

Conftrasporto - Rassegna Stampa

lunedì, 28 ottobre 2024

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Quotidiani Nazionali

28/10/2024	Il Giorno	Pagina 5		6
Pazzali, un sogno olimpico Fango per screditare i rivali In palio la Fondazione 2026				
28/10/2024	Il Sole 24 Ore	Pagina 15		8
Come il tutor affianca l'apprendista autista				
28/10/2024	La Repubblica	Pagina 2	DI ROSARIO DI RAIMONDO	10
I file con il semaforo "A Renzi il rosso Fammi i La Russa: Ignazio e Geronimo"				

Quotidiani Locali

28/10/2024	Corriere Adriatico	Pagina 6		12
Crociere, la strigliata di Msc «Volete numeri in crescita? Serve una spinta della città»				
28/10/2024	Corriere Adriatico	Pagina 7		14
«Che riduzione delle emissioni L'accordo dura solo sei mesi»				
28/10/2024	Corriere di Siena	Pagina 3	ALDO TANI	15
Mps, imprenditori cercansi				
28/10/2024	Gazzetta del Sud	Pagina 12		17
Rada San Francesco Arriva il bando per altri quattro anni				
28/10/2024	Gazzetta del Sud	Pagina 17	ANDREA ITALIANO	19
Strada asse viario-p orto Sollecitato dibattito in Aula				
28/10/2024	Gazzetta di Modena	Pagina 9		20
La Filt Cgil: «Le difficoltà hanno radici antiche Seta è sottofinanziata»				
28/10/2024	Gazzetta di Parma	Pagina 2		22
Nel mirino alte cariche dello Stato				
28/10/2024	Giornale di Brescia	Pagina 9		24
Mattarella e La Russa nel mirino della banda di cyberspie scoperta				
28/10/2024	Il Giornale Di Vicenza	Pagina 2		26
Spiatele alte cariche dello Stato Un vicentino tra i 51 indagati				
28/10/2024	Il Mattino di Padova	Pagina 4-5	FRANCESCA BRUNATI	28
Nella rete delle spie				
28/10/2024	Il Nuovo Molise	Pagina 25		30
INFRASTRUTTURE, LUCANIA CENERANTOLA				
28/10/2024	La Provincia Pavese	Pagina 3	FRANCESCA BRUNATI	33
Un poliziotto, uno spione e 3 milioni di euro Nel mirino le più alte cariche dello Stato				
28/10/2024	La Repubblica (ed. Milano)	Pagina 2		35
Veleni e spionaggio I dossier del presidente anche sui suoi manager				
28/10/2024	L'Arena	Pagina 6	ENRICO GIARDINI	37
Ztl, da oggi stop alle finestre «Una nuova visione di città»				
28/10/2024	L'Arena	Pagina 7		39
Permessi mensili, caregiver e aree pedonali				
28/10/2024	Latina Oggi	Pagina 20	ALESSANDRO MARANGON	41
«La Zis è un altro treno perso»				
28/10/2024	Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 21		43
«Stiamo cambiando la città»				

Quotidiani - Ed. Secondarie

28/10/2024	Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro) Pagina 10	GIUSEPPE LO RE	46
Alta velocità, Statale ionica, Zes: sfide all'ombra del Ponte			
28/10/2024	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 28		48
Authority, opere per 452 milioni I dragaggi nei prossimi tre anni «Tempi lunghi per l'assenso»			
28/10/2024	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 8		49
Cento milioni di euro di crediti Per l'indotto un nuovo paracadute			

Periodici

28/10/2024	L'Economia del Corriere della Sera Pagina 18	diantonella baccaro	51
Pedaggi e casellile gimcana delle scadenze			
28/10/2024	L'Economia del Corriere della Sera (ed. Mezzogiorno) Pagina 29		53
LA VERA SFIDA DEL SUD			

Fonti Web

27/10/2024	(Sito) Ansa		56
Spiate le alte cariche Stato, 'pericolo per democrazia'			
27/10/2024	Affari Italiani		58
Codice della Strada, il Pd: "Destra senza visione, da Milano controproposta"			
27/10/2024	Aostacity notizie		60
Indagine sulla concussione all'aeroporto di Lampedusa: coinvolte 12 persone.			
27/10/2024	Avellino Today		61
Vincenzo De Luca: "Evitiamo folklore e politica politicante. La sanità è una priorità, non un optional"			
27/10/2024	Bologna2000		64
Seta, Filt Cgil Modena: "Occorre fronteggiare l'emergenza puntando su salari e qualità del lavoro"			
27/10/2024	Borsa Italiana		66
Auto: Unrae, -36,8% immatricolazioni veicoli trainati settembre -2-			
27/10/2024	Comunicalo		67
Il Sud cresce più del doppio del Nord ma preoccupa lo spopolamento			
27/10/2024	corriere.it (Roma)		69
Multe agli automobilisti, Roma seconda in Italia: 88 milioni incassati dal Campidoglio da gennaio			
27/10/2024	Corsanews.it - Home		70
4^ Fiorio Cup: sei piloti per un confronto dal sapore di Europa vs Italia			
27/10/2024	cronacaqui.it		72
Aeroporto di Torino Caselle: Turkish Airlines, Ryanair e tutte le novità della stagione invernale			
27/10/2024	Crotoneok	Agenzia Stampa, Pubblicato Ottobre	73
Il Sud cresce più del doppio del Nord ma preoccupa lo spopolamento			
27/10/2024	Forli Today		75
Storie di ordinaria femminilità: Cristina Zaffi, l'albergatrice specializzata in famiglia e ambiente			
28/10/2024	gazzettadelsud.it		78
Alta velocità, 106, Zes: grandi sfide in Calabria... all'ombra del Ponte			
28/10/2024	gazzettadelsud.it		79
Milazzo, strada asse viario-porto. Sollecitato dibattito in Aula			
27/10/2024	Global Happenings		80
High state officials spied on, 'danger for democracy'			

27/10/2024	GrandangoloAgrigento L'inchiesta sull'aeroporto di Lampedusa, 12 indagati: c'è anche direttore generale di Enac	82
27/10/2024	Il Post Chi e cosa c'è in ballo alle elezioni in Liguria	83
27/10/2024	IlFattoVesuviano Scuola, personale e docenti presto ridotti di 7800 unità	88
27/10/2024	ilgazzettino.it Commissario Europeo Hoekstra: «Revisione sulle auto resta al 2026, spazio a e-fuels»	89
27/10/2024	ilgiornale.it Cisl, manovra ok per il taglio al cuneo fiscale. E al Sud il Pil corre il doppio rispetto al Nord	90
27/10/2024	ilgiornale.it Un successo eterno scolpito nelle dodici tavole	92
28/10/2024	ilgiornaledivicenza.it Spiate le alte cariche dello Stato. Un vicentino tra i 51 indagati	93
28/10/2024	ilgiorno.com Enrico Pazzali, un sogno olimpico: fango per screditare i rivali. In palio la Fondazione Milano-Cortina 2026	95
27/10/2024	ilmattino.it Pil, al Sud in crescita il doppio del Nord: più 1,2% contro 0,5%	97
27/10/2024	ilmattino.it «Mediterraneo, l'Italia mai così centrale negli ultimi 80 anni»	99
27/10/2024	ilmessaggero.it Commissario Europeo Hoekstra: «Revisione sulle auto resta al 2026, spazio a e-fuels»	101
27/10/2024	ilrestodelcarlino.it Explora, viaggio nel lusso. Un "6 stelle" sull'acqua	102
27/10/2024	ilrestodelcarlino.it I progetti di Garofalo: "Nuovo terminal crociere. I lavori sulle banchine si stanno sbloccando"	103
27/10/2024	ilrestodelcarlino.it Ancona blue agreement: "C'è un impegno condiviso"	105
27/10/2024	ilsecoloxix.it Carlini (Fonasba): "La decarbonizzazione sarà protagonista nei prossimi anni" Intervista	106
27/10/2024	ilsole24ore.com Manovra, dalle missioni internazionali alle calamità: i finanziamenti dello Stato diventano strutturali	108
28/10/2024	Informare Nel terzo trimestre i terminal di COSCO Shipping Ports hanno movimentato 29,1 milioni di container (+4,8%)	109
28/10/2024	Informare Siglato l'accordo volontario "Ancona blue agreement"	110
27/10/2024	Juorno.it L'Europa è il paradiso dei paradisi fiscali	Ultim Ora 111
27/10/2024	lanazione.it Logistica, hub doganale e trasporti. La Laghezza continua a crescere	115
28/10/2024	L'Aquila Blog Confcommercio: "nessuna regione cresce come l'Abruzzo"	116
28/10/2024	larepubblica.it Tutti i politici spiati dalla banda dei dossier "A Renzi do il rosso", "Cercami La Russa, padre e figlio"	117
27/10/2024	quotidianodisicilia.it Aeroporto di Lampedusa, il ruolo degli avvocati dello studio Pinelli-Schifani nelle pressioni di Enac su Ast	119
27/10/2024	quotidianonet.com Pil, in Italia la forbice si restringe. Il Sud cresce il doppio del Nord	121
27/10/2024	quotidianonet.com Rivoluzione energetica dei biocarburanti. Eni pronta alla sfida	122
27/10/2024	Rai News Pil, il Sud cresce più del doppio rispetto al Nord	124

27/10/2024	Reggio2000		126
Seta, Filt Cgil Modena: "Occorre fronteggiare l'emergenza puntando su salari e qualità del lavoro"			
27/10/2024	Shipping Italy		128
Porto di Genova e cono aereo: Superba prova ad evitare l'autorizzazione di Enac			
27/10/2024	Shipping Italy		130
Sottoscritto ad Ancona il Blue Agreement da shipping company e agenzie marittime			
27/10/2024	Shipping Italy		132
Matacena: "Pronti a ordinare traghetti ma attendiamo certezze sull'Ets"			
27/10/2024	Sicilia24h		134
"Pressioni" per gestire il carburante all'aeroporto di Lampedusa; indagini concluse per 12 persone			
27/10/2024	SiciliaNews24		135
Aeroporto Lampedusa: indagato per tentata concussione il Dg dell'ENAC			
27/10/2024	Specchio Italiano		136
Pil, il Sud cresce più del doppio rispetto al Nord			
27/10/2024	Start Magazine		138
Ia e data center in Italia, come si muovono Microsoft e le altre Big Tech			
27/10/2024	StraNotizie	<i>Meta Time</i>	141
PIL: Crescita del Sud supera quella del Nord di oltre il doppio			
28/10/2024	unionesarda.it		142
Matarella e La Russa spiati dagli hacker			
27/10/2024	Vignola 2000		143
Seta, Filt Cgil Modena: "Occorre fronteggiare l'emergenza puntando su salari e qualità del lavoro"			
27/10/2024	wired.it		145
Perché stanno tornando le navi a vela			

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Il Giorno
 Quotidiani Nazionali

Pazzali, un sogno olimpico Fango per screditare i rivali In palio la Fondazione 2026

Estate 2022, il presidente del Milan Scaroni è fra i papabili per la guida dei Giochi invernali E il titolare di Equalize chiede al socio «informazioni che possano escluderlo dalla corsa»

di Andrea Gianni MILANO La rivalità tra Enrico Pazzali e Paolo Scaroni, ex amministratore delegato di Eni e presidente del Milan, era legata anche alla corsa per la guida della Fondazione Milano-Cortina che nell'estate del 2022 vedeva Scaroni, annotano i pm, come «uno dei papabili». Intrighi e giochi di potere, con al centro le Olimpiadi invernali del 2026, che avrebbero spinto il presidente della Fondazione Fiera Milano e titolare della società Equalize Pazzali (indagato) a chiedere all'ex superpoliziotto Carmine Gallo, ora di domiciliari, di «raccogliere informazioni compromettenti che possano escludere Scaroni dalla corsa», da cui poi si sarebbe sfilato a settembre del 2022. «Carmine, Fontana mi chiede se Scaroni ha dei precedenti, delle cose in corso», spiega Pazzali a Gallo in una conversazione intercettata dagli investigatori, attribuendo la richiesta al presidente della Regione Lombardia, del cui coinvolgimento nell'affaire, precisano i pm, «non v'è alcuna prova».

Pazzali ha fretta, chiede di avere le informazioni «a brevissimo» perché il tempo, all'epoca stringeva. Una «smania» di ricerche su politici e personaggi «in vista», da parte di Pazzali, che preoccupava lo stesso Gallo, per il rischio che il sistema messo in piedi da quello che gli inquirenti hanno battezzato come «il gruppo di via Pattari 6», sede nel cuore di Milano della Equalize, potesse essere scoperto.

Pazzali, nella ricerca di informazioni su persone legate a Letizia Moratti, nel 2022 avversaria di Attilio Fontana alle Regionali, si concentra sull'ex consigliere regionale Marco Tizzoni, per poi estendersi a tutto il consiglio direttivo di Lombardia Migliore.

Chiede a Gallo di individuare «qualcuno interessante da verificare». C'è la richiesta, sempre da parte di Pazzali, di un dossier anche su Carlo Sangalli, ex presidente di Fiera Milano spa e storico presidente nazionale di Confcommercio: «Ti ho girato un nome», dice a Gallo. E l'ex poliziotto, in una conversazione successiva, esprime tutta la sua preoccupazione sul comportamento del presidente della Fondazione Fiera. «Dobbiamo ragionare Enrico - spiega - tu sei nell'occhio del ciclone (...) ti scassano i c... È compromettente per te». Pazzali, nel suo «uso incontrollato del dossieraggio», chiede a Gallo un accesso abusivo allo Sdi, l'immensa banca dati delle forze dell'ordine, anche per verificare se un dirigente di Fiera Milano spa fosse stato segnalato in passato come assuntore di sostanze stupefacenti.

Una richiesta dovuta al fatto che i due erano «in contrapposizione» all'interno dell'ente, e servivano quindi informazioni compromettenti da tenere nel cassetto e usare alla bisogna.



Il Giorno

Quotidiani Nazionali

Dalle conversazioni emerge anche uno spaccato dei giochi di potere lombardi, e della lotta per gli appoggi politici.

Pazzali, in una conversazione intercettata, si altera perché uno dei manager a lui invisi «è andato dalla Martinelli», riferendosi all'ex compagna del ministro e leader della Lega Matteo Salvini, consigliera della Fondazione Fiera Milano. Poi proseguono le lamentele: «Se il tuo amministratore delegato per essere confermato va da Salvini o va dalla Santanché o va da Renzi è finita (...) ho bisogno magari come si dice di mettere un po' di zizzania»-.

La frenetica ricerca di informazioni riguardava anche Silvio Berlusconi (morto il 12 giugno 2023) e il suo entourage, con la richiesta di verificare se nel «database» della Equalize ci siano documenti sull'inchiesta Ruby e sulle serate ad Arcore. «Il video di Ruby dov'è?», chiede Pazzali a Gallo e Samuele Calamucci il 4 novembre 2022. I due, a quel punto, spiegano a Pazzali che la collocazione di server all'estero, in questo caso nel Regno Unito e in Lituania, serve a ostacolare le indagini: «Poi nessuno andrà in Lituania a vedere...».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Come il tutor affianca l'apprendista autista

In relazione alla tipologia contrattuale di apprendistato professionalizzante over 29 anni (articolo 47, comma 4, del Dlgs 81/2015), si pone un quesito relativo all'assunzione di personale con mansione di autista (conducente autocarro).

Per quanto attiene alla problematica della presenza costante del tutor aziendale durante lo svolgimento della prestazione lavorativa dell'apprendista, indicata nell'interpello 9/2008 del ministero del Lavoro e della previdenza sociale, non si desume alcun obbligo di «affiancamento continuativo».

Oltre al citato interpello, vi sono ulteriori e successive disposizioni in materia di presenza del tutor aziendale?

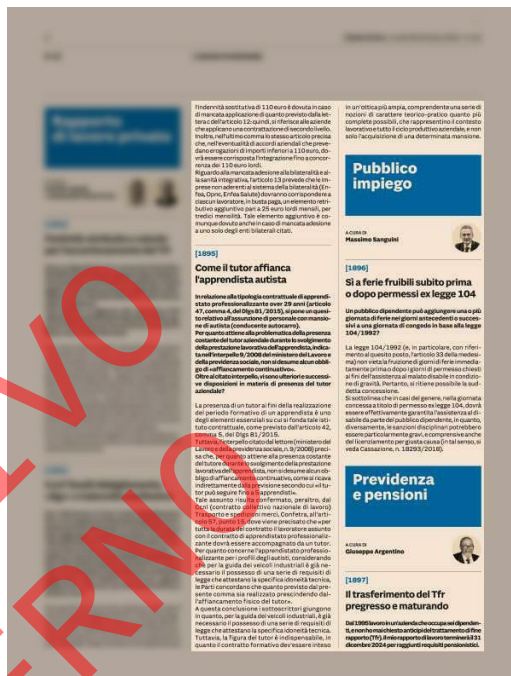
La presenza di un tutor ai fini della realizzazione del periodo formativo di un apprendista è uno degli elementi essenziali su cui si fonda tale istituto contrattuale, come previsto dall'articolo 42, comma 5, del Dlgs 81/2015. Tuttavia, l'interpello citato dal lettore (ministero del Lavoro e della previdenza sociale, n. 9/2008) precisa che, per quanto attiene alla presenza costante del tutore durante lo svolgimento della prestazione lavorativa dell'apprendista, non si desume alcun obbligo di affiancamento continuativo, come si ricava indirettamente dalla previsione secondo cui «il tutor può seguire fino a 5 apprendisti».

Tale assunto risulta confermato, peraltro, dal Ccnl (contratto collettivo nazionale di lavoro) Trasporto e spedizioni merci, **Confetra**, all'articolo 57, punto 15, dove viene precisato che «per tutta la durata del contratto il lavoratore assunto con il contratto di apprendistato professionalizzante dovrà essere accompagnato da un tutor».

Per quanto concerne l'apprendistato professionalizzante per i profili degli autisti, considerando che per la guida dei veicoli industriali è già necessario il possesso di una serie di requisiti di legge che attestano la specifica idoneità tecnica, le Parti concordano che quanto previsto dal presente comma sia realizzato prescindendo dall'affiancamento fisico del tutor».

A questa conclusione i sottoscrittori giungono in quanto, per la guida dei veicoli industriali, è già necessario il possesso di una serie di requisiti di legge che attestano la specifica idoneità tecnica.

Tuttavia, la figura del tutor è indispensabile, in quanto il contratto formativo dev'essere inteso in un'ottica più ampia, comprendente una serie di nozioni di carattere teorico-pratico quanto più complete possibili, che rappresentino il contesto lavorativo e tutto il ciclo produttivo aziendale, e non solo



l'acquisizione di una determinata mansione.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Gli obiettivi

I file con il semaforo "A Renzi il rosso Fammi i La Russa: Ignazio e Geronimo"

Le persone schedate sono indicate per colore, per monitorare le situazioni giudiziarie

DI ROSARIO DI RAIMONDO

MILANO - «Minchia, quello va a fare Matteo Renzi! Dai però». Persino il super poliziotto Carmine Gallo, oggi agli arresti domiciliari, è sorpreso dalle ricerche che Enrico Pazzali chiede di fare ai suoi collaboratori. C'è anche il nome dell'ex premier tra i personaggi schedati dalla centrale degli spioni. Assieme a quello del presidente del Senato Ignazio La Russa, dell'ex sindaca di Milano Letizia Moratti, di imprenditori, artisti o perfetti sconosciuti. È il motivo per cui, secondo il pm di Milano Francesco De Tommasi, i protagonisti della banda sono «soggetti pericolosissimi». Capaci, attraverso il «dossieraggio abusivo», di tenere «in pugno cittadini e istituzioni». Nei loro database, gli obiettivi sono indicati per colore: rosso, giallo o verde, per monitorare le rispettive posizioni giudiziarie. Lo chiamavano il sistema del «semaforo». "Ci manda i Servizi" «Metti che io gli do rosso a Matteo Renzi, che ancora è in fase di trattativa della condanna. Quello», rimugina nel gennaio del 2023 Nunzio Calamucci, uno dei protagonisti dello spionaggio illegale. Gallo è fuori di sé per la ricerca sul senatore. Addirittura «scioccato», lo definiscono i pm. Il collaboratore annuisce: «Ci inc, ci manda qua la Finanza, i Servizi, i contro Servizi!». "Fammi La Russa" Passano quattro mesi, arriva la primavera, e il 19 maggio Pazzali raggiunge il quartier generale che affaccia sulle vite degli altri in via Pattari 6, quattro minuti di cammino dal Duomo. Deve discutere con lo staff di come migliorare "Beyond", il software acchiappa segreti. Già che c'è, chiede un dossier scottante. «Fammene un altro nel frattempo: Ignazio La Russa, del cinquantatré». Sbaglia anno di nascita, ma l'uomo nel mirino è la seconda carica dello Stato: «Vai giù, giù...questo! Diciotto luglio, esatto, abita in...». Si continua sulla sua famiglia: «Metti anche un altro se c'è. Come si chiama l'altro figlio? Prova Geronimo La Russa», primogenito del presidente del Senato. Pazzali, allo smanettone accanto a lui, chiede ancora, riferendosi al terzogenito: «Leonardo sull'intelligence non ha niente?».

"Mettere zizzania" Fuori dagli uffici della Equalize, Pazzali, ha una seconda vita. È infatti il presidente della Fondazione Fiera e «nutre ostilità» nei confronti di un manager dell'ente.

Che a suo dire, come si deduce dalle intercettazioni, «per essere confermato va da Salvini, o da Santanchè, o da Renzi». Il senatore, come si è visto, è oggetto di attenzioni.

Anche la ministra, da quanto traspare dalle carte, è schedata come «persona esposta politicamente», tanto che a un certo punto gli indagati, nel riordinare gli archivi, digitano persino il suo nome a mo' di test per vedere se tutto funziona correttamente. Detto ciò, Pazzali cerca «informazioni compromettenti» nei confronti del dirigente rivale, perché «ho bisogno di mettere un po' di zizzania». In questo contesto, l'ex poliziotto Gallo mette in guardia Pazzali dei rischi che corre visto la rilevanza pubblica del



La Repubblica

Quotidiani Nazionali

suo ruolo nella Fondazione Fiera. Durante un colloquio intercettato, spunta un'altra vittima dei dossier: **Carlo Sangalli**, già vicepresidente di Fiera Milano, politico, imprenditore, presidente di **Confcommercio**. «Forse riesco a ottenere la sentenza che ti interessava di Carletto lì... **Sangalli** - promette Gallo -. Sta ancora in carica questo, tutti i giorni ha un sacco di incarichi. Minchia oh, e poi parla, prende una barca di soldi».

Moratti in cattiva luce L'ossessione di Pazzali sono i «competitor politico-economici», suoi o di persone politicamente a lui legate «come Attilio Fontana, presidente della Regione Lombardia», è la tesi della procura. Per questo motivo chiede informazioni riservate su persone legate a Letizia Moratti, che a fine 2022 annuncia la candidatura a presidente della Regione. «Scusami, ti ho girato un sito, è quello nuovo della Moratti per lanciarsi contro Fontana», scrive Pazzali a Gallo. Agli investigatori appare chiaro che è in cerca di notizie negative verso i componenti del comitato del consiglio direttivo di "Lombardia migliore", che fa capo all'ex sindaca. «Guarda se c'è qualcuno d'interesse da verificare».

Spulciati i nominativi, l'attenzione cade sull'ex consigliere regionale Marco Tizzoni e sul politico Tiziano Mariani. L'obiettivo: «Mettere in cattiva luce l'immagine di Moratti e favorire Fontana». Al di là del peso che possono aver avuto i dossier, vince il secondo.

©RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Crociere, la strigliata di Msc «Volete numeri in crescita? Serve una spinta della città»

Merlo su negozi e monumenti: «C'è un tema di aperture e coincidenze di orari»

IL TURISMO ANCONA Mare, profumo di mare. Si chiuderà oggi con l'arrivo della Marella Explorer 2 la stagione crocieristica di Ancona, tra ottimi risultati e l'ombra di potenzialità turistiche e commerciali non sfruttate fino in fondo. Partiamo dai numeri definitivi. Sono state ben 30 le toccate della **Msc** Lirica, l'hotel dei sette mari della compagnia napoletana che ha portato nello scalo dorico un totale complessivo di 80mila passeggeri.

Il bilancio Degni di nota, anche se marginali, i due approdi della Explora I, l'alfiere della nuova ed omonima compagnia di crociere di lusso della **Msc**. Uscendo dall'universo commerciale della famiglia **Aponte**, i dati previsionali contenuti nell'Adriatic Sea Tourism Report 2024 fotografano una situazione in miglioramento. Ben 54 gli arrivi complessivi della stagione - per intenderci, nel porto anconetano sono arrivate anche le Marella Explorer - con un monte passeggeri che dovrebbe assestarsi sulla cifra di 99mila.

Luci e ombre In crescita di 6 toccate e 11mila passeggeri rispetto al 2023 ma con numeri comunque ben lontani rispetto a quelli di altri porti dell'Adriatico.

Tanto per fare un esempio, il porto di Zara - il nostro dirimpettaio croato - muove da solo 220mila passeggeri e 220 attracchi l'anno. Oppure, restando in Italia, Ravenna ne attira 257mila - pur con una decrescita prevista nel 2024 di circa 75mila passeggeri. «Ci auguriamo che si possano costruire le condizioni perché Ancona possa diventare una realtà ancora più forte e più importante» aveva commentato Luigi Merlo, responsabile per i Rapporti istituzionali di **Msc** Italia. Come?

«Ci vuole una spinta del territorio, per questo noi siamo disponibili a ragionare con gli operatori» secondo il manager. Una linea che coincide con quella del sindaco Daniele Silveti, che nei giorni scorsi aveva puntato il dito su un centro storico poco accogliente sul fronte degli orari di apertura degli esercizi commerciali - «la domenica sono aperte solo le grandi catene». Intervento che Merlo ha letto - «con grande attenzione» dice - e nel cui solco continua il suo ragionamento. «C'è un tema di aperture e di coincidenze di orari» ha osservato l'uomo di **Msc**. Tradotto: che li facciamo sbarcare a fare i nostri passeggeri se poi il centro sembra in perenne zona rossa per il G7? «Abbiamo visto città che non avevano una storia di turismo trasformarsi grazie alle crociere» ha raccontato poi il manager. E proprio Silveti, incontrandolo a bordo della Explora I, aveva quindi confermato: «Ritengo che il turismo sia la nuova frontiera di questa città auspico che quello crocieristico sia uno dei protagonisti». Ma attenzione: «ci vuole una spinta del territorio» ha aggiunto Merlo. Tema incidentale è quello delle infrastrutture. Il messaggio di **Msc** è chiaro: serve più spazio. Decifrato: serve il



Molo Clementino. I numeri, così, potrebbero crescere «in maniera molto superiore». Basti pensare che la Msc Lirica si porta appresso 2200 passeggeri mentre l'ammiraglia della famiglia Aponte, la Msc World Europa, ne carica fino a 6700.

Ma lo fa grazie ad una lunghezza di 333 metri, ancora troppo per noi. E allora sogna Ancona, sogna.

Antonio Pio Guerra © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD USO ESCLUSIVO
INTERNO

«Che riduzione delle emissioni L'accordo dura solo sei mesi»

Blue Agreement, i democrat «Ruolo passivo del Comune»

ANCONA Il gruppo consiliare del Pd duro sull'accordo del Blue Agreement stretto dal sindaco Silvetti e dal presidente dell'Authority Garofalo per ridurre le emissioni in porto. «Tuttavia - attaccano i dem - il Comune non riveste nessun ruolo attivo o passivo nel merito dell'accordo essendo le interlocuzioni, promosse dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale e dalla Capitaneria di Porto di Ancona ed avviate con i rappresentanti delle agenzie marittime. Con l'accordo è stata condivisa l'opportunità di anticipare la mitigazione degli effetti generati dall'emissione in atmosfera dei gas combusti prodotti dalle navi attraverso l'adozione, su base volontaria, di misure e accorgimenti tecnici». Per il Pd nell'accordo «sono previste diverse deroghe che nella sostanza possono ridurre l'efficacia dell'accordo stesso». Gli esempi: le navi-traghetto e le crociere. Sui tempi: «L'accordo ha validità sino al 30 aprile 2025. Quindi 6 mesi di validità nel periodo di minore traffico marittimo». Altre città, sostiene il Pd, ha stretto accordi simili già la scorsa primavera.

La chiosa del partito d'opposizione: «Siamo totalmente d'accordo con questo come sui precedenti accordi.

Registriamo oggi come allora l'impegno delle compagnie. Ma anche in questo caso, come ormai avviene da mesi, assistiamo all'ennesima auto celebrazione da parte della amministrazione comunale, al pari di quella regionale e di quella nazionale, che raccontano una loro realtà, quella virtuale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Mps, imprenditori cercansi

ALDO TANI

Sarà un novembre che dirà molto sul futuro di Mps. Alle porte ci sono i risultati della terza trimestrale 2024, in programma l'8 novembre. Tra gli analisti prevale un clima di fiducia. Non tutte le voci, secondo le stime, potrebbero essere in linea con i tre mesi precedenti, ma come hanno fatto notare da Equità, alla fine dell'anno la banca potrebbe chiudere con dati oltre le previsioni. Se i numeri dovessero dare ragione già da ora all'istituto di credito, sarebbe un biglietto da visita rimarchevole in vista dell'appuntamento più importante.

Entro il 28 novembre il Tesoro deve liberarsi di un altro pacchetto di azioni pari al 10% del capitale di Rocca Salimbeni.

Operazione che in prima battuta permetterebbe al Mef di fare altra cassa.

Dalle precedenti vendite sono già arrivati 1.570 miliardi: in pratica è stato coperto l'investimento fatto nell'ultimo aumento di capitale.

Questa ne potrebbe portare 800 milioni.

Poi, scenderebbe così sotto il 20% del capitale (oggi è al 26,7%), offrendo alle autorità europee una dimostrazione di rispettare gli accordi fatti dall'Italia per disimpegnarsi entro la fine del 2024. Un piano che sulla carta non fa una piega, ma che nella realtà deve ancora trovare la sua strada.

Da settimane è in piazza il nome di Enrico Marchi, come capofila di un gruppo di imprenditori che sarebbe pronto a offrire una sponda al governo.

Per questo presunto interesse sono state tirati in ballo alcuni contatti, nonché un progetto (forse il vero motivo di questo colpo di fulmine improvviso) per costituire una grande società per la gestione di una quindicina di aeroporti. Marchi è dietro Save, che si occupa di diversi scali nel nordest.

Da quanto riportato dal Sole 24Ore però la cordata non potrebbe contare sull'appoggio di Gianluigi Aponte, numero uno del gruppo navale Msc.

Sarà anche per questo che continua a essere riproposta Unipol come punto di riferimento per la vendita di azioni.

Nonostante i ripetuti stop esternati dal presidente Carlo Cimbri, che un'apertura in realtà l'ha data.

Riguarda una possibile partnership bancaria-assicurativa, con il colosso emiliano che si farebbe carico del 10% di Montepaschi.

Andrebbe però prima sciolto l'accordo che Mps ha con Axa, valido fino al 2027.

Se nessuna di queste strada si dimostrerà percorribile, resta la collocazione sul mercato, come già



fatto in precedenza.

La risposta finora è sempre stata positiva.

Una soluzione più strutturata sarebbe preferibile, ma le lancette corrono e alla porta non c'è, come si suol dire, la fila.

AD USO ESCLUSIVO
INTERNO

Pronto l'avviso per la concessione

Rada San Francesco Arriva il bando per altri quattro anni

Non verrà riproposta l'idea di dividere l'area portuale in due parti, come nel 2021

Domenico Bertè A tre anni dalla pubblicazione di un primo bando e a conclusione di un percorso giudiziario piuttosto articolato, l'**Autorità** di **sistema portuale** dello Stretto ha pubblicato il decreto con cui dà l'avvio alla nuova procedura per la concessione della rada San Francesco.

Un bando molto atteso per una serie di ragioni: quella dell'urgenza, della tipologia e della durata, in particolar modo. Nella settimana che inizia il bando europeo verrà pubblicato e a quel punto scatteranno i 45 giorni entro i quali potranno essere formulate le proposte. In pratica prima di Natale tutte le buste saranno state presentate e a cavallo dell'anno nuovo potrebbe essere assegnata la concessione.

Si tratta delle aree demaniali della rada San Francesco e dello specchio acqueo antistante, «per poter condurre la gestione commerciale degli approdi e della aree pertinenziali a servizio di tutti i vettori che viaggiano fra Messina e Villa San Giovanni».

Quindi, non viene messo a bando il servizio di traghettiamento, ma il terminal commerciale che si può realizzare nelle aree della rada, dove trovano posto 5 approdi. Sarà poi il gestore a diventare l'interlocutore degli armatori che volessero occuparsi del servizio continuativo, fermi restando i nulla osta di Capitaneria di Porto e **Autorità di Sistema**.

L'interesse degli addetti ai lavori era legato intanto ai tempi, visto che attualmente la concessione è in proroga ed è ad appannaggio di Caronte&Tourist, che è anche il vettore che viaggia nello Stretto. E poi alla tipologia di bando che l'authority avrebbe partorito. Nel 2021, in maniera inedita, l'area della Rada venne virtualmente divisa in due parti per provare ad affidare due diverse concessioni e, quindi, indirettamente indurre all'aumento delle compagnie. Quel bando però venne impugnato dalla stessa Caronte&Tourist (che comunque vi partecipò), arrivando ad un annullamento parziale maturato, quest'anno, anche in Cga, fra l'altro anche perché mancava il parere non vincolante del Comune, proprio sulla modifica del tipo di concessione.

