving force towards net-zero emissions" e con il secondo che ha sviluppato il tema "The role of the public and private sectors in enhancing port activities in the Euro-Mediterranean Region". Tra i relatori è intervenuto Guido Grimaldi, presidente dell'Igoumenitsa Port Authority e presidente di **Alis, associazione** di riferimento per l'intero comparto della logistica, del trasporto e dei servizi alle imprese in Italia e in Europa. La parola



Strategie per clima e ambiente al centro della XXVI Euromed Convention from Land to Sea. Il Gruppo Grimaldi in prima fila per conseguire l'efficienza nel segno della sostenibilità ATENE - Innovazione come fattore strategico per raggiungere zero emissioni entro il 2050, come prevede la normativa europea sul clima. È il tema che ha animato quest'anno la XXVI Euromed Convention from Land to Sea, organizzata dal Gruppo Grimaldi ad Atene dal 10 al 13 ottobre. Ai lavori hanno partecipato gli stakeholder internazionali del settore, complessivamente 800 top player del mondo dello shipping, della logistica e della portualità. Illustrati gli investimenti e le attività degli ultimi due anni del Grimaldi Group. All'apertura dei lavori, dopo il video dei saluti del ministro greco dello Shipping e della Politica Insulare, Christos Stylianides e dell'ambasciatore d'Italia in Grecia, Paolo Cuculi, l'Amministratore delegato Emanuele Grimaldi ha illustrato ai partecipanti gli investimenti e le attività degli ultimi due anni del primo gruppo armatoriale italiano e primo player nelle autostrade del mare in Europa. Iniziative che hanno puntato non solo all'espansione della flotta, ma anche alla logistica integrata che resta fondamentale per supportare lo sviluppo delle imprese e dell'economia. Grimaldi Group, una flotta di 140 unità "Stiamo vivendo - ha dichiarato Emanuele Grimaldi - anni cruciali per il futuro dello shipping e della logistica, a causa di problematiche di interesse globale quali le tensioni geopolitiche, l'aumento del costo del denaro, l'inflazione e una nuova forma di protezionismo, che ha portato all'imposizione di un numero sempre crescente di barriere commerciali unilaterali. Il nostro Gruppo ha scelto di essere protagonista di questi anni e di crescere interpretando i trend economici e facendosi portavoce delle istanze in termini di sostenibilità ambientale. I risultati parlano chiaro: oggi operiamo con una flotta che raggiunge le 140 unità, che navigano nei mari di tutto il mondo perfettamente integrate con i servizi forniti dai terminal portuali di proprietà, all'interno di una catena logistica perfetta". Tra i temi toccati, anche lo Zero Emission Shipping Fund, proposto dall'International Chamber of Shipping (Ics) - presieduta dallo stesso Emanuele Grimaldi - all'International Maritime Organization (Imo) per ridurre il divario di costi tra i carburanti tradizionali e quelli alternativi, incentivandone di fatto la produzione e l'utilizzo. I lavori della XXVI Euromed Convention sono proseguiti con il primo panel dal titolo "Fostering and achieving innovation: a driving force towards net-zero emissions" e con il secondo che ha sviluppato il tema "The role of the public and private sectors in enhancing port activities in the Euro-Mediterranean Region". Tra i relatori è intervenuto Guido Grimaldi, presidente dell'Igoumenitsa Port Authority e presidente di **Alis, associazione** di riferimento per l'intero comparto della logistica, del trasporto e dei servizi alle imprese in Italia e in Europa. La parola

all'ad di Grimaldi Group, Emanuele Grimaldi "I nostri piani immutati dal Ponte sullo Stretto" In occasione della conferenza stampa tenutasi a margine della XXVI Euromed Convention from Land to Sea, abbiamo rivolto alcune domande sul Ponte sullo Stretto di Messina e sulle autostrade del mare all'ad di Grimaldi Group, Emanuele Grimaldi. Stando alle ultime previsioni il Ponte sullo Stretto di Messina diventerà realtà tra circa otto anni. Ritiene che questa nuova infrastruttura possa rappresentare una minaccia per il vostro business nei trasporti tra i porti siciliani e quelli nazionali? "Non crediamo assolutamente che il Ponte possa rappresentare un disturbo al business delle nostre rotte tra Sicilia e Napoli o tra Sicilia e Livorno o Civitavecchia. Noi copriamo distanze per le quali il Ponte non potrà rappresentare un'alternativa valida, sia dal punto di vista economico che di tempi di percorrenza". I nuovi piani industriali varati da Trenitalia in un orizzonte quinquennale vedranno Ferrovie attrezzarsi in forma importante per il trasporto dei Tir su rotaie, togliendole dalle strade. Una strategia simile a quella che il vostro gruppo porta avanti ormai da decenni con le autostrade del mare. Ritiene che ciò possa inficiare il vostro business attuale e bloccare la prevista crescita da voi prevista? "Anche questa nuova ipotesi, che noi crediamo sia lenta e non facile per Ferrovie, non ci sembra possa rappresentare una minaccia o un ostacolo al nostro business. C'è da tenere presente che le nostre navi non consumano infrastrutture rigide; al contrario Ferrovie fa un notevole consumo di materiale rotabile, con inevitabili ricadute sui costi di gestione. Pertanto, non potrà mai arrivare alle tariffe che noi attualmente proponiamo ai nostri clienti. Il trasporto su mare e, in particolare, le autostrade del mare saranno sempre più il futuro dei trasporti".

Consegnati i Grimaldi Excellence Awards. Tra i premiati l'Agenzia Grimaldi Catania Durante la XXVI Euromed Convention from Land to Sea si è tenuta la cerimonia di consegna dei Grimaldi Excellence Awards . Si tratta dei riconoscimenti assegnati ai partner del Gruppo partenopeo che si distinguono ogni anno per l'impegno in termini di efficienza, tutela dell'ambiente e cura della clientela. Tra i premiati, la Grimaldi Catania, nella categoria "Agenti". L'ing. Diego Pacella, Amministratore Delegato del Gruppo Grimaldi, ha consegnato al dott. Giuseppe Lamendola, Amministratore Delegato e Agente Marittimo Raccomandatario della Grimaldi Catania, l'ambito premio. "Un importante riconoscimento - ha detto Lamendola - per i risultati raggiunti. Per il Gruppo Grimaldi il porto di Catania rappresenta un hub strategico nel Mediterraneo da dove partono navi dirette verso Genova, Livorno, Salerno, Malta, Brindisi, Ravenna, a cui si aggiungono le rotte in transhipment verso tutto il network mondiale della Compagnia. Dal porto di Catania giornalmente approdano e ripartono diverse unità del Gruppo Grimaldi dopo avere sbarcato mezzi contenenti prodotti destinati al mercato siciliano ed imbarcato mezzi contenenti merci prodotte nell'isola siciliana destinate al mercato nazionale ed internazionale". "Il Gruppo Grimaldi - ha aggiunto Lamendola - presente già da vent'anni a Catania, ha dato ricchezza alla nostra città, aprendola a grandi opportunità in termini di occupazione e sviluppo, considerando anche tutto l'indotto legato alla logistica connessa al trasporto marittimo. Collaboriamo con le più grosse aziende di trasporto della Sicilia e tutti i tipi di merci vengono veicolati sulle nostre navi. Tra queste navi

è opportuno citare le unità ibride di ultima generazione della classe ECO, capaci di trasportare 500 semi rimorchi ciascuna. Navi con caratteristiche tecniche tali da permettere la sosta in porto a motori spenti con il solo utilizzo di batterie, quindi ad emissioni zero". "Questo importante investimento - ha concluso - è stato fortemente voluto dalla Famiglia Grimaldi, da sempre attenta al rispetto dell'ambiente. Sono orgoglioso di rappresentare il Gruppo Grimaldi, un vanto per la città di Catania e un esempio di sana e moderna imprenditorialità".

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

## Messina verso il recupero del suo affaccio a mare Messina verso il recupero del suo affaccio a mare

Lina Bruno

È stato aggiudicato il concorso per la riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area demaniale marittima tra i torrenti Boccetta e Annunziata. La proposta vincitrice punta a valorizzare questa porzione del waterfront MESSINA - Entra nel vivo il primo importante processo di apertura della città verso il mare . È stato infatti aggiudicato il concorso di progettazione per la riqualificazione urbanistica, architettonica e funzionale dell'area demaniale marittima tra i torrenti Boccetta e Annunziata Concorso indetto dall'**Autorità di Sistema portuale** dello Stretto A vincere il concorso indetto dall'**Autorità di Sistema portuale** dello Stretto, è stato il raggruppamento temporaneo di professionisti costituito da Guendalina Salimei TStudio (capogruppo) e Ai Engineering s.r.l., Ai Studio - Associazione professionale, Akkad Società di ingegneria srl, Urban Future Organization s.r.l., Fabio Nicita, AG&P greenscape S.r.l. e Studio Associato "Miceli Ingegneri Associati". Dopo una serie di dibattiti promossi dall'ex presidente Mario Mega che hanno coinvolto istituzioni, stakeholder e cittadini, sono nati le linee guida per il bando . La procedura è stata indetta ad agosto 2023 utilizzando la piattaforma telematica del Consiglio nazionale degli architetti e si è stabilito di applicare una istruttoria a due livelli in considerazione della complessità della prestazione oggetto dell'affidamento e del fatto che la progettazione avrebbe riguardato opere di tipologie diverse e di elevata rilevanza sotto il profilo architettonico, ambientale, paesaggistico, storico-artistico, ma anche di valore sociale e culturale. La Commissione ha dovuto valutare in una prima fase le 39 proposte pervenute. La partecipazione al secondo grado è stata invece riservata agli autori delle 5 migliori proposte , che - sviluppate nel rispetto dei costi, degli atti del concorso e delle prestazioni richieste - sono state esaminate dai commissari ai fini della predisposizione della graduatoria finale . "Il bando ha richiesto ai candidati di sviluppare la propria proposta per questa porzione di waterfront cittadino, - si legge nella nota dell'**Adsp** dello Stretto,- guardando a tre ambiti tematici per generare effetti benefici e significativi sull'intera città. Nel primo c'è qualità, benessere, sostenibilità; nel secondo attrattività, creatività e inclusività e nel terzo tutela, valorizzazione, uso sostenibile del patrimonio naturale, culturale e architettonico". Il vincitore del concorso dovrà completare gli elaborati La proposta progettuale che si è aggiudicata il primo premio del concorso di idee rappresenta il Masterplan per la riqualificazione delle aree in discussione. Il vincitore del Concorso, entro 60 giorni dalla proclamazione, dovrà completare gli elaborati concorsuali , redigendo per la parte di pianificazione il Piano di inquadramento operativo, con gli elaborati necessari per le successive fasi approvative, e per la parte di progettazione, il progetto di fattibilità tecnica ed economica. L'**Adsp**



È stato aggiudicato il concorso per la riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area demaniale marittima tra i torrenti Boccetta e Annunziata. La proposta vincitrice punta a valorizzare questa porzione del waterfront MESSINA - Entra nel vivo il primo importante processo di apertura della città verso il mare . È stato infatti aggiudicato il concorso di progettazione per la riqualificazione urbanistica, architettonica e funzionale dell'area demaniale marittima tra i torrenti Boccetta e Annunziata Concorso indetto dall'Autorità di Sistema portuale dello Stretto A vincere il concorso indetto dall'Autorità di Sistema portuale dello Stretto, è stato il raggruppamento temporaneo di professionisti costituito da Guendalina Salimei TStudio (capogruppo) e Ai Engineering s.r.l., Ai Studio - Associazione professionale, Akkad Società di ingegneria srl, Urban Future Organization s.r.l., Fabio Nicita, AG&P greenscape S.r.l. e Studio Associato "Miceli Ingegneri Associati". Dopo una serie di dibattiti promossi dall'ex presidente Mario Mega che hanno coinvolto istituzioni, stakeholder e cittadini, sono nati le linee guida per il bando . La procedura è stata indetta ad agosto 2023 utilizzando la piattaforma telematica del Consiglio nazionale degli architetti e si è stabilito di applicare una istruttoria a due livelli in considerazione della complessità della prestazione oggetto dell'affidamento e del fatto che la progettazione avrebbe riguardato opere di tipologie diverse e di elevata rilevanza sotto il profilo architettonico, ambientale, paesaggistico, storico-artistico, ma anche di valore sociale e culturale. La Commissione ha dovuto valutare in una prima fase le 39 proposte pervenute. La partecipazione al secondo grado è stata invece riservata agli autori delle 5 migliori proposte .