L'**Autorità**, ora guidata dal commissario Antonio Ranieri, ha cambiato strategia tornando all'unica concessione per l'intera area demaniale, che quindi sarà gestita da un solo operatore terminalista. A luglio è stato comunque chiesto un parere al Comune e, in assenza di risposte, è stato dato il via al bando. Altra modifica rilevante rispetto al precedente bando è quella dell'articolo di riferimento. Adesso la concessione fa riferimento all'art.18 della legge 84/1994 e quindi specificamente rivolta a terminalisti che svolgono attività portuali. Lastessanorma applicata a Villa San Giovanni. Prima, con l'art.36 del codice della navigazione, era un concessione demaniale meno stringente nei requisiti.



Altro dato interessante era la durata della concessione. L'area della rada San Francesco sarà affidata per anni, quindi fino al 2029 e con un canone complessivo di base di almeno 1,3 milioni di euro, soggetto a offerta migliorativa. Il tema era quello della contemporanea realizzazione del porto di Tremestieri, dove sarà trasferito tutto il traffico gommato svuotando la rada, che dovrebbe essere completamente rigenerata e resa fruibile per la città. I lavori, ripresi dopo 25 mesi, si dovrebbero concludere fra due anni.

Allora perché una concessione quadriennale? Evidentemente l'Autorità di via Vittorio Emanuele si è tenuta dei margini per ipotenziali ritardi, per i collaudi, per l'allestimento delle strutture commerciali e i tempi necessari per la nuova gara di gestione del porto a sud. Immaginando quindi un trasferimento graduale di tutte le attività dalla Rada al Porto di Tremestieri.

I criteri di aggiudicazione prevedono che il 70% sia legato all'offerta tecnica, cioè ai servizi garantiti dal terminalista, dal piano occupazionale, dalla sostenibilità ambientale, dagli obiettivi di traffico e anche dalla certificazione della parità di genere. Il 30% è legato all'offerta in aumento sul canone demaniale.

® RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Milazzo, presa di posizione dei consiglieri di minoranza

Strada asse viario-porto Sollecitato dibattito in Aula

Sul dissesto chieste delucidazioni ai Commissari

ANDREA ITALIANO

MILAZZO «Ora che il progetto per realizzare la strada di collegamento tra l'asse viario e il porto è stato fermato per la necessità di rivederlo, l'amministrazione comunale non si chiuda dentro il palazzo municipale ma apra alla concertazione con le altre forze politiche e sociali del territorio».

Ad affermarlo i consiglieri di minoranza Lorenzo Italiano, Damiano Maisano, Giuseppe Crisafulli e Alessio Andaloro. «Premesso che siamo contrari alla realizzazione di strade invasive che possano determinare movimenti di tir sulla via Tonnara a ridosso del centro città - affermano - e alla luce della miopia delle forze politiche che rappresentano la maggioranza che hanno portato avotare il "Documento strategico di sviluppo del porto" senza farsi domande sugli effetti che avessero prodotto a breve e lungo termine, compresa la decisione di autorizzare l'Autorità di sistema portuale a progettare questa strada, riteniamo che adesso serva un dibattito aperto agli operatori portuali, alle associazioni, agli imprenditori, alle centinaia di imprese turistiche che, nell'ultimo decennio, hanno investito in città creando posti di lavoro e imprese di qualità.

Un dibattito serio alla presenza dei professionisti e delle rappresentanze sociali oltre che un confronto politico con le istituzioni governative. La pianificazione territoriale spetta al consiglio comunale. La voce di una persona sola non può, e non deve, tradursi in atto d'indirizzo per una ricaduta dagli effetti negativi per la nostra comunità».

La minoranza attende anche la convocazione del Consiglio straordinario per discutere sul dissesto e conoscere i tempi di chiusura della procedura da parte dell'Organo straordinario di liquidazione. Anche perché - si afferma - a Milazzo, dopo parecchi anni, ci sono anche cittadini che aspettano di ricevere ancora il pagamento di somme delle quali risultano legittimamente in credito verso l'Ente, in quanto già riconosciute e liquidate da un titolo giudiziario. Ma l'attesa, peraltro non quantificabile temporalmente, vale anche per loro, e non sembra esserci altra via d'uscita. E qui si aggiunge il paradosso perché oggi a questi cittadini, dopo annidi vana attesa, viene richiesto, dalla riscossione, il pagamento della tassa di registrazione di atti giudiziari, il cui onere di assolvimento - come viene evidenziato spetterebbe all'ente comunale, quale parte soccombente nel giudizio interessato. Sulla base dell'esperienza fatta si sa che, alla richiesta avanzata, ai cittadini viene fatto presente che al momento non è possibile procedere al pagamento, a causa - sembra - di un rimpallo di incompetenza tra la gestione attiva dell'amministrazione e quella dell'Organo Straordinario di Liquidazione. Se toccasse a quest'ultimo bisognerebbe aspettare la cronologia con tempi che si allungerebbero ancora.

® RIPRODUZIONE RISERVATA.



Gazzetta di Modena
 Quotidiani Locali

La Filt Cgil: «Le difficoltà hanno radici antiche Seta è sottofinanziata»

Sulla situazione di Seta si regiustra l'intervento della Filt Cgil: " I tagli che sono stati "subiti", in particolare dal servizio urbano di Seta, hanno origini lontane nel tempo.

Ora è necessario fare un po' di chiarezza. Dalla costituzione di Seta nel 2012 ad oggi ci sono stati sempre problemi non solo legati alla gestione del servizio, ma anche legati agli investimenti (esempio acquisto dei bus) e alle normative contrattuali differenti fra i lavoratori di Modena, Piacenza e Reggio Emilia.

Con le prime assunzioni di SEta, dal 2014, le difficoltà sono aumentate: trattamenti diversi fra chi era assunto prima del 2012 e chi era assunto dopo il 2012 (questi ultimi con un trattamento economico e normativo di base derivante solo dal Contratto Nazionale di settore). Nel frattempo le organizzazioni sindacali hanno cercato di ristabilire un trattamento unico per tutti i lavoratori, ma Seta si è sempre opposta adducendo problemi legati alla scarsità di risorse.

Nel 2022, dopo numerose difficoltà e una serie di mobilitazioni e tensioni sindacali, si è arrivati ad un accordo che ha avvicinato i trattamenti fra i "vecchi assunti" (prima del 2012) e "nuovi assunti" (dopo il 2012) in Seta.

Di fatto i problemi si sono però aggravati perché, dal 2021, Seta fatica a reperire autisti e altro personale, in particolare sui territori di Modena e Reggio Emilia.

Quindi ecco che i nodi irrisolti vengono al pettine. A livello nazionale il sistema che finanzia il **Trasporto Pubblico Locale** è il Fondo Nazionale per il **Trasporto Pubblico**, fermo di fatto da molti anni. Nel Disegno di **Legge** di **Bilancio** 2025 l'aumento previsto è di soli 120 milioni di euro per tutto il territorio nazionale, bel al di sotto della soglia necessaria (900 milioni di euro) per mantenere le retribuzioni del contratto nazionale al passo con l'aumento del costo della vita.

A livello regionale avviene la ripartizione delle risorse provenienti dal Fondo Nazionale, ma in base a un "corrispettivo chilometrico" variabile da provincia a provincia. Anche questo sistema di ripartizione sta penalizzan- do il territorio modenese.

Seta di fatto è sottofinanziata.

In questa emergenza Filt-Cgil di Modena chiede di concentrare le risor-se disponibili in particolare dove Seta oggi fa servizio e che queste risorse vengano maggiormente utilizzate sul fattore lavoro. Nei prossimi giorni ci sarà un incontro da parte della dirigenza Seta, ma se continuiamo a non avere risorse aggiuntive sarà difficile dare risposte soddisfacenti ai lavoratori Seta.



Facciamo un appello a tutte le istituzioni locali, regionali e anche nazionali affinché strutturino e distribuiscano adeguatamente le risorse economiche per non abbandonare il **Trasporto** Pubblico Locale".

AD USO ESCLUSIVO
INTERNO

Dossieraggio Uso illecito dell'indirizzo email di Mattarella. Intascati dal gruppo oltre 3 milioni di euro

Nel mirino alte cariche dello Stato

La Dda: «Democrazia a rischio». Ricerche su La Russa e il figlio Geronimo

)) Milano «Un pericolo per la democrazia di questo Paese». Ne è convinta la Dda di Milano che con l'indagine che venerdì scorso ha portato a quattro arresti e due sospensioni dal servizio, ha smantellato un network di presunti spioni - che vede coinvolti come clienti anche quattro dipendenti di Erg e uno di Barilla - guidato dall'ex super poliziotto Carmine Gallo, braccio operativo di Enrico Pazzali, il presidente di Fondazione Fiera e titolare di Equalize, la società di investigazione perno di una attività di dossieraggio a livello industriale per i magistrati «inquietante» in quanto avrebbe potuto essere in grado di «tenere in pugno» cittadini e istituzioni e «condizionare» dinamiche «imprenditoriali e procedure pubbliche, anche giudiziarie».

Dagli atti dell'inchiesta emerge che nella rete dell'associazione con base in via Pattari, che avrebbe incassato un totale di oltre 3,1 milioni di euro di «profitti illeciti», sono finiti migliaia di nomi ma anche le più alte cariche del nostro Paese. Cosa che, sono le parole della premier Giorgia Meloni, «nessuno Stato di diritto può tollerare» e per il ministro Antonio Tajani «è una inaccettabile minaccia alla democrazia» in pericolo anche in quanto le informazioni riservate «possono essere usate da chi è nostro nemico dal punto di vista geo-strategico».

A destare l'allarme è un dialogo intercettato che fa temere che la rete sia arrivata in qualche modo al Quirinale. Nunzio Samuele Calamucci, parlando con l'ex funzionario di polizia, un tempo portato in palmo di mano, lo ha aggiornato in merito all'invio a «venti persone, più tre mail, una mail intestata a Mattarella, con nome e cognome che se vanno a vedere l'account è intestato al Presidente della Repubblica». Si tratta di una sola intercettazione in mano al pm Francesco De Tommasi, che coordina l'indagine con l'aggiunto Alessandra Dolci e il procuratore Marcello Viola, su cui verranno fatti i riscontri con una maxi consulenza tecnica che riguarderà tutto il materiale sequestrato tre giorni fa. Calamucci e Gallo, scrive il pubblico ministero, «lasciano intendere - di aver intercettato (...) un indirizzo email assegnato alla massima carica dello Stato, il Presidente Sergio Mattarella o comunque di essere riusciti (...) a utilizzare abusivamente o a clonare il predetto account». Dal Quirinale nessun commento sulla vicenda anche perché «c'è un'inchiesta in corso».

Nel mirino del gruppo, su richiesta di Pazzali, il quale avrebbe fatto «un uso incontrollato del dossieraggio», ci sono anche il presidente del Senato Ignazio La Russa e il figlio Geronimo. Il network di spie, che aveva rapporti con mafie e servizi segreti anche esteri, in particolare Pazzali con l'aiuto operativo con l'ex super poliziotto Gallo e la sua squadra, avrebbe raccolto informazioni anche su Matteo Renzi,



bypassando il sistema di 'sicurezza' che protegge i dati dei personaggi in vista. A ciò si aggiungono anche i dossier su **Carlo Sangalli**, presidente di **Confcommercio**-Imprese per l'Italia, della Camera di commercio Milano Monza Brianza Lodi e di **Confcommercio** Milano tra i tanti e addirittura sull'avvocato siciliano Piero Amara, il legale imputato per una serie di procedimenti sulle vicende dell'Eni e per il caso Loggia Ungheria.

Tra i clienti invece, spunta il nome della senatrice azzurra Licia Ronzulli e Heineken Italia. Insomma il gruppo spiava ad ampio raggio personaggi di ogni genere e classe sociale, come avevano detto due degli arrestati, «con i report sputtaniumo tutta Italia».

Francesca Brunati.

AD USO ESCLUSIVO
INTERNO

Mattarella e La Russa nel mirino della banda di cyberspie scoperta

Trovate 7 milioni di chiavette per 15 terabyte di file estrapolati dalle principali banche dati

La ricostruzione. È il 26 dicembre del 2023 il giorno in cui il «gruppo» che fabbricava dossier su larga scala, con a capo l'ex super poliziotto Carmine Gallo e l'hacker Nunzio Samuele Calamucci, comincia a temere che vengano scoperte le «tracce» delle «attività criminali» a livello informatico. In quei giorni di festa, infatti, «la funzione estera di vigilanza sulla rete informatica di Heineken Italia», si legge negli atti della Dda di Milano, «rivela un attacco alla sicurezza della sua infrastruttura informatica». Così tra fine anno e gennaio, come emerge dalle intercettazioni nell'inchiesta del pm Francesco De Tommasi, il «gruppo di via Pattari 6», dove ha sede, a due passi del Duomo, la Equalize di Enrico Pazzali e amministrata da Gallo, è «freneticamente impegnato» nella «distruzione delle tracce». Ci sono chat di telegram e altra messaggistica da cancellare, ma soprattutto c'è una «mole immensa» di informazioni riservate, tirate fuori «bucando» le più importanti banche dati nazionali, da trasferire altrove e da distruggere solo in casi estremi. «Ottocentomila Sdi, c'ho di là», diceva Calamucci intercettato riferendosi ad un «hard disk» e agli accessi abusivi alla banca dati delle forze dell'ordine. In un'altra conversazione, l'hacker avrebbe avuto la preoccupazione di «mettere da parte sei, sette milioni di chiavette che c'ho io». Almeno «15 terabyte». «Carmine è a rischio perquisizione, quindi noi non dobbiamo lasciare qua nessun materiale estraneo (...) bisogna far sparire tutto», dicevano nelle intercettazioni. Trituravano i report cartacei, mentre usavano chiavette killer capaci di «assicurare» la «completa distruzione» dei contenuti. Una delle tante «circostanze» gravi ed inquietanti, scrivono gli inquirenti, è addirittura la «presenza» in una chiavetta Usb di Calamucci «di dati che apparentemente, ad una prima analisi, risultano classificati» come i documenti dell'Aise, il servizio segreto italiano per l'estero. La Dda, assieme alla Dna, continua ad indagare sulla presunta vendita di dati e informazioni sensibili verso l'estero. La banda, sottolineano i magistrati, aveva del resto rapporti a tutto campo, dalla criminalità organizzata ai servizi segreti anche esteri.

Dagli atti dell'inchiesta emerge che nella rete dell'associazione con base in via Pattari, in pieno centro, sono finiti migliaia e migliaia di nomi ma anche le più alte cariche del nostro Paese. Calamucci e Gallo, scrive il pubblico ministero Francesco De Tommasi, «lasciano intendere - di aver intercettato (...) un indirizzo email assegnato alla massima carica dello Stato, il Presidente Sergio Mattarella o comunque di essere riusciti (...) a utilizzare abusivamente o a clonare il predetto account».

Nel mirino del gruppo, su richiesta di Pazzali, ci sono anche il presidente del Senato Ignazio La Russa e il figlio Geronimo. Il network di spie, che aveva rapporti con mafie e servizi segreti anche esteri, avrebbe raccolto informazioni anche su Matteo Renzi, su **Carlo Sangalli**, attuale presidente



di **Confcommercio**-Imprese per l'Italia, l'avvocato siciliano Piero Amara, il legale imputato per una serie di procedimenti sulle vicende dell'Eni e per il caso Loggia Ungheria. Tra i clienti invece, spunta il nome della senatrice azzurra Licia Ronzulli ed Heineken Italia.

//.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Il Giornale Di Vicenza
Quotidiani Locali

Spiatele alte cariche dello Stato Un vicentino tra i 51 indagati

È un 48enne della città. Emerge l'uso illecito dell'indirizzo email di Mattarella Ricerche su La Russa. «In pericolo la democrazia»

MILANO «Un pericolo per la democrazia di questo Paese».

Ne è convinta la Dda di Milano che con l'indagine che venerdì scorso ha portato a quattro arresti e due sospensioni dal servizio, ha smantellato un network di presunti spioni guidato dall'ex super poliziotto Carmine Gallo, braccio operativo di Enrico Pazzali, il presidente di Fondazione Fiera e titolare di Equalize, la società di investigazione perno di una attività di dossieraggio a livello industriale per i magistrati «inquietante» in quanto avrebbe potuto «tenere in pugno» cittadini e istituzioni e «condizionare» dinamiche «imprenditoriali e procedure pubbliche, anche giudiziarie».

L'inchiesta vede 51 indagati: tra di loro, «in veste di collaboratore esterno dell'organizzazione», come riportano i pm, anche il vicentino Gabriele Edmondo Pegoraro, 48 anni, residente in via Strada di Casale.

Dagli atti d'indagine emerge che nella rete dell'associazione con base in via Pattari, che avrebbe incassato un totale di oltre 3,1 milioni di euro di «profitti illeciti», sono finiti migliaia di nomi ma anche le più alte cariche del nostro Paese. Cosa che, sono le parole della premier Giorgia Meloni, «nessuno Stato di diritto può tollerare» e per il ministro Antonio Tajani «è una inaccettabile minaccia alla democrazia» in pericolo anche in quanto le informazioni riservate «possono essere usate da chi è nostro nemico dal punto di vista geo-strategico». A destare l'allarme è un dialogo intercettato che fa temere che la rete sia arrivata al Quirinale. Nunzio Samuele Calamucci, parlando con l'ex funzionario di polizia, un tempo portato in palmo di mano, lo ha aggiornato sull'invio a «venti persone, più tre mail, una mail intestata a Mattarella, con nome e cognome che se vanno a vedere l'account è intestato al Presidente della Repubblica». Si tratta di una sola intercettazione in mano al pm Francesco De Tommasi, che coordina l'indagine con l'aggiunto Alessandra Dolci e il procuratore Marcello Viola, su cui verranno fatti i riscontri con una maxi consulenza tecnica.

Calamucci e Gallo, scrive il pm, «lasciano intendere - di aver intercettato (...) un indirizzo email assegnato alla massima carica dello Stato, il Presidente Sergio Mattarella o comunque di essere riusciti (...) a utilizzare abusivamente o a clonare il predetto account».

Dal Quirinale nessun commento sulla vicenda anche perché «c'è un'inchiesta in corso». Nel mirino del gruppo, su richiesta di Pazzali, il quale avrebbe fatto «un uso incontrollato del dossieraggio», ci sono anche il presidente del Senato Ignazio La Russa e il figlio Geronimo. Il network di spie, che aveva rapporti con mafie e servizi segreti anche esteri, in particolare Pazzali con l'aiuto operativo con



Il Giornale Di Vicenza

Quotidiani Locali

l'ex super poliziotto Gallo e la sua squadra, avrebbe raccolto informazioni anche su Matteo Renzi, bypassando il sistema di 'sicurezza' che protegge i dati dei personaggi in vista. A ciò si aggiungono anche i dossier su **Carlo Sangalli**, presidente di **Confcommercio**-Imprese per l'Italia, della Camera di commercio Milano Monza Brianza Lodi e di **Confcommercio** Milano tra i tanti e addirittura sull'avvocato siciliano Piero Amara, il legale imputato per una serie di procedimenti sulle vicende dell'Eni e per il caso Loggia Ungheria.

AD USO ESCLUSIVO
INTERNO

Il Mattino di Padova Quotidiani Locali

Nella rete delle spie

Anche i nomi di Mattarella e La Russa nei dossier del network milanese

FRANCESCA BRUNATI

«Un pericolo per la democrazia di questo Paese». Ne è convinta la Dda di Milano che con l'indagine che venerdì scorso ha portato a quattro arresti e due sospensioni dal servizio, ha smantellato un network di presunti spioni guidato dall'ex super poliziotto Carmine Gallo, braccio operativo di Enrico Pazzali, il presidente di Fondazione Fiera e titolare di Equalize, la società di investigazione perno di una attività di dossieraggio a livello industriale per i magistrati «inquietante» in quanto avrebbe potuto essere in grado di «tenere in pugno» cittadini e istituzioni e «condizionare» dinamiche «imprenditoriali e procedure pubbliche, anche giudiziarie».

Dagli atti dell'inchiesta emerge che nella rete dell'associazione con base in via Pattari, che avrebbe incassato un totale di oltre 3,1 milioni di euro di «profitti illeciti», sono finiti migliaia di nomi ma anche le più alte cariche del nostro Paese. Cosa che, sono le parole della premier Giorgia Meloni, «nessuno Stato di diritto può tollerare» e per il ministro Antonio Tajani «è una inaccettabile minaccia alla democrazia» in pericolo anche in quanto le informazioni riservate «possono essere usate da chi è nostro nemico dal punto di vista geo-strategico». A destare l'allarme è un dialogo intercettato che fa temere che la rete sia arrivata in qualche modo al Quirinale. Nunzio Samuele Calamucci, parlando con l'ex funzionario di polizia, un tempo portato in palmo di mano, lo ha aggiornato in merito all'invio a «venti persone, più tre mail, una mail intestata a Mattarella, con nome e cognome che se vanno a vedere l'account è intestato al Presidente della Repubblica».

Si tratta di una sola intercettazione in mano al pm Francesco De Tommasi, che coordina l'indagine con l'aggiunto Alessandra Dolci e il procuratore Marcello Viola, su cui verranno fatti i riscontri con una maxi consulenza tecnica che riguarderà tutto il materiale sequestrato tre giorni fa. Calamucci e Gallo, scrive il pubblico ministero, «lasciano intendere - di aver intercettato (...)

) un indirizzo email assegnato alla massima carica dello Stato, il Presidente Sergio Mattarella o comunque di essere riusciti (...) a utilizzare abusivamente o a clonare il predetto account». Dal Quirinale nessun commento sulla vicenda anche perché «c'è un'inchiesta in corso». Nel mirino del gruppo, su richiesta di Pazzali, il quale avrebbe fatto «un uso incontrollato del dossieraggio», ci sono anche il presidente del Senato Ignazio La Russa e il figlio Geronimo. Il network di spie, che aveva rapporti con mafie e servizi segreti anche esteri, in particolare Pazzali con l'aiuto operativo con l'ex super poliziotto Gallo e la sua squadra, avrebbe raccolto informazioni anche su Matteo Renzi, bypassando il sistema di 'sicurezza' che protegge i dati dei personaggi in vista. A ciò si aggiungono anche i dossier su **Carlo Sangalli**, presidente di **Confcommercio**-Imprese per l'Italia tra i tanti e addirittura sull'avvocato



Il Mattino di Padova

Quotidiani Locali

siciliano Piero Amara, il legale imputato per una serie di procedimenti sulle vicende dell'Eni e per il caso Loggia Ungheria.

- © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Il Nuovo Molise
 Quotidiani Locali

FANALINO DI CODA PER AUTOSTRADE E FERROVIE
 INFRASTRUTTURE, LUCANIA CENERANTOLA

Gli investimenti in infrastrutture sono strettamente correlati con la produttività economica, stimolano l'economia, migliorano l'efficienza economica, rendono il paese più competitivo, facilitano il commercio e l'integrazione economica regionale, e favoriscono la riduzione di emissioni di carbonio. Ma la resilienza delle infrastrutture critiche è essenziale per garantire la continuità dei servizi. "Maggiori investimenti in misure preventive, come il rafforzamento delle infrastrutture contro eventi estremi e l'adozione di tecnologie di sicurezza avanzate saranno sempre più necessari per ridurre il rischio di malfunzionamento e limitare i danni economici potenziali", afferma Francesco Baldi. Il report 'Infrastrutture critiche: trasporti e telecomunicazioni in Italia e nei principali Paesi europei' di Rome Business School, esplora gli asset strategici del Paese quali strade, ferrovie, aeroporti, porti e la rete di connessione internet fissa e mobile, insieme alle minacce alla sicurezza dovute ai cyberattacchi, comparando l'Italia alle altre tre principali potenze europee, quali Germania, Francia, Spagna. L'analisi è a cura di Francesco Baldi, Docente dell'International Master in Finance di Rome Business School; Massimiliano Parco, Economista, Centro Europa Ricerche e Valerio Mancini, Direttore del Centro di Ricerca Divulgativo di Rome Business School.

TRASPORTO: L'ITALIA ULTIMA TRA I PRINCIPALI PAESI EUROPEI PER AUTOSTRADE E FERROVIE - Investimenti in infrastrutture di trasporto migliorano produttività e crescita economica, riducendo i costi logistici e migliorando l'accesso ai mercati. Tuttavia, la morfologia dell'Italia, particolarmente complessa, e minori investimenti rispetto ad altre potenze europee, ne hanno rallentato l'espansione negli anni, rallentandone mobilità e competitività. Caso virtuoso in Europa, la Spagna con un'espansione senza precedenti della sua rete autostradale: partendo da una base di 4.693 chilometri nel 1990, ha quasi triplicato la sua lunghezza in un decennio, superando i 12.000 chilometri già all'inizio degli anni 2000 e sfiorando i 16.000 chilometri nel 2022. L'Italia risulta il fanalino di coda tra Germania, Francia e Spagna, con una rete autostradale che nel 1990 contava circa 6.000 chilometri, la cui espansione è stata limitata, superando appena i 7.500 chilometri nel 2022, +25%. "La rapida crescita della rete autostradale spagnola è un chiaro indicatore di una strategia economica, volta a favorire lo sviluppo economico attraverso una maggiore accessibilità e mobilità", afferma Massimiliano Parco. L'Umbria, il Molise e la Basilicata si distinguono per detenere la più bassa presenza di autostrade, ad eccezione della Sardegna, unica regione italiana ancora sprovvista di rete autostradale. Si ripete lo stesso caso con le ferrovie. Nel 2022, la Spagna ha la rete ferroviaria ad alta velocità più estesa d'Europa con 3.142 km. La Francia segue con 2.771 km, offrendo buone connessioni tra le grandi città ma con una penetrazione minore nelle



Il Nuovo Molise

Quotidiani Locali

aree meno sviluppate; al terzo posto c'è la Germania con 1.104 km ma si concentra sull'efficienza e sull'integrazione piuttosto che sull'espansione rapida e all'ultimo posto troviamo l'Italia con appena 734 km, il che limita l'accesso all'infrastruttura e riduce il ritorno economico degli investimenti effettuati. Tra il 2003 e il 2023, il numero di passeggeri nei principali aeroporti europei è aumentato significativamente. Parigi Charles de Gaulle ha registrato 67,5 milioni di passeggeri nel 2023 (+40,6% rispetto ai 48 milioni del 2003), Madrid Barajas è cresciuto da 35,6 milioni a 60,1 milioni (+68,8%) e Francoforte è passato da 48,6 milioni a 59,3 milioni (+22,1%).

L'aeroporto, tra quelli dei paesi analizzati, che è cresciuto di più negli ultimi anni è Barcellona El Prat, passando da 22,6 a 49,9 milioni (+120,8%) anche grazie all'essere diventato un hub per le compagnie aeree low-cost. In Italia, Milano Malpensa ha visto un aumento del 48%, da 17,7 a 26,2 milioni, ma è Roma Fiumicino a crescere maggiormente: da 25,4 a 40,7 milioni (+60,2%).

"Questo aumento del traffico aereo in Italia è strettamente legato all'espansione del turismo nel nostro paese e al connesso potenziamento delle infrastrutture aeroportuali, che hanno reso Malpensa e Fiumicino scali sempre più competitivi a livello internazionale", afferma Francesco Baldi. Per quanto riguarda i porti marittimi, tra il 2013 e il 2022, i volumi di merci movimentati nei principali porti europei hanno mostrato dinamiche contrastanti. Il porto di Amburgo, pur rimanendo il principale snodo marittimo in Europa, ha visto una riduzione del 14,3%. Al contrario, i porti di Genova (+17,1%), e gli spagnoli Algeciras (+20,1%) e Valencia (+20,2%) hanno registrato aumenti nei volumi di merci. Il maggior incremento è stato però quello del porto di Trieste, con un +39,7%, raggiungendo lo stesso livello di movimentazione di Valencia (64 milioni di tonnellate) e avvicinandosi sempre più al porto di Marsiglia (67 mln di tonnellate). "Il porto di Trieste - afferma Massimiliano Parco - è un asset strategico per gli scambi commerciali tra Italia e l'estero di assoluto rilievo. L'incremento dell'ultimo decennio è stato reso possibile da una maggior integrazione con i mercati orientali (Cina, India, Turchia), favoriti da una stretta interconnessione con la rete ferroviaria che direziona treni merci verso Austria, Germania e Ungheria".

Infine: MINACCE ALLA SICUREZZA DELLE RETI: LA SITUAZIONE IN ITALIA - Nel 2023, l'Italia ha registrato un significativo aumento degli attacchi informatici, con un incremento del 29% nel numero di attacchi e del 140% negli incidenti. Il Csirt Italia ha monitorato 3.302 soggetti colpiti, contro i 1.150 del 2022, segnando un aumento del 300%. Secondo il Rapporto Clusit 2024, gli incidenti informatici sono aumentati del 65% e l'Italia ha subito l'11% degli attacchi globali, in crescita rispetto al 3,4% del 2021 e al 7,6% del 2022, collocandosi come il terzo paese più colpito dell'Unione. Gli attacchi di cybercrime hanno rappresentato il 64% del totale, con un incremento del 13%, mentre l'hacktivismo è salito dal 7% al 36%, e i settori più colpiti sono: il settore governativo, che ha subito il 19% degli attacchi, seguito dal manifatturiero (13%) e dal settore dei trasporti, che ha visto un aumento del 620%. L'impatto degli attacchi ha spinto a intensificare gli investimenti in cybersicurezza. Si è passati arrivati a 1,8 miliardi

Il Nuovo Molise

Quotidiani Locali

di euro (+12,4% vs 2022), con previsioni di crescita a circa 2 miliardi nel 2024. Le banche hanno investito 388 milioni di euro nel 2023 (+11,8%), mentre l'industria ha speso 372,7 milioni (+12,1%). La pubblica amministrazione ha registrato una spesa di 297,2 milioni (+16%), sostenuta dagli investimenti correlati alla Strategia Nazionale di Cybersicurezza 2022-2026 e dai finanziamenti del Pnrr. Anche in questo settore, la spesa dovrebbe aumentare fino a 343 milioni di euro nel 2024. Gli investimenti in Threat Intelligence hanno raggiunto 162,5 milioni di euro nel 2023, con una previsione di aumento a 185 milioni nel 2024. Inoltre, la Strategia Nazionale di Cybersicurezza mira a realizzare 82 azioni entro il 2026, con un fondo annuale di 420 milioni di euro per rafforzare la difesa dei sistemi informativi pubblici e garantire l'indipendenza tecnologica, affiancato da un fondo di gestione di 70 milioni entro il 2026. Sarà anche importante incorporare soluzioni di Intelligenza Artificiale. Infatti, secondo un rapporto di MarketsandMarkets, il mercato globale delle soluzioni di IA per la cybersecurity crescerà da 22,4 miliardi di dollari nel 2023 a 60,6 miliardi di dollari nel 2028, segnando un incremento del 274%, quasi triplicandosi. 'La protezione delle infrastrutture critiche non è solo una questione di sicurezza; è un imperativo strategico per garantire la continuità operativa della nostra società. Solo attraverso investimenti mirati e una visione integrata possiamo affrontare le minacce informatiche e fisiche, preservando la stabilità economica, sociale e sanitaria del nostro Paese', commenta Valerio Mancini.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

La Provincia Pavese
 Quotidiani Locali

L'INDAGINE

Un poliziotto, uno spione e 3 milioni di euro Nel mirino le più alte cariche dello Stato

REAZIONI «Siamo vicini al reato di eversione» Meloni disegna scenari da incubo

FRANCESCA BRUNATI

«Un pericolo per la democrazia di questo Paese». Ne è convinta la Dda di Milano che con l'indagine che venerdì scorso ha portato a quattro arresti e due sospensioni dal servizio, ha smantellato un network di presunti spioni guidato dall'ex super poliziotto Carmine Gallo, braccio operativo di Enrico Pazzali, il presidente di Fondazione Fiera e titolare di Equalize, la società di investigazione perno di una attività di dossieraggio a livello industriale per i magistrati «inquietante» in quanto avrebbe potuto essere in grado di «tenere in pugno» cittadini e istituzioni e «condizionare» dinamiche «imprenditoriali e procedure pubbliche, anche giudiziarie».

LA RETE Dagli atti dell'inchiesta emerge che nella rete dell'associazione con base in via Pattari, che avrebbe incassato un totale di oltre 3,1 milioni di euro di «profitti illeciti», sono finiti migliaia di nomi ma anche le più alte cariche del nostro Paese.

Cosa che, sono le parole della premier Giorgia Meloni, «nessuno Stato di diritto può tollerare» e per il ministro Antonio Tajani «è una inaccettabile minaccia alla democrazia» in pericolo anche in quanto le informazioni riservate «possono essere usate da chi è nostro nemico dal punto di vista geo-strategico». A destare l'allarme è un dialogo intercettato che fa temere che la rete sia arrivata in qualche modo al Quirinale.

Nunzio Samuele Calamucci, parlando con l'ex funzionario di polizia, un tempo portato in palmo di mano, lo ha aggiornato in merito all'invio a «venti persone, più tre mail, una mail intestata a Mattarella, con nome e cognome che se vanno a vedere l'account è intestato al Presidente della Repubblica».

Si tratta di una sola intercettazione in mano al pm Francesco De Tommasi, che coordina l'indagine con l'aggiunto Alessandra Dolci e il procuratore Marcello Viola, su cui verranno fatNelle ore in cui sembra allargarsi a dismisura l'inchiesta sui dati rubati, arriva la durissima condanna di Giorgia Meloni per i «dossieraggi» in generale, dietro cui, afferma, nella «migliore delle ipotesi» c'è «un sistema di ricatto ed estorsione, ma nella peggiore siamo davanti al reato di eversione». Una vicenda che «nessuno Stato di diritto può tollerare» e di fronte a cui «mi aspetto che la magistratura vada fino in fondo». La premier, nell'ultimo libro di Bruno Vespa, ricorda come, «il dossieraggio» su di lei sia cominciato «già alla fine del governo Draghi, quando si capiva che sarei potuta andare al governo». E parla del conto spiato di sua sorella, vicenda al centro di un'altra indagine: «Credo che si accaniscano su Arianna perché non ha le tutele che posso avere io, ma colpire lei è come colpire me».

ti i riscontri con una maxi consulenza tecnica che riguarderà tutto il materiale sequestrato tre giorni fa. Calamucci e Gallo, scrive il pubblico ministero, «lasciano intendere - di aver intercettato (...



La Provincia Pavese

Quotidiani Locali

) un indirizzo email assegnato alla massima carica dello Stato, il Presidente Sergio Mattarella o comunque di essere riusciti (...) a utilizzare abusivamente o a clonare il predetto account».

Dal Quirinale nessun commento sulla vicenda anche perché «c'è un'inchiesta in corso». Nel mirino del gruppo, su richiesta di Pazzali, il quale avrebbe fatto «un uso incontrollato del dossieraggio», ci sono anche il presidente del Senato Ignazio La Russa e il figlio Geronimo. Il network di spie, che aveva rapporti con mafie e servizi segreti anche esteri, in particolare Pazzali con l'aiuto operativo con l'ex super poliziotto Gallo e la sua squadra, avrebbe raccolto informazioni anche su Matteo Renzi, bypassando il sistema di 'sicurezza' che protegge i dati dei personaggi in vista. A ciò si aggiungono anche i dossier su Carlo Sangalli, presidente di Confcommercio-Imprese per l'Italia, della Camera di commercio Milano Monza Brianza Lodi e di Confcommercio Milano tra i tanti e addirittura sull'avvocato siciliano Piero Amara, il legale imputato per una serie di procedimenti sulle vicende dell'Eni e per il caso Loggia Ungheria.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

i l provvedimento

Veleni e spionaggio I dossier del presidente anche sui suoi manager

I politici, ma non solo. La "banda" aveva messo nel mirino pure Carlo Sangalli E di un dipendente della Fiera Pazzali chiedeva: "Vedete di scoprire se si droga"

di Sandro De Riccardis e Rosario Di Raimondo Segreti e veleni. Notizie vere e schizzi di fango. Per condizionare una competizione elettorale o per colpire i rivali per un posto da dirigente.

Il sistema di hackeraggio che ruotava intorno a Enrico Pazzali, il presidente di Fondazione Fiera Milano e dominus della società di investigazione Equilize di via Pattari, colpiva i suoi nemici. E i nemici degli amici.

Contro Letizia Moratti «Appare chiaro - scrive il pm dell'Antimafia Francesco De Tommasi - che Pazzali voglia acquisire eventuali notizie pregiudizievoli sul conto di qualcuno dei componenti del consiglio direttivo di " Lombardia migliore" », che sostiene la candidatura a governatrice di Letizia Moratti.

Voti che potrebbero danneggiare l'elezione di Attilio Fontana. Pazzali chiede all'ex superpoliziotto Carmine Gallo, socio di minoranza di Equilize, un dossier su Marco Tizzoni, ex consigliere regionale, che nel 2023 si candida nuovamente in Regione.

Il manager propone a Gallo il suo nome, ma di estendere poi il dossieraggio a tutta la lista. « Trova qualcuno d'interessante da verificare! - dice a Gallo - Guarda su comitato e direttivo, c'è Marco Tizzoni di Rho. Comunque c'è un sacco di gente, guarda se conosci qualcuno! Se c'è qualcuno d'interessante da verificare». Stesso metodo per Tiziano Mariani, del partito di Moratti. «Senti, una cortesia..

quel Tiziano Mariani - chiede a Simone Calamucci, l'esperto informatico del gruppo, ai domiciliari, e allo stesso Gallo - mi puoi fare pure la reputazione ». « Si, si, te lo faccio mandare », risponde pronto Calanducci. " Via whatsapp, poi te la mando », dice Gallo. L'obiettivo è «mettere in cattiva luce l'immagine di Moratti e favorire Fontana ». Che comunque sarà eletto governatore.

Il dossier su **Carlo Sangalli** Dall'indagine dei carabinieri di Varese e del Ros, si scopre anche che Pazzali non ama molto nemmeno **Carlo Sangalli**, presidente di **Confcommercio** e della Camera di commercio di Milano. Il 23 novembre 2022, incontra Gallo. «Il primo argomento di conversazione è legato alla necessità di avere dei dossier, in particolare quello su **Sangalli** ». « Ti ho girato un nome - esordisce - di questo qua ». « Si, si... dammi qualche giorno, ti prendo e ti mando un po'... forse riesco a ottenere la sentenza che ti interessava di Carletto lì... **Sangalli** - promette l'ex poliziotto -. Sta ancora in carica questo, ha un sacco di incarichi. Minchia oh, e poi parla, prende una barca di soldi».



La Repubblica (ed. Milano)

Quotidiani Locali

"Vedi se si droga" Di un manager di Fiera, Pazzali chiede a Gallo di trovare informazioni sul possibile consumo di droga. Parla, il 7 marzo 2023, con lui di «intercettazioni telematiche e inoculazione di "trojan" nel cellulare per acquisire illecitamente i contenuti del telefono » del target. « Mi devi riuscire a capire se si fa... perché questa roba qui è ormai gira troppo... » . Gallo rassicura Pazzali: «Eh, adesso vediamo cosa possiamo fare. È una roba facile, bisogna capire » . « Ma questa è una cosa legale? » , incalza Pazzali. « Non è che sia legale si può far uso di sostanze stupefacenti, ci mancherebbe altro - spiega Gallo - è una sanzione amministrativa, vieni segnalato al prefetto che fai uso e vieni inserito allo Sdi » . Una delle banche dati hackerate da Equalize.

Pazzali « nutre ostilità » anche nei confronti di Nicola Orsi, ex responsabile della comunicazione di Fiera Milano. Per il quale pianifica, più che un'azione di hackeraggio, una sorta di "macchina del fango". Attivando i suoi sodali per diffondere notizie negative sul manager. «Ieri - continua a parlare con Gallo - Nicola ha fatto una pisc.. fuori dal vaso di quelle nel senso che è andato dalla Martinelli (Giulia, ex moglie di Salvini, nel consiglio di Fondazione Fiera Milano, ndr.) e gli ha fatto tutto un pippone. Ho bisogno magari di mettere un po' di zizzania dentro lì». Pazzali vuole acuire i contrasti che, a suo dire, ci sono tra Orsi e Stefano Bolognini, ex assessore leghista in Regionale. «Allora siccome Orsi e Bolognini si odiano, ma si odiano profondamente - chiede a Gallo - ma se riesci a parlare con Stefano e pomparlo...

pomparlo... non solo contro Nicola...

tu fai finta che io non so niente questo non arriva a fine mandato... a domani non arriva».

© RIPRODUZIONE RISERVATA k Confcommercio Carlo Sangalli.

La rivoluzione della viabilità

Ztl, da oggi stop alle finestre «Una nuova visione di città»

L'assessore alla Mobilità Ferrari: «La chiusura è il tassello di un mosaico per rendere Verona più vivibile e attrattiva I numeri del traffico sono insostenibili e noi con il nuovo Piano della sosta vogliamo anche collegare meglio i quartieri Ricadute negative sul commercio? Adesso nessuno vorrebbe ancora corso Porta Borsari e via Roma con le auto...»

ENRICO GIARDINI

Zona a traffico limitato, nel centro storico: da oggi scatta la rivoluzione. Vengono infatti eliminate le finestre di libero accesso alla città antica, per chi non ha permessi. Ma novità nella pagina a destra tutti i provvedimenti anche per transito e la sosta dei turisti che soggiornano nelle locazioni turistiche entro l'ansa dell'Adige. All'assessore comunale alla Mobilità, Tommaso Ferrari, abbiamo chiesto le ragioni di questa misura, storica, che rientra nella visione della mobilità urbana dell'Amministrazione Tommasi.

Assessore Ferrari, perché stop alle "finestre"?

È il tassello di un mosaico per una nuova visione di mobilità e perché i numerici dicono che la situazione attuale è insostenibile.

Quali numeri?

Partiamo dal fatto che ci sono 1.600 stalli di sosta per auto, in Ztl, oltre ventimila permessi, a cui si aggiungono ovviamente tutti i pass disabili e le auto elettriche. A cui si aggiungevano le targhe dei clienti di strutture ricettive e le fasce di libero accesso. A fronte di questi numeri occorre riordinare gli ingressi.

I numeri del traffico?

Elevatissimi. Per capirci: solo per il comparto turistico ricettivo ci sono centomila ingressi di auto all'anno.

Ma come rientra, la chiusura della Ztl, nella sua visione di mobilità urbana?

È un obiettivo di mandato, per noi. Ma non è misura a se stante, ma collegata al nuovo Piano della sosta: con i 25 chilometri di nuove piste ciclabili, l'ultimazione della filovia, la Ztl anche a Santo Stefano, allo Stadio durante le partite. Poi i parcheggi scambiatori a San Michele e a Ca' di Cozzi, legati al filobus, e la strada di gronda dallo svincolo dell'Alto alla tangenziale T4/T9 a Verona nord. E c'è un altro obiettivo: ridurre il traffico di attraversamento nei quartieri.



L'Arena

Quotidiani Locali

Ma i provvedimenti viabilistici e della sosta a pagamento per questi rioni quando scatterà?

Il nuovo Piano della sosta andrà in Consiglio comunale entro l'anno. Prevede l'allargamento della sosta a pagamento dentro le mura, ma anche in Borgo Trento, in parte di Ponte Crencano, di Valdonega e di Borgo Venezia, per incrementare però la disponibilità di stalli gialloblù per i residenti. E stiamo collaborando con i parcheggi in struttura, sia di privati che di Amt, per convenzioni per la sosta nei parcheggi stessi.

Forze politiche, cittadini, esponenti della categoria di commercianti ed esercenti, contestano la chiusura totale temendo impatti negativi sulle attività economiche.

Le trasformazioni vanno accompagnate e possono destare paura, ma la storia ci dice che in corso Porta Borsari, via Roma e via Stella, pedonali, le auto non le vorrebbe più nessuno. E tutte le misure che ho citato, la filovia, le ciclabili, serviranno anche per collegare meglio i quartieri.

Le è stato detto che con il cantiere di Ponte Nuovo in corso, con quelli in vista di via XX Settembre e di via Mameli, per il filobus, si poteva attendere con la chiusura della Ztl. Che cosa replica?

Verona non ha fatto il tram perché ha avuto paura dei cantieri. Io dico che le città, ovunque, si trasformano per essere più competitive e anche attrattive, con nuove infrastrutture.

Voi avete spostato i 53 milioni dell'Autostrada Serenissima dal traforo delle Torricelle alla strada di gronda. Ma come volete affrontare l'atavico nodo dell'attraversamento di Veronetta-zona Teatro Romano?

Il punto vero è perché quei 53 milioni c'erano da vent'anni e **Verona** non è riuscita a spenderli... Non decidere significa perdere anche investimenti. Per noi la strada di gronda, unita alla variante alla statale 12, sarà fondamentale. Quanto al Teatro Romano ci stiamo ragionando, anche con la revisione del Pat, il Piano di assetto territoriale.

Si dice che lei odi l'auto.

Per lavoro ho fatto per anni in auto la spola **Verona**-Porto Marghera, in media 1.500 chilometri a settimana. Non odio l'auto, ma la mobilità urbana deve fondarsi sul principio di libertà per tutti gli utenti della strada, con pari opportunità. Ho studiato a Padova quando, tra mille polemiche, si stava costruendo il tram. Bene, ora lo raddoppiano. Se alle persone diamo opportunità diverse di spostarsi, più economiche, ambientalmente favorevoli, più sicure, le usano. E una città in cui ci si sposta e si vive meglio, diventa più attrattiva.

L'Arena
 Quotidiani Locali

Istruzioni per l'uso

Permessi mensili, caregiver e aree pedonali

Limite massimo di accessi per auto Le prenotazioni sulla piattaforma Assistenza garantita. Nuove vie senza veicoli

ILARIANORO La Zona a traffico limitato è libera dal traffico di attraversamento. L'ora X è scattata e ieri alle 13.30 si è chiusa l'ultima finestra di libero accesso della città antica: da oggi nessuno nuovo varco sarà più fruibile ai veicoli non muniti di apposito contrassegno.

Accessi e divieti Potranno continuare a transitare liberamente i veicoli con apposito permesso: si tratta di circa 20mila targhe, un insieme a cui fanno capo, con circa seimila veicoli, i pass di residenti e dimoranti del centro storico.

Ci sono poi le targhe dei detentori di permessi di transito e sosta in Ztl per lavoro, scuola, carico e scarico e molte altre voci.

Nulla cambia anche per i motorini e scooter, per chi ha contrassegno disabili e per le auto elettriche, che possono continuare ad accedere senza limitazioni.

Tra i provvedimenti che accompagnano l'eliminazione delle finestre di libero accesso, c'è l'eliminazione di alcuni divieti di parcheggio non solo nelle aree interne all'ansa dell'Adige ma anche a San Zeno, Veronetta, Cittadella e Borgo Trento.

Da oggi, infatti, vengono meno le restrizioni che prima non permettevano ai residenti di parcheggiare in determinate strade e vie.

Una novità che è stata introdotta è la possibilità per i residenti di Verona e provincia che non vivono in Ztl di raggiungerla in auto, gratuitamente, per un massimo di quattro volte al mese.

Quattro prenotazioni online Si può infatti prenotare l'ingresso sulla piattaforma Citypass.veronamobile.it in pochi passaggi o usare la app Tap&Park.

Chi ha necessità di andare avanti e indietro dalla città antica più spesso, per accudire un parente o un conoscente, può invece far richiesta del pass caregiver.

Si tratta di una modalità già in vigore, attualmente utilizzata da circa una cinquantina di persone che ora potrebbe però subire un incremento. Chi prima usufruiva delle finestre di libero accesso ora non ha più possibilità quotidiana di entrare e potrà decidere dunque di richiedere l'apposito pass per assistenza: a certificarne la validità deve essere il medico di base.

Affitti turistici Il pass Ztl, valido per una sola targa, ha validità annuale e può essere rinnovato. Il costo è di dieci euro al rilascio e sei euro al rinnovo mentre l'eventuale sosta è soggetta alla relativa tariffa su strada.



L'Arena

Quotidiani Locali

È inoltre sempre possibile entrare senza limitazioni orarie per cause di emergenza e necessità: basta darne repentinamente notizia alla polizia locale.

Tra i mezzi destinati da oggi a rimanere fuori l'ansa dell'Adige ci sono invece le auto dei clienti dei numerosi appartamenti turistici della **Ztl**: si stima lo stop ad un via vai che contava oltre 55mila auto all'anno. Per i clienti delle locazioni è allo studio una convenzione con il parcheggio Centro dell'Amt per 10euro alla sosta giornaliera. I proprietari e i gestori degli appartamenti ad uso turistico con regolare codice identificativo avranno un permesso ad hoc (una sola targa) per accedere dalle 10 alle 15.

Soltanto a piedi Saranno inoltre avviate alcune nuove pedonalizzazioni. Tra queste, via Pellicciai, Piazza Erbe, Via Rosa, Corte Sgarzerie e la piazzetta di fronte alla Funicolare, su via Santo Stefano e il Piazzale di Castel San Pietro.

AD USO ESCLUSIVO
INTERNO

Latina Oggi
Quotidiani Locali

«La Zis è un altro treno perso»

L'intervento Per Arcangelo Palmacci, presidente provinciale e segretario locale di Azione, la Regione avrebbe assestato uno «schiaccio» alla città e alle sue imprese tenendola fuori dalla Zona Logistica Speciale: «Esclusione non giustificata»

ALESSANDRO MARANGON

«A Terracina piove ancora sul bagnato. La Regione assesta un altro schiaffo alla città e alle sue imprese facendole perdere un altro treno: la Zona Logistica Speciale che ci vede fuori». Arcangelo Palmacci, presidente provinciale e segretario locale di Azione, pone l'accento sul tema Zls a pochi giorni di distanza dalle dichiarazioni del sindaco Francesco Giannetti che aveva annunciato di aver scritto all'Ente della Pisana elencando le motivazioni per cui la città dovrebbe essere inserita nell'elenco dei Comuni che beneficeranno della misura. «Dopo il mancato riconoscimento al Lazio della Zona Economica Semplificata, che prevedeva importanti agevolazioni fiscali e contributi finanziari, assegnati invece ai territori e alle imprese confinanti al sud delle province di Latina e Frosinone osserva Palmacci -, la città di Terracina viene esclusa, dalla Regione, anche dalla Zona Logistica Speciale che è stata prevista a compensazione per le aree territoriali escluse dalla ZES».

La ZLS, com'è noto, è una misuratampone, "cuscinetto", che prevede alcune agevolazioni, incentivi e benefici burocratici per la valorizzazione e il rilancio del ruolo e delle funzioni di integrazione logistica e produttiva dei sistemi portuali e degli snodi logistici.

«Sebbene tali agevolazioni per i territori e le imprese siano inferiori a quelle previste dalla ZES, non sono affatto trascurabili - sottolinea il referente territoriale di Azione -. Nello specifico si prevedono, per citarne alcune, il credito d'imposta, incentivi finanziati con risorse regionali per supportare gli investimenti nelle aree interessate dalla misura, procedure semplificate e agevolazioni amministrative finalizzate a ridurre i tempi e i costi delle pratiche burocratiche, oltre alla possibilità di istituire una zona franca doganale interclusa, che offrirebbe ulteriori vantaggi fiscali e doganali».

I Comuni della provincia di Latina che la Regione ha inserito quali beneficiari della misura sono Gaeta, Aprilia, Castelforte, Cisterna di Latina, Fondi, Formia, Latina, Minturno, Pontinia e Santi Cosma e Damiano. «Ma ciò che stupisce è che il Comune di Terracina solo negli ultimi giorni è stato in grado di superare l'iniziale inerzia, il colpevole silenzio sulla vicenda - attacca Palmacci -. Eppure, il mancato inserimento della città tra gli Enti destinatari del provvedimento di Zona Logistica Speciale non era e non è giustificato, considerando la realtà del suo tessuto produttivo che vede presenti piccole e medie imprese nei settori dei servizi, della meccanica, dell'artigianato e del commercio oltre



Latina Oggi

Quotidiani Locali

a settori chiave come l'agricoltura e la nautica. Invece Terracina, rinomata anche sui mercati internazionali e ben inserita nella filiera delle esportazioni per la produzione innovativa dell'agricoltura e del florovivaismo, è stata esclusa dalla ZLS.

Del resto, lo stesso tessuto produttivo delineato si avvale di un avanzato sistema logistico che garantisce alle aziende di alimentare i centri di smistamento e distribuzione insieme alla presenza di un'area portuale su cui, peraltro, insistono siti dismessi che potrebbero essere trasformati eventualmente anche in poli logistici. Insomma rimarca Palmacci -, Terracina ha tutte le carte in regola per reclamare l'inserimento nell'area ZLS».

Per l'esponente di Azione, in assenza di questa misura, verrebbe a crearsi un divario competitivo con la portualità degli altri Comuni del Lazio che risultano inclusi, come Civitavecchia, Fiumicino e la stessa Gaeta, così come verrebbe a crearsi disparità di trattamento e agevolazioni tra aziende situate a poca distanza l'una dall'altra. «Bisogna ripristinare una equità territoriale. Bene ha fatto il sindaco Giannetti, sia pure in ritardo e a parere mio senza la necessaria risoluta fermezza, ad intervenire presso i responsabili istituzionali della Regione, come peraltro hanno fatto i sindaci di Sabaudia e Sermoneta solo per citarne alcuni, per richiedere una rettifica-revisione della perimetrazione dei Comuni esclusi dalla proposta ZLS.

La speranza è di essere ancora in tempo, anche se di tempo ce n'è davvero poco. A questo punto è lecito attendersi un ruolo più incisivo dei consiglieri regionali pontini. Finora il presidente regionale Francesco Rocca e l'assessore Roberta Angelilli, davanti alle rimozioni presentate dai tanti Comuni pontini esclusi hanno fatto "spallucce". Come le hanno fatte col presidente della Commissione Regionale Attività Produttive che pur dovrebbe avere un ruolo per competenza istituzionale nella materia, vale a dire il pontino Enrico Tiero. E questo a riprova del "peso" che viene dato a tale incarico». Nel frattempo, sembra sia stato concordato un incontro tra lo stesso Tiero e Rocca per riconsiderare le aree beneficiarie della ZLS e dunque - come dichiarato da Tiero - rivedere il provvedimento. «Tiero, implicitamente, sembra contestare le parole della Angelilli - conclude Palmacci -, secondo cui l'individuazione dei Comuni beneficiari sarebbe avvenuta sulla base di cosiddetti "criteri oggettivi". Tuttavia la notizia dell'incontro è una buona notizia.

Speriamo solo che la risposta di Rocca non sia quella dell'adagio popolare che vuole, ormai, i buoi fuggiti dalla stalla o, parafrasando la famosa canzone napoletana, "chi ha avuto ha avuto..."».

©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)
 Quotidiani Locali

L'annuncio del sindaco: «Il teatro pronto entro Natale grazie a un fondo regionale»

«Stiamo cambiando la città»

Il primo cittadino Enzo Romeo illustra quanto fatto e i progetti in cantiere

di CLAUDIA MARIA DE MASI OSPITE della trasmissione "Pagi na protetta", condotta da Nicolino La Gamba ogni sabato mattina su Radio Onda Verde, è stato il sindaco Enzo Romeo. Come prima curiosità è stato chiesto all'illustre intervistato quali emozioni avesse provato al momento del giuramento da primo cittadino di Vibo Valentia: «C'era l'emozione di diventare sindaco della città dove vivo da 69 anni - ha esordito Enzo Romeo - che ho sempre amato e spero mi ami e continui a farlo anche dopo il mio mandato, dando tutto me stesso in questi cinque anni».

Tante le priorità e le problematiche da affrontare durante i primi cento giorni di amministrazione «come quelle idriche e di inquinamento delle acque marine - ha spiegato il sindaco -. Abbiamo cercato con gli assessori e i dirigenti di risolverle, ma non abbiamo potuto programmare nulla di quello che ci eravamo proposti». Buona notizia è quella di un finanziamento per la realizzazione di depuratori: «Ci sono 7 milioni di euro per l'ammodernamento e il rafforzamento di due depuratori a Piscopio e Portosalvo, però ancora non abbiamo contezza dei progetti e spero di incontrarmi con i dirigenti regionali - ha specificato Romeo -. Il problema del Sant'Anna non è della depurazione, ma se immetti un prodotto depurato e arriva in mare infetto significa che all'interno del Sant'Anna ci sono sbocchi abusivi. Ne ho parlato con il Procuratore, sperando in buoni risultati».

Una battuta, poi, sulle polemiche circa l'avviso per l'incarico di consulente: «Chi strumentalizza la questione, sapendo le situazioni dell'organico, non ha altri argomenti, però è un avviso legale - ha sottolineato il primo cittadino -. Il segretario generale Domenico Scuglia ha istituito la commissione e tra pochi giorni daremo i risultati in modo trasparente».

Critiche sono state sollevate altresì riguardo la rigenerazione urbana del centro di Vibo tra tanti cantieri: «Scesa del Gesù dovrebbe aprire tra pochi giorni - ha affermato Enzo Romeo -. Per Piazza Luigi Razza, che non sappiamo se ospiterà ancora il mercato, abbiamo acquisito dal progettista delle varianti per modificare le parti necessarie e spero che prima di Natale possa essere inaugurata. Su Piazza Martiri d'Ungheria c'è tanto lavoro da fare, ma stanno procedendo velocemente e per Natale dovrebbe essere pronta».

Novità anche per il settore viabilità: «Siamo riusciti a dare una linea stabile, con la collaborazione delle Ferrovie della Calabria - ha sostenuto l'intervistato- tra Portosalvo, Vibo Marina, stazione di Vibo-Pizzo e Vibo con corse andata e ritorno di ogni ora, che darà vantaggi ai pendolari». Una svolta al turismo potrebbe arrivare con l'at tracco delle navi da crociera al porto di Vibo Marina: «Ci stiamo lavorando con l'Autorità di sistema portuale - ha assicurato il primo cittadino -



Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)

Quotidiani Locali

Saranno stanziati fondi per il rafforzamento della banchina Bengasi e il prolungamento della Buccarelli per fare attraccare con facilità le navi da crociera di media stazza».

Nicolino La Gamba ha, in seguito, ricordato come il sottosegretario Dalila Nesci ha fatto pervenire 8 milioni con i Cis al Comune di Vibo e il sindaco ha rimarcato la «necessità di trovare la locazione giusta per investire e determinare il progetto esecutivo». Tra poco arriverà anche il primo Natale da sindaco per Enzo Romeo: «Pur essendo un bilancio senza possibilità di spendere, abbiamo trovato piccoli capitoli di spesa per creare un Natale identitario, che faccia conoscere Vibo per le sue tradizioni - ha dichiarato -. Faremo scoprire i palazzi e le chiese storiche, dove allestiremo i presepi. A Vibo ci sono tanti presepi, persone con la cultura del presepe da valorizzare.

Sarà, quindi, la città dei presepi, degli alberi, delle luminarie, dei canti tradizionali, dei cori, aiutando il commercio».

Proprio per supportare il commercio, con l'assessore Stefano Soriano, è stato istituito un «tavolo tecnico per definire i progetti di sviluppo per la città - ha ribadito Enzo Romeo -. La mia provocazione nei confronti dell'azienda Baker Hughes per un suo insediamento a Vibo Marina è qualcosa su cui non recedo e aspetto una risposta ufficiale dall'azienda e dalla Regione».

Parole di apprezzamento sono state rivolte, quindi, all'assessore Marco Miceli, che «sta facendo un ottimo lavoro - ha riferito il sindaco -. Devo applaudire tutti gli assessori. Non abbiamo avuto problemi sull'apertura delle scuole.

Sono stati giorni tranquilli. I libri sono stati trovati sui banchi in tempi perfetti». Tanta attesa anche per il teatro, per cui il sindaco ha assicurato che «prima di Natale sarà pronto grazie ad un fondo regionale di 500 mila euro per lavori interni nella sala, sul palco e retropalco. Abbiamo avuto la possibilità di inserirci in un consorzio dei 5 capoluoghi di Provincia per la gestione dei fondi e la realizzazione delle stagioni teatrali -ha chiarito Romeo - Purtroppo la zona del teatro ancora non ha una regolamentazione per il taglio dell'erba, perché non inserita nel capitolato affidato alla ditta Cirianni».

Speranze di utilizzo tra qualche mese anche per la scala mobile, il sottopasso di Vibo Marina e l'accesso a San Pietro, dove «sono stati fatti i muri di sostegno e la regimentazione delle acque sulla strada, causa della frana».

Nel programma elettorale di Enzo Romeo un altro caposaldo era l'istituzione dell'università: «Speriamo nella collaborazione di tutti - ha sottolineato - come dei consiglieri regionali Lo Schiavo e Mammoliti e del parlamentare Tucci, oltre che degli onorevoli Mangialavori e Comito e l'assessore Vari, che potrebbe anche creare le condizioni affinché la Baker Hughes arrivi a Vibo».Espressa, inoltre, la volontà di fare rivivere il Sistema Bibliotecario Vibonese: «Stiamo lavorando con i sindaci in collaborazione con la Regione, ridefinendo il modo in cui attivarlo ha annunciato Romeo -. Non accetterò mai che Palazzo Santa Chiara non possa essere aperto tra qualche mese, essendo un punto di attrazione culturale e nucleo

Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)

Quotidiani Locali

principale del centro di alta formazione che darà il via al nostro sogno dell'università a Vibo». In conclusione il sindaco Enzo Romeo ha espresso un desiderio: «Potere assistere ad una ripresa economica, industriale, culturale di Vibo, che ha grandi possibilità e capacità - ha confidato - Una città gestita in modo trasparente, in cui si dialoga con tutti e si determina uno sviluppo positivo per ogni cittadino».

® RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD USO ESCLUSIVO
INTERNO

Sulle infrastrutture - tra annunci e passi concreti. Ji gioca il futuro della Calabria

Alta velocità, Statale ionica, Zes: sfide all'ombra del Ponte

Il caso Baker Hughes rischia di essere più che un campanello d'allarme

GIUSEPPE LO RE

REGGIO CALABRIA L'Alta velocità, la ferrovia jonica, la Statale 106, l'autostrada Salerno-Reggio, gli aeroporti. E poi il rigassificatore, la piastra del freddo nell'area di Gioia Tauro, il termovalorizzatore, gli investimenti nella Zes. È sulle infrastrutture - con vista sul Ponte sullo Stretto - che si scrivono il futuro della Calabria e dell'impegno di governo del centrodestra, alla guida del Paese così come della Regione. Se n'è parlato ieri al "Cileà" e se ne continuerà a discutere ogni giorno, nell'altalena delle polemiche politiche e dei progetti che stentano a "decollare". Perché anche - o forse soprattutto - da una Calabria collegata degnamente col resto del mondo dipendono gli sviluppi di scacchieri economici sempre più zeppi d'incognite globali.

Sul Ponte si è detto e scritto di tutto: di fatto i prossimi mesi saranno decisivi. Così come lo saranno per l'Alta velocità ferroviaria, ancora invischiata nel pantano della scelta del tracciato tra la dorsale tirrenica e il percorso interno nel Cosentino. Sul tema, l'ultimo avviso ai naviganti tanto per rendere l'idea di quanto ancora ci sia da lavorare - è stato del sindacato Orsa: «Nonostante le assicurazioni pervenute a più riprese da parte di fonti ministeriali, più segnatamente da parte del ministro Salvini, da alcuni territori si continua a pressare affinché il tracciato della linea ferrata, ossia l'itinerario litoraneo, quello da anni da noi sostenuto, assuma un'altra proiezione, quella che da Praia si proietta a Tarsia, da qui verso Cosenza per poi riscendere a Lamezia Terme e quindi Reggio Calabria». Tutto ciò mentre sui lotti più a sud, quelli cioè fino a Reggio, c'è il silenzio più assoluto. E a proposito di progetti che ancora mancano del tutto, irrompe il caso della Statale ionica: se ne terzo macrolotto (dall'innesto con la Statale 534 fino a Roseto Capo Spulico) affidato a Webuild si lavora a pieno regime, solo lo scorso 19 settembre il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha annunciato «l'avvio delle attività di progettazione per la riqualificazione nel tratto che va da Reggio Calabria a Catanzaro Lido». L'impegno, almeno a parole, sembra esserci. Ma è il momento di correre davvero. E non solo dalle parti di Anas.

Sugli aeroporti la Regione sta investendo tanto: la cancellazione dell'addizionale comunale dallo scorso agosto ha reso molto più appetibili gli scali di Lamezia, Crotone e Reggio, con quest'ultimo che ha realmente "conquistato" una nuova vita.

Intanto non solo a Gioia Tauro, porto di transhipment leader nel Mediterraneo, aspettano notizie sul rigassificatore annunciato sin dal suo insediamento dal governo Meloni e oggi - pare - caduto nel dimenticatoio. Tra collegamento ferroviario del retroporto e bretella autostradale le prospettive del terminal sono comunque incoraggianti, sebbene ci sia da giocare tutta la partita della Zes, dell'appetibilità



in termini di investimenti e delle infrastrutture al servizio di programmi di sviluppo. Il disimpegno di Baker Hughes è più che un campanello d'allarme. «Speriamo che questo non sia - ha messo le mani avanti il presidente Occhiuto un danno solo per il territorio di Corigliano Rossano, ma per l'intera Calabria». La sfida, insomma, è davvero delicata. Probabilmente epocale.

® RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD USO ESCLUSIVO
INTERNO

Authority, opere per 452 milioni I dragaggi nei prossimi tre anni «Tempi lunghi per l'assenso»

Domani l'approvazione del bilancio di previsione e del piano triennale degli interventi Livellamenti al via nel 2025, scavi del fondale previsti tra il prossimo anno e il 2027

LA SPEZIA La presentazione del bilancio di previsione 2025, l'aggiornamento del piano triennale dei lavori 2024-2026 e l'approvazione di quello per il triennio 2025-2027. Sono gli argomenti all'ordine del giorno della seduta dell'Organismo di partenariato della risorsa mare dell'**Autorità di sistema portuale** del Mar ligure orientale, in programma domattina: si tratta del primo appuntamento istituzionale del commissario straordinario Federica Montaresi. E dalle carte che in questi giorni sono state messe a disposizione di enti e istituzioni in vista della riunione, non emerge solo la buona situazione economica dell'Authority, ma anche l'incertezza circa i ritardi accumulati per la realizzazione dei lavori che da settimane sono finiti al centro del dibattito **portuale**, ovvero il livellamento del bacino dedicato alle crociere, e i dragaggi che interesseranno diversi bacini e il canale di accesso al porto. Nel nuovo piano triennale dei lavori pubblici, lo spianamento del canale di accesso al porto (500mila euro) e del fondale antistante la testata del molo Garibaldi (1,5 milioni) sono stati spostati al 2025; il dragaggio del terzo bacino **portuale** (36,4 milioni) è stato spalmato in due annualità, 2025 e 2026. Calendarizzato per il 2027 invece il dragaggio e la regolarizzazione dei fondali del secondo bacino **portuale**. Il piano economico complessivo nel triennio 2025-2027 ammonta a 452.180.380 milioni, di cui 138.209.000 nel 2025. Che sui ritardi nella realizzazione dei lavori ci sia insoddisfazione nell'**Adsp**, lo si legge anche nel rapporto tecnico elaborato dagli uffici, che segnalano «un pressoché diffuso allungamento dei tempi delle conferenze di servizi indette ai fini dell'acquisizione di tutti i pareri, nulla osta, assensi indispensabili per l'approvazione dei progetti. Nei casi più complessi, i tempi di risposta alle richieste di chiarimenti o integrazioni da parte degli enti chiamati a esprimersi, possono rivelarsi non compatibili con la previsione della normativa sui contratti pubblici». In tema di bilancio, il commissario Montaresi nella sua lunga relazione specifica che «gli investimenti costituiranno anche nei prossimi anni la principale ossatura sulla quale improntare l'azione dell'ente. Per il 2025 si prevede di avviare opere per 140 milioni, oltre a investimenti in attrezzature per 8 milioni».