organizzerà nei prossimi giorni un evento pubblico nel corso del quale saranno premiate le 5 proposte ideative classificate e saranno presentati gli elaborati grafici e i rendering per consentire alla cittadinanza di poter finalmente "immaginare" quale possa essere il futuro del fronte mare di Messina. E questo futuro lo aveva tratteggiato l'Ordine degli architetti di Messina con il presidente Pino Falzea, durante la fase del dibattito pubblico. "La città deve riconquistare il suo affaccio a mare e deve finalmente poter riabbracciare e proiettarsi anche fisicamente verso la piazza principale della città: lo Stretto". Se lo Stretto è una piazza, non si può pensare che ci si possa solo affacciare o entrare o attraversare con dei veicoli. Così come nella città storica una piazza principale è innanzitutto uno spazio pedonale, anche una piazza d'acqua, soprattutto una al centro del Mediterraneo, deve essere accessibile e fruibile fisicamente e protetta per i pedoni, ma anche per i ciclisti. Almeno un tratto importante del suo "prospetto" deve permettere una fruibilità come spiaggia urbana per la balneazione e, come lo era già peraltro fino agli anni '60. Quindi si riserverà un importante tratto del lungomare del Ringo alla balneazione (come era una volta con i bagni Vittoria e Principe Amedeo) e a tutte le attività sportive e ricreative con questa compatibili. Riappropriarsi della spiaggia fondamentale Concetto ribadito dalla professoressa Marina Arena, tra le componenti della commissione giudicatrici del concorso, che aveva ribadito come "riappropriarsi della spiaggia della balneazione", sia fondamentale passaggio per garantire la continuità città /mare. Il lungomare può e deve divenire un reale spazio pubblico, per il quale si prevede una pluralità di funzioni, di attività, di socialità mantenendo le attività che funzionano e che non ostacolano il processo di apertura verso il mare. Uno strumento di riferimento non potrà che essere il nuovo Piano regolatore del Porto di Messina, approvato nel 2019 dopo una lunghissima procedura autorizzativa, anche se molte cose sono nel frattempo cambiate negli spazi portuali.

AD  
USO  
ESCLUSIVO  
INTERNO

## Messina, si progetta il suggestivo "waterfront del futuro": ecco i costi e il piano

Un progetto di restyling che restituirà alla città dello Stretto uno dei suoi luoghi più importanti e simbolici. Il waterfront di Messina, uno dei tratti più importanti e suggestivi della città dello Stretto, si appresta a subire un profondo restyling. Si passa dalla fiera, ma anche da tutta l'area che dal viale Annunziata giunge al viale Boccetta. Prima della zona Falcata e del completamento di via Don Blasco, che dovrebbe avvenire entro la prossima primavera. Mercoledì scorso è stata ufficialmente annunciata la graduatoria del concorso voluto da Mario Mega, allora presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto. Al centro di tutto, un processo partecipativo di rigenerazione urbana. La vittoria è andata a un raggruppamento temporaneo di imprese guidato dallo studio di architettura Guendalina Timei di Roma. Il gruppo ha collaborato con Urban Future Organization, uno studio londinese con esperienza in progetti simili e già operativo a Messina. Il budget potenziale per tutti i chilometri di costa in questione, è di 152 milioni di euro. Restyling del waterfront di Messina, un progetto ambizioso. Nei prossimi 60 giorni, il gruppo di architetti dovrà presentare il progetto di fattibilità tecnico-economica relativo a un tratto più ristretto, quello compreso tra la Fiera e il Boccetta, con interventi stimati intorno ai 68 milioni di euro. Questo primo passo è fondamentale per avviare il processo di rigenerazione urbana che interesserà il centro della città, con particolare attenzione ai padiglioni della Fiera. Proprio la Fiera avrebbe dovuto aprire i battenti lo scorso agosto, ma la siccità che ha colpito la Sicilia non ha permesso di rifocillare le aiuole presenti, spingendo amministrazione comunale e AdSP a rinviare il tutto a data da destinarsi. Sull'inaugurazione ancora bocche cucite proprio da palazzo Zanca. È già in corso un appalto per la parte del waterfront che si affaccia direttamente sullo Stretto. Questo segmento del progetto sarà caratterizzato da una serie di innovazioni, come l'introduzione di un sistema di illuminazione adattiva che contribuirà a creare un suggestivo panorama notturno e un forte impatto visivo per chi attraversa la città. I punti chiave del progetto vincitore. La visione del team di professionisti che ha vinto il concorso si fonda su alcuni principi cardine. Il primo riguarda la valorizzazione del verde urbano, con nuove piantumazioni che si integreranno armoniosamente con quelle esistenti. Un altro elemento centrale è la creazione di un sistema di illuminazione artistica che non solo valorizzerà il waterfront di notte, ma diventerà un segno distintivo del paesaggio dello Stretto. Per migliorare la fruizione dell'area, sarà realizzata una nuova pavimentazione in pietra locale di Custonaci, con l'integrazione di una pista ciclabile che si collegherà alla rete esistente, estendendosi dal viale Boccetta fino all'Annunziata. Questo intervento permetterà di unire il centro di Messina alla Riviera Nord, migliorando la mobilità sostenibile lungo tutta la fascia costiera.



10/19/2024 12:41

Un progetto di restyling che restituirà alla città dello Stretto uno dei suoi luoghi più importanti e simbolici. Il waterfront di Messina, uno dei tratti più importanti e suggestivi della città dello Stretto, si appresta a subire un profondo restyling. Si passa dalla fiera, ma anche da tutta l'area che dal viale Annunziata giunge al viale Boccetta. Prima della zona Falcata e del completamento di via Don Blasco, che dovrebbe avvenire entro la prossima primavera. Mercoledì scorso è stata ufficialmente annunciata la graduatoria del concorso voluto da Mario Mega, allora presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto. Al centro di tutto, un processo partecipativo di rigenerazione urbana. La vittoria è andata a un raggruppamento temporaneo di imprese guidato dallo studio di architettura Guendalina Timei di Roma. Il gruppo ha collaborato con Urban Future Organization, uno studio londinese con esperienza in progetti simili e già operativo a Messina. Il budget potenziale per tutti i chilometri di costa in questione, è di 152 milioni di euro. Restyling del waterfront di Messina, un progetto ambizioso. Nei prossimi 60 giorni, il gruppo di architetti dovrà presentare il progetto di fattibilità tecnico-economica relativo a un tratto più ristretto, quello compreso tra la Fiera e il Boccetta, con interventi stimati intorno ai 68 milioni di euro. Questo primo passo è fondamentale per avviare il processo di rigenerazione urbana che interesserà il centro della città, con particolare attenzione ai padiglioni della Fiera. Proprio la Fiera avrebbe dovuto aprire i battenti lo scorso agosto, ma la siccità che ha colpito la Sicilia non ha permesso di rifocillare le aiuole presenti, spingendo amministrazione comunale e AdSP a rinviare il tutto a data da destinarsi. Sull'inaugurazione ancora bocche

Un altro punto di svolta sarà la riqualificazione della Rada San Francesco, attualmente utilizzata come attracco per i traghetti. Con il previsto spostamento del traffico a Tremestieri, quest'area sarà completamente trasformata. È previsto che sorgano un auditorium e un'arena all'aperto, assieme a una piattaforma teatro a mare, creando così un nuovo polo culturale e ricreativo per la città. Costi e prospettive future Il costo complessivo del progetto di rigenerazione urbana del waterfront di Messina ammonta a 152 milioni di euro , di cui 68 milioni saranno destinati esclusivamente alla prima fase dei lavori, che interesserà l'area tra la Fiera e il Bocchetta. Per la messa in sicurezza e il recupero dei padiglioni della Fiera, sarà necessario un ulteriore stanziamento tra i 20 e i 30 milioni di euro. Questo imponente sforzo finanziario riflette la volontà di restituire alla città uno dei suoi spazi più importanti, migliorando al contempo la qualità della vita dei cittadini e l'attrattiva turistica di Messina. Iscriviti gratis al canale WhatsApp di QdS.it, news e aggiornamenti CLICCA QUI Vuoi attivare le notifiche di QDS?

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

## Gli impianti a fune sono il motore dell'economia di montagna e presidio delle Terre alte

BOLZANO "Creare valore per noi, per il nostro territorio, per l'ambiente, per le nostre comunità, per le persone e per le aziende. Nella consapevolezza che la montagna va tutelata e ha bisogno dell'uomo. Chi vorrebbe fermare lo sci rischia di causare un danno enorme; non possiamo lasciare che questo accada perché quando ci renderemo conto del danno sarà troppo tardi." È questo il messaggio lanciato da Valeria Ghezzi, presidente di ANEF - Associazione Nazionale Esercenti Funiviari, prima ed unica Associazione degli imprenditori funiviari riconosciuta e aderente a Confindustria cui fanno capo circa il 90% delle aziende funiviarie italiane, distribuite sia nei territori alpini, sia in quelli appenninici - nel corso dell'Assemblea generale che si è tenuta oggi a Bolzano. Appuntamento caratterizzato da un invito al dialogo con tutti gli stakeholder, con la volontà di confrontarsi, senza paura, su tutti i temi anche i più critici, partendo però dai fatti e dai numeri. Per questo ANEF ha commissionato all'organizzazione indipendente PwC Italia una ricerca, ampiamente illustrata in Assemblea, su "L'impatto socio-economico degli impianti di risalita a livello locale". "Il turismo montano è una risorsa strategica - ha sostenuto nel suo intervento il ministro Daniela Santanché - non solo per il vostro settore, ma anche per la valorizzazione dei nostri territori. Abbiamo il grande pregio e il grande privilegio di avere un patrimonio naturale e culturale che non ha pari nel mondo. Per questo vogliamo difenderlo insieme. Per noi la sostenibilità non è solo quella ambientale e sociale, ma anche quella economica, e per questo ho subito dialogato con voi, apprezzando la competenza e l'attivismo di Valeria Ghezzi. Il lavoro proseguirà nei prossimi mesi con la volontà di valorizzare sempre di più il turismo montano." "Ribadiamo il nostro ruolo come motore dell'economia di montagna - ha sottolineato ancora Valeria Ghezzi - e come presidio per la tutela delle 'Terre alte'. E desideriamo stimolare tutti gli altri attori del sistema montagna a mettersi in gioco con noi". Con lei si sono avvicendati sul palco, moderati da Giulia Apollonio, giornalista scientifica e conduttrice Tg2 Rai, esponenti del mondo accademico e scientifico, delle associazioni e dell'ambientalismo: Elmar Pichler Rolle, Presidente Vitalpin; Stefano Illing, Presidente Consorzio Cortina Delicious; Fabrizio De Blasi, Glaciologo presso Istituto Scienze Polari del CNR; Fabio Trincardi, ITATEC e Dir. emerito Dipartimento Scienze della Terra e Tecnologie dell'Ambiente del CNR; Paolo Grigolli, Docente presso IULM Milano. La relazione di Valeria Ghezzi "Noi imprenditori di montagna - ha esordito Valeria Ghezzi - siamo pronti a metterci in gioco, consapevoli della responsabilità che abbiamo come 'motori' della filiera e dell'importante quota di PIL rappresentata dal turismo invernale. Siamo ormai alle soglie delle Olimpiadi Milano Cortina 2026. Gli occhi del mondo saranno puntati sulla montagna italiana. Un'occasione unica per mostrare al mondo chi siamo, cosa facciamo, quanta cura e rispetto