Matteo Marcello.



Imprese e problemi

Cento milioni di euro di crediti Per l'indotto un nuovo paracadute

È l'importo ancora non pagato alle ditte joniche dall'ex Ilva di Taranto per lavori e servizi passati Dopo la Sace i commissari lavorano a un'intesa con un altro intermediario finanziario: Officine Cst Intanto quattro aziende dell'autotrasporto dicono no alla proposta di accordo di Adl per il subappalto

Dopo Sace può probabilmente aprirsi un altro paracadute per le imprese dell'indotto che avanzano soldi da Acciaierie d'Italia. E intanto dal trasporto si solleva una nuova protesta: anche la nuova proposta formulata dall'ex Ilva non va bene.

I crediti insoluti sono quelli maturati prima che la società finisse in amministrazione straordinaria. Ad aprire il nuovo paracadute sarebbe Officine Cst che fa capo al fondo Cerberus. Una buona parte di questi crediti sono stati soddisfatti nelle scorse settimane dalla società pubblica Sace che, alle aziende in possesso dei requisiti e sottoscrittrici della transazione con Adl, ha riconosciuto l'80 per cento.

Percentuale da cui vanno detratte commissioni e spese di istruttoria di Sace per cui si scende intorno al 70. Le aziende ammesse hanno quindi avuto in una soluzione unica quanto avanzavano, hanno rinunciato alla quota restante, e Sace, a sua volta, viene pagata ratealmente da Adl a partire dallo scorso 27 settembre con 20 rate mensili di uguale importo. All'80 per cento, Sace ha ristorato circa 160 milioni di euro di crediti.

Sono però rimasti fuori altri crediti, come ha rivelato Adl in un incontro in Regione Puglia del 16 ottobre, per un totale di oltre 100 milioni. Imprese che non hanno potuto beneficiare del canale Sace in quanto i loro crediti sono prededucibili ma le aziende non bancabili. E poco potrebbe fare per queste realtà l'avanzo di amministrazione che la Regione potrebbe mettere a disposizione visto che si tratta di 25-28 milioni. Ecco allora la ricerca di altri intermediari finanziari cui cercare di affidare i problemi di queste imprese. Da qui Officine Cst con cui ha preso contatti Confapi. Officine Cst ha avuto già un confronto con Giovanni Fiori, uno dei tre commissari di Adl, il quale ha manifestato totale disponibilità ad una proroga dei termini ora scaduti il 30 settembre - si dovrebbe andare a fine ottobre -, in modo da agevolare per la cessione dei crediti anche i soggetti "che non siano stati destinatari di proposta transattiva". Per Officine Cst, "questo comporterà una sorta di addendum alla eventuale rateizzazione già in essere per quelli per i quali l'accordo è operativo (stralcio al 70%)". Il nuovo intermediario conferma quindi "la disponibilità a valutare anche altri soggetti purché superino le nostre istruttorie e siano garantiti da Sace. L'operazione può avere un senso se effettuata al più tardi entro metà dicembre 2024". Si riapre quindi la possibilità che pure l'indotto escluso possa cedere ad un nuovo intermediario



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Quotidiani - Ed. Secondarie

finanziario i crediti verso AdI e rientrare in possesso, seppure ridotti, dei propri soldi.

Oltre alla proroga dei termini, Officine Cst avrebbe chiesto anch'essa di poter beneficiare dell'80 per cento, in modo, spiega Fabio Greco, presidente di Confapi, "da avere qualche punto percentuale in più da offrire all'indotto e quindi presentarsi con condizioni migliori, tenendo conto che da quanto eroga l'intermediario poi bisogna sempre sottrarre una certa quota. Invece con l'allineamento all'80 per cento fatto da Sace, anche Officine Cst potrebbe erogare qualcosa vicino al 70 per cento del credito maturato. Con la collaborazione dei commissari, stiamo cercando di trovare una strada anche per le imprese escluse. Come Confapi, abbiamo 15-20 realtà che hanno fatto richiesta, ma i numeri sono più alti visto che il commissario Fiori in Regione ha detto che c'erano oltre 100 milioni scoperti. Se tutto viene accettato, entro fine anno la cosa si può fare".

E su un altro versante dell'indotto ex **Ilva**, quello dei trasporti, quattro aziende di **autotrasporto**, che si definiscono "storiche", fanno sapere che non le soddisfa nemmeno la nuova proposta di Acciaierie sul "tender road", relativa ai carichi ottobre 2024-settembre 2025. Sono Consorzio Nuovo CJA, Tir Group srl, Consorzio CIAT e SATA srl.

"Abbiamo preso in considerazione i pareri ed i suggerimenti raccolti nel corso dell'incontro avvenuto il 2 ottobre e sono stati elaborati alcuni interventi migliorativi al tender trasporto" ha scritto Acciaierie in merito ai cambiamenti apportati sulla subvezione (subappalto) e sulla percentuale di fatturato verso AdI.

Ma per le quattro aziende "ancora una volta ci sembra di percepire la poca disponibilità da parte dei dirigenti a non voler considerare le imprese locali, anche se hanno manifestato la loro disponibilità modificando alcuni parametri di gara. Riteniamo che nulla cambierà o soltanto in termini peggiorativi" e quindi il termine temporale "di sabato e domenica non ci sembra opportuno". La proposta, arrivata venerdì alle 18, andava infatti rispedita per accettazione entro ieri. "Per l'ennesima volta - si afferma - i dirigenti di una società gestita dallo Stato ripropongono una corsa al ribasso che produrrà un tariffario ben lontano da quelli che sono i costi minimi di sicurezza. Richiediamo un atteggiamento più etico e morale nei confronti delle aziende del territorio che, da decenni, hanno sostenuto lo stabilimento, avendo anche subito danni economici irreparabili e soprattutto danni sanitari che tutta questa città patisce come comunità, nel nome e nell'interesse dell'intera Nazione. Auspichiamo - si conclude - un rapido cambiamento di posizione onde scongiurare proteste inutili e deleterie in questo particolare momento storico".

D.Pa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Pedaggi e casellila gimcana delle scadenze

La riforma delle concessioni autostradali va approvata entro il 31 dicembre ed è sotto il faro Ue. Dal blocco del rinnovo automatico ai vincoli sulle tariffe e alla durata massima di 15 anni, le nuove regole allo studio

diantonella baccaro

Ci sono i fari puntati dell'Unione europea sulla riforma delle concessioni autostradali, contenuta nella **legge** sulla Concorrenza in discussione alla Camera. Il termine ultimo per la sua approvazione è il 31 dicembre prossimo e l'insieme delle norme destinate a modificare il settore, terminate le audizioni, è ormai quasi pronto per passare al Senato.

La riforma è figlia del Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza) e delle sue ultime modifiche in sede europea, contenenti precise indicazioni sulla concorrenza nel settore: rendere obbligatorio lo svolgimento di gare per i contratti di concessione autostradale e impedire il rinnovo automatico, evitando, attraverso disincentivi economici o meccanismi sostitutivi in caso di inerzia del concedente, che la prosecuzione del rapporto concessorio scaduto vada oltre il tempo di espletamento di procedure di gara, così realizzando una proroga di fatto della concessione.

Ma anche disciplinare l'affidamento in house e l'obbligo di esternalizzazione, e limitare l'affidamento delle concessioni sotto il profilo oggettivo, individuando come ambito di gestione un'estensione chilometrica tra 180 e 315 chilometri.

Tra gli obiettivi da realizzare, c'è l'obbligo per i concessionari di garantire l'attuazione del modello normativo dell'Autorità di regolazione dei **trasporti** (Art) in materia di prezzi.

È stato abbandonato, in corso d'opera, il modello originario di pedaggiamento, predisposto dal ministero delle Infrastrutture, che prevedeva, alla scadenza delle concessioni in vigore, che i pedaggi futuri fossero riscossi dallo Stato, che poi avrebbe trasferito la quota spettante ai gestori come canone. Così come non è passato il pedaggio unico nazionale, identico per tutte le tratte. Uno schema già bocciato dal Garante dei **Trasporti**, Nicola Zaccheo, perché avrebbe trasferito il rischio-traffico dal concessionario allo Stato. Un parere basato sull'esperienza della Pedemontana Veneta, le cui previsioni di traffico, eccessivamente ottimistiche, hanno generato nel tempo un buco finanziario.

Tra le novità positive della **legge** ci sono tempi certi per l'approvazione dei Piani economico-finanziari (che attualmente ogni anno subiscono proroghe), con indicazioni temporali precise ai soggetti che rientrano nella procedura, come il Nars e il Cipes.

Inoltre la riforma rende vincolante il parere dell'Autorità sui Piani economici e finanziari per le nuove concessioni. E sempre per queste ultime, la **legge** impone l'applicazione del modello tariffario dell'Art.



Per quanto attiene invece alle criticità, sempre con riferimento alle nuove concessioni, c'è la loro durata che «non può superare i 15 anni», limite derogabile solo «nel caso in cui il concedente intenda affidare in concessione la realizzazione di lavori di durata superiore ai 15 anni». Il problema è che un limite temporale simile potrebbe comportare la formazione di un valore di subentro eccessivamente elevato, creando di fatto una barriera all'ingresso di nuovi operatori.

Quanto all'applicazione della nuova normativa alle concessioni in essere, sembra di là da venire, visto che la normativa attuale resterebbe applicata a queste concessioni fino «alla data di scadenza dell'ultima in vigore» alla data di entrata in vigore della **legge** in discussione, ovvero, al momento, fino al 2065 (anno di scadenza della concessione affidata a Tangenziale Esterna spa). Un elemento che vanificherebbe l'impatto nel breve termine della riforma.

Intanto l'Autorità ha avviato un aggiornamento del sistema tariffario, che riguarderà principalmente la remunerazione degli investimenti. Tra le novità, ci potrebbero essere aliquote di ammortamento aggiuntive per rendere il pedaggio più sostenibile per i consumatori. Resta il problema, sollevato da Zaccheo, di definire la sostenibilità degli investimenti e verificarne la congruità.

Da un'indagine recente dell'Autorità su dati pervenuti dai concessionari autostradali che hanno voluto rispondere al questionario, risulta che gli investimenti necessari, a partire dal 2024, ammonterebbero a circa 44 miliardi, di cui 36 relativi a Aspi. Mentre l'indebitamento dichiarato dalle concessionarie che hanno risposto ammontava a circa 20,2 miliardi di euro nel 2023. Sul punto la nuova **legge** introduce una commissione che controlla la sostenibilità degli investimenti proposti dai concessionari, e tra i soggetti che ne fanno parte c'è anche l'Autorità per i **Trasporti**.

Intanto prende forma e sostanza il progetto della società Autostrade di Stato. Il testo della **legge** di **Bilancio** per il 2025 indica le modalità per definire il perimetro delle sue attività.

L'Anas è autorizzata a assegnare al socio unico Ferrovie dello Stato Italiane spa, attraverso scissione, una «parte del proprio patrimonio» costituito dalle partecipazioni azionarie nelle società Concessioni Autostradali Venete, Autostrada Asti Cuneo, Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco e Società Italiana Traforo Autostradale del Fréjus.

La società ferroviaria, a sua volta, viene «autorizzata ad assegnare» ad Autostrade dello Stato, sempre attraverso un'operazione di scissione, quanto ricevuto da Anas.

IL MARE:

LA VERA SFIDA DEL SUD

In Italia, l'economia del mare genera un valore aggiunto di oltre 64 miliardi, occupando più di un milione di persone. Un terzo del valore aggiunto, pari a quasi 21 miliardi, è generato nelle regioni del Sud, dando lavoro a circa 400mila addetti, impiegati in più di 110 mila imprese. I numeri del recente studio Ambrosetti confermano la centralità della risorsa mare nell'economia meridionale, che si basa su quattro direttrici fondamentali di sviluppo: i porti, le autostrade del mare, la **logistica**, la zona economica speciale.

Tra gli scali meridionali che hanno contribuito maggiormente a questo risultato, un ruolo di primo piano lo hanno quelli di Gioia Tauro e Palermo. In particolare, il porto calabrese è al terzo posto per merci e al primo per container movimentati in Italia.

Augusta in Sicilia movimentata poco meno di 24 milioni di tonnellate di merci, Napoli 18,5, Milazzo 18,2.

L'Italia è oggi leader nel **trasporto** via mare a corto raggio, sempre più importante, e detiene la maggior quota di mercato, pari al 40%, nelle autostrade del mare nel Mediterraneo, grazie alla presenza di sette dei primi dieci porti dedicati al traffico di imbarco e sbarco di veicoli gommati e della più grande flotta di traghetti al mondo che effettua servizio passeggeri. Non solo, perché l'Italia ha conquistato il secondo posto a livello internazionale nel 2023 per traffico passeggeri da e per le isole.

Secondo il rapporto presentato da Srm, diretta da Massimo Deandreis, il commercio marittimo è destinato a crescere del 3,1% nel 2024, raggiungendo un valore pari al 12% del pil globale. L'importanza dell'economia del mare per il Mezzogiorno risulta evidente, come si evince dai dati di Srm, scorrendo le cifre dell'import-export marittimo: il 53% dell'interscambio del Sud avviene via mare, per un valore pari a oltre 76 miliardi, contro il 28% dell'Italia.

Grazie a questi primati, in un contesto di regionalizzazione delle catene del valore, il Mezzogiorno può affermarsi come piattaforma **logistica** di connessione per i flussi tra Europa, Asia e Africa. Non è più, quindi, solo un auspiccio quello di trasformare il Sud nell'hub mediterraneo dell'Europa, come dimostrano, da un lato, il Piano Mattei, dall'altro la centralità delle regioni meridionali quali corridoi energetici, dal progetto Eastmed al raddoppio del Tap, all'utilizzo massivo delle fonti energetiche rinnovabili. Ha ragione il presidente di MedOr, Marco Minniti, quando, in un'intervista a Economia del Mezzogiorno, sostiene che «ciò cambia il valore profondo della parola meridionale, prima associato a fragilità, debolezza, assistenza, un peso nella dimensione nazionale». Oggi questa piattaforma, nella



L'Economia del Corriere della Sera (ed. Mezzogiorno)

Periodici

missione politico strategica del Paese, chiama in causa innanzitutto le classi dirigenti, non solo istituzionali, ma anche le Università, e il mondo produttivo e sociale.

Un Sud che, pur continuando a guardare all'Europa, si rivolge anche all'Africa, con l'ambizione di diventare l'avanguardia economica italiana. «L'economia marittima al Sud trova un'espressione di eccellenza nei settori portuale e armatoriale», commenta Deandreis, secondo il quale «la competitività del Mezzogiorno è strettamente connessa allo sviluppo della **logistica** e il Paese ha deciso di investirci nei prossimi anni». In questa chiave la capacità di sviluppare una rete di connessioni con la sponda Sud del Mediterraneo sostanzia la capacità di intercettare i traffici che da Suez transitano per dirigersi alle svariate destinazioni sul Continente. Sono ormai molti anni che la Svimez sollecita «lo sviluppo dell'intermodalità marittima e ferroviaria, la quale - spiega il presidente Adriano Giannola - oltre a giocare un ruolo determinante per la crescita e la connessione coste-zone interne del Mezzogiorno, risulta essenziale per conferire all'Italia la sua naturale centralità **logistica** di area».

La verità è che nel corso degli anni passati è stato sempre sottovalutato quest'aspetto, nonostante gli evidenti vantaggi competitivi. Primo tra tutti, il rafforzamento degli obiettivi del Green Deal, che la Commissione europea ha fissato per il settore dei **trasporti** nella riduzione al 2030 delle emissioni di gas serra del 43,7% per l'Italia. Per centrare questo risultato, come sottolinea la Svimez, non c'è altra strada se non quella della riconversione modale, spostando circa 15 milioni di tonnellate di merci dall'autotrasporto su strada al **trasporto** marittimo. «Tali obiettivi - incalza l'economista Giannola - potrebbero essere oggetto di un nuovo piano dell'intermodalità e della **logistica** sostenibile da implementare su larga scala».

Di qui la centralità delle autostrade del mare, in particolare lungo le dorsali tirrenica e adriatica, integrate con collegamenti ferroviari internazionali, grazie alle quali finora si sono risparmiate 680mila tonnellate di anidride carbonica, equivalenti all'emissione annua di una città di un milione di abitanti. È questa la scommessa della **logistica**, che trova nel Sud il suo bacino naturale, grazie alla rete interconnessa di porti, interporti e retroporti, come gli esempi della Campania insegnano. Un vantaggio posizionale da sfruttare, puntando anche sulle agevolazioni connesse alla zona economica speciale.

Per la **Zes** unica del Mezzogiorno, il Pnrr ha previsto oltre 563 milioni destinati a investimenti infrastrutturali finalizzati allo sviluppo dei collegamenti con la rete nazionale dei **trasporti**. Tali strumenti sono, da un lato, le varie misure di incentivazione, di carattere non solo fiscale, rivolte agli operatori economici, dall'altro, il regime autorizzatorio semplificato ed accelerato riservato ai progetti d'investimento di carattere strategico. In definitiva, oggi nel mondo l'adozione di corridoi verdi, vale a dire autostrade degli oceani che coincidono con le principali rotte commerciali globali, diventa l'occasione per sperimentare un **trasporto** marittimo e il suo indotto completamente

L'Economia del Corriere della Sera (ed. Mezzogiorno)

Periodici

ad emissioni zero. Che significa combustibili green, **logistica** green, navi green e aree doganali intercluse, di fatto zone franche, sul modello di quello che è stato fatto con successo a Tangeri.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Spiate le alte cariche Stato, 'pericolo per democrazia'

Meloni: "Nessun Stato di diritto può tollerare il dossieraggio". Si indaga anche sulla vendita di dati all'estero "Un pericolo per la democrazia di questo Paese". Ne è convinta la Dda di Milano che con l'indagine che venerdì scorso ha portato a quattro arresti e due sospensioni dal servizio, ha smantellato un network di presunti spioni guidato dall'ex super poliziotto Carmine Gallo, braccio operativo di Enrico Pazzali, il presidente di Fondazione Fiera e titolare di Equalize, la società di investigazione perno di una attività di dossieraggio a livello industriale per i magistrati "inquietante" in quanto avrebbe potuto essere in grado di "tenere in pugno" cittadini e istituzioni" e "condizionare" dinamiche "imprenditoriali e procedure pubbliche, anche giudiziarie". Dagli atti dell'inchiesta emerge che nella rete dell'associazione con base in via Pattari, in pieno centro, sono finiti migliaia e migliaia di nomi ma anche le più alte cariche del nostro Paese. Cosa che, sono le parole della premier Giorgia Meloni, "nessuno Stato di diritto può tollerare" e per il ministro Antonio Tajani "è una inaccettabile minaccia alla democrazia" in pericolo anche in quanto le informazioni riservate "possono essere usate da chi è nostro nemico dal punto di vista geo-strategico". A destare l'allarme di inquirenti e investigatori è un dialogo intercettato che fa temere che la rete di Gallo e i suoi sodali sia arrivata in qualche modo al Quirinale. Nunzio Samuele Calamucci, parlando con l'ex funzionario di polizia, un tempo portato in palmo di mano, lo ha aggiornato in merito all'invio a "venti persone, più tre mail, una mail intestata a Mattarella, con nome e cognome che se vanno a vedere l'account è intestato al Presidente della Repubblica". Si tratta di una sola intercettazione in mano al pm Francesco De Tommasi, che coordina l'indagine con l'aggiunto Alessandra Dolci e il procuratore Marcello Viola, su cui verranno fatti i riscontri con una maxi consulenza tecnica che riguarderà tutto il materiale sequestrato due giorni fa. Calamucci e Gallo, scrive il pubblico ministero, "lasciano intendere - di aver intercettato (...) un indirizzo email assegnato alla massima carica dello Stato, il Presidente Sergio Mattarella o comunque di essere riusciti (...) a utilizzare abusivamente o a clonare il predetto account". Dal Quirinale nessun commento sulla vicenda anche perchè "c'è un'inchiesta in corso". Nel mirino del gruppo, su richiesta di Pazzali, il quale avrebbe fatto "un uso incontrollato del dossieraggio", ci sono anche il presidente del Senato Ignazio La Russa e il figlio Geronimo. Nel maggio 2023, il presidente di Fondazione Fiera, negli uffici della sua società aveva chiesto ai suoi un report sul senatore di Fdi: "Del cinquantatré!", "no, ha settantacinque anni lui ha... vai giù... giù, giù... questo.. diciotto luglio. Esatto, abita in... (incomprensibile)...". E ancora: "E metti anche un altro se c'è... eh... come si chiama l'altro figlio? come si chiama? Eh... Geronimo come si chiama Geronimo La Russa ? (...) ma non si chiama Geronimo ..(...) 'Antonino?



Meloni: "Nessun Stato di diritto può tollerare il dossieraggio". Si indaga anche sulla vendita di dati all'estero "Un pericolo per la democrazia di questo Paese". Ne è convinta la Dda di Milano che con l'indagine che venerdì scorso ha portato a quattro arresti e due sospensioni dal servizio, ha smantellato un network di presunti spioni guidato dall'ex super poliziotto Carmine Gallo, braccio operativo di Enrico Pazzali, il presidente di Fondazione Fiera e titolare di Equalize, la società di investigazione perno di una attività di dossieraggio a livello industriale per i magistrati "inquietante" in quanto avrebbe potuto essere in grado di "tenere in pugno" cittadini e istituzioni" e "condizionare" dinamiche "imprenditoriali e procedure pubbliche, anche giudiziarie". Dagli atti dell'inchiesta emerge che nella rete dell'associazione con base in via Pattari, in pieno centro, sono finiti migliaia e migliaia di nomi ma anche le più alte cariche del nostro Paese. Cosa che, sono le parole della premier Giorgia Meloni, "nessuno Stato di diritto può tollerare" e per il ministro Antonio Tajani "è una inaccettabile minaccia alla democrazia" in pericolo anche in quanto le informazioni riservate "possono essere usate da chi è nostro nemico dal punto di vista geo-strategico". A destare l'allarme di inquirenti e investigatori è un dialogo intercettato che fa temere che la rete di Gallo e i suoi sodali sia arrivata in qualche modo al Quirinale. Nunzio Samuele Calamucci, parlando con l'ex funzionario di polizia, un tempo portato in palmo di mano, lo ha aggiornato in merito all'invio a "venti persone, più tre mail, una mail intestata a Mattarella, con nome e cognome che se vanno a vedere l'account è intestato al Presidente della Repubblica". Si tratta di una sola intercettazione in mano al pm Francesco De Tommasi, che coordina l'indagine con l'aggiunto Alessandra Dolci e il procuratore Marcello Viola, su cui verranno fatti i riscontri con una maxi consulenza tecnica che riguarderà tutto il materiale sequestrato due giorni fa. Calamucci e Gallo, scrive il pubblico ministero, "lasciano intendere - di aver intercettato (...) un indirizzo email assegnato alla massima carica dello Stato, il Presidente Sergio Mattarella o comunque di essere riusciti (...) a utilizzare abusivamente o a clonare il predetto account". Dal Quirinale nessun commento sulla vicenda anche perchè "c'è un'inchiesta in corso". Nel mirino del gruppo, su richiesta di Pazzali, il quale avrebbe fatto "un uso incontrollato del dossieraggio", ci sono anche il presidente del Senato Ignazio La Russa e il figlio Geronimo. Nel maggio 2023, il presidente di Fondazione Fiera, negli uffici della sua società aveva chiesto ai suoi un report sul senatore di Fdi: "Del cinquantatré!", "no, ha settantacinque anni lui ha... vai giù... giù, giù... questo.. diciotto luglio. Esatto, abita in... (incomprensibile)...". E ancora: "E metti anche un altro se c'è... eh... come si chiama l'altro figlio? come si chiama? Eh... Geronimo come si chiama Geronimo La Russa ? (...) ma non si chiama Geronimo ..(...) 'Antonino?

(Sito) Ansa

Fonti Web

Metti Antonino La Russa ?' "Lui è dell'ottanta... infatti c'è La Russa Antonino Junior Giovanni". Infine aveva pure domandato, riferendosi al terzogenito del politico: "Leonardo sull'intelligence non ha niente?" " Sono disgustato - è il commento del presidente del Senato - dal fatto che ancora una volta i miei figli, Geronimo e Leonardo, debbano pagare la 'colpa' di chiamarsi La Russa se risulterà confermato che anche loro sono stati spiati. Ora l'unica cosa che mi premerebbe sapere è chi possa aver commissionato il dossieraggio contro la mia famiglia". Il network di spie, che aveva rapporti con mafie e servizi segreti anche esteri, in particolare Pazzali con l'aiuto operativo con l'ex super poliziotto Gallo e la sua squadra, avrebbe raccolto informazioni anche su Matteo Renzi, in questo caso bypassando il sistema di 'sicurezza' che protegge i dati dei personaggi in vista. A ciò si aggiungono anche i dossier su **Carlo Sangalli**, attuale presidente di **Confcommercio**-Imprese per l'Italia, della Camera di commercio Milano Monza Brianza Lodi e di **Confcommercio** Milano tra i tanti e addirittura sull'avvocato siciliano Piero Amara, il legale imputato per una serie di procedimenti sulle vicende dell'Eni e per il caso Loggia Ungheria. Tra i clienti invece, spunta il nome della senatrice azzurra Licia Ronzulli ed Heineken Italia. Insomma il gruppo spiava ad ampio raggio personaggi di ogni genere e classe sociale, come avevano detto due degli arrestati, "con i report che abbiamo sputtaniamo tutta Italia".

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Codice della Strada, il Pd: "Destra senza visione, da Milano controproposta"

All'Upcycle Milano associazioni, attivisti, amministratori e parlamentari dem per l'evento "Scriviamo insieme un altro Codice della Strada" Codice della Strada, il Pd: "Destra senza visione, da Milano controproposta" Più piste ciclabili , rendendo stabile la possibilità di realizzarle anche come bike lane, facilitare l'iter per la pedonalizzazione delle aree da parte dei comuni e aumentare i controlli sulla velocità. Sono alcuni dei punti contenuti nella controproposta di riforma del Codice della Strada , sviluppata insieme ad associazioni, attivisti, amministratori e parlamentari dem, riuniti questa mattina all'Upcycle Milano per l'evento " Scriviamo insieme un altro Codice della Strada ". La controproposta Pd per la riforma del Codice della Strada "Oggi da Milano mandiamo un messaggio chiaro: il nuovo Codice della Strada di Salvini, basato su auto e velocità, non previene gli incidenti ma al massimo aumenta le pene ex post, è un disastro - spiega il consigliere regionale del Partito Democratico Paolo Romano , tra gli organizzatori dell'iniziativa -. Il rischio concreto è che con quelle regole muoiano ancora più persone sulle strade". Paolo Romano: "Vogliamo un codice della strada per tutti" " Salvini vuole più velocità, che è la principale causa di omicidi stradali; meno controlli; rendere impossibile la realizzazione di piste ciclabili, delle zone 30 e delle aree pedonali, e propone come unico strumento per ridurre i morti su strada pene più severe. È una follia - continua Romano -. A Salvini chiediamo: secondo lui, ogni volta che una di quelle oltre tremila vittime ha perso la vita sulla strada, per i genitori e i parenti contava di più che l'assassino scontasse un anno in più di galera o che quell'incidente non fosse mai accaduto? Si fermi subito". " Vogliamo un Codice della Strada a misura di tutti, che metta al centro i pedoni, i ciclisti, la moderazione della velocità, le città a 30 all'ora , il **trasporto** pubblico e la restituzione degli spazi dalle auto alle persone: è così che si può prevenire la morte di tanti", conclude Romano. Tante associazioni e politici all'evento Tra le persone, le realtà e le associazioni che hanno partecipato: Città delle persone, Sai che puoi, Fiab ciclobby, Legambiente Lombardia, UpCycle Milano , la deputata e segretaria regionale del Partito Democratico Silvia Roggiani , il deputato dem Andrea Casu , il segretario metropolitano del Pd Milano Alessandro Capelli , l'assessora comunale Gaia Romani , l'assessore comunale Marco Granelli e i consiglieri comunali Federico Bottelli e Marco Mazzei Roggiani: "Destra senza visione" "In Parlamento, insieme al collega Andrea Casu e agli altri parlamentari milanesi e lombardi, ci stiamo battendo per fermare il vergognoso attacco del governo Meloni agli enti locali e agli amministratori - spiega la deputata e segretaria regionale del Partito Democratico Silvia Roggiani. Si tratta di un governo senza visione che, da una parte, vuole spaccare l'Italia con l'**autonomia differenziata** e, dall'altra, con il Codice della Strada



10/27/2024 15:45

All'Upcycle Milano associazioni, attivisti, amministratori e parlamentari dem per l'evento "Scriviamo insieme un altro Codice della Strada" Codice della Strada, il Pd: "Destra senza visione, da Milano controproposta" Più piste ciclabili , rendendo stabile la possibilità di realizzarle anche come bike lane, facilitare l'iter per la pedonalizzazione delle aree da parte dei comuni e aumentare i controlli sulla velocità. Sono alcuni dei punti contenuti nella controproposta di riforma del Codice della Strada , sviluppata insieme ad associazioni, attivisti, amministratori e parlamentari dem, riuniti questa mattina all'Upcycle Milano per l'evento " Scriviamo insieme un altro Codice della Strada ". La controproposta Pd per la riforma del Codice della Strada "Oggi da Milano mandiamo un messaggio chiaro: il nuovo Codice della Strada di Salvini, basato su auto e velocità, non previene gli incidenti ma al massimo aumenta le pene ex post, è un disastro - spiega il consigliere regionale del Partito Democratico Paolo Romano , tra gli organizzatori dell'iniziativa -. Il rischio concreto è che con quelle regole muoiano ancora più persone sulle strade". Paolo Romano: "Vogliamo un codice della strada per tutti" " Salvini vuole più velocità, che è la principale causa di omicidi stradali; meno controlli; rendere impossibile la realizzazione di piste ciclabili, delle zone 30 e delle aree pedonali, e propone come unico strumento per ridurre i morti su strada pene più severe. È una follia - continua Romano -. A Salvini chiediamo: secondo lui, ogni volta che una di quelle oltre tremila vittime ha perso la vita sulla strada, per i genitori e i parenti contava di più che l'assassino scontasse un anno in più di galera o che quell'incidente non fosse mai accaduto? Si fermi subito". " Vogliamo un Codice della Strada a misura di tutti, che metta al centro i pedoni, i ciclisti, la moderazione della velocità, le città a 30 all'ora , il **trasporto** pubblico e la restituzione degli spazi dalle auto alle persone: è così che si può prevenire la morte di tanti", conclude Romano. Tante associazioni e politici all'evento Tra le persone, le realtà e le associazioni che hanno partecipato: Città delle persone, Sai che puoi, Fiab ciclobby, Legambiente Lombardia, UpCycle Milano , la deputata e segretaria regionale del Partito Democratico Silvia Roggiani , il deputato dem Andrea Casu , il segretario metropolitano del Pd Milano Alessandro Capelli , l'assessora comunale Gaia Romani , l'assessore comunale Marco Granelli e i consiglieri comunali Federico Bottelli e Marco Mazzei Roggiani: "Destra senza visione" "In Parlamento, insieme al collega Andrea Casu e agli altri parlamentari milanesi e lombardi, ci stiamo battendo per fermare il vergognoso attacco del governo Meloni agli enti locali e agli amministratori - spiega la deputata e segretaria regionale del Partito Democratico Silvia Roggiani. Si tratta di un governo senza visione che, da una parte, vuole spaccare l'Italia con l'**autonomia differenziata** e, dall'altra, con il Codice della Strada

Affari Italiani

Fonti Web

di Salvini, limita la capacità decisionale dei comuni nella gestione degli spazi pubblici, nella sicurezza stradale e nella transizione ecologica . Porteremo la voce degli amministratori locali, che continuano a subire tagli; delle associazioni; delle realtà e dei cittadini a Roma". Capelli: "Da Milano parte una controproposta chiara" Parole a cui hanno fatto eco quelle del segretario metropolitano del Partito Democratico di Milano Alessandro Capelli Oggi da Milano parte un segnale chiaro e netto contro l'assurda riforma del Codice della Strada voluta da Salvini. Un segnale che siamo certi avrà eco e continuità anche in altre città. Un'idea di politica vicina alle persone, che lega visione e concretezza. Una controproposta formulata insieme alle associazioni, alle realtà cittadine, alle persone e dal Partito Democratico a tutti i suoi livelli. Un altro pezzo fondamentale della coalizione sociale che stiamo costruendo contro i continui attacchi di questo governo di destra, mossi da slogan e propaganda, nei confronti dei diritti, degli enti locali e delle persone. Chi meglio delle amministrazioni locali conosce e può normare la vita sulle strade? Noi alle parole di Vittorio Feltri rispondiamo con proposte concrete per restituire le città alle persone: più sicurezza, più spazi pubblici, più **trasporto** pubblico".

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Indagine sulla concussione all'aeroporto di Lampedusa: coinvolte 12 persone.

La Procura di Agrigento ha emesso un avviso di conclusione delle indagini riguardante il reato di tentata concussione nei confronti del direttore generale dell'Enac, Alessio Quaranta, nell'ambito di un'inchiesta relativa all'aeroporto di Lampedusa. In totale sono 12 le persone coinvolte nell'indagine, accusate in vario modo nel contesto di presunte pressioni esercitate su Gaetano Tafuri e Giovanni Amico, all'epoca rispettivamente presidente e direttore dello scalo aereo, al fine di favorire indebitamente la gestione del deposito carburante dell'aeroporto di Lampedusa a Giacomo Cusumano. Le parti offese coinvolte in questa vicenda sono Tafuri, Amico, Ast aeroservizi, la Regione Siciliana e il Mit. Questa inchiesta mette in luce una serie di dinamiche complesse legate alla gestione delle infrastrutture aeroportuali e alle possibili interferenze esterne che possono condizionare le decisioni amministrative. La corretta gestione delle risorse pubbliche e dei servizi essenziali come i depositi carburante negli aeroporti è fondamentale per garantire trasparenza ed equità nelle procedure di assegnazione delle concessioni. Sono necessarie indagini approfondite per fare chiarezza su eventuali illeciti e abusi che possano compromettere l'integrità del sistema aeroportuale italiano e la fiducia dei cittadini nelle istituzioni preposte alla tutela della legalità.

Aostacity notizie

Indagine sulla concussione all'aeroporto di Lampedusa: coinvolte 12 persone.

10/27/2024 13:10Meta Time

La Procura di Agrigento ha emesso un avviso di conclusione delle indagini riguardante il reato di tentata concussione nei confronti del direttore generale dell'Enac, Alessio Quaranta, nell'ambito di un'inchiesta relativa all'aeroporto di Lampedusa. In totale sono 12 le persone coinvolte nell'indagine, accusate in vario modo nel contesto di presunte pressioni esercitate su Gaetano Tafuri e Giovanni Amico, all'epoca rispettivamente presidente e direttore dello scalo aereo, al fine di favorire indebitamente la gestione del deposito carburante dell'aeroporto di Lampedusa a Giacomo Cusumano. Le parti offese coinvolte in questa vicenda sono Tafuri, Amico, Ast aeroservizi, la Regione Siciliana e il Mit. Questa inchiesta mette in luce una serie di dinamiche complesse legate alla gestione delle infrastrutture aeroportuali e alle possibili interferenze esterne che possono condizionare le decisioni amministrative. La corretta gestione delle risorse pubbliche e dei servizi essenziali come i depositi carburante negli aeroporti è fondamentale per garantire trasparenza ed equità nelle procedure di assegnazione delle concessioni. Sono necessarie indagini approfondite per fare chiarezza su eventuali illeciti e abusi che possano compromettere l'integrità del sistema aeroportuale italiano e la fiducia dei cittadini nelle istituzioni preposte alla tutela della legalità.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Vincenzo De Luca: "Evitiamo folklore e politica politicante. La sanità è una priorità, non un optional"

Il presidente della Regione Campania è stato uno degli ospiti principali della Festa dell'Unità, intervenendo per discutere le prospettive di autonomia della Campania e le implicazioni di un eventuale referendum: "Nessuno può sostituirmi. Io sono indispensabile. Se mi fermo, crolla tutto" Presso il Viva Hotel di Avellino, si sta svolgendo la Festa Provinciale de L'Unità, un evento di rilevanza organizzato dalla federazione provinciale del Partito Democratico. Questa manifestazione rappresenta un'importante piattaforma di confronto e riflessione sui temi politici, sociali e culturali, che rivestono un significato cruciale sia a livello locale che nazionale. La seconda giornata della festa ha preso il via con l'iniziativa "Futuro protagonista" Tra i relatori di spicco presenti all'evento, hanno preso parte l'eurodeputato Decaro, la vice presidente del Parlamento Europeo Pina Picierno, e il governatore della Campania, Vincenzo De Luca. Gli interventi si sono concentrati sull'analisi di questioni fondamentali non solo per il territorio irpino, ma anche per l'assetto regionale e il contesto europeo, offrendo uno spazio prezioso per l'elaborazione di proposte e idee innovative. La seconda giornata della festa ha preso il via con l'iniziativa "Futuro protagonista", dedicata alla presentazione del libro "Z Gen, teorie e modelli di un racconto generazionale", scritto da Alfonso Amendola. L'autore ha partecipato all'incontro, insieme a Enza Amato, presidente del Consiglio comunale di Napoli, e Pina Picierno, con i lavori coordinati da Leonardo Festa, che ha facilitato il dibattito sulle aspettative delle nuove generazioni. Vincenzo De Luca alla Festa dell'Unità Il presidente della Regione Campania Vincenzo De Luca, è stato uno degli ospiti principali, intervenendo per discutere le prospettive di autonomia della Campania e le implicazioni di un eventuale referendum, in un incontro intitolato "Autonomia virtuosa, verso il referendum". Questo confronto ha suscitato interesse e partecipazione attiva da parte del pubblico presente, confermando l'importanza della Festa come spazio di dialogo e sviluppo politico. Il presidente della Regione Campania, ha espresso critiche puntuali sulla **legge di bilancio**, mettendo in evidenza una profonda divergenza di visione rispetto all'attuale governo, a partire dal tema centrale della sanità. "Evitiamo episodi di politica spicciola e folklore," ha esordito De Luca, invitando a concentrarsi su questioni concrete. La sola proposta che ha giudicato interessante nella nuova **legge di bilancio** è stata la riduzione del cuneo fiscale, considerata importante per l'equilibrio del **bilancio** e l'aumento delle retribuzioni. Ma, al di fuori di questa misura, ha denunciato gravi criticità, specialmente in merito ai fondi destinati alla sanità. "Nel settore sanitario non c'è nulla", ha affermato il presidente, criticando il governo per aver previsto uno stanziamento di appena un miliardo e 300 milioni di euro per il 2025, cifra che, secondo



Il presidente della Regione Campania è stato uno degli ospiti principali della Festa dell'Unità, intervenendo per discutere le prospettive di autonomia della Campania e le implicazioni di un eventuale referendum. "Nessuno può sostituirmi. Io sono indispensabile. Se mi fermo, crolla tutto" Presso il Viva Hotel di Avellino, si sta svolgendo la Festa Provinciale de L'Unità, un evento di rilevanza organizzato dalla federazione provinciale del Partito Democratico. Questa manifestazione rappresenta un'importante piattaforma di confronto e riflessione sui temi politici, sociali e culturali, che rivestono un significato cruciale sia a livello locale che nazionale. La seconda giornata della festa ha preso il via con l'iniziativa "Futuro protagonista" Tra i relatori di spicco presenti all'evento, hanno preso parte l'eurodeputato Decaro, la vice presidente del Parlamento Europeo Pina Picierno, e il governatore della Campania, Vincenzo De Luca. Gli interventi si sono concentrati sull'analisi di questioni fondamentali non solo per il territorio irpino, ma anche per l'assetto regionale e il contesto europeo, offrendo uno spazio prezioso per l'elaborazione di proposte e idee innovative. La seconda giornata della festa ha preso il via con l'iniziativa "Futuro protagonista", dedicata alla presentazione del libro "Z Gen, teorie e modelli di un racconto generazionale", scritto da Alfonso Amendola. L'autore ha partecipato all'incontro, insieme a Enza Amato, presidente del Consiglio comunale di Napoli, e Pina Picierno, con i lavori coordinati da Leonardo Festa, che ha facilitato il dibattito sulle aspettative delle nuove generazioni. Vincenzo De Luca alla Festa dell'Unità Il presidente della Regione Campania Vincenzo De Luca, è stato uno degli ospiti principali, intervenendo per discutere le prospettive di autonomia della Campania e le implicazioni di un eventuale referendum, in un incontro intitolato "Autonomia virtuosa, verso il referendum". Questo confronto ha suscitato interesse e partecipazione attiva da parte del pubblico presente, confermando l'importanza della Festa come spazio di dialogo e sviluppo politico. Il presidente della Regione Campania, ha espresso critiche puntuali sulla **legge di bilancio**, mettendo in evidenza una profonda divergenza di visione rispetto all'attuale governo, a partire dal tema centrale della sanità. "Evitiamo episodi di politica spicciola e folklore," ha esordito De Luca, invitando a concentrarsi su questioni concrete. La sola proposta che ha giudicato interessante nella nuova **legge di bilancio** è stata la riduzione del cuneo fiscale, considerata importante per l'equilibrio del **bilancio** e l'aumento delle retribuzioni. Ma, al di fuori di questa misura, ha denunciato gravi criticità, specialmente in merito ai fondi destinati alla sanità. "Nel settore sanitario non c'è nulla", ha affermato il presidente, criticando il governo per aver previsto uno stanziamento di appena un miliardo e 300 milioni di euro per il 2025, cifra che, secondo

Avellino Today

Fonti Web

De Luca, risulta insufficiente a risolvere anche uno solo dei problemi critici del sistema sanitario italiano. "In Italia mancano circa 30.000 dipendenti nella sanità pubblica, di cui 10.000 infermieri e altrettanti medici. In Campania, abbiamo 15.000 medici in meno rispetto alla media nazionale", ha evidenziato, sottolineando come tali carenze mettano la sanità pubblica sull'orlo del collasso. Il dramma dei pronto soccorsi e la fuga dalla medicina d'emergenza. Secondo De Luca, la crisi sanitaria è particolarmente evidente nei pronto soccorsi, dove la situazione sta diventando insostenibile. "I medici di pronto soccorso rischiano il burnout", ha detto, richiamando la necessità di rivedere drasticamente le retribuzioni per rendere la professione più attrattiva. Il presidente ha lamentato che, a differenza di altri specialisti, i medici di pronto soccorso non possono avvalersi di studi privati, trovandosi invece a dover affrontare turni pesanti, stipendi non adeguati e aggressioni personali. Senza un miglioramento delle condizioni, avverte De Luca, sarà difficile garantire anche solo i turni di lavoro necessari nei pronto soccorsi. Una diversa allocazione delle risorse per la sanità. Per De Luca, l'attuale governo sta ignorando le necessità prioritarie dei cittadini, in particolare per quanto riguarda la sanità. Avrebbe destinato interamente alla sanità i 4 miliardi di euro stanziati per la riduzione delle imposte: "È una priorità che avrebbe permesso di risolvere problemi drammatici per tutti i cittadini". Secondo il presidente, queste risorse potrebbero essere reperite attraverso una seria lotta all'evasione fiscale e l'adozione di riforme, come l'accorpamento delle aliquote fiscali. Critica anche i benefici minimi previsti per le partite IVA, giudicati insufficienti rispetto ai reali bisogni della categoria. Le risorse in Campania e i progressi nei Livelli Essenziali di Assistenza (LEA). De Luca ha voluto anche ricordare i miglioramenti raggiunti dalla Regione Campania sotto la sua guida, nonostante le risorse ridotte. "Quando siamo arrivati, la Campania era ultima in Italia per i Livelli Essenziali di Assistenza, con soli 105 punti", ha dichiarato, spiegando come la regione sia stata in grado di uscire dal commissariamento, superando la soglia dei 160 punti necessari e arrivando a 170 punti. Tuttavia, De Luca ha sottolineato che la Campania resta l'ultima regione in Italia per finanziamenti del Fondo Sanitario Nazionale e per dotazione di medici e posti letto. La proposta per il riparto del Fondo Sanitario Nazionale. Il presidente della Campania ha inoltre proposto una revisione del riparto del Fondo Sanitario Nazionale per garantire pari risorse per ogni cittadino italiano, sia al Nord che al Sud. Attualmente, la Campania riceve circa 180 milioni di euro in meno rispetto alla media nazionale e conta solo 10,2 medici ogni 1.000 abitanti, a fronte dei 18,9 dell'Emilia Romagna. "In queste condizioni, stiamo facendo miracoli per sostenere il nostro sistema sanitario", ha affermato, evidenziando come queste disparità mettano in difficoltà regioni come la Campania, che - a suo dire - hanno comunque garantito servizi di qualità anche durante la crisi del COVID-19. Investimenti futuri e piani di sviluppo per la sanità campana. La Campania, ha spiegato De Luca, sta investendo circa 2,3 miliardi di euro in nuovi ospedali e infrastrutture sanitarie, tra cui il nuovo ospedale Santobono di Napoli e la modernizzazione dell'ospedale Ruggi d'Aragona. "Siamo la regione più virtuosa in Italia per i tempi di pagamento", ha detto, sottolineando come la

Avellino Today

Fonti Web

regione Campania si stia adoperando per ridurre i tempi di attesa e migliorare l'efficienza, soprattutto per le prestazioni diagnostiche e specialistiche, come la gastroscopia. De Luca ha ribadito la necessità di garantire continuità e impegno nella gestione amministrativa della sanità, insistendo sulla volontà della regione di mantenere la sanità pubblica accessibile e di qualità. "Chi parla della Campania senza conoscerla non sa di cosa stia parlando", ha dichiarato, evidenziando l'urgenza di dare risposte concrete per il futuro del sistema sanitario pubblico. "La nostra battaglia - spiega De Luca - non è certo per mantenere lo status quo, perché la situazione attuale non funziona. Il nostro Paese è imbrigliato in una pesante palude burocratica, che rischia di soffocare le energie imprenditoriali e creative, ampliando il divario tra l'Italia e le grandi potenze mondiali. La strada che abbiamo tracciato già nel 2019 punta a unire le forze produttive attraverso una politica di 'burocrazia zero'. Si tratta di una visione in grado di modernizzare il Paese, creando un terreno comune tra le imprese del Nord, del Centro e del Sud. Con una burocrazia ridotta al minimo, il decentramento delle competenze e la semplificazione amministrativa, l'Italia potrebbe finalmente diventare un sistema più snello ed efficiente. Su queste basi possiamo costruire un'alleanza potente, mobilitando le forze produttive più dinamiche di tutte le aree del Paese. A volte ho la sensazione che siamo tornati al 'Pentapartito'," aggiunge, facendo riferimento all'immobilismo politico e alle dinamiche interne che ostacolano l'innovazione. De Luca identifica nell'ambiente e nel trasporto pubblico due settori chiave per il futuro, spiegando come i progressi raggiunti rappresentino già oggi un trampolino di lancio per obiettivi ambiziosi che la Regione intende perseguire al centro della propria programmazione. "Nessuno può sostituirmi. Io sono indispensabile. Se mi fermo, crolla tutto". Il presidente campano, accolto da molti sindaci e rappresentanti di partito, ha parlato senza l'abituale presenza di folla, con un pubblico ridotto e composto prevalentemente da esponenti politici. Durante il suo intervento, De Luca ha rivendicato i risultati ottenuti, primo tra tutti il "miracolo della sanità campana", portato avanti - ha sostenuto - nonostante le narrazioni discordanti dei report nazionali. Tra i successi rivendicati, De Luca ha citato il più grande piano di investimenti nell'edilizia sanitaria, i tempi di pagamento più rapidi d'Italia e una riduzione delle liste d'attesa. Non sono mancati riferimenti al trasporto pubblico e alle politiche sociali e giovanili, ambiti strategici che, per De Luca, non possono essere "traditi" dalle decisioni di Roma. In conclusione, ha confermato la sua intenzione di candidarsi per un altro mandato, nonostante le difficoltà e le rinunce che questo comporterà, sottolineando che continuerà a lottare per la Campania e per la sanità pubblica.

Seta, Filt Cgil Modena: "Occorre fronteggiare l'emergenza puntando su salari e qualità del lavoro"

Facebook Twitter LinkedIn Email Print WhatsApp Telegram



I tagli che sono stati "subiti", in particolare dal servizio urbano di Seta, hanno origini lontane nel tempo. Ora è necessario fare un po' di chiarezza! Dalla costituzione di SETA nel 2012 ad oggi ci sono stati sempre problemi non solo legati alla gestione del servizio, ma anche legati agli investimenti (es. acquisto dei bus) e alle normative contrattuali differenti fra i lavoratori di Modena, Piacenza e Reggio Emilia. Con le prime assunzioni di SETA, dal 2014, le difficoltà sono aumentate: trattamenti diversi fra chi era assunto prima del 2012 e chi era assunto dopo il 2012 (questi ultimi con un trattamento economico e normativo di base derivante solo dal Contratto Nazionale di settore). Nel frattempo le Organizzazioni Sindacali hanno cercato di ristabilire un trattamento unico per tutti i lavoratori, ma SETA SI E' SEMPRE OPPOSTA ADDUCENDO PROBLEMI LEGATI ALLA SCARSITA' DI RISORSE. Nel 2022, dopo numerose difficoltà e una serie di mobilitazioni e tensioni sindacali, si è arrivati ad un accordo che ha avvicinato i trattamenti fra i "vecchi assunti" (prima del 2012) e "nuovi assunti" (dopo il 2012) in SETA. Di fatto i problemi si sono però aggravati perché, dal 2021, SETA fatica a reperire autisti e altro personale, in particolare sui territori di Modena e Reggio Emilia. Quindi ecco che i nodi irrisolti vengono al pettine. A livello nazionale il sistema che finanzia il **Trasporto Pubblico Locale** è il Fondo Nazionale per il **Trasporto Pubblico**, fermo di fatto da molti anni. Nel Disegno di **Legge di Bilancio** 2025 l'aumento previsto è di soli 120 mln di euro per tutto il territorio nazionale, ben al di sotto della soglia necessaria (900 mln di euro) per mantenere le retribuzioni del Contratto Nazionale al passo con l'aumento del costo della vita. A livello regionale avviene la ripartizione delle risorse provenienti dal Fondo Nazionale, ma in base a un "corrispettivo chilometrico" variabile da provincia a provincia. Anche questo sistema di ripartizione sta penalizzando il territorio modenese. SETA di fatto è sottofinanziata con conseguenti forti ripercussioni sia sul personale (sul quale non ci sono investimenti adeguati) sia sul servizio. Oggi di fatto la situazione è fuori controllo. Basti pensare che dal 16 settembre scorso le corse urbane

Bologna2000

Fonti Web

nella città di Modena hanno subito un taglio del 30% del servizio rispetto al settembre 2023. La situazione si avvia dunque su se stessa, in quanto il personale esce da SETA per rivolgersi o al mercato privato o ad altri settori. Il personale che rimane invece in forza è sottoposto a turni di lavoro che prevedono nastri orari con impegno fino a 13 ore giornaliere e con salari che non riescono più a far fronte a una inflazione e un costo della vita particolarmente alto in una città come Modena. In questa emergenza FILT-CGIL di Modena chiede di concentrare le risorse disponibili in particolare dove SETA oggi fa servizio e che queste risorse vengano maggiormente utilizzate sul fattore lavoro. Nei prossimi giorni ci sarà un incontro da parte della dirigenza SETA, ma se continuiamo a non avere risorse aggiuntive sarà difficile dare risposte soddisfacenti ai lavoratori SETA. Facciamo un appello a tutte le istituzioni locali, regionali e anche nazionali affinché strutturino e distribuiscano adeguatamente le risorse economiche per non abbandonare il **Trasporto** Pubblico Locale. Facebook Twitter Linkedin Email Print WhatsApp Telegram Articolo precedente Modena, rottura impianto al liceo Muratori-S.Carlo di via Cavour Dir.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Auto: Unrae, -36,8% immatricolazioni veicoli trainati settembre -2-

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 27 ott - Di fronte ai dati del mercato, 'sebbene riteniamo insufficiente l'attuale stanziamento, chiediamo al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di emanare con urgenza il provvedimento necessario per rendere operativo, entro la fine dell'anno, il fondo di 7,5 milioni di euro per gli incentivi 2024 destinati all'acquisto di nuovi rimorchi e semirimorchi', ha aggiunto Mastagni. 'Dobbiamo purtroppo constatare, inoltre, che nel testo della Legge di Bilancio presentato in Parlamento non sono previste misure specifiche per il trasporto merci, un settore di importanza cruciale per l'economia del nostro Paese. Nonostante cio', continueremo a sollecitare l'istituzione di un Fondo quadriennale dedicato, di almeno 70 milioni di euro, per il rinnovo del parco circolante, che aiuti a rilanciare il mercato dei veicoli trainati e a migliorare la sicurezza stradale', ha continuato Mastagni. Infine, ha concluso, 'sottolineiamo nuovamente l'importanza di consentire anche in Italia la circolazione di complessi veicolari con una lunghezza massima di 18,75 metri. Tale misura garantirebbe vantaggi significativi, quali una maggiore efficienza dei viaggi, costi ridotti per le aziende, risparmi di carburante e una conseguente diminuzione delle emissioni di Co2'. Com-Fla- (RADIOCOR) 27-10-24 12:58:16 (0258) 5 NNNN.

Borsa Italiana

Auto: Unrae, -36,8% immatricolazioni veicoli trainati settembre -2-

10/27/2024 13:22

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 27 ott - Di fronte ai dati del mercato, 'sebbene riteniamo insufficiente l'attuale stanziamento, chiediamo al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di emanare con urgenza il provvedimento necessario per rendere operativo, entro la fine dell'anno, il fondo di 7,5 milioni di euro per gli incentivi 2024 destinati all'acquisto di nuovi rimorchi e semirimorchi', ha aggiunto Mastagni. 'Dobbiamo purtroppo constatare, inoltre, che nel testo della Legge di Bilancio presentato in Parlamento non sono previste misure specifiche per il trasporto merci, un settore di importanza cruciale per l'economia del nostro Paese. Nonostante cio', continueremo a sollecitare l'istituzione di un Fondo quadriennale dedicato, di almeno 70 milioni di euro, per il rinnovo del parco circolante, che aiuti a rilanciare il mercato dei veicoli trainati e a migliorare la sicurezza stradale', ha continuato Mastagni. Infine, ha concluso, 'sottolineiamo nuovamente l'importanza di consentire anche in Italia la circolazione di complessi veicolari con una lunghezza massima di 18,75 metri. Tale misura garantirebbe vantaggi significativi, quali una maggiore efficienza dei viaggi, costi ridotti per le aziende, risparmi di carburante e una conseguente diminuzione delle emissioni di Co2'. Com-Fla- (RADIOCOR) 27-10-24 12:58:16 (0258) 5 NNNN.

Comunicato

Fonti Web

Il Sud cresce più del doppio del Nord ma preoccupa lo spopolamento

FacebookWhatsAppROMA (ITALPRESS) - Nel 2024 i consumi, complessivamente, superano di circa 17 miliardi il livello pre-Covid, ma rispetto al 2023 non mostrano segnali di ripresa significativa (+0,5% contro l'1% del 2023) e risultano in rallentamento in tutte le Regioni ad eccezione di Liguria e Umbria, dove crescono rispettivamente di 7 e 4 decimi di punto, e del Molise dove sono stabili; per quanto riguarda il Pil, nel 2024 la stima è di una crescita dello 0,8% (al ribasso rispetto al +0,9% stimato ad agosto); a livello territoriale, tuttavia, il Mezzogiorno cresce più del doppio rispetto al Nord (nel 2024 +1,2% contro il +0,5%), ma i consumi al Sud mostrano una maggiore debolezza con un +0,4% per il 2024, a fronte dello 0,5% del Nord; l'ampio divario tra le due macro aree è confermato dai dati relativi al Pil pro capite, che registra uno scarto superiore ai 18.000 euro (21.714 euro al Sud contro i 39.786 euro al Nord), e dalla debole dinamica demografica che nel Mezzogiorno rappresenta un ulteriore elemento di criticità strutturale: la popolazione del Sud, infatti, ha subito una riduzione di circa 161.000 unità tra il 2022 e il 2024, a fronte di un incremento di 125.000 unità al Nord, contribuendo a limitare le potenzialità di sviluppo delle regioni meridionali. Questo rallentamento testimonia un tessuto economico ancora fragile, nonostante il contributo positivo del turismo straniero, che ha sostenuto la domanda in alcune regioni di quest'area del Paese. Sono i principali risultati che emergono dall'analisi dell'Ufficio Studi di **Confcommercio** sulle economie regionali. L'aggiornamento delle stime regionali relative al prodotto lordo e ai consumi sul territorio (questi ultimi effettuati sia da italiani che da stranieri) e le evidenze statistiche relative ai primi due trimestri del 2024 confermano la sensazione che, in Italia, il circuito redditi-fiducia-consumi si sia in qualche modo inceppato: i maggiori redditi disponibili reali, dovuti alla crescita dell'occupazione, agli effetti dei rinnovi contrattuali e al calo drastico dell'inflazione, non si sono ancora tradotti in maggiori consumi. E' il punto debole dell'attuale congiuntura economica. Le criticità nella dinamica dei consumi sul territorio, nonostante il positivo contributo del turismo degli stranieri, si vedono bene dall'esiguo tasso di variazione reale della spesa per il 2024. Una crescita di mezzo punto percentuale non è certo un'indicazione confortante. Questa valutazione è coerente con un abbassamento della stima sulla variazione del PIL per il 2024, a 0,8%, dallo 0,9% di agosto scorso. La distribuzione regionale dei tassi di variazione del PIL evidenzia, sia nel 2023 sia nel 2024, migliori performance del Mezzogiorno rispetto al Nord. Viene confermato anche per il Sud il problema della scarsa dinamica dei consumi. Infatti, nonostante i consumi siano tornati, complessivamente, ai livelli pre-Covid, nel biennio, in generale, la propensione marginale al consumo sembrerebbe incagliata, mediamente, attorno a valori tra 0,3 e 0,4, calcolata su dati aggregati



10/27/2024 03:03

FacebookWhatsAppROMA (ITALPRESS) - Nel 2024 i consumi, complessivamente, superano di circa 17 miliardi il livello pre-Covid, ma rispetto al 2023 non mostrano segnali di ripresa significativa (+0,5% contro l'1% del 2023) e risultano in rallentamento in tutte le Regioni ad eccezione di Liguria e Umbria, dove crescono rispettivamente di 7 e 4 decimi di punto, e del Molise dove sono stabili; per quanto riguarda il Pil, nel 2024 la stima è di una crescita dello 0,8% (al ribasso rispetto al +0,9% stimato ad agosto); a livello territoriale, tuttavia, il Mezzogiorno cresce più del doppio rispetto al Nord (nel 2024 +1,2% contro il +0,5%), ma i consumi al Sud mostrano una maggiore debolezza con un +0,4% per il 2024, a fronte dello 0,5% del Nord; l'ampio divario tra le due macro aree è confermato dai dati relativi al Pil pro capite, che registra uno scarto superiore ai 18.000 euro (21.714 euro al Sud contro i 39.786 euro al Nord), e dalla debole dinamica demografica che nel Mezzogiorno rappresenta un ulteriore elemento di criticità strutturale: la popolazione del Sud, infatti, ha subito una riduzione di circa 161.000 unità tra il 2022 e il 2024, a fronte di un incremento di 125.000 unità al Nord, contribuendo a limitare le potenzialità di sviluppo delle regioni meridionali. Questo rallentamento testimonia un tessuto economico ancora fragile, nonostante il contributo positivo del turismo straniero, che ha sostenuto la domanda in alcune regioni di quest'area del Paese. Sono i principali risultati che emergono dall'analisi dell'Ufficio Studi di Confcommercio sulle economie regionali. L'aggiornamento delle stime regionali relative al prodotto lordo e ai consumi sul territorio (questi ultimi effettuati sia da italiani che da stranieri) e le evidenze statistiche relative ai primi due trimestri del 2024 confermano la sensazione che, in Italia, il circuito redditi-fiducia-consumi si sia in qualche modo inceppato: i maggiori redditi disponibili reali, dovuti alla crescita dell'occupazione, agli effetti dei rinnovi contrattuali e al calo drastico dell'inflazione, non si sono ancora tradotti in maggiori consumi. E' il punto debole dell'attuale congiuntura economica. Le criticità nella dinamica dei consumi sul territorio, nonostante il positivo contributo del turismo degli stranieri, si vedono bene dall'esiguo tasso di variazione reale della spesa per il 2024. Una crescita di mezzo punto percentuale non è certo un'indicazione confortante. Questa valutazione è coerente con un abbassamento della stima sulla variazione del PIL per il 2024, a 0,8%, dallo 0,9% di agosto scorso. La distribuzione regionale dei tassi di variazione del PIL evidenzia, sia nel 2023 sia nel 2024, migliori performance del Mezzogiorno rispetto al Nord. Viene confermato anche per il Sud il problema della scarsa dinamica dei consumi. Infatti, nonostante i consumi siano tornati, complessivamente, ai livelli pre-Covid, nel biennio, in generale, la propensione marginale al consumo sembrerebbe incagliata, mediamente, attorno a valori tra 0,3 e 0,4, calcolata su dati aggregati

Comunicato

Fonti Web

su base regionale. Emerge inoltre un certo recupero relativo del PIL, fenomeno, tuttavia, influenzato dalla dinamica negativa della popolazione nel Mezzogiorno: stime preliminari indicano una perdita di popolazione per l'Italia, nel complesso, di 38mila unità nel confronto tra 2024 e 2022, con una crescita, nel medesimo periodo, di 125mila unità al Nord e una riduzione di 161mila unità nel Mezzogiorno. Pertanto, al di là del risultato del rapporto tra Prodotto e popolazione, "resta il fatto che la demografia nel Mezzogiorno è un fattore strutturale di fragilità - sottolinea **Confcommercio** -. Affinchè si riducano i divari in termini monetari assoluti, è necessario che il rapporto tra le variazioni del PIL pro capite tra area povera e area ricca sia superiore al rapporto tra i livelli medi della medesima grandezza (sempre il PIL pro capite), cosa che, appunto è verificata sia per il 2023 sia per il 2024. D'altra parte, la riduzione del divario è piuttosto esigua (meno di 350 euro reali pro capite nel biennio come risulta dai dati nella penultima riga) mentre il divario anche nel 2024 resta superiore ai 18mila euro ai prezzi del 2020". "L'economia italiana è in una fase complessa: il Sud cresce più del Nord, ma il divario resta ancora ampio. Preoccupano, in generale, la crisi demografica e la debolezza dei consumi: c'è un problema di fiducia, nonostante l'aumento dei redditi reali - spiega il presidente di **Confcommercio**, **Carlo Sangalli** -. Occorre più coraggio nella revisione della spesa pubblica, per poter alleggerire il peso fiscale che penalizza famiglie e imprese". - foto: Agenzia Fotogramma - (ITALPRESS).

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Multe agli automobilisti, Roma seconda in Italia: 88 milioni incassati dal Campidoglio da gennaio

Indagine del Codacons sui proventi delle multe stradali: la Capitale segue **Milano**. «Fonte di guadagno per i Comuni, serve più trasparenza su come vengono spesi i fondi» **Roma** seconda in Italia, dopo **Milano**, per i proventi delle multe incassate dagli automobilisti. In totale, gli incassi incamerati dagli enti locali nei primi dieci mesi di questo 2024 per le sanzioni stradali sfiorano 1,3 miliardi di euro. I dati sono contenuti nell'ultima indagine del Codacons, che ha analizzato i proventi dei Comuni italiani derivanti da violazioni stradali.

Al 17 ottobre, spiega l'associazione, la Lombardia detiene il primato degli incassi con 324 milioni di euro, seguita da Lazio (130 milioni) ed Emilia Romagna (129). Fanalino di coda il Molise con 1,4 milioni di euro. Tra le grandi città con più di 250 mila abitanti **Milano** è in testa alla classifica delle entrate da multe con 128,7 milioni di euro di proventi, distaccando nettamente **Roma**, al secondo posto con 88 milioni, e **Torino**, terza città con 43,7 milioni.

Nei fatti, per quanto riguarda la Capitale, poco meno di 290 mila euro al giorno.

Un trend che si conferma, rispetto all'anno scorso. Anche sui dati degli incassi del 2023 **Roma** seguiva **Milano**: **Milano** prima con 145,9 milioni, la Capitale

seconda con 106,7. In provincia, Rieti faceva registrare gli importi pro capite maggiori, superiori ai 100 euro l'anno. Mentre Viterbo era in fondo alla classifica, tra le meno multate d'Italia. «Siamo da sempre favorevoli a colpire con la massima severità chi viola le regole e mette a rischio la sicurezza, ma mentre si parla di riforma del Codice della strada e si attende di vedere gli effetti della rivoluzione autovelox voluta dal Ministro Salvini, le multe continuano a rappresentare una immensa fonte di guadagno per gli enti locali - afferma il presidente del Codacons Carlo Rienzi -. Tuttavia, se da un lato crescono gli incassi dei Comuni garantiti dalle sanzioni stradali, dall'altro la trasparenza circa l'utilizzo di tali risorse da parte delle amministrazioni locali non solo non aumenta, ma sembra addirittura ostacolata, è il caso del famoso "Osservatorio sulle multe stradali" del Mit che sarebbe dovuto entrare in funzione già lo scorso anno, con il compito di realizzare una relazione annuale ma di cui non si sa più nulla, un grave ed ingiustificato ritardo a danno dei cittadini». **Roma**, in retromarcia o contromano per non pagare le multe della Ztl: tutti i trucchi dei furbetti. Multe record, **Roma** seconda: sanzioni per 106 milioni. Il tutor in galleria Giovanni XXIII «supera» tutti gli altri velox in città 27 ottobre 2024 © RIPRODUZIONE RISERVATA Il tuo commento verrà moderato a breve. Puoi votare una sola volta un commento e non puoi votare i tuoi commenti.