BOLZANO "Creare valore per noi, per il nostro territorio, per l'ambiente, per le nostre comunità, per le persone e per le aziende. Nella consapevolezza che la montagna va tutelata e ha bisogno dell'uomo. Chi vorrebbe fermare lo sci rischia di causare un danno enorme; non possiamo lasciare che questo accada perché quando ci renderemo conto del danno sarà troppo tardi." È questo il messaggio lanciato da Valeria Ghezzi, presidente di ANEF - Associazione Nazionale Esercenti Funiviari, prima ed unica Associazione degli imprenditori funiviari riconosciuta e aderente a Confindustria cui fanno capo circa il 90% delle aziende funiviarie italiane, distribuite sia nei territori alpini, sia in quelli appenninici - nel corso dell'Assemblea generale che si è tenuta oggi a Bolzano. Appuntamento caratterizzato da un invito al dialogo con tutti gli stakeholder, con la volontà di confrontarsi, senza paura, su tutti i temi anche i più critici, partendo però dai fatti e dai numeri. Per questo ANEF ha commissionato all'organizzazione indipendente PwC Italia una ricerca, ampiamente illustrata in Assemblea, su "L'impatto socio-economico degli impianti di risalita a livello locale". "Il turismo montano è una risorsa strategica - ha sostenuto nel suo intervento il ministro Daniela Santanché - non solo per il vostro settore, ma anche per la valorizzazione dei nostri territori. Abbiamo il grande pregio e il grande privilegio di avere un patrimonio naturale e culturale che non ha pari nel mondo. Per questo vogliamo difenderlo insieme. Per noi la sostenibilità non è solo quella ambientale e sociale, ma anche quella economica, e per questo ho subito dialogato con voi, apprezzando la competenza e l'attivismo di Valeria Ghezzi. Il lavoro proseguirà nei prossimi mesi con la volontà di valorizzare sempre di più il turismo montano." "Ribadiamo il nostro ruolo come motore dell'economia di montagna - ha sottolineato ancora Valeria Ghezzi - e come presidio per la tutela delle 'Terre alte'. E desideriamo stimolare tutti gli altri attori del sistema montagna a mettersi in

# Radio PiÃ

## Fonti Web

---

abbiamo per il nostro territorio e le nostre Comunit . E questo non solo nei siti olimpici. Sul territorio saremo noi, cari impiantisti e cari associati, a metterci la faccia." Tanti investimenti Poi la presidente ha sottolineato come gli osservatori, sia italiani che europei, dicano che la montagna e lo sci funzionano, che hanno un richiamo importante a fronte del mercato italiano e straniero, un appeal sempre maggiore, non solo per lo sci, ma per tutte le attivit  che si possono praticare nelle quattro stagioni. "Il comparto, in tutta Italia, sta investendo molto, con una vitalit  e un entusiasmo davvero significativi. Ammodernamenti, rinnovamenti, tecnologia e innovazione che hanno un impatto importante su sicurezza, sostenibilit  e destagionalizzazione." I rapporti istituzionali Ha quindi ricordato l'importante supporto economico garantito dal Ministro del Turismo, sen. Daniela Santanch  e da un governo "vicino alla montagna e che ne ha capito logiche e dinamiche." Ottimi anche i rapporti col Parlamento e il dialogo con il Ministro dello Sport Andrea Abodi, e il Ministro agli Affari Regionali Roberto Calderoli, che ha emanato un disegno di Legge dedicato alle aree montane che era atteso da molti anni. E in tema di sicurezza, in tutte le sue declinazioni, con il Ministero dei **Trasporti**. "Per ANEF, la sicurezza   molto pi  di un obbligo,   la base del nostro prodotto, il presupposto stesso del funzionamento degli impianti." "Un tema che mi sta molto a cuore - ha poi proseguito Valeria Ghezzi -   la sicurezza dei lavoratori, dei nostri collaboratori che sono, prima di neve e sole, la risorsa pi  importante che abbiamo. La formazione ha la massima importanza e deve essere di qualit ." Il ruolo internazionale L'Italia   il 3° Paese europeo per fatturato e giornate sci e il 5° al mondo (dopo Stati Uniti e Giappone): con 1,3 miliardi di Euro di fatturato diretto e circa 8 miliardi di indotto. "Siamo leader e rappresentiamo un punto di riferimento internazionale. Con la presidenza di FIANET (che riunisce le pi  importanti associazioni di imprese funiviarie d'Europa) in capo all'Italia, - ha detto la presidente - ci stiamo muovendo per preparare un documento complessivo e condiviso per tutti i Paesi Europei che spieghi il nostro ruolo e il nostro lavoro." La parola ai numeri Per capire gli effetti su un territorio delicato delle attivit  e delle infrastrutture realizzate dall'uomo, ANEF ha deciso di affidare ad una organizzazione indipendente ed autorevole come PwC Italia, un'indagine sull'impatto socioeconomico delle imprese e dunque delle skiaree. "Abbiamo voluto affidarci ai numeri e non solo alla nostra passione. In estrema sintesi, il bilancio costi-benefici, o l'analisi tra rischi e opportunit , evidenzia come una piccolissima porzione di territorio offra a intere comunit  la possibilit  di continuare ad abitare i territori in cui sono presenti da millenni. Questa   la prima grandissima opportunit  che dagli anni '50 offriamo alla montagna. E questo significa che gli impianti sono per la montagna un moltiplicatore straordinario non solo di PIL.   nostro interesse, dunque, operare sul territorio, bene prezioso, nel migliore dei modi: nel rispetto di ecosistemi e biodiversit , con pratiche sostenibili ormai invalse nel nostro modus operandi . Il tema non deve essere se investire, ma come investire. Resilienza e adattamento al cambiamento climatico sono il nostro quotidiano, con l'innnevamento in inverno e con gli investimenti per destagionalizzare, garantendo reddito alle nostre aziende e all'intero sistema. Il **green deal**

# Radio PiÃ

## Fonti Web

---

andrà applicato ai territori montani con accortezza, intelligenza e buon senso, non per distruggere ma per costruire e rafforzare." L'obiettivo "Il nostro traguardo è infine valorizzare la montagna, rendendola accessibile a tutti. E poter accedere all'alta quota significa conoscere, ammirare la bellezza straordinaria, mozzafiato che si gode dalle terre alte, preservare cultura e tradizioni millenarie, poter praticare sport e attività outdoor Cosa significherebbe rinunciare alle aree servite dagli impianti a fune? Espellere di fatto l'uomo da quelle aree, far venire meno la motivazione di vacanza, interrompere la catena dell'ospitalità con tutte le conseguenze che questo può avere sull'indotto che verrebbe ridotto in modo estremamente consistente in inverno e in modo importante anche in estate. Obbligando i residenti ad andare a cercare altrove sia il lavoro che i servizi che una comunità troppo esigua non potrebbe più garantire. Il nostro obiettivo aspira a far convivere i territori di montagna e l'uomo in modo da garantire ad entrambi vita e sviluppo." L'impatto socio-economico a livello locale degli impianti di risalita I termini della ricerca Nel corso del 2024 PwC Italia ha affiancato le regioni Lombardia (ANEF Lombardia) e Valle d'Aosta (AVIF) e la Provincia Autonoma di Trento (ANEF Trento) nella stima del rispettivo impatto socio-economico e fiscale generato dalla spesa turistica dei fruitori degli impianti di risalita, e dei loro accompagnatori, per un'intera annualità (stagione estiva 2023 e la stagione invernale 2022/23 o 2023/24 in funzione della disponibilità dei dati). La valutazione dell'impatto economico si è basata sulla stima della spesa turistica generata a livello locale in base alle presenze totali e alla spesa media giornaliera, sia degli utilizzatori degli impianti che dei relativi accompagnatori, che sono state calcolate partendo da dati raccolti localmente e tramite benchmark e banche dati nazionali. "Le analisi che abbiamo effettuato - ha sintetizzato Cristian Celoria, Partner PwC Italia - hanno mostrato che a livello locale è stato generato un valore aggiunto che varia tra 384 mln e 1.033 mln a seconda della Regione considerata, con un beneficio prima di tutto per i settori dell'alloggio e ristorazione, **trasporto** e magazzinaggio, commercio al dettaglio e all'ingrosso e immobiliare. I dati emersi dimostrano un importante miglioramento sulle emissioni dovuto al costante impegno da parte delle società nell'investire in tecnologie sempre più moderne e sostenibili e nell'adottare una serie di buone pratiche mirate a ridurre consumi e prediligere le fonti rinnovabili". Nel corso di un intero anno, nelle tre Regioni che rappresentano 78 società di gestione (pari al 19,5% del totale nazionale) e 689 impianti (pari al 38,3% del totale nazionale), sono stati registrati dai ai 9,51 milioni di primi ingressi. In particolare, i primi ingressi invernali analizzati corrispondono ai dei primi ingressi invernali totali nelle società associate ad ANEF Nazionale. Di questi primi ingressi, una quota dai 2,9 ai 7,7 milioni sono riconducibili alla stagione invernale e una quota da 0,4 a 1,8 milioni alla stagione estiva La spesa turistica Le analisi effettuate hanno permesso di definire e distribuire la spesa turistica dei viaggiatori pernottanti e degli escursionisti, sulla base di 12 categorie di spesa: alloggio, ristoranti e alimentari, sport, shopping e altre spese (attività ricreative e culturali, spostamenti, cura della persona). Per l'annualità analizzata si è stimata per le tre regioni una spesa turistica locale che

## Radio PiÃ

### Fonti Web

---

va da 541 a 1.472 mln (IVA esclusa). Rapportando la spesa al numero di presenze si è ottenuta una spesa media giornaliera pro-capite che va da 118 a 127 (da 131 a 142 includendo l'IVA) con le prime tre categorie di spesa locale per valore: ristorazione , che va dal 23,10% al 38,99% della spesa totale; alloggio , che va dal 24,55% al 40,50% della spesa totale; sport , che va dal 24,20% al 29% della spesa totale. Lo sport Per la spesa sportiva, oltre al noleggio attrezzature e scuole sci, una parte variabile da 109 mln a 305 mln , nelle tre aree territoriali considerate, è stata destinata alle società di gestione per l'acquisto di skipass. Si è calcolato un valore aggiunto locale generato su base annua variabile tra 384 mln e 1.033 mln . In particolare, i settori economici che hanno beneficiato maggiormente dell'impatto economico generato localmente grazie alla spesa turistica, a livello diretto, indiretto e indotto, sono stati: alloggio e ristorazione : dal 28% al 36% del valore aggiunto locale; **trasporto** e magazzinaggio : dal 16% al 20% del valore aggiunto locale, principalmente generato a livello diretto dalle società di gestione degli impianti di risalita; commercio al dettaglio e all'ingrosso : dal 9% al 17% del valore aggiunto locale; attività immobiliari : dal 9% al 10% del valore aggiunto locale. Le microimprese Una parte di questo impatto economico locale viene creato, a livello diretto, indiretto e indotto, grazie al coinvolgimento delle microimprese locali (lavoratori autonomi, imprenditori, ditte individuali e imprese con meno di 10 dipendenti). Infatti, nelle aree territoriali analizzate si è stimato che dal 29% al 32% del valore aggiunto locale potrebbe essere creato da microimprese del territorio , principalmente nei settori dell'alloggio e ristorazione, delle attività immobiliari e del commercio all'ingrosso e al dettaglio. Il fisco L'impatto economico generato dal turismo montano produce rilevanti effetti sul gettito fiscale delle Regioni, Province e Comuni delle aree territoriali analizzate sotto forma di gettito fiscale devoluto dall'Erario nazionale o direttamente trattenuto dalla Amministrazioni locali nelle voci di IRPEF (da 28,0 mln a 72,5 mln), IVA ( da 13,9 mln a 29,3 mln), IRES (da 7,8 mln a 19,8 mln), IRAP (da 5,4 mln a 6,6 mln), Addizionale Regionale IRPEF (da 1,5 mln a 4,2 mln), Addizionale Comunale IRPEF ( da 0,1 mln a 1,3 mln), Imposta di soggiorno (da 2,1 mln a 7,9 mln). Rapportando il gettito fiscale locale ai primi ingressi registrati si ottiene un valore compreso tra 8,7 e 15,1 per sciatore.

AD  
USO

## ADRIA SHIPPING SUMMIT - Ravenna Port Hub: il progetto di potenziamento infrastrutturale del porto protagonista della prima edizione

Ott 19, 2024 Ravenna - Al via mercoledì 23 ottobre 2024 alle ore 9.30 alla Sala Cavalcoli della Camera di Commercio di Ferrara e Ravenna la prima edizione di Adria Shipping Summit, la due giorni dedicata al mondo marittimo, portuale, logistico e produttivo dell'Alto Adriatico rinviata a causa dell'alluvione dello scorso settembre. Protagonista indiscusso, Ravenna Port Hub: Infrastructural Works, il progetto di potenziamento infrastrutturale del porto di Ravenna dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale del quale si celebra, con un anno di anticipo sul cronoprogramma, la conclusione della prima fase. Un'imponente opera da 1 miliardo di euro che permetterà lo sviluppo dell'intermodalità dello scalo ravennate con opere complementari di Snam, RFI, Anas, ENI, Progetto Agnes e altri investimenti privati per una somma complessiva di oltre 5 miliardi di euro. A raccontare la complessità del progetto al tavolo dei relatori si avvicenderanno i suoi principali attori con gli interventi, tra gli altri, di Matteo Salvini, vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (in collegamento), del suo viceministro Galeazzo Bignami Giorgio Guberti, presidente Camera di Commercio di Ferrara e Ravenna, di Riccardo Sabadini, presidente SAPIR, di Giannantonio Mingozi, presidente del Terminal Container Ravenna, di Antonio Marcegaglia e Aldo Fiorini, rispettivamente presidente/AD e Chief Operations Officer di Marcegaglia, e Carlo Mangia, Directory Fsr Operations SNAM FSRU Italia e Carlo Merli, AD Setramar. Nella seconda parte della mattina l'attenzione si sposterà sull'architettura portuale ravennate che rappresenta il microcosmo dell'intero sistema marittimo del Paese e racchiude tutte le tipologie di traffico: container, rinfuse solide e liquide, project cargo, ro-ro e ro-pax e crociere. La sessione del pomeriggio si focalizzerà sulla geografia degli scali del nord Adriatico, sulla digitalizzazione e sulla transizione energetica. A completare il programma della manifestazione, giovedì 24 ottobre, alla mattina, la visita del porto di Ravenna per vedere le opere del progetto Hub concluse. Nel pomeriggio, il testimone passerà ad Adriatic Sea Forum - Cruise, Ferry, Sail & Yacht, l'appuntamento internazionale itinerante dedicato al turismo via mare in Adriatico, ideato e organizzato da Risposte Turismo, in programma a Ravenna giovedì 24 dalle 14:00 al Teatro Alighieri e venerdì 25 ottobre al Palazzo Rasponi dalle 10:00 alle 18:00. Adria Shipping Summit è l'evento dedicato al cluster produttivo-marittimo dei porti dell'Alto Adriatico, a Ravenna, Venezia e Trieste. La prima edizione dell'evento si svolgerà a Ravenna il 19 e 20 settembre 2024, ma diventerà itinerante posizionandosi a turno presso le altre due Autorità di Sistema Portuale alto-adriatiche. L'obiettivo della manifestazione è rafforzare l'integrazione e la collaborazione degli attori dei segmenti produttivi e dello shipping nello scenario competitivo europeo.



Ott 19, 2024 Ravenna - Al via mercoledì 23 ottobre 2024 alle ore 9.30 alla Sala Cavalcoli della Camera di Commercio di Ferrara e Ravenna la prima edizione di Adria Shipping Summit, la due giorni dedicata al mondo marittimo, portuale, logistico e produttivo dell'Alto Adriatico rinviata a causa dell'alluvione dello scorso settembre. Protagonista indiscusso, Ravenna Port Hub: Infrastructural Works, il progetto di potenziamento infrastrutturale del porto di Ravenna dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale del quale si celebra, con un anno di anticipo sul cronoprogramma, la conclusione della prima fase. Un'imponente opera da 1 miliardo di euro che permetterà lo sviluppo dell'intermodalità dello scalo ravennate con opere complementari di Snam, RFI, Anas, ENI, Progetto Agnes e altri investimenti privati per una somma complessiva di oltre 5 miliardi di euro. A raccontare la complessità del progetto al tavolo dei relatori si avvicenderanno i suoi principali attori con gli interventi, tra gli altri, di Matteo Salvini, vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (in collegamento), del suo viceministro Galeazzo Bignami Giorgio Guberti, presidente Camera di Commercio di Ferrara e Ravenna, di Riccardo Sabadini, presidente SAPIR, di Giannantonio Mingozi, presidente del Terminal Container Ravenna, di Antonio Marcegaglia e Aldo Fiorini, rispettivamente presidente/AD e Chief Operations Officer di Marcegaglia, e Carlo Mangia, Directory Fsr Operations SNAM FSRU Italia e Carlo Merli, AD Setramar. Nella seconda parte della mattina l'attenzione si sposterà sull'architettura portuale ravennate che rappresenta il microcosmo dell'intero sistema marittimo del Paese e racchiude tutte le tipologie di traffico: container, rinfuse solide e liquide, project cargo, ro-ro e ro-pax e crociere. La sessione del pomeriggio si focalizzerà sulla geografia degli scali del nord Adriatico.

## Sea Reporter

Fonti Web

---

ed internazionale. Il format prevede due giornate animate da conferenze, workshop, business meetings e momenti di networking riservati ai partner. Le sessioni congressuali del Summit si svolgono in presenza, ma saranno trasmesse anche in live streaming. [www.adriashippingsummit.it](http://www.adriashippingsummit.it).

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

## Settesere

### Fonti Web

## Ravenna, Spinedi (Interporto) parla dell'istituzione della ZIs e di cosa significa per l'Hub

Emilia Romagna | 20 Ottobre 2024 Elena Nencini Ultimo tassello per la tanto agognata ZIs (Zona **logistica** semplificata) per la regione Emilia Romagna: dopo due anni di attesa è stato firmato il decreto dalla presidente del Consiglio dei ministri Giorgia Meloni. A costituire la ZIs saranno 11 nodi intermodali da Ravenna a Piacenza, 25 aree produttive, 9 province (Bologna, Ferrara, Forlì-Cesena, Modena, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia, Rimini) e 28 Comuni (Argenta, Bagnacavallo, Bentivoglio, Bondeno, Casalgrande, Cesena, Codigoro, Concordia sulla Secchia, Conselice, Cotignola, Faenza, Ferrara, Fontevivo, Forlì, Forlimpopoli, Guastalla, Imola, Lugo, Mirandola, Misano Adriatico, Modena, Ostellato, Piacenza, Ravenna, Reggiolo, Rimini, Rubiera, San Giorgio di Piano). Unirà il porto di Ravenna, il centro del sistema, con i nodi intermodali regionali e le aree produttive commerciali identificate. È inoltre previsto l'istituzione di un Comitato di indirizzo con funzioni di supporto per promozione, investimenti, monitoraggio e collegamento con le strutture regionali. Le imprese che fanno parte della ZIs, già presenti o nuove, beneficeranno di una serie di facilitazioni come semplificazioni amministrative, incentivi economici e sgravi fiscali, con ricadute positive per lo sviluppo del tessuto imprenditoriale e l'occupazione. Marco Spinedi, presidente dell'Interporto di Bologna, il centro più importante della intermodalità dell'Emilia Romagna, che vede un traffico di circa 4mila camion al giorno, spiega cosa si aspetta dalla ZIs. Spinedi, è arrivata la ZIs, cosa rappresenta secondo lei per Ravenna? «Si tratta di un lungo percorso, a cui fanno da cornice il piano di investimenti dell'hub ravennate sia da un punto di vista infrastrutturale che **logistico** per attrarre risorse e potenzialità. Un tema che va sottolineato». I punti di forza della ZIs? «Gli sgravi fiscali e la burocrazia semplificata. Non basta un solo fattore per attrarre nuovi investimenti. In questo momento le imprese sono alla ricerca di aree che costino meno o che consentano di risparmiare, inoltre è importante il tema del consumo di suolo e riallocare i processi di **logistica** per non creare delle diseconomie territoriali». Parallelamente alle ZIs sono state create le **Zes**, cosa ne pensa? «Le **Zes** sono zone economiche speciali per il Mezzogiorno con detassazioni e sconti che dovrebbero portare ad attrarre, come le ZIs, le aziende. Fino allo scorso anno erano 8, diventate da quest'anno un'unica zona, però credo che se tutti sono attrattivi nessuno è attrattivo. Così si crea solo una forte concorrenza tra le diverse zone. Il Veneto è chiaramente il nostro concorrente, al momento, visto che è l'unica ZIs istituita, mentre la Lombardia, che non ha un interporto per motivi storici, ma ha tanti centri intermodali, vorrebbe una ZIs per gli aeroporti. Loro hanno una capacità di attrazione importante, c'è necessità di provare a ridesignare gli investimenti, basta con il consumo di suolo, a questo proposito esiste una battaglia



Emilia Romagna | 20 Ottobre 2024 Elena Nencini Ultimo tassello per la tanto agognata ZIs (Zona **logistica** semplificata) per la regione Emilia Romagna: dopo due anni di attesa è stato firmato il decreto dalla presidente del Consiglio dei ministri Giorgia Meloni. A costituire la ZIs saranno 11 nodi intermodali da Ravenna a Piacenza, 25 aree produttive, 9 province (Bologna, Ferrara, Forlì-Cesena, Modena, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia, Rimini) e 28 Comuni (Argenta, Bagnacavallo, Bentivoglio, Bondeno, Casalgrande, Cesena, Codigoro, Concordia sulla Secchia, Conselice, Cotignola, Faenza, Ferrara, Fontevivo, Forlì, Forlimpopoli, Guastalla, Imola, Lugo, Mirandola, Misano Adriatico, Modena, Ostellato, Piacenza, Ravenna, Reggiolo, Rimini, Rubiera, San Giorgio di Piano). Unirà il porto di Ravenna, il centro del sistema, con i nodi intermodali regionali e le aree produttive commerciali identificate. È inoltre previsto l'istituzione di un Comitato di indirizzo con funzioni di supporto per promozione, investimenti, monitoraggio e collegamento con le strutture regionali. Le imprese che fanno parte della ZIs, già presenti o nuove, beneficeranno di una serie di facilitazioni come semplificazioni amministrative, incentivi economici e sgravi fiscali, con ricadute positive per lo sviluppo del tessuto imprenditoriale e l'occupazione. Marco Spinedi, presidente dell'Interporto di Bologna, il centro più importante della intermodalità dell'Emilia Romagna, che vede un traffico di circa 4mila camion al giorno, spiega cosa si aspetta dalla ZIs. Spinedi, è arrivata la ZIs, cosa rappresenta secondo lei per Ravenna? «Si tratta di un lungo percorso, a cui fanno da cornice il piano di investimenti dell'hub ravennate sia da un punto di vista infrastrutturale che **logistico** per attrarre risorse e potenzialità. Un tema che va sottolineato». I punti di forza della ZIs? «Gli sgravi fiscali e la burocrazia semplificata. Non basta un solo fattore per attrarre nuovi investimenti. In questo momento le imprese sono alla ricerca di aree che costino meno o che consentano di risparmiare, inoltre è importante il tema del consumo di suolo e riallocare i processi di **logistica** per non creare delle diseconomie territoriali». Parallelamente alle ZIs sono state create le **Zes**, cosa ne pensa? «Le **Zes** sono zone economiche speciali per il Mezzogiorno con detassazioni e sconti che dovrebbero portare ad attrarre, come le ZIs, le aziende. Fino allo scorso anno erano 8, diventate da quest'anno un'unica zona, però credo che se tutti sono attrattivi nessuno è attrattivo. Così si crea solo una forte concorrenza tra le diverse zone. Il Veneto è chiaramente il nostro concorrente, al momento, visto che è l'unica ZIs istituita, mentre la Lombardia, che non ha un interporto per motivi storici, ma ha tanti centri intermodali, vorrebbe una ZIs per gli aeroporti. Loro hanno una capacità di attrazione importante, c'è necessità di provare a ridesignare gli investimenti, basta con il consumo di suolo, a questo proposito esiste una battaglia

## Settesere

### Fonti Web

---

molto accesa, serve una politica di insediamento e coniugare sostenibilità ed esigenze economiche del territorio». Cosa sarà necessario per la ZIs? «Oltre alle effettive valutazioni costi-benefici sarebbe utile una sorta di agenzia che sovrintendesse a questo tipo di processi. E' una faccenda delicata, ci vorrebbero dei tavoli a cui sedessero tutti i soggetti, le aziende, gli enti preposti e che servissero come momenti di intermediazione». C'è mancanza di personale specializzato? «Sicuramente la formazione è essenziale, ci vuole una politica territoriale importante e bisogna incentivare gli istituti tecnici superiori e spingere i giovani a fare certi tipi di lavoro, sono profili professionali di cui c'è sempre richiesta». Cosa si aspetta dalla ZIs? «Vediamo come andranno le prossime elezioni e chi sarà designato ad occuparsi di questi temi: è importante la capacità di lavorare in maniera trasversale, mentre c'è una mancanza di comunicazione tra i diversi enti. Noi abbiamo un problema di spingere le aziende a investire sul mare e quindi sul rapporto Ravenna-interporto e sulle ferrovie piuttosto che sulla gomma. La recessione che stiamo vivendo sta portando le aziende a ridisegnare le supply chain e ha influito negativamente sul ferroviario: le ZIs potrebbero essere un incentivo a stabilire relazioni e legami anche di tipo trasversale tra i diversi settori».