10/27/2024 16:52

Indagine del Codacons sui proventi delle multe stradali: la Capitale segue Milano. «Fonte di guadagno per i Comuni, serve più trasparenza su come vengono spesi i fondi» Roma seconda in Italia, dopo Milano, per i proventi delle multe incassate dagli automobilisti. In totale, gli incassi incamerati dagli enti locali nei primi dieci mesi di questo 2024 per le sanzioni stradali sfiorano 1,3 miliardi di euro. I dati sono contenuti nell'ultima indagine del Codacons, che ha analizzato i proventi dei Comuni italiani derivanti da violazioni stradali. Al 17 ottobre, spiega l'associazione, la Lombardia detiene il primato degli incassi con 324 milioni di euro, seguita da Lazio (130 milioni) ed Emilia Romagna (129). Fanalino di coda il Molise con 1,4 milioni di euro. Tra le grandi città con più di 250 mila abitanti Milano è in testa alla classifica delle entrate da multe con 128,7 milioni di euro di proventi, distaccando nettamente Roma, al secondo posto con 88 milioni, e Torino, terza città con 43,7 milioni. Nei fatti, per quanto riguarda la Capitale, poco meno di 290 mila euro al giorno. Un trend che si conferma, rispetto all'anno scorso. Anche sui dati degli incassi del 2023 Roma seguiva Milano: Milano prima con 145,9 milioni, la Capitale seconda con 106,7. In provincia, Rieti faceva registrare gli importi pro capite maggiori, superiori ai 100 euro l'anno. Mentre Viterbo era in fondo alla classifica, tra le meno multate d'Italia. «Siamo da sempre favorevoli a colpire con la massima severità chi viola le regole e mette a rischio la sicurezza, ma mentre si parla di riforma del Codice della strada e si attende di vedere gli effetti della rivoluzione autovelox voluta dal Ministro Salvini, le multe continuano a rappresentare una immensa fonte di guadagno per gli enti locali - afferma il presidente del Codacons Carlo Rienzi -.

4ª Fiorio Cup: sei piloti per un confronto dal sapore di Europa vs Italia

Ceglie Messapica. È iniziato il countdown! Tra due settimane sul tracciato del territorio della Masseria Camarda, a Ceglie Messapica, da anni oramai residenza di Cesare Fiorio, si assisterà alla quarta edizione della Fiorio Cup, la inedita e moderna proposta di una nuova formula di competizione rallistica ideata dalla Rally University, la scuola di pilotaggio guidata da Alex Fiorio con a fianco, nel ruolo di istruttore, Alex Bruschetta. La Fiorio Cup 2024 presenta molte novità: sono sei i piloti che si sfideranno al volante di una Toyota Yaris e di una Skoda Fabia, vetture Rally2, gommate Pirelli e messe a disposizione dalla Delta Rally ma sarà soprattutto un confronto tra Europa e Italia. L'Europa scende in campo con "la prima volta" di Kalle Rovanpera. Il due volte Campione del Mondo guiderà il girone composto anche da Harri Toivonen, oramai un habituè della Fiorio Cup, e, another new entry, Burcu Cetinkaya, pilotessa turca che, dopo una laurea in economia e dopo due medaglie d'oro di snowboard nel campionato turco, ha debuttato nel 2006 nel Campionato del Mondo nel Rally di Turchia. Ha corso con vetture Ford, Peugeot e Skoda. Per la Fiorio Cup Avrebbe dovuto avere come co-pilota Fabrizia Pons, la storica navigatrice di Michèle Mouton su Audi Quattro, che però sarà presente solo in veste di "tutor" per i problemi fisici riportati in un incidente al recente Rally di Sanremo. I colori italiani sono affidati a Andrea Crugnola, quattro volte campione italiano (2020-2022-2023-2024) e vincitore delle prime tre edizioni in cui non ha trovato rivali in grado di reggere il suo ritmo con a fianco sempre Pietro Ometto, a Andrea Aghini, uno dei più forti e vittoriosi piloti italiani e a Tamaro Molinaro che spesso nelle passate edizioni ha fatto segnare tempi migliori persino di Miki Biasion. La sfida finale sarà Rovanpera - Crugnola? Non meno interessante sarà il confronto "in rosa" tra Tamara Molinaro e Burcu Cetinkaya. Di certo non mancherà lo spettacolo per le migliaia di spettatori che assisteranno posizionati dietro i muretti che delimitano il teatro delle sfide. "Sarà una grande edizione della Fiorio Cup. Avere il Campione del Mondo e il Campione Italiano, due delle migliori esponenti dei rally al femminile, e due piloti della vecchia guardia - commenta Cesare Fiorio - già in partenza è garanzia di spettacolo al massimo, tutti sapranno esaltare le migliaia di spettatori che faranno di contorno al percorso di gara. Un solo rammarico non poter avere come protagonista anche una vettura italiana, speriamo che in futuro." Il programma della 4ª edizione della Fiorio Cup prevede sabato 9 novembre (ore 18,30) la sfilata delle vetture da gara per le vie di Ceglie Messapica con i piloti che arriveranno in Kart Cross sino al palco eretto in piazza Plebiscito per la presentazione ufficiale, per concedersi all'incontro con il pubblico e a una lunga seduta di autografi. Domenica 10 novembre il clou dell'evento: a partire dalle ore 9,00 inizio delle manches di eliminazione sino alle ore 12,00, dalle ore 15,00 le manches finali. La Fiorio



Ceglie Messapica. È iniziato il countdown! Tra due settimane sul tracciato del territorio della Masseria Camarda, a Ceglie Messapica, da anni oramai residenza di Cesare Fiorio, si assisterà alla quarta edizione della Fiorio Cup, la inedita e moderna proposta di una nuova formula di competizione rallistica ideata dalla Rally University, la scuola di pilotaggio guidata da Alex Fiorio con a fianco, nel ruolo di istruttore, Alex Bruschetta. La Fiorio Cup 2024 presenta molte novità: sono sei i piloti che si sfideranno al volante di una Toyota Yaris e di una Skoda Fabia, vetture Rally2, gommate Pirelli e messe a disposizione dalla Delta Rally ma sarà soprattutto un confronto tra Europa e Italia. L'Europa scende in campo con "la prima volta" di Kalle Rovanpera. Il due volte Campione del Mondo guiderà il girone composto anche da Harri Toivonen, oramai un habituè della Fiorio Cup, e, another new entry, Burcu Cetinkaya, pilotessa turca che, dopo una laurea in economia e dopo due medaglie d'oro di snowboard nel campionato turco, ha debuttato nel 2006 nel Campionato del Mondo nel Rally di Turchia. Ha corso con vetture Ford, Peugeot e Skoda. Per la Fiorio Cup Avrebbe dovuto avere come co-pilota Fabrizia Pons, la storica navigatrice di Michèle Mouton su Audi Quattro, che però sarà presente solo in veste di "tutor" per i problemi fisici riportati in un incidente al recente Rally di Sanremo. I colori italiani sono affidati a Andrea Crugnola, quattro volte campione italiano (2020-2022-2023-2024) e vincitore delle prime tre edizioni in cui non ha trovato rivali in grado di reggere il suo ritmo con a fianco sempre Pietro Ometto, a Andrea Aghini, uno dei più forti e vittoriosi piloti italiani e a Tamaro Molinaro che spesso nelle passate edizioni ha fatto segnare tempi migliori persino di Miki Biasion. La sfida finale sarà Rovanpera - Crugnola? Non meno interessante sarà il confronto "in rosa" tra Tamara Molinaro e Burcu Cetinkaya. Di certo non mancherà lo spettacolo per le migliaia di spettatori che assisteranno posizionati dietro i

Cup è un'esperienza unica che celebra il motorsport con il supporto di eccellenze locali, nazionali e internazionali, essenziali per trasformare l'evento in un omaggio alla qualità e all'innovazione. Gli sponsor pugliesi portano autenticità e calore: WhiteWise, main sponsor, rappresenta il cuore della Puglia, insieme a Rife con il suo stile inconfondibile e Climaway con energia e freschezza. Engineering Planning Construction con Gruppo Aló offrono visione e progettazione, mentre Hello Apulia e Farmacia Sant'Elia assicurano ospitalità e benessere. Saluber garantisce le disinfestazioni, Roda Office supporta la logistica, Antico Viaggi cura i trasferimenti, Nuova Auto 3 le auto per le ricognizioni e la DGR i banner, striscione e totem. Chirulli Group ospitalità. Simeone **Carburanti** dà energia, Legnart crea arredi autentici, Nautilus fornisce pesce fresco e Fragnite prodotti caseari di qualità. CIA con l'albero di corbezzolo e la lezione sulle api, Chirico Bistro per i drink, Wacebo e D'Errico **Autotrasporti** completano il team, affiancati da ItVision, Energy Consulting, Damon SRL, Officine D'Amico e il Frantolio dove produciamo l'olio di Masseria Camarda. Da tutta Italia arrivano sponsor di rilievo: Pirelli fornisce pneumatici, Web Eyewear occhiali esclusivi, S.O.L.E con le sue costruzioni, Tenute Lunelli e Ivan Agostinetti portano vino e prosecco, Caffè Milano il gusto del caffè. Freeminds cura l'abbigliamento tecnico. Insieme a Ita Green Food SRL, Sansoni NCH, Calamit, SC Impianti e Kaon la Fiorio Cup può esaltare i valori dell'autenticità italiana. Modelleria Modenese realizza i premi. La FiorioCup è un evento senza confini che celebra il motorsport con una visione globale ed è grazie a loro che la FiorioCup unisce tradizione e innovazione in un'esperienza davvero indimenticabile. (F.L.).

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Aeroporto di Torino Caselle: Turkish Airlines, Ryanair e tutte le novità della stagione invernale

Tra le novità anche i collegamenti con Istanbul e per il meridione, attesa per i charter della neve Siamo ancora in autunno ma oggi è scattata la stagione invernale dell'aeroporto di Torino Caselle La novità di quest'anno sono i collegamenti con Istanbul di Turkish Airlines , che opera tutti i giorni anche in inverno, e Salerno, Reggio Calabria e Crotone di Ryanair . A partire dal 19 dicembre, in occasione delle festività natalizie, riprenderà anche la tratta di Volotea per Comiso Lavori in arrivo all'aeroporto di Torino Caselle dopo il contratto con l'Enac: ecco cosa cambierà Sottoscritto il piano degli investimenti per il periodo 2024-2027 Come ogni anno, a Caselle ci si prepara anche per accogliere i voli che porteranno in Piemonte gli appassionati che arriveranno da tutta Europa per sciare sulle nostre piste . Conferma per le ski-route servite da Ryanair: Birmingham, Bristol, Belfast, Shannon, Manchester e London Luton . Operative, tra le rotte di linea, Varsavia , in Polonia, di Wizz Air Birmingham, Edimburgo e Manchester nel Regno Unito, servite da Jet2.com e Jet2holidays; Bristol, Londra Gatwick, Londra Luton e Manchester operate da easyJet . Attesi in crescita anche gli sciatori che arriveranno a bordo dei cosiddetti charter della neve Aeroporto di Torino Caselle, i passeggeri aumentano ma non abbastanza: dati migliori negli altri aeroporti italiani I risultati di agosto: per Torino Caselle più di 400mila passeggeri, lo 0,1% in più rispetto al 2023 Commenti.



Il Sud cresce più del doppio del Nord ma preoccupa lo spopolamento

Agenzia Stampa, Pubblicato Ottobre

ROMA (ITALPRESS) - Nel 2024 i consumi, complessivamente, superano di circa 17 miliardi il livello pre-Covid, ma rispetto al 2023 non mostrano segnali di ripresa significativa (+0,5% contro l'1% del 2023) e risultano in rallentamento in tutte le Regioni ad eccezione di Liguria e Umbria, dove crescono rispettivamente di 7 e 4 decimi di punto, e del Molise dove sono stabili; per quanto riguarda il Pil, nel 2024 la stima è di una crescita dello 0,8% (al ribasso rispetto al +0,9% stimato ad agosto); a livello territoriale, tuttavia, il Mezzogiorno cresce più del doppio rispetto al Nord (nel 2024 +1,2% contro il +0,5%), ma i consumi al Sud mostrano una maggiore debolezza con un +0,4% per il 2024, a fronte dello 0,5% del Nord; l'ampio divario tra le due macro aree è confermato dai dati relativi al Pil pro capite, che registra uno scarto superiore ai 18.000 euro (21.714 euro al Sud contro i 39.786 euro al Nord), e dalla debole dinamica demografica che nel Mezzogiorno rappresenta un ulteriore elemento di criticità strutturale: la popolazione del Sud, infatti, ha subito una riduzione di circa 161.000 unità tra il 2022 e il 2024, a fronte di un incremento di 125.000 unità al Nord, contribuendo a limitare le potenzialità di sviluppo delle regioni meridionali. Questo rallentamento testimonia un tessuto economico ancora fragile, nonostante il contributo positivo del turismo straniero, che ha sostenuto la domanda in alcune regioni di quest'area del Paese. Sono i principali risultati che emergono dall'analisi dell'Ufficio Studi di **Confcommercio** sulle economie regionali. L'aggiornamento delle stime regionali relative al prodotto lordo e ai consumi sul territorio (questi ultimi effettuati sia da italiani che da stranieri) e le evidenze statistiche relative ai primi due trimestri del 2024 confermano la sensazione che, in Italia, il circuito redditi-fiducia-consumi si sia in qualche modo inceppato: i maggiori redditi disponibili reali, dovuti alla crescita dell'occupazione, agli effetti dei rinnovi contrattuali e al calo drastico dell'inflazione, non si sono ancora tradotti in maggiori consumi. E' il punto debole dell'attuale congiuntura economica. Le criticità nella dinamica dei consumi sul territorio, nonostante il positivo contributo del turismo degli stranieri, si vedono bene dall'esiguo tasso di variazione reale della spesa per il 2024. Una crescita di mezzo punto percentuale non è certo un'indicazione confortante. Questa valutazione è coerente con un abbassamento della stima sulla variazione del PIL per il 2024, a 0,8%, dallo 0,9% di agosto scorso. La distribuzione regionale dei tassi di variazione del PIL evidenzia, sia nel 2023 sia nel 2024, migliori performance del Mezzogiorno rispetto al Nord. Viene confermato anche per il Sud il problema della scarsa dinamica dei consumi. Infatti, nonostante i consumi siano tornati, complessivamente, ai livelli pre-Covid, nel biennio, in generale, la propensione marginale al consumo sembrerebbe incagliata, mediamente, attorno a valori tra 0,3 e 0,4, calcolata su dati aggregati su base regionale. Emerge inoltre un certo recupero relativo del PIL,



Crotoneok

Fonti Web

fenomeno, tuttavia, influenzato dalla dinamica negativa della popolazione nel Mezzogiorno: stime preliminari indicano una perdita di popolazione per l'Italia, nel complesso, di 38mila unità nel confronto tra 2024 e 2022, con una crescita, nel medesimo periodo, di 125mila unità al Nord e una riduzione di 161mila unità nel Mezzogiorno. Pertanto, al di là del risultato del rapporto tra Prodotto e popolazione, "resta il fatto che la demografia nel Mezzogiorno è un fattore strutturale di fragilità - sottolinea **Confcommercio** -. Affinchè si riducano i divari in termini monetari assoluti, è necessario che il rapporto tra le variazioni del PIL pro capite tra area povera e area ricca sia superiore al rapporto tra i livelli medi della medesima grandezza (sempre il PIL pro capite), cosa che, appunto è verificata sia per il 2023 sia per il 2024. D'altra parte, la riduzione del divario è piuttosto esigua (meno di 350 euro reali pro capite nel biennio come risulta dai dati nella penultima riga) mentre il divario anche nel 2024 resta superiore ai 18mila euro ai prezzi del 2020". "L'economia italiana è in una fase complessa: il Sud cresce più del Nord, ma il divario resta ancora ampio. Preoccupano, in generale, la crisi demografica e la debolezza dei consumi: c'è un problema di fiducia, nonostante l'aumento dei redditi reali - spiega il presidente di **Confcommercio**, **Carlo Sangalli** -. Occorre più coraggio nella revisione della spesa pubblica, per poter alleggerire il peso fiscale che penalizza famiglie e imprese". - foto: Agenzia Fotogramma - (ITALPRESS).

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Storie di ordinaria femminilità: Cristina Zaffi, l'albergatrice specializzata in famiglia e ambiente

Una delle cose su cui c'è reticenza è il modello turistico romagnolo: i più accorti sanno che ha fatto il suo tempo, ma dirlo pubblicamente pare peccato mortale. Un po' per prudenza istituzionale, un po' per non danneggiare il comparto, un po' per antico e giustificato affetto. Più che giustificato. In nessun luogo diverso dalla Romagna un popolo di contadini e pescatori avrebbe potuto, nel giro di una sola generazione, tra gli anni trenta e sessanta del novecento, improvvisare dal nulla il modello balneare più attrattivo al mondo. Contando su un mare non indimenticabile e su **trasporti** cronicamente carenti. Eppure, fantasia, dedizione, cucina, intrattenimento, fecero il miracolo. La Riviera estiva divenne meta agognata e distretto economico studiato nelle università americane e giapponesi. Dunque, affetto e riconoscenza sono d'obbligo. Tuttavia, il mondo cambia, come i gusti e le abitudini della clientela. All'estero si sono fatti furbi, per di più godono di situazioni di favore non sempre eleganti, basti pensare alla remunerazione dei dipendenti. Ergo, la concorrenza s'è fatta spietata e le nostre spiagge rischiano di diventare quelle del turismo locale e del fine settimana. Servono nuove politiche e infrastrutture, a questo deve pensare la classe dirigente. Servono, però, anche idee imprenditoriali. Come quelle messe in pista con successo da Cristina Zaffi, che, seppur non estensibili all'universo delle aziende ricettive, gettano un istruttivo sasso nello stagno. Vengono frequentemente da donne le idee nuove, in questa Romagna di inizio millennio. Quelle di Cristina, contitolare con il fratello Alessandro del "Meridiana family and nature hotel", a Marina Romea, e presidente dei giovani albergatori, sono fresche e meritevoli di grande attenzione. La sua ancor breve storia personale rafforza l'archetipo della romagnola determinata, che guarda lontano. Cristina è spontanea, riflessiva, divertente. Il suo entusiasmo è bene augurante e contagioso. Mi avevano parlato benissimo di lei alla **Confcommercio** ravennate, credibile scuola d'impresa. L'ho conosciuta a "Salotto blu", per "La domenica del villaggio" l'ho sentita mercoledì scorso. Cristina, da dove vieni? Nata e cresciuta a Ravenna, ma sono certa ti piacerebbe ascoltare la suggestiva storia di mio nonno materno Guglielmo Bartolini, che era riminese e col quale è nata la nostra attività di albergatori". Sono tutt'orecchi. "La mia bisnonna, madre di nonno Guglielmo, apparteneva a una famiglia riminese nobile, i Riminucci, originari in tempi antichi di Saludecio. Nonno Guglielmo, primo di quattro fratelli, nell'idea della famiglia sarebbe dovuto diventare prete. Arrivò la seconda guerra mondiale, il centro di Rimini fu distrutto dai bombardamenti, compresa la casa di famiglia. Nonno fu costretto a cambiare programmi e a ingegnarsi, era finito in miseria. Cominciò a rubare pezzi e ricambi dalle auto militari abbandonate dai soldati tedeschi in ritirata. Con quelli assemblò un motocarro. Una storia da cinema neorealista. "In effetti, ma è una storia



Una delle cose su cui c'è reticenza è il modello turistico romagnolo: i più accorti sanno che ha fatto il suo tempo, ma dirlo pubblicamente pare peccato mortale. Un po' per prudenza istituzionale, un po' per non danneggiare il comparto, un po' per antico e giustificato affetto. Più che giustificato. In nessun luogo diverso dalla Romagna un popolo di contadini e pescatori avrebbe potuto, nel giro di una sola generazione, tra gli anni trenta e sessanta del novecento, improvvisare dal nulla il modello balneare più attrattivo al mondo. Contando su un mare non indimenticabile e su trasporti cronicamente carenti. Eppure, fantasia, dedizione, cucina, intrattenimento, fecero il miracolo. La Riviera estiva divenne meta agognata e distretto economico studiato nelle università americane e giapponesi. Dunque, affetto e riconoscenza sono d'obbligo. Tuttavia, il mondo cambia, come i gusti e le abitudini della clientela. All'estero si sono fatti furbi, per di più godono di situazioni di favore non sempre eleganti, basti pensare alla remunerazione dei dipendenti. Ergo, la concorrenza s'è fatta spietata e le nostre spiagge rischiano di diventare quelle del turismo locale e del fine settimana. Servono nuove politiche e infrastrutture, a questo deve pensare la classe dirigente. Servono, però, anche idee imprenditoriali. Come quelle messe in pista con successo da Cristina Zaffi, che, seppur non estensibili all'universo delle aziende ricettive, gettano un istruttivo sasso nello stagno. Vengono frequentemente da donne le idee nuove, in questa Romagna di inizio millennio. Quelle di Cristina, contitolare con il fratello Alessandro del "Meridiana family and nature hotel", a Marina Romea, e presidente dei giovani albergatori, sono fresche e meritevoli di grande attenzione. La sua ancor breve storia personale rafforza l'archetipo della romagnola determinata, che guarda lontano. Cristina è spontanea, riflessiva, divertente. Il suo entusiasmo è bene augurante e contagioso. Mi avevano parlato benissimo di lei alla Confcommercio ravennate, credibile scuola d'impresa. L'ho conosciuta a "Salotto blu", per "La domenica del villaggio" l'ho sentita mercoledì scorso. Cristina, da dove vieni? Nata e cresciuta a Ravenna, ma sono certa ti piacerebbe ascoltare la suggestiva storia di mio nonno materno Guglielmo Bartolini, che era riminese e col quale è nata la nostra attività di albergatori". Sono tutt'orecchi. "La mia bisnonna, madre di nonno Guglielmo, apparteneva a una famiglia riminese nobile, i Riminucci, originari in tempi antichi di Saludecio. Nonno Guglielmo, primo di quattro fratelli, nell'idea della famiglia sarebbe dovuto diventare prete. Arrivò la seconda guerra mondiale, il centro di Rimini fu distrutto dai bombardamenti, compresa la casa di famiglia. Nonno fu costretto a cambiare programmi e a ingegnarsi, era finito in miseria. Cominciò a rubare pezzi e ricambi dalle auto militari abbandonate dai soldati tedeschi in ritirata. Con quelli assemblò un motocarro. Una storia da cinema neorealista. "In effetti, ma è una storia

Forlì Today

Fonti Web

vera. Con il motocarro si mise a disposizione di chiunque avesse bisogno per piccoli trasporti (legna, merce, suppellettili). Si fece pian piano una piccola posizione in quel settore. Poi conobbe mia nonna, bolognese, si sposarono e si trasferirono a Ravenna. Anni dopo, grazie al prestito bancario, si mise nell'edilizia, poi aprì, a Ravenna, un ristorante ed un albergo". Tuo nonno Guglielmo era davvero un bel tipo. "Un mito, almeno per me. I miei genitori, poi, nel 2001, acquistarono l'albergo a Marina Romea. Sono praticamente cresciuta lì, mia mamma mi ha sempre portata al lavoro. Facevo pulizia delle camere, cucina, solo più avanti reception. Erano ancora i tempi dell'albergo tradizionale, del modello di cui parli tu. Ma le cose cambiavano, nel 2012 io e mio fratello subentrammo e cambiammo, di fatto, la missione aziendale". Ci arriviamo. Prima dimmi: volevi davvero fare l'albergatrice? "Avevo l'esempio di mia mamma, sapevo che è dura per una donna. Sono laureata in moda e costume, ho seguito master per interior designer e la scuola calzaturiera del Cercal. Avevo vocazioni diverse. Poi sapevo che non è facile stare accanto a un'albergatrice, ci si aspetta molto da lei. Sono abituata a vivere alla giornata, riesco a fare tante cose diverse, come capita a moltissime donne" Dunque "Dunque nutrivo qualche dubbio, ma intravedemmo la possibilità di fare bene, lavorare e divertirci. Ci buttammo a capofitto. Favoriti dall'atteggiamento dei nostri genitori, che ci lasciarono carta bianca. Certi albergatori vogliono vivere in albergo fino a cento anni, i nostri ci hanno lasciato fare e sbagliare. Quando si innova gli errori ci sono sempre". Cosa vi venne in mente di fare? "Capimmo che occorreva dare una vocazione specifica all'albergo, dare un motivo ai clienti per cercarci e tornare. Abbiamo cambiato tutto, pur coscienti del miracolo realizzato a suo tempo da nonni e genitori. Ne serviva un altro. Abbiamo creato un albergo per famiglie con bambini, super specializzato, con vocazione ambientalista e rispettosa della natura". Esemplifichiamo "Ok. La tradizionale sala- conferenze è trasformata in cinema in dolby surround, ove c'è anche la macchina con cui i bambini fanno i pop-corn. Abbiamo asilo nido per piccoli tra zero e tre anni, così i genitori possono dedicarsi ai bambini più grandi o a se stessi. Puntiamo anche sull' intimità della coppia, abbiamo suite-family a doppia stanza con allarme che segnala se i bambini si muovono. Organizziamo percorsi natura, gite in barca nel Parco del Delta, portiamo le famiglie a osservare il fenicottero o il martin pescatore. Insegniamo ad andare in bicicletta a chi vive nelle città e non è abituato a farlo, nascono passioni che arricchiscono il cliente e non lo lasceranno. Ci siamo guardati attorno, abbiamo ragionato". A proposito, un albergatore deve viaggiare? "Assolutamente sì. Il mondo cambia, così le tendenze. Partecipiamo a corsi, l'informazione è fondamentale. Serve capire e magari scegliere un settore, come abbiamo fatto noi. L'albergo per ciclisti, quello per turisti con animali, quello per adulti. Parlo di alberghi ma anche di stabilimenti balneari. Il mare e la cucina non bastano più. Per specializzarsi occorre convinzione e istruzione. E scelte nette". Esempio? "Se hai un albergo family come il nostro non puoi avere lampadari di cristallo. Ogni elemento deve essere al servizio di bambini e famiglia. Da noi non ci sono sedie cui puoi aggiungere un cuscino ma sedie apposite, rialzate". Cucina e cordialità servono ancora? "Ospitalità, sorriso,

Forlì Today

Fonti Web

disponibilità sono e rimarranno fondamentali. Il ristorante, poi, per noi è il punto forte: abbiamo chef, cuochi, pasticceri. E materiali di primissima qualità. Prodotti sani, indicati per i bambini. I clienti sono esigenti e sempre più preparati, non lavoriamo con conservanti e surgelati. Da noi la clientela non sa, la mattina, cosa mangerà a pranzo o a cena. Si affida fiduciosa. Tutto a buffet, solo pensione completa. L'ospite non si allontana dall'albergo, abitualmente perché lo trova confortevole e rilassante. Ma se lo fa, magari per una visita o un'escursione, gli prepariamo pranzi al sacco con i criteri di cui sopra". Risultati aziendali? "Il nostro albergo a Dicembre è già interamente venduto per l'anno successivo. Siamo noi che teniamo un certo numero di camere disponibili per esigenze del momento. La clientela è fidelizzata, stiamo lavorando per allungare il più possibile le stagioni. Affermo, con orgoglio ma senza presunzione, che se il prodotto è forte, caratterizzato, la gente ti cerca. Il nostro albergo, come altre imprese simili, è ormai una destinazione, anche indipendentemente dall'area geografica in cui operiamo". Un tempo ci si muoveva con cartina geografica e agenzia, adesso i clienti come scelgono? "Ci sono Booking e piattaforme simili, ma a noi ormai servono meno. Siamo nel consorzio degli alberghi family, il potenziale cliente accede al sito del consorzio. Il sito ricerca per lui, descrive le condizioni anche economiche. Poi siamo nel consorzio ospitalità e natura. Abbiamo visibilità. La nostra allocazione era un tempo "selvaggia" per un albergo tradizionale. Tu sai dove si trova Marina Romea, zona con pregi e limiti. Ma siamo all'interno del Palco del Delta, ci sono, per capirci, cavalli, cigni. Abbiamo capito dove eravamo, ne abbiamo valorizzato la posizione". Il turismo del week-end? "Da noi il cliente è obbligato a prenotare almeno da sabato a sabato, vacanza minima una settimana. Occorre essere dinamici, ma anche mettere condizioni. Con le prenotazioni si parte in anticipo, prima prenoti, meno spendi. Ma non possiamo vendere l'albergo prima di aprirlo, occorre flessibilità. Il prodotto crea l'offerta, poi la indirizzi". Allarghiamo lo sguardo, il sistema Romagna funziona? "Le alluvioni di certo non hanno aiutato, ormai siamo visti come zona rossa. Servirebbe una narrazione diversa per invogliare gente a venire. Occorrerebbe che gli aeroporti collaborassero davvero e fossero funzionali al turismo in entrata. Servirebbe anche una proposta culturale rinnovata. Posso fare un esempio?" Certo "In Romagna abbiamo centri storici meravigliosi, ricchi di tesori. Pensa solo a quello di Ravenna. Ma dovrebbero diventare più adatti alle visite delle famiglie con bambini, ecosostenibili, privi di barriere, etc. Non hai idea di quante famiglie giovani oggi scelgano itinerari basandosi su tali esigenze". Ringrazio Cristina Zaffi e i lettori. Buona domenica, alla prossima.

Alta velocità, 106, Zes: grandi sfide in Calabria... all'ombra del Ponte

Sulle infrastrutture - tra annunci e passi concreti - si gioca il futuro della regione. Il caso Baker Hughes rischia di essere più che un campanello d'allarme L'Alta velocità, la ferrovia jonica, la Statale 106, l'autostrada Salerno-Reggio, gli aeroporti . E poi il rigassificatore, la piastra del freddo nell'area di Gioia Tauro, il termovalorizzatore, gli investimenti nella **Zes**. È sulle infrastrutture - con vista sul Ponte sullo Stretto - che si scrivono il futuro della Calabria e dell'impegno di governo del centrodestra, alla guida del Paese così come della Regione. Se n'è parlato ieri al "Cilea" e se ne continuerà a discutere ogni giorno, nell'altalena delle polemiche politiche e dei progetti che stentano a "decollare". Perché anche - o forse soprattutto - da una Calabria collegata degnamente col resto del mondo dipendono gli sviluppi di scacchieri economici sempre più zeppi d'incognite globali Sul Ponte si è detto e scritto di tutto: di fatto i prossimi mesi saranno decisivi. Così come lo saranno per l'Alta velocità ferroviaria, ancora invischiata nel pantano della scelta del tracciato tra la dorsale tirrenica e il percorso interno nel Cosentino. Sul tema, l'ultimo avviso ai naviganti - tanto per rendere l'idea di quanto ancora ci sia da lavorare - è stato del sindacato Orsa: «Nonostante le assicurazioni pervenute a più riprese da parte di fonti ministeriali, più segnatamente da parte del ministro Salvini, da alcuni territori si continua a pressare affinché il tracciato della linea ferrata, ossia l'itinerario litoraneo, quello da anni da noi sostenuto, assuma un'altra proiezione, quella che da Praia si proietta a Tarsia, da qui verso Cosenza per poi riscendere a Lamezia Terme e quindi Reggio Calabria». Tutto ciò mentre sui lotti più a sud, quelli cioè fino a Reggio, c'è il silenzio più assoluto. E a proposito di progetti che ancora mancano del tutto, irrompe il caso della "106": se ne terzo macrolotto (dall'innesto con a Statale 534 fino a Roseto Capo Spulico) affidato a Webuild si lavora a pieno regime, solo lo scorso 19 settembre il Ministero delle Infrastrutture e dei **Trasporti** ha annunciato «l'avvio delle attività di progettazione per la riqualificazione nel tratto che va da Reggio Calabria a Catanzaro Lido». L'impegno, almeno a parole, sembra esserci. Ma è il momento di correre davvero. E non solo dalle parti di Anas. Scopri di più nell'edizione digitale Per leggere tutto acquista il quotidiano o scarica la versione digitale.



Milazzo, strada asse viario-porto. Sollecitato dibattito in Aula

Presa di posizione dei consiglieri di minoranza. Sul dissesto chieste delucidazioni ai Commissari «Ora che il progetto per realizzare la strada di collegamento tra l'asse viario e il porto è stato fermato per la necessità di rivederlo, l'amministrazione comunale non si chiuda dentro il palazzo municipale ma apra alla concertazione con le altre forze politiche e sociali del territorio». Ad affermarlo i consiglieri di minoranza Lorenzo Italiano, Damiano Maisano, Giuseppe Crisafulli e Alessio Andaloro. «Premesso che siamo contrari alla realizzazione di strade invasive che possano determinare movimenti di tir sulla via Tonnara a ridosso del centro città - affermano - e alla luce della miopia delle forze politiche che rappresentano la maggioranza che hanno portato a votare il "Documento strategico di sviluppo del porto" senza farsi domande sugli effetti che avessero prodotto a breve e lungo termine, compresa la decisione di autorizzare l'Autorità di sistema portuale a progettare questa strada, riteniamo che adesso serva un dibattito aperto agli operatori portuali, alle associazioni, agli imprenditori, alle centinaia di imprese turistiche che, nell'ultimo decennio, hanno investito in città creando posti di lavoro e imprese di qualità. Un dibattito serio alla presenza dei professionisti e delle rappresentanze sociali oltre che un confronto politico con le istituzioni governative. La pianificazione territoriale spetta al consiglio comunale. La voce di una persona sola non può, e non deve, tradursi in atto d'indirizzo per una ricaduta dagli effetti negativi per la nostra comunità».