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

## Settesere

Fonti Web

### Ravenna, al via mercoledì 23 Adria Shipping summit alla Camera di commercio

Emilia Romagna | 20 Ottobre 2024 Al via mercoledì 23 ottobre 2024 alle ore 9.30 alla Sala Cavalcoli della Camera di Commercio di Ferrara e Ravenna la prima edizione di Adria Shipping Summit , la due giorni dedicata al mondo marittimo, portuale, logistico e produttivo dell'Alto Adriatico rinviata a causa dell'alluvione dello scorso settembre. Protagonista indiscusso, Ravenna Port Hub: Infrastructural Works , il progetto di potenziamento infrastrutturale del porto di Ravenna dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale del quale si celebra, con un anno di anticipo sul cronoprogramma, la conclusione della prima fase. Un'imponente opera da 1 miliardo di euro che permetterà lo sviluppo dell'intermodalità dello scalo ravennate con opere complementari di Snam, RFI, Anas, ENI, Progetto Agnes e altri investimenti privati per una somma complessiva di oltre 5 miliardi di euro. A raccontare la complessità del progetto al tavolo dei relatori si avvicenderanno i suoi principali attori con gli interventi, tra gli altri, di Matteo Salvini , vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (in collegamento), del suo viceministro Galeazzo Bignami Giorgio Guberti , presidente Camera di Commercio di Ferrara e Ravenna, di Riccardo Sabadini , presidente SAPIR, di Giannantonio Mingozzi , presidente del Terminal Container Ravenna, di Antonio Marcegaglia e Aldo Fiorini , rispettivamente presidente/AD e Chief Operations Officer di Marcegaglia, e Carlo Mangia , Directory Fsr Operations SNAM FSRU Italia e Carlo Merli, AD Setramar. Nella seconda parte della mattina l'attenzione si sposterà sull'architettura portuale ravennate che rappresenta il microcosmo dell'intero sistema marittimo del Paese e racchiude tutte le tipologie di traffico : container, rinfuse solide e liquide, project cargo, ro-ro e ro-pax e crociere. La sessione del pomeriggio si focalizzerà sulla geografia degli scali del nord Adriatico, sulla digitalizzazione e sulla transizione energetica. A completare il programma della manifestazione, giovedì 24 ottobre , alla mattina, la visita del porto di Ravenna per vedere le opere del progetto Hub concluse. Nel pomeriggio, il testimone passerà ad Adriatic Sea Forum - Cruise, Ferry, Sail & Yacht , l'appuntamento internazionale itinerante dedicato al turismo via mare in Adriatico, ideato e organizzato da Risposte Turismo, in programma a Ravenna giovedì 24 dalle al Teatro Alighieri e venerdì 25 ottobre al Palazzo Rasponi dalle Teste. Adria Shipping Summit è l'evento dedicato al cluster produttivo-marittimo dei porti dell'Alto Adriatico, a Ravenna, Venezia e Trieste. La prima edizione dell'evento si svolgerà a Ravenna il 19 e 20 settembre 2024, ma diventerà itinerante posizionandosi a turno presso le altre due Autorità di Sistema Portuale alto-adriatiche. L'obiettivo della manifestazione è rafforzare l'integrazione e la collaborazione degli attori dei segmenti produttivi e dello shipping nello scenario competitivo europeo



10/20/2024 04:18

Emilia Romagna | 20 Ottobre 2024 Al via mercoledì 23 ottobre 2024 alle ore 9.30 alla Sala Cavalcoli della Camera di Commercio di Ferrara e Ravenna la prima edizione di Adria Shipping Summit , la due giorni dedicata al mondo marittimo, portuale, logistico e produttivo dell'Alto Adriatico rinviata a causa dell'alluvione dello scorso settembre. Protagonista indiscusso, Ravenna Port Hub: Infrastructural Works , il progetto di potenziamento infrastrutturale del porto di Ravenna dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale del quale si celebra, con un anno di anticipo sul cronoprogramma, la conclusione della prima fase. Un'imponente opera da 1 miliardo di euro che permetterà lo sviluppo dell'intermodalità dello scalo ravennate con opere complementari di Snam, RFI, Anas, ENI, Progetto Agnes e altri investimenti privati per una somma complessiva di oltre 5 miliardi di euro. A raccontare la complessità del progetto al tavolo dei relatori si avvicenderanno i suoi principali attori con gli interventi, tra gli altri, di Matteo Salvini , vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (in collegamento), del suo viceministro Galeazzo Bignami Giorgio Guberti , presidente Camera di Commercio di Ferrara e Ravenna, di Riccardo Sabadini , presidente SAPIR, di Giannantonio Mingozzi , presidente del Terminal Container Ravenna, di Antonio Marcegaglia e Aldo Fiorini , rispettivamente presidente/AD e Chief Operations Officer di Marcegaglia, e Carlo Mangia , Directory Fsr Operations SNAM FSRU Italia e Carlo Merli, AD Setramar. Nella seconda parte della mattina l'attenzione si sposterà sull'architettura portuale ravennate che rappresenta il microcosmo dell'intero sistema marittimo del Paese e racchiude tutte le tipologie di

## Settesere

### Fonti Web

---

ed internazionale. Il format prevede due giornate animate da conferenze, workshop, business meetings e momenti di networking riservati ai partner. Le sessioni congressuali del Summit si svolgono in presenza, ma saranno trasmesse anche in live streaming. [www.adriashippingsummit.it](http://www.adriashippingsummit.it).

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

## Sicilia Report

Fonti Web

## 22 ottobre IV conferenza di sistema di Confcommercio Sicilia a Catania

**Confcommercio** Sicilia guarda al futuro. E lo fa puntando sulle politiche di inserimento dei giovani nel mondo del lavoro. Una questione che riguarda non solo i ragazzi e le loro famiglie, ma coinvolge l'intera comunità e l'economia. Sarà questo uno dei temi pregnanti della IV conferenza di sistema in programma martedì 22 ottobre al Four Points by Sheraton di Catania che punterà i riflettori, con un focus specifico, sul contratto collettivo di lavoro.

"La digitalizzazione - spiega il presidente regionale **Confcommercio** Sicilia, Gianluca Manenti - sta cambiando radicalmente il nostro modo di lavorare e i giovani, nativi digitali, sono la risorsa fondamentale per guidare questa trasformazione. Ogni settore, dal commercio al turismo, dai servizi alla ristorazione, ha bisogno di energie fresche e nuove competenze". I lavori saranno aperti alle 10 con la presentazione delle due sessioni di lavoro da parte del direttore di **Confcommercio** Sicilia, Vincenzo Costa. Ci saranno, quindi, i saluti istituzionali del presidente nazionale **Carlo Sangalli**, del presidente regionale Gianluca Manenti e del presidente **Confcommercio** Terre dell'Etna e del Barocco Catania Metropolitana Piero Agen. L'apertura dei lavori sarà curata da Patrizia Di Dio, vicepresidente nazionale **Confcommercio**. Il tema della mattinata verterà su "I rinnovi dei contratti collettivi nazionali del lavoro: le novità più significative in tema di contrattazione collettiva". Sono previsti gli interventi di Donatella Prampolini, vicepresidente nazionale **Confcommercio** con delega al Lavoro e al Welfare, che si soffermerà su "La stagione dei rinnovi contrattuali", Guido Lazzarelli, direttore centrale per le Politiche del Lavoro e sindacali di **Confcommercio** nazionale, che parlerà del rinnovo del Ccnl Terziario, Distribuzione e Servizi, Roberto Calugi, direttore generale Fipe **Confcommercio**, pronto ad affrontare la questione del rinnovo Ccnl Fipe. E, ancora, di Luca Stevanato, presidente confederazione italiana dello Sport-**Confcommercio**, che punterà l'attenzione sul Rinnovo del Ccnl Sport, Francesco Granese, direttore generale Fiavet **Confcommercio**, sul rinnovo del Ccnl Fiavet, Luca Pallavicini, presidente **Confcommercio** Salute, Sanità e Cura, che si soffermerà sul rinnovo Ccnl Sanità e cura. A moderare i lavori e a occuparsi dell'introduzione la direttrice **Confcommercio** Terre dell'Etna e del Barocco Catania Metropolitana, Silvia Carrara. Nel pomeriggio, a partire dalle 15, ci sarà un approfondimento sui fondi e le strutture collegate. Dopo l'apertura dei lavori a cura del direttore Costa e i saluti istituzionali di Renato Mattioni, vicesegretario generale **Confcommercio** nazionale, intervengono Nicola Spagnuolo, direttore Cfmt, Giuseppe Zabbatino, direttore Ebinter, Eleonora Pischichio, direttore Forte,



Confcommercio Sicilia guarda al futuro. E lo fa puntando sulle politiche di inserimento dei giovani nel mondo del lavoro. Una questione che riguarda non solo i ragazzi e le loro famiglie, ma coinvolge l'intera comunità e l'economia. Sarà questo uno dei temi pregnanti della IV conferenza di sistema in programma martedì 22 ottobre al Four Points by Sheraton di Catania che punterà i riflettori, con un focus specifico, sul contratto collettivo di lavoro. "La digitalizzazione - spiega il presidente regionale Confcommercio Sicilia, Gianluca Manenti - sta cambiando radicalmente il nostro modo di lavorare e i giovani, nativi digitali, sono la risorsa fondamentale per guidare questa trasformazione. Ogni settore, dal commercio al turismo, dai servizi alla ristorazione, ha bisogno di energie fresche e nuove competenze". I lavori saranno aperti alle 10 con la presentazione delle due sessioni di lavoro da parte del direttore di Confcommercio Sicilia, Vincenzo Costa. Ci saranno, quindi, i saluti istituzionali del presidente nazionale Carlo Sangalli, del presidente regionale Gianluca Manenti e del presidente Confcommercio Terre dell'Etna e del Barocco Catania Metropolitana Piero Agen. L'apertura dei lavori sarà curata da Patrizia Di Dio, vicepresidente nazionale Confcommercio. Il tema della mattinata verterà su "I rinnovi dei contratti collettivi nazionali del lavoro: le novità più significative in tema di contrattazione collettiva". Sono previsti gli interventi di Donatella Prampolini, vicepresidente nazionale Confcommercio con delega al Lavoro e al Welfare, che si soffermerà su "La stagione dei rinnovi contrattuali", Guido Lazzarelli, direttore centrale per le Politiche del Lavoro e sindacali di Confcommercio nazionale, che parlerà del rinnovo del Ccnl Terziario, Distribuzione e Servizi, Roberto Calugi, direttore generale Fipe Confcommercio, pronto ad affrontare la questione del rinnovo Ccnl Fipe. E, ancora, di Luca Stevanato, presidente confederazione italiana dello Sport-Confcommercio, che punterà

## Sicilia Report

Fonti Web

---

Lorenzo Francesconi, direttore 50&Più, Natascia Masi, senior manager Uniter, Franco Cova, direttore Seac e Ilaria Di Croce, direttore Quadrifor. I lavori saranno moderati e introdotti da Corrado Lupo, coordinatore provinciale **Confcommercio** Ragusa. Le conclusioni saranno affidate al presidente regionale Gianluca Manenti.

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO

## Sinistra Anticapitalista - Comunicati

Fonti Web

## Elezioni regionali in Liguria. Le indicazioni di voto di Sinistra Anticapitalista

GIOVANNI TOTI

L'inchiesta giudiziaria e le dimissioni di Giovanni Toti. Le elezioni regionali anticipate Per il 27 e 28 ottobre prossimi sono state indette le elezioni regionali anticipate in Liguria, a seguito delle dimissioni del presidente Giovanni Toti e il conseguente scioglimento del Consiglio Regionale. Come è risaputo, le dimissioni da parte di Toti sono state formalizzate il 26 luglio, come unica possibilità da parte sua di poter richiedere, come poi ha ottenuto, la revoca degli arresti domiciliari in cui si trovava dal 7 maggio per l'inchiesta giudiziaria in tema di corruzione e altri reati che ha coinvolto, oltre a lui, anche altri importanti personaggi del mondo politico ed economico genovese e ligure finiti agli arresti, tra cui l'ex presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (i porti di Genova, Genova Prà, Savona, Vado Ligure) Paolo Emilio Signorini, nel frattempo nominato amministratore delegato di Iren, e l'imprenditore portuale (e non solo) Aldo Spinelli, padrone del Gruppo Spinelli, importante network integrato della logistica (terminal portuali, autotrasporto, servizi marittimi e portuali, ecc.). Nel frattempo Toti, Signorini e Spinelli, per non andare a processo e ottenere uno sconto di pena, hanno concordato con la Procura un patteggiamento, quindi una ammissione di colpevolezza, che comunque dovrà essere accolto dal gip nell'udienza prevista per il 30 ottobre. Toti, in particolare, ha concordato una pena di 2 anni e un mese, che verrebbe scontata attraverso 1.500 ore di lavori socialmente utili, e una confisca di 84.100 euro. L'inchiesta giudiziaria ha scoperchiato un maledorante pentolone ma, come scrivevamo in un nostro comunicato lo scorso 8 maggio, "non si tratta solo di corruzione e illegalità. Questi sono gli stessi personaggi che, insieme a tanti altri, anche di rilievo nazionale e non solo a destra, hanno magnificato in questi anni il "modello Genova", quello sempre più libero da lacci e laccioli (cioè aggiramento o soppressione di norme sugli appalti, di vincoli ambientali, di contratti di lavoro, di controlli amministrativi o antimafia, ecc.) e che si vuole riproporre come sistema, a partire dalla realizzazione di opere come ad esempio il ponte sullo stretto di Messina, un "modello" eretto a sistema dove i confini tra legalità e illegalità diventano sempre più labili e si fanno confusi." Ricordiamo che il "modello Genova" è quello con cui vennero definite nel 2019 dal Governo Conte 1 (M5S + Lega) le modalità del sistema commissariale e di appalti per la ricostruzione del ponte Morandi. E così proseguivamo: "Certo, Toti e la sua giunta naturalmente vanno cacciati subito. Ma questi personaggi vanno cacciati con la lotta, non solo contro corruzione, abusi e malaffare, ma soprattutto per difendere le condizioni del lavoro, il servizio sanitario pubblico, l'istruzione pubblica gratuita." - vedi: <https://anticapitalista.org/2024/05/08/corruzione-e-mafia-la-procura-smonta-il-modello-genova/> Del resto, sullo yacht di Spinelli, ancorato nel Porto Antico a Genova, non salivano solo personaggi politici della destra ma anche del

Sinistra Anticapitalista	
Elezioni regionali in Liguria. Le indicazioni di voto di Sinistra Anticapitalista	
10/19/2024 17:51	GIOVANNI TOTI;

L'inchiesta giudiziaria e le dimissioni di Giovanni Toti. Le elezioni regionali anticipate Per il 27 e 28 ottobre prossimi sono state indette le elezioni regionali anticipate in Liguria, a seguito delle dimissioni del presidente Giovanni Toti e il conseguente scioglimento del Consiglio Regionale. Come è risaputo, le dimissioni da parte di Toti sono state formalizzate il 26 luglio, come unica possibilità da parte sua di poter richiedere, come poi ha ottenuto, la revoca degli arresti domiciliari in cui si trovava dal 7 maggio per l'inchiesta giudiziaria in tema di corruzione e altri reati che ha coinvolto, oltre a lui, anche altri importanti personaggi del mondo politico ed economico genovese e ligure finiti agli arresti, tra cui l'ex presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (i porti di Genova, Genova Prà, Savona, Vado Ligure) Paolo Emilio Signorini, nel frattempo nominato amministratore delegato di Iren, e l'imprenditore portuale (e non solo) Aldo Spinelli, padrone del Gruppo Spinelli, importante network integrato della logistica (terminal portuali, autotrasporto, servizi marittimi e portuali, ecc.). Nel frattempo Toti, Signorini e Spinelli, per non andare a processo e ottenere uno sconto di pena, hanno concordato con la Procura un patteggiamento, quindi una ammissione di colpevolezza, che comunque dovrà essere accolto dal gip nell'udienza prevista per il 30 ottobre. Toti, in particolare, ha concordato una pena di 2 anni e un mese, che verrebbe scontata attraverso 1.500 ore di lavori socialmente utili, e una confisca di 84.100 euro. L'inchiesta giudiziaria ha scoperchiato un maledorante pentolone ma, come scrivevamo in un nostro comunicato lo scorso 8 maggio, "non si tratta solo di corruzione e illegalità. Questi sono gli stessi personaggi che, insieme a tanti altri, anche di rilievo nazionale e non solo a destra, hanno magnificato in questi anni il "modello Genova", quello sempre più libero da lacci e laccioli (cioè aggiramento o soppressione di norme sugli appalti, di vincoli ambientali, di contratti di lavoro, di controlli amministrativi o antimafia, ecc.) e che si vuole riproporre come sistema, a partire dalla realizzazione di opere come ad esempio il ponte sullo stretto di Messina, un "modello" eretto a sistema dove i confini tra legalità e illegalità diventano sempre più labili e si fanno confusi." Ricordiamo che il "modello Genova" è quello con cui vennero definite nel 2019 dal Governo Conte 1 (M5S + Lega) le modalità del sistema commissariale e di appalti per la ricostruzione del ponte Morandi. E così proseguivamo: "Certo, Toti e la sua giunta naturalmente vanno cacciati subito. Ma questi personaggi vanno cacciati con la lotta, non solo contro corruzione, abusi e malaffare, ma soprattutto per difendere le condizioni del lavoro, il servizio sanitario pubblico, l'istruzione pubblica gratuita." - vedi: <https://anticapitalista.org/2024/05/08/corruzione-e-mafia-la-procura-smonta-il-modello-genova/> Del resto, sullo yacht di Spinelli, ancorato nel Porto Antico a Genova, non salivano solo personaggi politici della destra ma anche del

## Sinistra Anticapitalista - Comunicati

### Fonti Web

---

politici della destra ma anche del centrosinistra. E a fine luglio la Spininvest s.r.l., la holding del gruppo Spinelli, ha scelto come nuovo presidente David Ermini, ex deputato e membro della Direzione nazionale del PD. Che poi Ermini, in seguito agli imbarazzi del centrosinistra che si apprestava alla campagna elettorale, si sia dimesso dalla Direzione del PD, non cambia di molto le cose. Non per questo sosteniamo che "sono tutti uguali", per esempio sul piano di alcuni diritti civili, ma sicuramente, in particolare nel campo delle scelte economiche e sociali, il campo borghese e liberista è quello a cui fanno riferimento entrambi i maggiori schieramenti politici. Un breve quadro della situazione economica e sociale della Liguria La Liguria ha oggi rilevanti problemi. È la regione più "vecchia" non solo in Italia, ma in tutta l'Unione Europea, con una età mediana di 52,1 anni (media UE 44,5 anni), con tutte le relative conseguenze in termini di percentuale di lavoratori attivi sulla popolazione o di necessità e bisogni di assistenza socio-sanitaria. Ormai lontani dai fasti del triangolo industriale di cinquanta anni fa, oggi la Liguria rappresenta il "sud" del nord Italia, con un residuo fiscale (cioè la differenza tra quanto una regione riceve dal **sistema** pubblico in termini di spesa e quanto versa in termini di tributi) ormai negativo (1.046 euro procapite, secondo gli ultimi dati elaborati dalla Cgia di Mestre). Ma anche il tessuto economico riscontra evidenti fragilità, con un forte nanismo aziendale, dato che il 96% delle aziende ha un numero di addetti inferiore a 9. Nel primo semestre di quest'anno, solo l'11,7 % delle nuove assunzioni sono state con contratti a tempo indeterminato full time. E la qualità del lavoro si misura anche in termini di salute e sicurezza. Nel 2023, nonostante un numero ridicolo (1,1% sull'insieme delle aziende) di ispezioni, si è registrato un alto tasso di irregolarità (75,4%), superiore al dato nazionale. Sul piano sociale, il 17,7% della popolazione ligure si trova a rischio di povertà e di esclusione sociale. Per quanto riguarda la sanità, tra il 2022 e il 2023 sono aumentate da 88.446 a 118.946 le persone, il 7,8% della popolazione, che hanno dovuto rinunciare a curarsi. I tempi di attesa su diagnostica e visite specialistiche sono aumentati a dismisura. Per fare qualche esempio, nell'ambito della classe di urgenza B (da farsi entro 10 giorni dalla richiesta), per una colonscopia nella ASL 1 Imperiese sono di 211 giorni, per una visita ginecologica all'Azienda Ospedaliera San Martino di Genova di 169 giorni, per una ecografia alla mammella nella ASL 5 Spezzino di 146 giorni. Come vanno alle elezioni gli schieramenti politici maggiori Per queste elezioni, le destre, in difficoltà per l'indagine giudiziaria, sono andate alla ricerca spasmodica di un candidato presidente, ricevendo parecchie risposte negative da chi non voleva imbarcarsi in una prospettiva di sconfitta giudicata probabile. Alla fine, però, è uscito il coniglio dal cappello, con la presidente del Consiglio Giorgia Meloni che ha pregato di candidarsi, riuscendovi, il sindaco di Genova Marco Bucci, il sindaco del "fare", con consensi e apporti anche dal centro degli schieramenti politici (nelle elezioni comunali di due anni fa ha avuto anche il sostegno di Azione e di Italia Viva). Si consideri che, in caso di elezione, Bucci dovrebbe dimettersi da sindaco e Genova, date le leggi elettorali presidenzialiste e maggioritarie, dovrebbe andare anch'essa a elezioni comunali anticipate nella prossima primavera,

## Sinistra Anticapitalista - Comunicati

### Fonti Web

---

dopo un periodo di commissariamento. In ogni caso, questa candidatura ha riaperto le possibilità di competizione e di eventuale successo per le destre. Il centrosinistra (o campo largo o chiamatelo come vi pare), in uno schieramento che va da AVS (Sinistra Italiana + Europa Verde) ad Azione, passando per PD e M5S, ha scelto di candidare Andrea Orlando, tra i maggiori esponenti del PD a livello nazionale. Orlando, politico di lungo corso, l'ultimo segretario della FGCI a La Spezia quando aveva 20 anni, già allora collocatosi nella corrente "migliorista", dal 2006 è stato eletto ininterrottamente deputato alla Camera. Ha condiviso a più riprese responsabilità ministeriali: ministro dell'Ambiente nel 2013 nel Governo Letta (di "larghe intese", sostenuto da PD, l'allora Popolo della Libertà di Berlusconi e Scelta Civica di Monti); ministro della Giustizia nel 2014 nel Governo Renzi, poi confermato nel 2016 nel Governo Gentiloni; ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali nel 2021 nel Governo Draghi. Ha pertanto condiviso, anzi ne è stato tra i maggiori artefici e responsabili, tutte le politiche del PD e del centrosinistra (e in una serie di passaggi, anche di "unità nazionale") di questi anni, di austerità, di tagli nelle risorse da destinare alle politiche sociali, di aumento delle spese militari, di riduzione dei diritti dei/delle lavoratori/trici (il Jobs Act e non solo). Ma anche nel campo della repressione sociale e dei migranti: i famigerati Decreti "sicurezza" di Minniti del 2017 dovrebbero essere chiamati più propriamente Minniti - Orlando, visto che portavano la firma non solo del ministro dell'Interno Marco Minniti ma anche dell'allora ministro della Giustizia Orlando. La "sinistra radicale" e le indicazioni di voto di Sinistra Anticapitalista Sinistra Anticapitalista, già dalla fine luglio, ha ricercato con disponibilità unitaria la possibilità di costruire una intesa di fronte comune di sinistra di alternativa per questa scadenza elettorale, proponendo incontri ad altre organizzazioni della sinistra radicale (Rifondazione Comunista, Potere al Popolo, PCI; non il PCL, data la sua risaputa tattica elettorale settaria e isolazionista), pur considerando e non volendo certo oscurare le non poche differenze, a seconda dei singoli soggetti, dalle questioni di politica internazionale alle modalità di relazione con i movimenti sociali, le organizzazioni sindacali, ecc. Abbiamo però dovuto aspettare oltre un mese per avere una risposta da parte di Rifondazione. Il PRC, infatti, per tutto il mese di agosto, è stato impegnato in una divaricante discussione interna tra chi propendeva per la costruzione di una lista alternativa e chi per un accordo con il centrosinistra. Il suo Comitato Politico regionale ha dapprima registrato, il 12 agosto, una situazione di parità (11 a 11 + un astenuto) e solo successivamente, il 26 agosto, ha prevalso di misura la scelta per una lista alternativa (13 a 11 + un astenuto, con le Federazioni de La Spezia e di Savona e parte di quella di Imperia contrarie). Non scopriamo qui nessun segreto perché tutto quanto è raccontato sul sito web della Federazione del PRC di Savona, sia nell'articolo "Regionali 2024. Una lista di alternativa per la sinistra" - vedi: <https://www.rifondazione.savona.it/2024/08/29/regionali-2024-una-lista-di-alternativa-per-la-sinistra/> e poi, soprattutto, nella pubblicazione della lettera aperta di oltre 100 militanti, "Regionali 2024. Più di cento firme contro una scelta minoritaria ed escludente" - vedi: <https://www.rifondazione.savona.it/2024/09/04/regionali-2024-piu-di-cento-firme-contro-una-scelta-minoritaria-ed-escludente/>