Global Happenings

Fonti Web

High state officials spied on, 'danger for democracy'

"A danger to the democracy of this country." The DDA of Milan is convinced of this and with the investigation that last Friday led to four arrests and two suspensions from service, it dismantled a network of alleged spies led by the former super policeman Carmine Gallo, operational arm of Enrico Pazzali, the president of Fondazione Fiera and owner of Equalize, the investigation company at the heart of an industrial-level dossier activity for magistrates that is "disturbing" as it could have been able to "keep citizens and institutions in its grip" and "condition" dynamics" business and public procedures, including judicial ones". From the investigation documents it emerges that thousands and thousands of names but also the highest positions in our country have ended up in the network of the association based in via Pattari, right in the centre. Which, in the words of Prime Minister Giorgia Meloni, "no rule of law can tolerate" and for Minister Antonio Tajani "is an unacceptable threat to democracy" also in danger because confidential information "can be used by those who are our enemies from a geo-strategic point of view". For further information Piantedosi: 'Checks on the Interior Ministry databases' - News - Ansa.it Commission of specialists working to protect systems (ANSA) What aroused the alarm of investigators was an intercepted dialogue which raised fears that the network of Gallo and his associates had somehow reached the Quirinale. Nunzio Samuele Calamucci, speaking with the former police officer, once carried in the palm of his hand, updated him regarding the sending to "twenty people, plus three emails, an email addressed to Mattarella, with name and surname that if they go to see the account is registered to the President of the Republic". This is a single interception in the hands of the prosecutor Francesco De Tommasi, who coordinates the investigation with the deputy Alessandra Dolci and the prosecutor Marcello Viola, on which the findings will be made with a maxi technical consultancy which will concern all the material seized two days ago. Calamucci and Gallo, writes the public prosecutor, "let it be understood - that they have intercepted () an email address assigned to the highest office of the State, President Sergio Mattarella or in any case that they have succeeded () in abusively using or cloning the aforementioned account". No comment on the matter from the Quirinale also because "there is an investigation underway". The president of the Senate Ignazio La Russa and his son Geronimo are also in the group's sights, at the request of Pazzali, who allegedly made "an uncontrolled use of the dossier". In May 2023, the president of the Fiera Foundation, in the offices of his company, had asked his people for a report on the Fdi senator: "From fifty-three!", "no, he is seventy-five years old he has go down down, June this eighteenth of July Exactly, he lives in (incomprehensible)". For further information 'Make everything disappear', 800 thousand data in the archive - News - Ansa.it 'Dossier gang also had classified files'. Investigations



10/27/2024 19:36

"A danger to the democracy of this country." The DDA of Milan is convinced of this and with the investigation that last Friday led to four arrests and two suspensions from service, it dismantled a network of alleged spies led by the former super policeman Carmine Gallo, operational arm of Enrico Pazzali, the president of Fondazione Fiera and owner of Equalize, the investigation company at the heart of an industrial-level dossier activity for magistrates that is "disturbing" as it could have been able to "keep citizens and institutions in its grip" and "condition" dynamics" business and public procedures, including judicial ones". From the investigation documents it emerges that thousands and thousands of names but also the highest positions in our country have ended up in the network of the association based in via Pattari, right in the centre. Which, in the words of Prime Minister Giorgia Meloni, "no rule of law can tolerate" and for Minister Antonio Tajani "is an unacceptable threat to democracy" also in danger because confidential information "can be used by those who are our enemies from a geo-strategic point of view". For further information Piantedosi: 'Checks on the Interior Ministry databases' - News - Ansa.it Commission of specialists working to protect systems (ANSA) What aroused the alarm of investigators was an intercepted dialogue which raised fears that the network of Gallo and his associates had somehow reached the Quirinale. Nunzio Samuele Calamucci, speaking with the former police officer, once carried in the palm of his hand, updated him regarding the sending to "twenty people, plus three emails, an email addressed to Mattarella, with name and surname that if they go to see the account is registered to the President of the Republic". This is a single interception in the hands of the prosecutor Francesco De Tommasi, who coordinates the investigation with the deputy Alessandra Dolci and the prosecutor Marcello Viola, on which the findings will be made with a maxi technical consultancy which will concern all the material seized two days ago.

Global Happenings

Fonti Web

on the foreign network (ANSA) And again: "And also add another one if there is eh what's the other son's name?" what is his name? Eh Geronimo what's his name Geronimo La Russa? () but his name is not Geronimo..() 'Antonino? Put Antonino La Russa?' "He is from the eighties in fact there is La Russa Antonino Junior Giovanni". Finally he also asked, referring to the politician's third son: "Does Leonardo have nothing on intelligence?" "I am disgusted - is the comment of the President of the Senate - by the fact that once again my sons, Geronimo and Leonardo, will have to pay the 'guilt' of calling themselves La Russa if it is confirmed that they too were spied on. Now the only What I would like to know is who may have commissioned the dossier against my family." The spy network, which had relations with mafias and secret services, including foreign ones, in particular Pazzali with the operational help of the former super policeman Gallo and his team, would also have collected information on Matteo Renzi, in this case bypassing the system of 'security' that protects the data of the characters in view. Added to this are also the dossiers on **Carlo Sangalli**, current president of **Confcommercio**-Imprese per l'Italia, of the Milan Monza Brianza Lodi Chamber of Commerce and of **Confcommercio** Milan among many and even on the Sicilian lawyer Piero Amara, the lawyer accused for a series of proceedings on the events of Eni and the Loggia Hungary case. Among the customers, however, the name of the Italian senator Licia Ronzulli and Heineken Italia stands out. In short, the group spied on a wide range of people of all genders and social classes, as two of those arrested had said, "with the reports we have we are trashing the whole of Italy". For further information Investigation into stolen data, Del Vecchio jr and Arpe under investigation - News - Ansa.it Melillo: "Giant information market". The economic world spied on (ANSA) Reproduction reserved © Copyright ANSA Source: Ansa Leave a Reply You must be logged in to post a comment.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

GrandangoloAgrigento

Fonti Web

L'inchiesta sull'aeroporto di Lampedusa, 12 indagati: c'è anche direttore generale di Enac

La procura di Agrigento chiude le indagini sull'aeroporto di Lampedusa: tra i 12 indagati anche il direttore generale di Enac Alessio Quaranta. Pubblicato 19 ore fa. Da Redazione. Un avviso di conclusione indagini, per tentata concussione, è stato emesso dalla Procura di Agrigento nei confronti del direttore generale dell'Enac, Alessio Quaranta, nell'ambito di un'inchiesta sull'aeroporto di Lampedusa. Sono 12 gli indagati, a vario titolo, nel procedimento che tratta anche presunte pressioni nei confronti di Gaetano Tafuri e Giovanni Amico, allora, rispettivamente, presidente e direttore dello scalo, per "dare indebitamente in sub concessione a Giacomo Cusumano la gestione del deposito di carburante nell'aeroporto di Lampedusa". Parte offese sono Tafuri, Amico, Ast aeroservizi, la Regione Siciliana e il Mit. L'avviso di garanzia è stato firmato dal procuratore di Agrigento, Giovanni Di Leo, e dal sostituto Rita Barbieri e ipotizza il reato di tentata concussione, oltre che per Quaranta, per altri sette indagati tra dirigenti nazionali e locali dell'Ente nazionale per l'aviazione civile. Sono Fabio Marchiandi, Marco Di Giugno, Arianna Ciani, Gabriele Squillaci, Antonino Buttafuoco, Pietro Bonfiglio e Gaetano Palmeri. Secondo l'accusa, "con minacce, ponevano in essere atti idonei" per "costringere Tafuri e Amico" a "dare indebitamente in concessione a Giacomo Cusumano la gestione del deposito di carburante sito all'interno dell'aeroporto di Lampedusa sull'aera demaniale già arbitrariamente occupata da società tutte riconducibili a Cusumano", che è tra i destinatari dell'avviso di conclusione indagini. Il deposito nel tempo avrebbe "raggiunto l'estensione di circa 2.010 metri quadrati, ma - contesta la Procura di Agrigento - sulla base di provvedimenti di concessione e proroga illegittimi rilasciati dall'Enac dal 6 febbraio 2004 al 14 febbraio 2019". Gli indagati, contesta ancora la Procura di Agrigento, si sarebbero avvalsi del "contributo morale e materiale di tre consulenti legali di Cusumano: Nunzio Pinelli Fumagalli, Giuseppe Pinelli e Verona Petrella", quest'ultima, si legge nell'avviso di conclusione indagine, moglie di Marco Di Giugno, dirigente della direzione analisi giuridiche e contenzioso di Enac. "Non gioisco delle disgrazie altrui, ma come pubblico amministratore avevo il dovere di rivolgermi alla Autorità giudiziaria a fronte di quanto subito" e "mi dispiace soltanto di non essere stato ascoltato, e probabilmente creduto, dal Governo del tempo". Lo afferma Gaetano Tafuri, ex presidente dell'aeroporto di Lampedusa, sull'avviso di conclusione indagini della Procura di Agrigento per l'ipotesi di una tentata concussione. Nell'inchiesta Tafuri è parte offesa con Giovanni Amico, direttore generale dello scalo, l'Ast aeroservizi, la Regione Siciliana e il ministero per le Infrastrutture e i trasporti.



La procura di Agrigento chiude le indagini sull'aeroporto di Lampedusa: tra i 12 indagati anche il direttore generale di Enac Alessio Quaranta. Pubblicato 19 ore fa. Da Redazione. Un avviso di conclusione indagini, per tentata concussione, è stato emesso dalla Procura di Agrigento nei confronti del direttore generale dell'Enac, Alessio Quaranta, nell'ambito di un'inchiesta sull'aeroporto di Lampedusa. Sono 12 gli indagati, a vario titolo, nel procedimento che tratta anche presunte pressioni nei confronti di Gaetano Tafuri e Giovanni Amico, allora, rispettivamente, presidente e direttore dello scalo, per "dare indebitamente in sub concessione a Giacomo Cusumano la gestione del deposito di carburante nell'aeroporto di Lampedusa". Parte offese sono Tafuri, Amico, Ast aeroservizi, la Regione Siciliana e il Mit. L'avviso di garanzia è stato firmato dal procuratore di Agrigento, Giovanni Di Leo, e dal sostituto Rita Barbieri e ipotizza il reato di tentata concussione, oltre che per Quaranta, per altri sette indagati tra dirigenti nazionali e locali dell'Ente nazionale per l'aviazione civile. Sono Fabio Marchiandi, Marco Di Giugno, Arianna Ciani, Gabriele Squillaci, Antonino Buttafuoco, Pietro Bonfiglio e Gaetano Palmeri. Secondo l'accusa, "con minacce, ponevano in essere atti idonei" per "costringere Tafuri e Amico" a "dare indebitamente in concessione a Giacomo Cusumano la gestione del deposito di carburante sito all'interno dell'aeroporto di Lampedusa sull'aera demaniale già arbitrariamente occupata da società tutte riconducibili a Cusumano", che è tra i destinatari dell'avviso di conclusione indagini. Il deposito nel tempo avrebbe "raggiunto l'estensione di circa 2.010 metri quadrati, ma - contesta la Procura di Agrigento - sulla base di provvedimenti di concessione e proroga illegittimi rilasciati dall'Enac dal 6 febbraio 2004 al 14 febbraio 2019". Gli indagati, contesta ancora la Procura di Agrigento, si sarebbero avvalsi del "contributo morale e materiale di tre consulenti legali di Cusumano: Nunzio Pinelli Fumagalli, Giuseppe Pinelli e Verona Petrella", quest'ultima, si legge nell'avviso di conclusione indagine, moglie di Marco Di Giugno, dirigente della direzione analisi giuridiche e contenzioso di Enac. "Non gioisco delle disgrazie altrui, ma come pubblico amministratore avevo il dovere di rivolgermi alla Autorità giudiziaria a fronte di quanto subito" e "mi dispiace soltanto di non essere stato ascoltato, e probabilmente creduto, dal Governo del tempo". Lo afferma Gaetano Tafuri, ex presidente dell'aeroporto di Lampedusa, sull'avviso di conclusione indagini della Procura di Agrigento per l'ipotesi di una tentata concussione. Nell'inchiesta Tafuri è parte offesa con Giovanni Amico, direttore generale dello scalo, l'Ast aeroservizi, la Regione Siciliana e il ministero per le Infrastrutture e i trasporti.

Chi e cosa c'è in ballo alle elezioni in Liguria

Oltre alla presidenza della regione, ovviamente: protagonisti, locali e non solo, di una competizione che sembrava scontata e invece non lo è. Domenica e lunedì si terranno le elezioni regionali in Liguria, convocate in anticipo dopo le dimissioni del presidente Giovanni Toti, esponente del centrodestra, coinvolto in un'inchiesta della procura di Genova nella quale era accusato di corruzione. I candidati sono nove, ma la competizione vera è tra l'ex ministro del Partito Democratico Andrea Orlando e il sindaco di Genova Marco Bucci. Intorno a queste elezioni si è andata alimentando una polemica che è andata ben oltre le sole questioni locali, e come sempre accade da un lato e dall'altro si proverà a interpretare il risultato in chiave nazionale, strumentalizzandolo in maniera più o meno palese, anche in virtù del fatto che quelle liguri sono le prime di tre elezioni regionali ravvicinate. Il 17 e il 18 novembre si voterà infatti anche in Umbria e in Emilia-Romagna. Andrea Orlando e Marco Bucci durante un confronto tra i candidati presidenti, a Genova, il 22 ottobre 2024 (LUCA ZENNARO/ANSA). Difficilmente, in realtà, l'esito delle elezioni liguri avrà grosse ripercussioni sulla tenuta del governo e delle coalizioni. Ma indubbiamente il risultato influenzerà anche la politica nazionale, contribuirà un po' a rafforzare o a indebolire questo o quel leader, suggerirà ai partiti di seguire certe tattiche o certe altre. Per questo, oltre a coinvolgere direttamente i candidati e gli esponenti politici liguri più importanti, le elezioni tirano in ballo indirettamente anche i protagonisti della politica nazionale, da Giorgia Meloni a Elly Schlein. Andrea Orlando è spezzino di nascita, ha un padre napoletano e una madre fiorentina. Esordì nelle giovanili del PCI ligure. È stato cinque volte deputato e tre volte ministro, ed è da almeno dieci anni uno dei dirigenti più importanti del PD, di cui è stato anche portavoce e vicesegretario, nonché capo della più strutturata corrente della sinistra interna. Si porta un po' dietro lo stigma del grigio funzionario di partito, e su questo tema insistono molto i sostenitori di Bucci: lo accusano di aver sempre pensato alla politica romana, di non essersi mai interessato granché alla sua terra, di essersi candidato alle elezioni del 2018 per la Camera nel collegio elettorale di Reggio-Emilia. Durante un'intervista, nelle fasi finali della campagna elettorale, ha parlato delle «cinque province» della Liguria, che però di province ne ha quattro, e questo ha contribuito ad alimentare la retorica di chi lo considera un po' estraneo alla vita locale. Lui questa accusa ha provato a ribaltarla, mostrando il prestigio delle sue relazioni politiche anche a livello internazionale, e ottenendo così gli endorsement ufficiali della vicepresidente spagnola Yolanda Diaz, dell'ex presidente del Parlamento Europeo Martin Schulz e dell'ex commissario europeo al Lavoro Nicolas Schmit. A questa candidatura Orlando pensava da mesi, fin dai tempi non sospetti in cui nulla lasciava presagire la fine anticipata



Oltre alla presidenza della regione, ovviamente: protagonisti, locali e non solo, di una competizione che sembrava scontata e invece non lo è. Domenica e lunedì si terranno le elezioni regionali in Liguria, convocate in anticipo dopo le dimissioni del presidente Giovanni Toti, esponente del centrodestra, coinvolto in un'inchiesta della procura di Genova nella quale era accusato di corruzione. I candidati sono nove, ma la competizione vera è tra l'ex ministro del Partito Democratico Andrea Orlando e il sindaco di Genova Marco Bucci. Intorno a queste elezioni si è andata alimentando una polemica che è andata ben oltre le sole questioni locali, e come sempre accade da un lato e dall'altro si proverà a interpretare il risultato in chiave nazionale, strumentalizzandolo in maniera più o meno palese, anche in virtù del fatto che quelle liguri sono le prime di tre elezioni regionali ravvicinate. Il 17 e il 18 novembre si voterà infatti anche in Umbria e in Emilia-Romagna. Andrea Orlando e Marco Bucci durante un confronto tra i candidati presidenti, a Genova, il 22 ottobre 2024 (LUCA ZENNARO/ANSA). Difficilmente, in realtà, l'esito delle elezioni liguri avrà grosse ripercussioni sulla tenuta del governo e delle coalizioni. Ma indubbiamente il risultato influenzerà anche la politica nazionale, contribuirà un po' a rafforzare o a indebolire questo o quel leader, suggerirà ai partiti di seguire certe tattiche o certe altre. Per questo, oltre a coinvolgere direttamente i candidati e gli esponenti politici liguri più importanti, le elezioni tirano in ballo indirettamente anche i protagonisti della politica nazionale, da Giorgia Meloni a Elly Schlein. Andrea Orlando è spezzino di nascita, ha un padre napoletano e una madre fiorentina. Esordì nelle giovanili del PCI ligure. È stato cinque volte deputato e tre volte ministro, ed è da almeno dieci anni uno dei dirigenti più importanti del PD, di cui è stato anche portavoce e vicesegretario, nonché capo della più strutturata corrente della sinistra interna. Si porta un po' dietro lo stigma del grigio funzionario di partito, e su questo tema insistono molto i sostenitori di Bucci: lo accusano di aver sempre pensato alla

del mandato di Giovanni Toti. Quando, durante le feste natalizie, pubblicò su Facebook alcune foto con le luminarie montate fuori da casa sua (installazione di cui andava molto fiero), alla Camera ci fu chi gli fece notare che era un modo per esaltare la sua «dimora proletaria», un modo per mostrarsi vicino al popolo, e insomma un espediente elettorale. Lui negò. Ma quando Schlein gli offrì la candidatura da capolista nella circoscrizione Nord-Ovest per le elezioni europee di maggio, e lui rifiutò, a quel punto fu chiaro che stava pensando davvero alla Liguria. All'epoca la vittoria del centrosinistra sembrava scontata per via delle vicende giudiziarie costate le dimissioni a Toti, e alcuni colleghi del PD dissero malevolmente che non a caso si era candidato sapendo di poter facilmente trionfare, altrimenti non ci avrebbe provato. Ora che il confronto con Bucci si è fatto aspro, e che l'esito delle elezioni è più incerto di come appariva, per Orlando questa è di fatto la prima occasione per misurare in modo diretto il suo consenso popolare, in tanti anni di carriera. A suo sostegno c'è una coalizione assai litigiosa: sulle sue liste si sono infatti scaricate le tensioni nazionali tra i leader del cosiddetto «campo largo», e alla fine il veto strumentale posto da Giuseppe Conte su Matteo Renzi lo ha portato a dover rinunciare ad alcuni candidati di Italia Viva che potevano dargli un po' di copertura al centro e coi settori imprenditoriali della regione. Marco Bucci Un anno fa era considerato da tutti il candidato ideale per il «dopo-Toti». Ma all'epoca nessuno immaginava né il tracollo della giunta regionale, né soprattutto l'aggravarsi della sua malattia, un «tumore metastatico alle ghiandole linfatiche del collo» che gli lascia verosimilmente pochi anni di vita, ha raccontato lui stesso. Per questo, a quasi 65 anni, dopo una lunga esperienza da manager nel settore farmaceutico e dopo quasi due mandati da sindaco di Genova apprezzati in maniera perlopiù trasversale, la sua carriera sembrava conclusa. Per mesi i leader locali e nazionali del centrodestra hanno cercato invano un candidato solido, ma per un motivo o per l'altro tutte le ipotesi prese in considerazione sono state scartate. Finché Giorgia Meloni non lo ha chiamato e lo ha convinto, dopo una mezz'ora di chiacchierata al telefono, a vincere le resistenze di sua moglie - che lo vorrebbe a riposo - e ad accettare la candidatura. Marco Bucci durante un incontro elettorale a Genova, il primo ottobre 2024 (LUCA ZENNARO/ANSA) Proprio la malattia è una delle incognite che potranno determinare, in un senso o nell'altro, il risultato delle elezioni. Da un lato c'è una diffusa empatia, una vicinanza emotiva nei confronti di un uomo che ha deciso di imbarcarsi in una sfida complicata proprio in un momento delicato della sua vita; dall'altro, specie in una città come Genova abituata a badare al sodo, c'è chi considera come un azzardo affidare la regione a un candidato che potrebbe non portare a termine il suo mandato. Secondo molti commentatori locali, a seconda di quale sentimento prevarrà, le elezioni potranno avere un esito oppure un altro. Di certo lo aiuta l'essere stato per sette anni sindaco di Genova, una città dove vive più o meno la metà del milione e mezzo di abitanti dell'intera regione. Durante la campagna elettorale, Bucci ha mantenuto un piglio polemico, mostrando il suo carattere notoriamente ostinato. Ha rivendicato i tanti sforzi per rilanciare Genova e le zone limitrofe a livello di infrastrutture, e ha descritto Orlando ostaggio dell'ambientalismo

e delle pulsioni "antisviluppiste" del M5S: «Se vince la sinistra, qui si blocca tutto» è il suo slogan ricorrente. Nella regione più anziana d'Europa, con un tasso di ultrasettantenni altissimo, ha promesso l'abbattimento delle liste d'attesa negli ospedali: è una promessa irrealistica, fatta peraltro cercando di non far notare troppo che nel frattempo il governo nazionale, che è della sua stessa parte politica, si sta inimicando medici e infermieri. Toti, Rixi e Scajola Bucci è una specie di solista, e in questa campagna elettorale ha badato poco alle beghe politiche che affliggono la sua coalizione. Ma ci sono comunque personaggi che possono risultare determinanti, per un verso o per l'altro, in queste elezioni. Giovanni Toti sostiene la sua ex portavoce Jessica Nicolini, candidata per il Consiglio regionale, in un evento a cui partecipa anche Marco Bucci, a Genova, il 10 ottobre 2024 (LUCA ZENNARO/ANSA). Uno è Toti, che ha monopolizzato, solo in parte contro la sua volontà, buona parte dei dibattiti preelettorali. Orlando lo ha menzionato spesso per accusare Bucci di essere contiguo a Toti e al suo modo di governare. «Si scrive Bucci, si legge Toti», ha detto più volte Orlando. Bucci si è difeso con un po' di imbarazzo dalle accuse di affarismo, anche se non è stato direttamente coinvolto nell'inchiesta di Genova. Ma l'atteggiamento di Toti ha sorpreso e infastidito i suoi stessi compagni di coalizione. I dirigenti locali di Lega, Forza Italia e Fratelli d'Italia si sono a lungo spesi per denunciare l'accanimento dei magistrati nei suoi confronti, salvo poi scoprire che lo stesso Toti aveva trovato un accordo con la procura per patteggiare una condanna. Per l'ordinamento italiano il patteggiamento non è un'ammissione di colpevolezza, anzi, ma tra gli alleati di Toti la decisione ha comunque generato malumori, anche per i tempi: Toti ha infatti definito l'accordo appena due giorni dopo l'annuncio della candidatura di Bucci, e senza condividere questa scelta con nessuno, finendo più o meno volontariamente per oscurare l'inizio della campagna elettorale. E il fatto che Toti continui a fare interviste e dichiarazioni con cadenza quotidiana complica un po' il lavoro di Bucci, che invece vorrebbe ridimensionarne la presenza e l'influenza. - Leggi anche: I rapporti tra Giovanni Toti e il centrodestra erano complicati da tempo. Un altro personaggio che ha avuto un ruolo non trascurabile è Edoardo Rixi, storico dirigente della Lega in Liguria. Ma è anche molto più di questo. Da viceministro dei Trasporti, è il funzionario che manda avanti la "macchina" del ministero, che risolve i problemi e che tiene d'occhio le varie pratiche, mentre Salvini, che pure sarebbe il titolare, fa più che altro il lavoro del leader di partito. Si è a lungo parlato proprio di Rixi come candidato del centrodestra alle regionali: ma un po' per tatticismi interni alla coalizione, un po' per rimostranze sue, un po' per non squarnire il ministero, alla fine l'ipotesi è stata accantonata. Rixi è stato però decisivo nello stoppare le ambizioni di Ilaria Cavo, la deputata genovese che Toti avrebbe voluto come candidata, e propiziare di fatto la scelta di Bucci (e secondo molti, l'atteggiamento poco conciliante di Toti nei confronti di Bucci nasce proprio da questa delusione). In Liguria, tra le altre cose, Rixi è l'uomo che gestisce i rapporti con imprenditori e industriali, che si occupa dei lavori per le infrastrutture, che tiene contatti e relazioni. E anche per questo ha deciso di candidarsi come capolista (cioè il primo nome nell'elenco dei candidati leghisti):

una candidatura virtuale, visto che di certo Rixi non lascerà il ministero per andare in Consiglio regionale, ma che dal suo punto di vista serve a consolidare questo suo ruolo di "protettore" di Bucci, e soprattutto attrarre maggiori consensi al suo partito, che rischia anche in Liguria, come un po' ovunque nel Nord e non solo, di andare molto peggio di Fratelli d'Italia. Poi c'è Claudio Scajola, detto «l'intramontabile». È stato più volte ministro nei governi di Berlusconi, e a lungo uno dei tre o quattro dirigenti di Forza Italia più potenti. Dopo essere stato coinvolto in varie vicende giudiziarie ed essere caduto un po' in disgrazia, si è ritirato nella sua città di origine, Imperia, la città di cui dal 2018 è tornato a essere sindaco dopo esserlo stato più volte tra gli anni Ottanta e Novanta. Da lì, nella provincia storicamente più di destra della Liguria, ha ricostruito un radicato consenso elettorale attraverso relazioni trasversali anche con esponenti del centrosinistra, tra i quali lo stesso Orlando. Suo nipote Marco, politico ormai navigato pure lui, è stato molto vicino a Toti, che lo aveva nominato assessore all'Urbanistica nell'ultima giunta; Claudio Scajola ha invece avuto rapporti più tribolati con Toti, e ha spesso polemizzato, anche in tempi recenti, coi dirigenti locali del centrodestra, spesso definendoli incompetenti e incapaci. Quanto deciderà di spendersi in favore di Bucci, o quanto invece preferirà restare a guardare senza schierarsi troppo esplicitamente al di là delle dichiarazioni ufficiali, potrà avere un peso in queste elezioni. Schleim e Meloni Le elezioni liguri sono importanti anche per i leader nazionali. Più di tutti, forse, per Elly Schleim. Una vittoria in Liguria le consentirebbe di sperare davvero nel cosiddetto "cappotto", cioè nella vittoria in tutte e tre le regioni che andranno a votare in questo autunno, il che consoliderebbe il suo ruolo di leader dell'opposizione e metterebbe in discussione le sicurezze di Meloni e del suo governo. Ma soprattutto, una vittoria eviterebbe a Schleim di dover affrontare un dibattito prevedibilmente duro intorno alla gestione delle alleanze. La sua ambizione di allargare il più possibile la coalizione progressista si è scontrata con la contrarietà di Giuseppe Conte a stare insieme a Matteo Renzi. Alla fine, il PD ligure ha ceduto al veto del M5S, escludendo i candidati di Italia Viva dalle liste a sostegno di Orlando. L'ultima volta che era successo, nelle regionali della Basilicata dell'aprile scorso, proprio l'elettorato di centro moderato è stato determinante per decretare la vittoria del centrodestra. Lo scenario non era così diverso da quello ligure, dove la senatrice renziana Raffaele Paita, a lungo dirigente del PD locale, avrebbe portato a Orlando le sue buone relazioni con gli industriali genovesi, specie quelli legati al porto e alle infrastrutture. Andrea Orlando ed Elly Schleim parlano nell'aula della Camera, il 12 dicembre 2023 (Mauro Scrobogna/LaPresse) Una sconfitta del centrosinistra, specie se di misura, riaprirebbe dunque il tema ormai trito e ritrito del perimetro del "campo largo", ed è un dibattito che logora sempre un po' Schleim. Peralto in Liguria, che pure sarebbe la regione di Beppe Grillo, il M5S è in grande sofferenza: ha faticato addirittura a completare le liste, per carenza di candidati, e i sondaggi gli assegnano consensi piuttosto bassi. Dall'altro lato c'è Meloni. È stata lei a convincere Bucci, e dunque a intestarsi la sua candidatura. In un momento di difficoltà per il suo governo, alle prese con la **legge**

di **bilancio** , con la questione dei centri per migranti in Albania e con un nuovo caso al ministero della Cultura , sarebbe fondamentale poter rivendicare una nuova vittoria elettorale, rimarcando un apprezzamento generale per la destra che resta piuttosto alto dopo due anni dal successo delle politiche del 2022. Anche per questo ha deciso di ripetere quanto fatto alle precedenti regionali, e cioè una manifestazione unitaria dei leader della coalizione a sostegno di Bucci, per la chiusura della campagna elettorale, che si è tenuta venerdì. Come al solito, ha sovrapposto temi locali a questioni nazionali, e queste ultime alla fine hanno occupato la parte preponderante del suo comizio.

AD USO ESCLUSIVO
INTERNO

Scuola, personale e docenti presto ridotti di 7800 unità

Con un taglio di circa 7.800 posti tra docenti e personale tecnico-amministrativo (ATA), in Campania si teme la chiusura di molti plessi scolastici. La nuova **Legge di Bilancio**, infatti, prevede una riduzione di oltre 5.600 docenti e 2.174 unità di personale ATA a livello nazionale, una misura che, secondo la Uil Campania e la Uil Scuola Campania, mette a rischio l'intero sistema educativo. Giovanni Sgambati e Roberta Vannini, rispettivamente segretario generale di Uil Campania e Uil Scuola Campania, esprimono profonda preoccupazione per le ripercussioni dei tagli, affermando che saranno ancora più difficili da affrontare in una regione già provata dal dimensionamento scolastico e dalle sue conseguenze. La Scuola: Un Presidio Fondamentale per il Territorio In Campania, le scuole non sono solo luoghi d'istruzione, ma anche presidi di legalità e centri di aggregazione sociale. Nelle aree interne e periferiche, le scuole rappresentano un riferimento di coesione sociale per le famiglie, oltre a costituire un simbolo della presenza dello Stato. La riduzione del personale scolastico rischia di compromettere il normale funzionamento delle istituzioni scolastiche e, di conseguenza, il diritto allo studio per molti studenti campani. Secondo Sgambati e Vannini, il taglio del personale potrebbe portare alla chiusura di diversi plessi scolastici nelle aree più isolate, costringendo gli studenti a lunghe trasferte per raggiungere scuole più distanti. Questo scenario non solo priva le comunità locali del loro centro educativo, ma ha anche ripercussioni sul sistema dei **trasporti** e sulle infrastrutture stradali, che già soffrono di un forte carico. Ripercussioni sul Diritto allo Studio e Appello al Governo I sindacalisti sottolineano che i tagli al personale scolastico rappresentano una seria minaccia al diritto allo studio degli studenti campani, rischiando di compromettere la qualità dell'istruzione e l'equità nell'accesso. La scuola, affermano, deve rimanere un presidio sul territorio per garantire sicurezza, apprendimento e coesione sociale. Di fronte a questi rischi, Sgambati e Vannini lanciano un appello al Governo affinché riveda le decisioni sui tagli, evitando di penalizzare le fasce più vulnerabili della popolazione e riconoscendo il ruolo centrale dell'istruzione per un futuro più equo e solidale.

IIFattoVesuviano

Scuola, personale e docenti presto ridotti di 7800 unità

10/27/2024 08:01Pasquale Carotenuto

Con un taglio di circa 7.800 posti tra docenti e personale tecnico-amministrativo (ATA), in Campania si teme la chiusura di molti plessi scolastici. La nuova Legge di Bilancio, infatti, prevede una riduzione di oltre 5.600 docenti e 2.174 unità di personale ATA a livello nazionale, una misura che, secondo la Uil Campania e la Uil Scuola Campania, mette a rischio l'intero sistema educativo. Giovanni Sgambati e Roberta Vannini, rispettivamente segretario generale di Uil Campania e Uil Scuola Campania, esprimono profonda preoccupazione per le ripercussioni dei tagli, affermando che saranno ancora più difficili da affrontare in una regione già provata dal dimensionamento scolastico e dalle sue conseguenze. La Scuola: Un Presidio Fondamentale per il Territorio In Campania, le scuole non sono solo luoghi d'istruzione, ma anche presidi di legalità e centri di aggregazione sociale. Nelle aree interne e periferiche, le scuole rappresentano un riferimento di coesione sociale per le famiglie, oltre a costituire un simbolo della presenza dello Stato. La riduzione del personale scolastico rischia di compromettere il normale funzionamento delle istituzioni scolastiche e, di conseguenza, il diritto allo studio per molti studenti campani. Secondo Sgambati e Vannini, il taglio del personale potrebbe portare alla chiusura di diversi plessi scolastici nelle aree più isolate, costringendo gli studenti a lunghe trasferte per raggiungere scuole più distanti. Questo scenario non solo priva le comunità locali del loro centro educativo, ma ha anche ripercussioni sul sistema dei trasporti e sulle infrastrutture stradali, che già soffrono di un forte carico. Ripercussioni sul Diritto allo Studio e Appello al Governo I sindacalisti sottolineano che i tagli al personale scolastico rappresentano una seria minaccia al diritto allo studio degli studenti campani, rischiando di compromettere la qualità dell'istruzione e l'equità nell'accesso. La scuola, affermano, deve rimanere un presidio sul territorio per garantire sicurezza, apprendimento e coesione sociale. Di fronte a questi rischi, Sgambati e Vannini lanciano un appello al Governo affinché riveda le decisioni sui tagli, evitando di penalizzare le fasce più vulnerabili della popolazione e riconoscendo il ruolo centrale dell'istruzione per un futuro più equo e solidale.