## Sinistra Anticapitalista - Comunicati

### Fonti Web

---

Poi, appena compiuta questa scelta, ci siamo trovati di fronte il 29 agosto a due diversi comunicati stampa, uno di Rifondazione e l'altro congiunto di Potere al Popolo e del PCI, in cui entrambi rivendicavano autonomamente la primogenitura della scelta di una lista alternativa a sinistra. Abbiamo comunque partecipato agli incontri unitari che si sono successivamente sviluppati, non a scatola chiusa ma per verificare se vi erano le condizioni, dal nostro punto di vista, per la definizione di una lista comune. Abbiamo però dovuto riscontrare la mancanza di condizioni per un impegno organico in questa lista da parte della nostra organizzazione, con il nostro simbolo e la proposizione di nostri/e candidati/e, a partire dalla necessità, per quanto ci riguarda, di poter condividere una figura di candidato/a presidente, data anche la grande rilevanza mediatica che ha tale figura in questo tipo di scadenza elettorale, che potesse rappresentare con equilibrio politico una coalizione che ci comprendesse. C'è anche da dire che i tempi, che risultavano ormai ristretti, non certo imputabili alla nostra organizzazione, per la presentazione della lista (definizione di un/una candidato/a presidente, delle liste provinciali dei/delle candidati/e, la successiva raccolta delle firme di elettori/trici per poter presentare la lista stessa, definizione di un programma) non hanno certo aiutato. Così come anche le scarse esperienze di lavoro di fronte comune, con chi più con chi meno, a seconda delle organizzazioni, quanto meno negli ambiti dove sia possibile attivare delle iniziative unitarie. In ogni caso, pur non facendone parte, diamo una indicazione di voto per la lista "per l'alternativa", formata appunto da Rifondazione Comunista, Potere al Popolo e PCI. Riteniamo infatti che sia importante utilizzare anche questa scadenza elettorale per indicare un segnale a sinistra, alternativo ovviamente alle destre ma anche alle politiche del centrosinistra liberale. Sinistra Anticapitalista - Genova e Liguria.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

## Contrasto all'evasione, sconti fiscali se si paga con carta di credito: cosa sapere

Introduzione L'obbligatorietà del pagamento tracciabile è già in vigore da diversi anni per alcune agevolazioni fiscali. Un esempio sono i bonus edilizi: per avere la detrazione è necessario un bonifico. A partire dal 2020, inoltre, questo stesso sistema va seguito per una serie di spese che danno diritto alla detrazione del 19%. In manovra ci sarà una maggiore tracciabilità delle spese. Per esempio quelle relative all'utilizzo del taxi o quelle di "rappresentanza". Il Pos dovrà essere collegato al registratore di cassa per allineare quanto incassato ai dati trasmessi all'Agenzia delle Entrate. Diventerà elettronica la bolla che accompagna le merci in dogana. Secondo il governo queste misure dovrebbero arginare l'evasione fiscale, un problema che in Italia è strutturale ormai da anni. Secondo i dati Istat, nel 2022 il valore dell'economia non osservata è cresciuta. L'economia sommersa (ovvero al netto delle attività illegali) si attesta a poco meno di 182 miliardi di euro. Quello che devi sapere La tracciabilità Il viceministro all'Economia Maurizio Leo ha spiegato in conferenza stampa che fra le misure di contrasto all'evasione fiscale previste dalla manovra 2025 c'è anche una maggiore tracciabilità delle spese. Per esempio quelle relative all'utilizzo del taxi o quelle di "rappresentanza", cioè i costi sostenuti da un'impresa per mantenere o migliorare le relazioni con clienti, fornitori, dipendenti e altre figure chiave nel contesto aziendale. Pos collegato al registratore di cassa Ai fini di deducibilità dell'impresa, sarà necessario usare la carta di credito o un bonifico. Il Pos dovrà essere collegato al registratore di cassa per allineare quanto incassato ai dati trasmessi all'Agenzia delle Entrate. La bolla che accompagna le merci in dogana diventerà solo elettronica Per cosa è già in vigore il pagamento tracciabile L'obbligatorietà del pagamento tracciabile è già in vigore da diversi anni per altre agevolazioni fiscali: un esempio sono i bonus edilizi, per le cui detrazioni è necessario un bonifico. A partire dal 2020 inoltre questo stesso sistema va seguito per una serie di spese che danno diritto alla detrazione del 19%, come quelle sanitarie private, quelle veterinarie, funebri e quelle per le spese scolastiche e sportive dei figli. Tornando in ambito immobiliare, rientrano in questa tipologia anche le somme sostenute per l'intermediazione per l'acquisto dell'abitazione principale Bonus elettrodomestici Occorre effettuare i pagamenti con bonifico o carta di debito o credito, per esempio, anche per accedere alla detrazione sugli acquisti di mobili e di grandi elettrodomestici. Lo ricorda l'Agenzia delle Entrate. Non è consentito, invece, pagare con assegni bancari, contanti o altri mezzi di pagamento. Se il pagamento è disposto con bonifico, non è necessario utilizzare quello (soggetto a ritenuta) appositamente predisposto da banche e Poste S.p.a. per le spese di ristrutturazione edilizia. La detrazione è ammessa anche se i beni sono acquistati con un finanziamento a rate, a condizione



## Sky Tg24

### Fonti Web

---

che la società che eroga il finanziamento paghi il corrispettivo con le stesse modalità prima indicate e il contribuente abbia una copia della ricevuta del pagamento. In questo caso, l'anno di sostenimento della spesa sarà quello di effettuazione del pagamento da parte della finanziaria. Le stesse modalità devono essere osservate per il pagamento delle spese di **trasporto** e montaggio dei beni Scontrino elettronico verso il potenziamento Con queste misure il governo sta cercando di incoraggiare il pagamento tramite moneta elettronica per ridurre l'evasione. Già nel Piano strutturale di bilancio si sottolinea questa intenzione da parte dell'esecutivo, che punta a potenziare i controlli sugli scontrini, per esempio facendo ricordo allo scontrino elettronico, che in Italia non è mai stato completamente attuato Come funziona Come spiega il sito di **Confcommercio**, è lo strumento che dal 1° gennaio 2022, sostituisce lo scontrino e le ricevute fiscali in formato cartaceo. I commercianti certificano i corrispettivi giornalieri delle cessioni di beni e delle prestazioni di servizi, tramite memorizzazione elettronica e trasmissione telematica degli stessi, all'Agenzia delle Entrate. Fa eccezione l'emissione della fattura su richiesta del cliente al momento dell'acquisto Cosa riceve il consumatore Una volta acquistato il bene, all'acquirente viene rilasciato un documento commerciale (in sostituzione di scontrini e ricevute cartacee), che rappresenta le operazioni oggetto di trasmissione telematica dei dati dei corrispettivi giornalieri. Tale documento può essere utilizzato per la detrazione di alcune spese (sanitarie) se integrato con il Codice Fiscale del consumatore e consente di esercitare diritti di garanzia contro i vizi del bene venduto I dati dell'evasione L'evasione fiscale è da sempre un problema in Italia, a più livelli. Secondo gli ultimi dati del report Istat, nel 2022 il valore dell'economia non osservata è cresciuto di 17,6 miliardi, segnando un aumento del 9,6% rispetto al 2021. L'economia sommersa (ovvero al netto delle attività illegali) si attesta a poco meno di 182 miliardi di euro, in crescita di 16,3 miliardi rispetto all'anno precedente, mentre le attività illegali sfiorano i 20 miliardi.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

## ITA Airways torna ad Alghero, ecco gli orari dei voli per Roma e Milano

Alghero più vicina a Roma e Milano con i voli in continuità territoriale di ITA Airways. La compagnia aerea: "Ancora una volta dimostriamo la nostra attenzione per la Sardegna". Al via la vendita dei biglietti di per volare in continuità territoriale aerea tra Alghero e Roma Fiumicino e tra Alghero e Milano Linate dal 27 ottobre 2024 al 25 ottobre 2025. A comunicarlo è la stessa dopo avere ottenuto l'autorizzazione della Regione Autonoma della Sardegna e dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC). Tre le frequenze giornaliere tra Alghero e Roma Fiumicino e viceversa e due le frequenze tra Alghero e Milano Linate e viceversa. Ecco l'operativo dei voli ALGHERO - ROMA FIUMICINO: 7:00, 11:30, 19:30 ROMA FIUMICINO - ALGHERO: 9:00, 17:30, 21:35 ALGHERO - MILANO LINATE: 8:55, 21:10 MILANO LINATE - ALGHERO: 7:00, 18:35 " Ancora una volta dimostriamo la nostra attenzione per la e, più in generale, per la connettività dei territori italiani. Saremo lieti di offrire la qualità del nostro servizio, assicurando la mobilità non solo su Roma Fiumicino e Milano Linate, ma anche, attraverso le prosecuzioni dai due aeroporti, con il resto d'Italia e con le destinazioni internazionali e intercontinentali del nostro network nonché con quelle raggiunte dai vettori partner ", dichiara il Direttore Generale di ITA Airways, Andrea Benassi " Quest'azienda, rispetto al passato, con i suoi attuali 99 aerei può avere un approccio diverso per collegare il Nord-Ovest dell'Isola al Lazio e alla Lombardia ", Intanto, Aeroitalia resta l'unica affidataria, delle rotte Cagliari-Roma Fiumicino e Cagliari-Milano Linate. Situazione diversa, invece, per lo scalo di Olbia Costa Smeralda. Due i vettori per la tratta verso Roma Fiumicino (Aeroitalia e Volotea) e uno solo per il collegamento verso Milano Linate (Aeroitalia).



## Confcommercio, da Promo Autunno un osservatorio sullo stato delle attività nel territorio

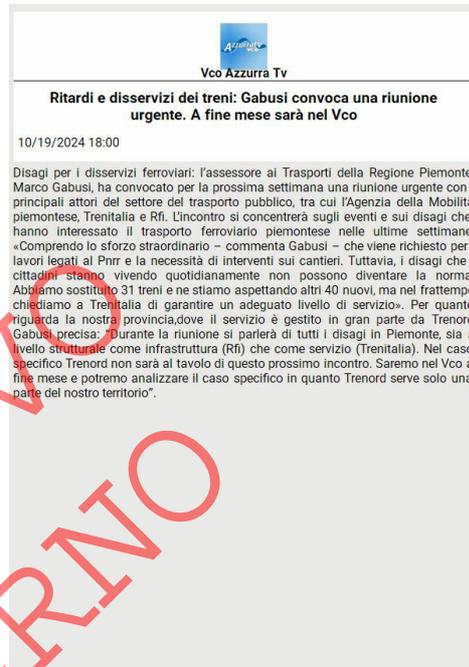
Bastianino Casu, presidente di **Confcommercio** Sardegna e di **Confcommercio** del Nord Sardegna, è stato intervistato da Cristian Asara ai microfoni di Radiolina. A Promo Autunno, **Confcommercio** si pone anche come osservatore per valutare lo stato del commercio nel territorio sassarese. Secondo Casu, sarebbe necessaria una maggiore presenza dei produttori locali, sottolineando il ruolo strategico di Sassari, città di servizi e punto di collegamento con le vicine mete turistiche come Alghero e Stintino. Sassari ha sempre svolto la funzione di base operativa per chi investe e offre servizi in tutto il Nord Sardegna. Dal punto di vista operativo, è importante dare attenzione sia alla produzione locale che alle grandi realtà imprenditoriali. Promo Autunno rappresenta un'occasione per scattare una fotografia della situazione attuale, che però, secondo Casu, è mediocre. Questa mediocrità deriva dall'incapacità di sviluppare un commercio solido e duraturo, a causa di una storica difficoltà nei **trasporti**, legata alla mancanza di una continuità territoriale adeguata.



AD USO ESCLUSIVO INTERNO

## Ritardi e disservizi dei treni: Gabusi convoca una riunione urgente. A fine mese sarà nel Vco

Disagi per i disservizi ferroviari: l'assessore ai Trasporti della Regione Piemonte, Marco Gabusi, ha convocato per la prossima settimana una riunione urgente con i principali attori del settore del **trasporto** pubblico, tra cui l'Agencia della Mobilità piemontese, Trenitalia e Rfi. L'incontro si concentrerà sugli eventi e sui disagi che hanno interessato il **trasporto ferroviario** piemontese nelle ultime settimane. «Comprendo lo sforzo straordinario - commenta Gabusi - che viene richiesto per i lavori legati al **Pnrr** e la necessità di interventi sui cantieri. Tuttavia, i disagi che i cittadini stanno vivendo quotidianamente non possono diventare la norma. Abbiamo sostituito 31 treni e ne stiamo aspettando altri 40 nuovi, ma nel frattempo chiediamo a Trenitalia di garantire un adeguato livello di servizio». Per quanto riguarda la nostra provincia, dove il servizio è gestito in gran parte da Trenord Gabusi precisa: "Durante la riunione si parlerà di tutti i disagi in Piemonte, sia a livello strutturale come infrastruttura (Rfi) che come servizio (Trenitalia). Nel caso specifico Trenord non sarà al tavolo di questo prossimo incontro. Saremo nel Vco a fine mese e potremo analizzare il caso specifico in quanto Trenord serve solo una parte del nostro territorio".



## Voci di cortina

Fonti Web

## Assemblea ANEF - il resoconto

Gabriele Barchetti

Bolzano, 18 ottobre 2024 - "Creare valore per noi, per il nostro territorio, per l'ambiente, per le nostre comunità, per le persone e per le aziende. Nella consapevolezza che la montagna va tutelata e ha bisogno dell'uomo. Chi vorrebbe fermare lo sci rischia di causare un danno enorme; non possiamo lasciare che questo accada perché quando ci renderemo conto del danno sarà troppo tardi." È questo il messaggio lanciato da Valeria Ghezzi, presidente di ANEF - Associazione Nazionale Esercenti Funiviari, prima ed unica Associazione degli imprenditori funiviari riconosciuta e aderente a Confindustria cui fanno capo circa il 90% delle aziende funiviarie italiane, distribuite sia nei territori alpini, sia in quelli appenninici - nel corso dell'Assemblea generale che si è tenuta oggi a Bolzano. Appuntamento caratterizzato da un invito al dialogo con tutti gli stakeholder, con la volontà di confrontarsi, senza paura, su tutti i temi anche i più critici, partendo però dai fatti e dai numeri. Per questo ANEF ha commissionato all'organizzazione indipendente PwC Italia una ricerca, ampiamente illustrata in Assemblea, su "L'impatto socio-economico degli impianti di risalita a livello locale". "Il turismo montano è una risorsa strategica - ha sostenuto nel suo intervento il ministro Daniela Santanché - non solo per il vostro settore, ma anche per la valorizzazione dei nostri territori. Abbiamo il grande pregio e il grande privilegio di avere un patrimonio naturale e culturale che non ha pari nel mondo. Per questo vogliamo difenderlo insieme. Per noi la sostenibilità non è solo quella ambientale e sociale, ma anche quella economica, e per questo ho subito dialogato con voi, apprezzando la competenza e l'attivismo di Valeria Ghezzi. Il lavoro proseguirà nei prossimi mesi con la volontà di valorizzare sempre di più il turismo montano." "Ribadiamo il nostro ruolo come motore dell'economia di montagna - ha sottolineato ancora Valeria Ghezzi - e come presidio per la tutela delle 'Terre alte'. E desideriamo stimolare tutti gli altri attori del sistema montagna a mettersi in gioco con noi". Con lei si sono avvicendati sul palco, moderati da Giulia Apollonio, giornalista scientifica e conduttrice Tg2 Rai, esponenti del mondo accademico e scientifico, delle associazioni e dell'ambientalismo: Elmar Pichler Rolle, Presidente Vitalpin; Stefano Illing, Presidente Consorzio Cortina Delicious; Fabrizio De Blasi, Glaciologo presso Istituto Scienze Polari del CNR; Fabio Trincardi, ITATEC e Dir. emerito Dipartimento Scienze della Terra e Tecnologie dell'Ambiente del CNR; Paolo Grigolli, Docente presso IULM Milano. "Il comparto, in tutta Italia, sta investendo molto, con una vitalità e un entusiasmo davvero significativi. Ammodernamenti, rinnovamenti, tecnologia e innovazione che hanno un impatto importante su sicurezza, sostenibilità e stagionalizzazione." Ottimi anche i rapporti col Parlamento e il dialogo con il Ministro dello Sport Andrea Abodi, e il Ministro agli Affari Regionali Roberto Calderoli, che ha emanato un disegno di Legge dedicato alle aree montane che era atteso da molti anni. E in tema



Bolzano, 18 ottobre 2024 - "Creare valore per noi, per il nostro territorio, per l'ambiente, per le nostre comunità, per le persone e per le aziende. Nella consapevolezza che la montagna va tutelata e ha bisogno dell'uomo. Chi vorrebbe fermare lo sci rischia di causare un danno enorme; non possiamo lasciare che questo accada perché quando ci renderemo conto del danno sarà troppo tardi." È questo il messaggio lanciato da Valeria Ghezzi, presidente di ANEF - Associazione Nazionale Esercenti Funiviari, prima ed unica Associazione degli imprenditori funiviari riconosciuta e aderente a Confindustria cui fanno capo circa il 90% delle aziende funiviarie italiane, distribuite sia nei territori alpini, sia in quelli appenninici - nel corso dell'Assemblea generale che si è tenuta oggi a Bolzano. Appuntamento caratterizzato da un invito al dialogo con tutti gli stakeholder, con la volontà di confrontarsi, senza paura, su tutti i temi anche i più critici, partendo però dai fatti e dai numeri. Per questo ANEF ha commissionato all'organizzazione indipendente PwC Italia una ricerca, ampiamente illustrata in Assemblea, su "L'impatto socio-economico degli impianti di risalita a livello locale". "Il turismo montano è una risorsa strategica - ha sostenuto nel suo intervento il ministro Daniela Santanché - non solo per il vostro settore, ma anche per la valorizzazione dei nostri territori. Abbiamo il grande pregio e il grande privilegio di avere un patrimonio naturale e culturale che non ha pari nel mondo. Per questo vogliamo difenderlo insieme. Per noi la sostenibilità non è solo quella ambientale e sociale, ma anche quella economica, e per questo ho subito dialogato con voi, apprezzando la competenza e l'attivismo di Valeria Ghezzi. Il lavoro proseguirà nei prossimi mesi con la volontà di valorizzare sempre di più il turismo montano." "Ribadiamo il nostro ruolo come motore dell'economia di montagna - ha sottolineato ancora Valeria Ghezzi - e come presidio per la tutela delle 'Terre alte'. E desideriamo stimolare tutti gli altri attori del sistema montagna a mettersi in gioco con noi". Con lei si sono

## Voci di cortina

### Fonti Web

---

di sicurezza, in tutte le sue declinazioni, con il Ministero dei **Trasporti**. "Per ANEF, la sicurezza è molto più di un obbligo, è la base del nostro prodotto, il presupposto stesso del funzionamento degli impianti." "Un tema che mi sta molto a cuore - ha poi proseguito Valeria Ghezzi - è la sicurezza dei lavoratori, dei nostri collaboratori che sono, prima di neve e sole, la risorsa più importante che abbiamo. La formazione ha la massima importanza e deve essere di qualità." È nostro interesse, dunque, operare sul territorio, bene prezioso, nel migliore dei modi: nel rispetto di ecosistemi e biodiversità, con pratiche sostenibili ormai invalse nel nostro modus operandi. Il tema non deve essere se investire, ma come investire. Resilienza e adattamento al cambiamento climatico sono il nostro quotidiano, con l'innevamento in inverno e con gli investimenti per destagionalizzare, garantendo reddito alle nostre aziende e all'intero sistema. Il **green deal** andrà applicato ai territori montani con accortezza, intelligenza e buon senso, non per distruggere ma per costruire e rafforzare." Cosa significherebbe rinunciare alle aree servite dagli impianti a fune? Espellere di fatto l'uomo da quelle aree, far venire meno la motivazione di vacanza, interrompere la catena dell'ospitalità con tutte le conseguenze che questo può avere sull'indotto che verrebbe ridotto in modo estremamente consistente in inverno e in modo importante anche in estate. Obbligando i residenti ad andare a cercare altrove sia il lavoro che i servizi che una comunità troppo esigua non potrebbe più garantire. Il nostro obiettivo aspira a far convivere i territori di montagna e l'uomo in modo da garantire ad entrambi vita e sviluppo." Nel corso del 2024 PwC Italia ha affiancato le regioni Lombardia (ANEF Lombardia) e Valle d'Aosta (AVIF) e la Provincia Autonoma di Trento (ANEF Trento) nella stima del rispettivo impatto socio-economico e fiscale generato dalla spesa turistica dei fruitori degli impianti di risalita, e dei loro accompagnatori, per un'intera annualità (stagione estiva 2023 e la stagione invernale 2022/23 o 2023/24 in funzione della disponibilità dei dati). La valutazione dell'impatto economico si è basata sulla stima della spesa turistica generata a livello locale in base alle presenze totali e alla spesa media giornaliera, sia degli utilizzatori degli impianti che dei relativi accompagnatori, che sono state calcolate partendo da dati raccolti localmente e tramite benchmark e anche dati nazionali. "Le analisi che abbiamo effettuato - ha sintetizzato Cristian Celoria, Partner PwC Italia - hanno mostrato che a livello locale è stato generato un valore aggiunto che varia tra 384 mln e 1.033 mln a seconda della Regione considerata, con un beneficio prima di tutto per i settori dell'alloggio e ristorazione, **trasporto** e magazzinaggio, commercio al dettaglio e all'ingrosso e l'immobiliare. I dati emersi dimostrano un importante miglioramento sulle emissioni dovuto al costante impegno da parte delle società nell'investire in tecnologie sempre più moderne e sostenibili e nell'adottare una serie di buone pratiche mirate a ridurre consumi e prediligere le fonti rinnovabili". Nel corso di un intero anno, nelle tre Regioni che rappresentano 78 società di gestione (pari al 19,5% del totale nazionale) e 689 impianti (pari al 38,3% del totale nazionale), sono stati registrati dai 3,53 ai 9,51 milioni di primi ingressi. In particolare, i primi ingressi invernali analizzati corrispondono al 37% dei primi ingressi invernali totali nelle società associate

## Voci di cortina

### Fonti Web

---

ad ANEF Nazionale. Di questi primi ingressi, una quota dai 2,9 ai 7,7 milioni sono riconducibili alla stagione invernale e una quota da 0,4 a 1,8 milioni alla stagione estiva. Rapportando la spesa al numero di presenze si è ottenuta una spesa media giornaliera pro-capite che va da 118 a 127 (da 131 a 142 includendo l'IVA) con le prime tre categorie di spesa locale per valore: ristorazione, che va dal 23,10% al 38,99% della spesa totale; alloggio, che va dal 24,55% al 40,50% della spesa totale; sport, che va dal 24,20% al 29% della spesa totale. Rapportando il gettito fiscale locale ai primi ingressi registrati si ottiene un valore compreso tra 8,7 e 15,1 per sciatore.

AD ESCLUSIVO  
USO INTERNO