Commissario Europeo Hoekstra: «Revisione sulle auto resta al 2026, spazio a e-fuels»

Il commissario al clima designato Wopke Hoekstra conferma che la verifica del quadro normativo che impone lo stop alla produzione di auto a benzina e diesel dal 2035 è prevista nel 2026. È quanto emerge dalle sue risposte scritte al Parlamento europeo in preparazione delle audizioni. Hoekstra ricorda che l'orientamento politico generale indicato dalla presidente von der Leyen è raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 e ciò "richiederà un'ampia gamma di tecnologie innovative, in aree che vanno dalla mobilità all'energia. Ad esempio, l'obiettivo di neutralità climatica per le automobili entro il 2035 crea prevedibilità per investitori e produttori. Per arrivarci sarà necessario un approccio neutrale dal punto di vista tecnologico, in cui gli e-fuel abbiano un ruolo da svolgere attraverso una modifica mirata del regolamento come parte della revisione prevista". L'esponente olandese aggiunge che la nuova Commissione "lavorerà quindi su questa modifica mirata come parte della revisione prevista nel 2026. Questo lavoro prenderà in considerazione anche la necessità di e-fuel in altri settori, in cui non esistono altre alternative tecnologiche, come l'aviazione e il **trasporto marittimo**, tenendo conto della loro prevista scarsità, del loro processo di produzione ad alta intensità energetica e dei loro costi previsti". Nessun accenno ai **biocarburanti**. L'Italia e altri paesi premono affinché la verifica della legislazione sullo stop ai motori endotermici alla luce della situazione del settore auto sia anticipata ai primi mesi del 2025. Secondo il governo italiano l'obiettivo del 2035 va messo in discussione. POTREBBE INTERESSARTI.



Cisl, manovra ok per il taglio al cuneo fiscale. E al Sud il Pil corre il doppio rispetto al Nord

Il sindacato: "Bene Irpef e riduzione del costo del lavoro". **Sangalli** (**Confcommercio**) spinge: "Giù la spesa pubblica" L'impostazione della manovra, con la maggior parte delle risorse convogliate per confermare il taglio del cuneo fiscale estendendolo fino ai 40mila euro, trova apprezzamenti anche tra i sindacati. La Cisl esprime in particolare «soddisfazione per la conferma dell'accorpamento delle aliquote Irpef per sostenere i redditi bassi e l'estensione del taglio del cuneo contributivo - fiscale», reso strutturale ed applicato fino a 40mila euro. Pur sottolineando la presenza di margini di miglioramento, il sindacato guidato da Luigi Sbarra accoglie «con favore» anche la continuità alla defiscalizzazione per i salari di produttività e welfare contrattuale per il triennio 2025-2027 e della detassazione sui fringe benefit allargata anche a nuove platee. «Rilevante che la decontribuzione per le lavoratrici madri sia stata stabilizzata e che gli incentivi alle assunzioni nelle aree del Mezzogiorno per giovani, donne, lavoratori svantaggiati siano stati rifinanziati per il prossimo triennio», si legge nella nota emessa a seguito della riunione del comitato esecutivo. Anche sul versante della famiglia viene ritenuta «importante» la conquista dell'assegno di 1.000 euro per nuovi nati e il prolungamento dei congedi parentali all'80% per tre mesi, così come l'esclusione dell'assegno unico dal calcolo dell'Isee per il bonus asilo nido. Per la Sanità, l'incremento di 2,3 miliardi (1,3 aggiuntivo e il restante a legislazione vigente) andrà a «rafforzare la medicina territoriale e ridurre le liste d'attesa». L'operato del governo all'interno di un sentiero di miglioramento dei conti pubblici sta convincendo anche le agenzie di rating. A una settimana di distanza dalla promozione da parte di Fitch, è arrivata un'analoga indicazione da Dbrs. L'agenzia di rating canadese ha confermato il rating BBB e alzato le prospettive sull'Italia da stabili a positive in virtù del miglioramento del percorso fiscale a medio termine previsto. Il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti ha sottolineato proprio come questi giudizi positivi «sono il risultato dell'azione responsabile di questo governo che si traduce in credibilità per l'Italia». «Non accade così nel resto d'Europa - si accoda il ministro delle imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso - in questo momento storico così difficile, in cui assistiamo alla stagnazione dell'economia europea e alle condizioni non prevedibili in cui la guerra circonda il nostro continente». Intanto, ieri l'ufficio studi di **Confcommercio** ha aggiornato le stime sulla crescita italiana, prevista a +0,8% quest'anno, ponendo l'accento sul fatto che a sorpresa il Pil del Mezzogiorno corre più del doppio rispetto a quello del Nord: +1,2% contro lo 0,5%, anche se i consumi al Sud mostrano una maggiore debolezza con un +0,4% a fronte del +0,5% del Nord. «Occorre più coraggio nella revisione della spesa pubblica per poter alleggerire il peso fiscale che penalizza famiglie e imprese», è l'indicazione del presidente



di **Confcommercio**, **Carlo Sangalli**.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Un successo eterno scolpito nelle dodici tavole

Resiste in prima posizione "Il Dio dei nostri padri. Il grande romanzo della Bibbia", di Aldo Cazzullo, con più di 10.000 copie vendute Continua la trionfale corsa attraverso il **Mar Rosso** editoriale di Aldo Cazzullo. Il suo Il Dio dei nostri padri. Il grande romanzo della Bibbia (HarperCollins Italia) prosegue a macinare oltre le diecimila copie. Precisamente: 13mila copie e seicentosei. Cazzullo resta il vero profeta delle vendite. Qualunque tema divulgativo prenda in mano, dal fascismo a Mosè, passando per Giulio Cesare, **porta** a pile e pile di libri venduti. Una Terra promessa di carta. Possiamo già immaginarci che andrà avanti dritto così sino alla manna delle vendite natalizie. Per resistere a tanta potenza servono davvero una volontà tetragona e un piglio dittatoriale. Vedremo se riuscirà a mostrarle M. L'ora del destino (Bompiani) di Antonio Scurati. Questo quarto pannello dell'epopea ducesca racconta di Mussolini che precipita l'Italia in guerra e nella sconfitta. Ed esordisce con un molto incoraggiante secondo posto sull'onda di 12mila copie più spiccioli. Del resto un libro pieno di fascismo, Balbo e moschetto è un prodotto editoriale perfetto, che va a posizionarsi su uno zoccolo di pubblico consolidato. Anche di Scurati potremmo sentir parlare sino all'arrivo dei Re magi. Al terzo posto, invece, continua la sua corsa, anche se molto distanziata, Sveva Casati Modignani, regina del romanzo al femminile, con Lui, lei e il paradiso (Sperling & Kupfer). Siamo lontani dal duo di testa, ma la scrittrice milanese corre precisa come una metropolitana: 8mila e centonovantaquattro copie. Anche in questo caso la corsa lunga è facilmente prevedibile. Interessante, ai piani più bassi, l'arrivo in Top ten di Han Kang, la scrittrice coreana appena premiata con il Nobel. Il suo romanzo più noto e più pieno di sesso, La vegetariana (Adelphi, 2019) è arrivato in classifica. È un bel segnale perché significa che il Nobel per la Letteratura qualcosa muove... Non quanto il Premio Strega, ma qualcosa muove. In questo caso ottavo posto e 4mila e duecento copie più spiccioli.



Resiste in prima posizione "Il Dio dei nostri padri. Il grande romanzo della Bibbia", di Aldo Cazzullo, con più di 10.000 copie vendute Continua la trionfale corsa attraverso il Mar Rosso editoriale di Aldo Cazzullo. Il suo Il Dio dei nostri padri. Il grande romanzo della Bibbia (HarperCollins Italia) prosegue a macinare oltre le diecimila copie. Precisamente: 13mila copie e seicentosei. Cazzullo resta il vero profeta delle vendite. Qualunque tema divulgativo prenda in mano, dal fascismo a Mosè, passando per Giulio Cesare, porta a pile e pile di libri venduti. Una Terra promessa di carta. Possiamo già immaginarci che andrà avanti dritto così sino alla manna delle vendite natalizie. Per resistere a tanta potenza servono davvero una volontà tetragona e un piglio dittatoriale. Vedremo se riuscirà a mostrarle M. L'ora del destino (Bompiani) di Antonio Scurati. Questo quarto pannello dell'epopea ducesca racconta di Mussolini che precipita l'Italia in guerra e nella sconfitta. Ed esordisce con un molto incoraggiante secondo posto sull'onda di 12mila copie più spiccioli. Del resto un libro pieno di fascismo, Balbo e moschetto è un prodotto editoriale perfetto, che va a posizionarsi su uno zoccolo di pubblico consolidato. Anche di Scurati potremmo sentir parlare sino all'arrivo dei Re magi. Al terzo posto, invece, continua la sua corsa, anche se molto distanziata, Sveva Casati Modignani, regina del romanzo al femminile, con Lui, lei e il paradiso (Sperling & Kupfer). Siamo lontani dal duo di testa, ma la scrittrice milanese corre precisa come una metropolitana: 8mila e centonovantaquattro copie. Anche in questo caso la corsa lunga è facilmente prevedibile. Interessante, ai piani più bassi, l'arrivo in Top ten di Han Kang, la scrittrice coreana appena premiata con il Nobel. Il suo romanzo più noto e più pieno di sesso, La vegetariana (Adelphi, 2019) è arrivato in classifica. È

Spiate le alte cariche dello Stato. Un vicentino tra i 51 indagati

Emerge l'uso illecito dell'indirizzo email di Mattarella. Ricerche svolte anche su La Russa. «Democrazia in pericolo» Un'immagine dall'ordinanza: Nunzio Samuele Calamucci (foto ANSA) «Un pericolo per la democrazia di questo Paese». Ne è convinta la Dda di Milano che con l'indagine che venerdì scorso ha portato a quattro arresti e due sospensioni dal servizio, ha smantellato un network di presunti spioni guidato dall'ex super poliziotto Carmine Gallo, braccio operativo di Enrico Pazzali, il presidente di Fondazione Fiera e titolare di Equalize, la società di investigazione perno di una attività di dossieraggio a livello industriale per i magistrati «inquietante» in quanto avrebbe potuto essere in grado di «tenere in pugno» cittadini e istituzioni e «condizionare» dinamiche «imprenditoriali e procedure pubbliche, anche giudiziarie». Chi è il vicentino indagato Dagli atti dell'inchiesta, che vede tra i 51 indagati «in veste di collaboratore esterno dell'organizzazione», come riportano i pm, anche il vicentino Gabriele Edmondo Pegoraro, 48 anni, residente a Vicenza; emerge che nella rete dell'associazione con base in via Pattari, che avrebbe incassato un totale di oltre 3,1 milioni di euro di «profitti illeciti», sono finiti migliaia di nomi ma anche le più alte cariche del nostro Paese. Cosa che, sono le parole della premier Giorgia Meloni, «nessuno Stato di diritto può tollerare» e per il ministro Antonio Tajani «è una inaccettabile minaccia alla democrazia» in pericolo anche in quanto le informazioni riservate «possono essere usate da chi è nostro nemico dal punto di vista geo-strategico». L'uso illecito dell'indirizzo mail di Mattarella A destare l'allarme è un dialogo intercettato che fa temere che la rete sia arrivata al Quirinale. Nunzio Samuele Calamucci, parlando con l'ex funzionario di polizia, un tempo portato in palmo di mano, lo ha aggiornato sull'invio a «venti persone, più tre mail, una mail intestata a Mattarella, con nome e cognome che se vanno a vedere l'account è intestato al Presidente della Repubblica». Si tratta di una sola intercettazione in mano al pm Francesco De Tommasi, che coordina l'indagine con l'aggiunto Alessandra Dolci e il procuratore Marcello Viola, su cui verranno fatti i riscontri con una maxi consulenza tecnica. Calamucci e Gallo, scrive il pm, «lasciano intendere - di aver intercettato (...) un indirizzo email assegnato alla massima carica dello Stato, il Presidente Sergio Mattarella o comunque di essere riusciti (...) a utilizzare abusivamente o a clonare il predetto account». Dal Quirinale nessun commento sulla vicenda anche perché «c'è un'inchiesta in corso». Politici e non solo nel mirino della rete Nel mirino del gruppo, su richiesta di Pazzali, il quale avrebbe fatto «un uso incontrollato del dossieraggio», ci sono anche il presidente del Senato Ignazio La Russa e il figlio Geronimo. Il network di spie, che aveva rapporti con mafie e servizi segreti anche esteri, in particolare Pazzali con l'aiuto operativo con l'ex super poliziotto Gallo e la sua squadra, avrebbe raccolto informazioni anche su Matteo



10/28/2024 05:04

Società Editrice Atthesis

Emerge l'uso illecito dell'indirizzo email di Mattarella. Ricerche svolte anche su La Russa. «Democrazia in pericolo» Un'immagine dall'ordinanza: Nunzio Samuele Calamucci (foto ANSA) «Un pericolo per la democrazia di questo Paese». Ne è convinta la Dda di Milano che con l'indagine che venerdì scorso ha portato a quattro arresti e due sospensioni dal servizio, ha smantellato un network di presunti spioni guidato dall'ex super poliziotto Carmine Gallo, braccio operativo di Enrico Pazzali, il presidente di Fondazione Fiera e titolare di Equalize, la società di investigazione perno di una attività di dossieraggio a livello industriale per i magistrati «inquietante» in quanto avrebbe potuto essere in grado di «tenere in pugno» cittadini e istituzioni e «condizionare» dinamiche «imprenditoriali e procedure pubbliche, anche giudiziarie». Chi è il vicentino indagato Dagli atti dell'inchiesta, che vede tra i 51 indagati «in veste di collaboratore esterno dell'organizzazione», come riportano i pm, anche il vicentino Gabriele Edmondo Pegoraro, 48 anni, residente a Vicenza; emerge che nella rete dell'associazione con base in via Pattari, che avrebbe incassato un totale di oltre 3,1 milioni di euro di «profitti illeciti», sono finiti migliaia di nomi ma anche le più alte cariche del nostro Paese. Cosa che, sono le parole della premier Giorgia Meloni, «nessuno Stato di diritto può tollerare» e per il ministro Antonio Tajani «è una inaccettabile minaccia alla democrazia» in pericolo anche in quanto le informazioni riservate «possono essere usate da chi è nostro nemico dal punto di vista geo-strategico». L'uso illecito dell'indirizzo mail di Mattarella A destare l'allarme è un dialogo intercettato che fa temere che la rete sia arrivata al Quirinale. Nunzio Samuele Calamucci, parlando con l'ex funzionario di polizia, un tempo portato in palmo di mano, lo ha aggiornato

Renzi , bypassando il sistema di 'sicurezza' che protegge i dati dei personaggi in vista. A ciò si aggiungono anche i dossier su **Carlo Sangalli** , presidente di **Confcommercio**-Imprese per l'Italia, della Camera di commercio Milano Monza Brianza Lodi e di **Confcommercio** Milano tra i tanti e addirittura sull'avvocato siciliano Piero Amara , il legale imputato per una serie di procedimenti sulle vicende dell'Eni e per il caso Loggia Ungheria. La condanna della premier Meloni Arriva la dura condanna di Giorgia Meloni per il fenomeno dei «dossieraggi» , dietro cui, afferma, nella «migliore delle ipotesi» c'è «un sistema di ricatto ed estorsione, ma nella peggiore siamo davanti al reato di eversione ». Una vicenda che «nessuno Stato di diritto può tollerare» e di fronte a cui «mi aspetto che la magistratura vada fino in fondo». La premier, nell'ultimo libro di Bruno Vespa, ricorda come, «il dossieraggio» su di lei sia cominciato «già alla fine del governo Draghi, quando si capiva che sarei potuta andare al governo». © Riproduzione riservata [Clicca qui](#) per iscriverti al nostro canale e rimanere aggiornato in tempo reale. [Suggerimenti](#).

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Enrico Pazzali, un sogno olimpico: fango per screditare i rivali. In palio la Fondazione Milano-Cortina 2026

Estate 2022, il presidente del Milan Scaroni è fra i papabili per la guida dei Giochi invernali. Il titolare di Equalize chiede al socio "informazioni che possano escluderlo dalla corsa" Milano, 28 ottobre 2024 - La rivalità tra Enrico Pazzali e Paolo Scaroni ex amministratore delegato di Eni e presidente del Milan, era legata anche alla corsa per la guida della Fondazione Milano-Cortina che nell'estate del 2022 vedeva Scaroni, annotano i pm, come "uno dei papabili". Intrighi e giochi di potere, con al centro le Olimpiadi invernali del 2026, che avrebbero spinto il presidente della Fondazione Fiera Milano e titolare della società Equalize Pazzali (indagato) a chiedere all'ex superpoliziotto Carmine Gallo, ora di domiciliari, di "raccogliere informazioni compromettenti che possano escludere Scaroni dalla corsa", da cui poi si sarebbe sfilato a settembre del 2022. "Carmine, Fontana mi chiede se Scaroni ha dei precedenti, delle cose in corso", spiega Pazzali a Gallo in una conversazione intercettata dagli investigatori, attribuendo la richiesta al presidente della Regione Lombardia, del cui coinvolgimento nell'affaire, precisano i pm, "non v'è alcuna prova". Pazzali ha fretta, chiede di avere le informazioni "a brevissimo" perché il tempo, all'epoca stringeva. Una "smania" di ricerche su politici e personaggi "in vista", da parte di Pazzali, che preoccupava lo stesso Gallo, per il rischio che il sistema messo in piedi da quello che gli inquirenti hanno battezzato come "il gruppo di via Pattari 6", sede nel cuore di Milano della Equalize, potesse essere scoperto. Pazzali, nella ricerca di informazioni su persone legate a Letizia Moratti, nel 2022 avversaria di Attilio Fontana alle Regionali, si concentra sull'ex consigliere regionale Marco Tizzoni, per poi estendersi a tutto il consiglio direttivo di Lombardia Migliore. Chiede a Gallo di individuare "qualcuno interessante da verificare". C'è la richiesta, sempre da parte di Pazzali, di un dossier anche su **Carlo Sangalli**, ex presidente di Fiera Milano spa e storico presidente nazionale di **Confcommercio**. "Ti ho girato un nome", dice a Gallo. E l'ex poliziotto, in una conversazione successiva, esprime tutta la sua preoccupazione sul comportamento del presidente della Fondazione Fiera. "Dobbiamo ragionare Enrico - spiega - tu sei nell'occhio del ciclone (...) ti scassano i c... È compromettente per te". Pazzali, nel suo "uso incontrollato del dossieraggio", chiede a Gallo un accesso abusivo allo Sdi, l'immensa banca dati delle forze dell'ordine, anche per verificare se un dirigente di Fiera Milano spa fosse stato segnalato in passato come assuntore di sostanze stupefacenti. Una richiesta dovuta al fatto che i due erano "in contrapposizione" all'interno dell'ente, e servivano quindi informazioni compromettenti da tenere nel cassetto e usare alla bisogna. Dalle conversazioni emerge anche uno spaccato dei giochi di potere lombardi, e della lotta per gli appoggi politici. Approfondisci: Dati rubati, i pirati del web di Equalize: da Barilla a Erg, dipendenti spinti



Pazzali, in una conversazione intercettata, si altera perché uno dei manager a lui invisibili "è andato dalla Martinelli", riferendosi all'ex compagna del ministro e leader della Lega Matteo Salvini, consigliera della Fondazione Fiera Milano. Poi proseguono le lamentele: "Se il tuo amministratore delegato per essere confermato va da Salvini o va dalla Santanché o va da Renzi è finita (...) ho bisogno magari come si dice di mettere un po' di zizzania". La frenetica ricerca di informazioni riguardava anche Silvio Berlusconi (morto il 12 giugno 2023) e il suo entourage, con la richiesta di verificare se nel "database" della Equalize ci siano documenti sull'inchiesta Ruby e sulle serate ad Arcore. "Il video di Ruby dov'è?", chiede Pazzali a Gallo e Samuele Calamucci il 4 novembre 2022. I due, a quel punto, spiegano a Pazzali che la collocazione di server all'estero, in questo caso nel Regno Unito e in Lituania, serve a ostacolare le indagini: "Poi nessuno andrà in Lituania a vedere...".

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Pil, al Sud in crescita il doppio del Nord: più 1,2% contro 0,5%

Il rapporto di **Confcommercio** del 2024: consumi risalgono ai livelli pre Covid di Nando Santonastaso Il Sud cresce nel 2024 più del doppio del Nord (+1,2% rispetto a +0,5%), e di fatto ribadisce di essere la vera locomotiva del Paese la cui media Pil complessiva per l'anno in corso dovrebbe aggirarsi alla fine tra il +0,8% e il +0,9%. È la conferma di quella che si può ormai definire una linea di tendenza a tutti gli effetti, dopo il clamoroso dato 2023 (+1,3%) certificato dall'Istat e anticipato dalla Svimez. Stavolta ad evidenziare la spinta del Mezzogiorno è uno studio di **Confcommercio**, diffuso ieri e dedicato all'analisi dei consumi nelle economie regionali (che segnano, come vedremo, il passo un po' dovunque). Il Sud che fa da traino al Paese è una lettura ormai inevitabile nonostante il fatto che debba fare i conti con due importanti elementi di criticità. Il più pericoloso è il perdurante livello di spopolamento dei suoi territori: **Confcommercio** calcola, infatti, che la popolazione del Sud ha subito una riduzione di 161mila unità tra il 2022 e il 2024, a fronte di un incremento di 125mila unità al Nord. Non è un fenomeno nuovo, ovviamente e non va confuso con il calo demografico, prodotto dalla denatalità e anch'esso da tempo al centro di mille preoccupazioni: l'allarme sul rischio di una progressiva desertificazione soprattutto delle aree interne è acceso da anni, con previsioni a medio e lungo termine pesantissime (la Svimez un anno fa aveva quantificato in 8 milioni di residenti in meno la consistenza dello spopolamento nel Mezzogiorno al 2080). In questo caso, però, il dato colpisce perché sembra andare in controtendenza rispetto agli ormai evidenti miglioramenti del sistema economico del Sud, dove l'incremento dell'export e dell'occupazione, e persino una rinnovata dinamica dei cervelli di rientro, indicano che il cambio di paradigma non solo è possibile ma è persino iniziato. È probabile che occorrerà ancora del tempo per capire se e quanto la crescita inciderà anche su questo fronte, a comporre il quale come evidenziato dal Rapporto di Deloitte sulla Campania - contribuirebbe un'offerta formativa del sistema universitario «meno attrattiva». Di sicuro è un tema centrale anche perché, come spiega **Confcommercio**, affinché si riducano i divari in termini monetari assoluti è necessario che il rapporto tra le variazioni del Pil pro capite tra area povera e area ricca sia superiore al rapporto tra i livelli medi della medesima grandezza (sempre il Pil pro capite). Cosa che, appunto, si è verificata sia per il 2023 sia per il 2024). D'altra parte, la riduzione del divario è piuttosto esigua (meno di 350 euro reali pro capite nel biennio) mentre il divario anche nel 2024 resta superiore, come detto, ai 18mila euro ai prezzi 2020. L'altro elemento di criticità sul quale riflette **Confcommercio** è la distanza molto ampia tra il Pil pro capite del Sud e quello del Nord. Parliamo di 18mila euro di scarto (21.714 euro al Sud contro i 39.786 euro al Nord), che per la verità sembrano riflettere una



10/27/2024 07:39

Il rapporto di Confcommercio del 2024: consumi risalgono ai livelli pre Covid di Nando Santonastaso Il Sud cresce nel 2024 più del doppio del Nord (+1,2% rispetto a +0,5%), e di fatto ribadisce di essere la vera locomotiva del Paese la cui media Pil complessiva per l'anno in corso dovrebbe aggirarsi alla fine tra il +0,8% e il +0,9%. È la conferma di quella che si può ormai definire una linea di tendenza a tutti gli effetti, dopo il clamoroso dato 2023 (+1,3%) certificato dall'Istat e anticipato dalla Svimez. Stavolta ad evidenziare la spinta del Mezzogiorno è uno studio di Confcommercio, diffuso ieri e dedicato all'analisi dei consumi nelle economie regionali (che segnano, come vedremo, il passo un po' dovunque). Il Sud che fa da traino al Paese è una lettura ormai inevitabile nonostante il fatto che debba fare i conti con due importanti elementi di criticità. Il più pericoloso è il perdurante livello di spopolamento dei suoi territori: Confcommercio calcola, infatti, che la popolazione del Sud ha subito una riduzione di 161mila unità tra il 2022 e il 2024, a fronte di un incremento di 125mila unità al Nord. Non è un fenomeno nuovo, ovviamente e non va confuso con il calo demografico, prodotto dalla denatalità e anch'esso da tempo al centro di mille preoccupazioni: l'allarme sul rischio di una progressiva desertificazione soprattutto delle aree interne è acceso da anni, con previsioni a medio e lungo termine pesantissime (la Svimez un anno fa aveva quantificato in 8 milioni di residenti in meno la consistenza dello spopolamento nel Mezzogiorno al 2080). In questo caso, però, il dato colpisce perché sembra andare in controtendenza rispetto agli ormai evidenti miglioramenti del sistema economico del Sud, dove l'incremento dell'export e dell'occupazione, e persino una rinnovata dinamica dei cervelli di rientro, indicano che il cambio di paradigma non solo è possibile ma è persino iniziato. È probabile che occorrerà ancora del tempo per capire se e quanto la crescita inciderà anche su questo fronte, a comporre il quale come evidenziato dal Rapporto di Deloitte sulla Campania - contribuirebbe un'offerta

realtà da tempo consolidata, quasi immutabile, nella quale l'esistenza di tanti Sud diversi all'interno della stessa macroarea ovviamente non emerge trattandosi di una media. Ma allora si può crescere nel Pil meglio di tutto il resto del Paese e non riuscire, come sembrerebbe quasi automatico, a ridurre questa distanza? L'impatto La domanda aleggia sul Rapporto della **Confcommercio** anche perché se è vero che sul piano dei consumi il Sud fa leggermente peggio della media Italia (nel 2024 l'aumento è dello 0,4% rispetto allo 0,5% del Paese) è anche vero che il Mezzogiorno ha comunque recuperato quest'anno la quota di consumi antecedenti il Covid. Ha, cioè, annullato definitivamente l'impatto della pandemia che è stato particolarmente duro per le famiglie, considerati appunto i più bassi livelli di reddito esistenti. Non a caso la Svimez, che il 27 novembre presenterà il Rapporto 2024 a Roma, ha focalizzato la risposta in termini di potere d'acquisto del Mezzogiorno per capire se l'allineamento alla crescita del Paese è destinato a durare ancora. In Italia peraltro non è solo il Sud ad avere una crescita modesta dei consumi che pur superando complessivamente quest'anno di 17 miliardi il livello pre-Covid, non mostrano segnali di ripresa significativa sul 2023 (+0,5% contro +1%). Il rallentamento interessa tutte le Regioni ad eccezione di Liguria e Umbria, dove crescono rispettivamente di 7 e 4 decimi di punto, e del Molise dove sono stabili. «Questo rallentamento testimonia un tessuto economico ancora fragile, nonostante il contributo positivo del turismo straniero, che ha sostenuto la domanda in alcune regioni di quest'area del Paese (come in Campania, ndr) dice il Rapporto -. L'aggiornamento delle stime regionali relative al prodotto lordo e ai consumi sul territorio (questi ultimi effettuati sia da italiani che da stranieri) e le evidenze statistiche dei primi due trimestri del 2024 confermano la sensazione che, in Italia, il circuito redditi-fiducia-consumi si sia in qualche modo inceppato: i maggiori redditi disponibili reali, dovuti alla crescita dell'occupazione, agli effetti dei rinnovi contrattuali e al calo drastico dell'inflazione, non si sono ancora tradotti in maggiori consumi». È questo dice **Confcommercio**, il punto debole dell'attuale congiuntura economica. «L'economia italiana è in una fase complessa spiega il presidente **Carlo Sangalli** -: il Sud cresce più del Nord, ma il divario resta ancora ampio. C'è un problema di fiducia nonostante l'aumento dei redditi reali. Occorre più coraggio nella revisione della spesa pubblica per poter alleggerire il peso fiscale che penalizza famiglie e imprese». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Mediterraneo, l'Italia mai così centrale negli ultimi 80 anni»

Posizione unica di vantaggio rispetto ad altri Paesi europei di Antonino Pane
La centralità del Mediterraneo in questo momento pone l'Italia, per la prima volta negli ultimi 80 anni, in una posizione unica di vantaggio anche nel confronto dei partner europei. Gli Agenti Marittimi italiani, hanno celebrato i 75 anni della loro Federazione (Federagenti) alimentando una grande ma fondata ambizione: cercare di capire prima di altri, cosa accadrà negli equilibri geopolitici che presiedono allo sviluppo del commercio internazionale via mare e quali impatti i nuovi scenari avranno. Il presidente Alessandro Santi che, proprio nel corso dell'Assemblea per i 75 anni ha passato il testimone al suo successore, Paolo Pessina, ha chiamato a confronto esperti e studiosi degli scenari geopolitici planetari, anche sul campo dei conflitti mondiali, per capire e preparare il futuro. Insomma una sorta di melting pot di opinioni sul futuro del Medio Oriente, sulle imminenti elezioni americane, sull'effettiva forza d'urto della macchina politica ed economica cinese, sui paesi proxy dell'Iran. Tutte situazioni che gli avvenimenti che si susseguono dicono che è giusta la decisione di monitorare continuamente per essere pronti a prendere le decisioni necessarie in tempi brevi. I conflitti Oggi, ad esempio, bisogna monitorare costantemente gli effetti del bombardamento di Israele in Iran ad oriente e le elezioni americane ad occidente. Gli osservatori principali mirano in queste due direzioni. In particolare gli Usa sono guardati con attenzione: non bisogna dimenticare, infatti, che è proprio verso gli Stati Uniti che si muovono molte delle merci che transitano nei porti italiani. Federagenti non ha dubbi: è proprio la capacità di reagire immediatamente, che consente di contestare quel concetto di scontata emarginazione del Mediterraneo a causa del parziale blocco del Mar Rosso e del Canale di Suez. Le merci sono transitate lo stesso da Oriente verso Occidente e viceversa nonostante le rotte più lunghe. E se tutto questo è vero, non bisogna mollare. Anzi, il presidente Santi ha lanciato un appello all'Unione Europea. La Ue deve svolgere con incisività il suo ruolo, anche di contrapposizione, nei confronti di chi (nel caso specifico gli Houthi) punta al blocco di una delle più importanti direttrici del traffico marittimo mondiale. Insomma a Bruxelles non devono continuare solo a guardare. Ma torniamo a Federagenti. L'assemblea di Roma è servita per sottolineare che la velocità nelle decisioni, si è rivelata arma vincente. I commerci Ed è determinante, secondo gli agenti marittimi, anche la prudenza nelle valutazioni catastrofali come quelle relative all'affermazione massiccia dell'economia cinese e quindi dell'area dell'Indo-Pacifico. È chiaro che, purtroppo, questa area sarà ancora caratterizzata da conflitti e tensioni. Ma è altrettanto vero che i commerci internazionali restano determinanti anche in questa area. Altrettanta forza Federagenti, con il presidente Santi, ha messo sul tavolo della transizione ecologica. Per Santi la green economy,



Posizione unica di vantaggio rispetto ad altri Paesi europei di Antonino Pane La centralità del Mediterraneo in questo momento pone l'Italia, per la prima volta negli ultimi 80 anni, in una posizione unica di vantaggio anche nel confronto dei partner europei. Gli Agenti Marittimi italiani, hanno celebrato i 75 anni della loro Federazione (Federagenti) alimentando una grande ma fondata ambizione: cercare di capire prima di altri, cosa accadrà negli equilibri geopolitici che presiedono allo sviluppo del commercio internazionale via mare e quali impatti i nuovi scenari avranno. Il presidente Alessandro Santi che, proprio nel corso dell'Assemblea per i 75 anni ha passato il testimone al suo successore, Paolo Pessina, ha chiamato a confronto esperti e studiosi degli scenari geopolitici planetari, anche sul campo dei conflitti mondiali, per capire e preparare il futuro. Insomma una sorta di melting pot di opinioni sul futuro del Medio Oriente, sulle imminenti elezioni americane, sull'effettiva forza d'urto della macchina politica ed economica cinese, sui paesi proxy dell'Iran. Tutte situazioni che gli avvenimenti che si susseguono dicono che è giusta la decisione di monitorare continuamente per essere pronti a prendere le decisioni necessarie in tempi brevi. I conflitti Oggi, ad esempio, bisogna monitorare costantemente gli effetti del bombardamento di Israele in Iran ad oriente e le elezioni americane ad occidente. Gli osservatori principali mirano in queste due direzioni. In particolare gli Usa sono guardati con attenzione: non bisogna dimenticare, infatti, che è proprio verso gli Stati Uniti che si muovono molte delle merci che transitano nei porti italiani. Federagenti non ha dubbi: è proprio la capacità di reagire immediatamente, che consente di contestare quel concetto di scontata emarginazione del Mediterraneo a causa del parziale blocco del Mar Rosso e del Canale di Suez. Le merci sono transitate lo stesso da Oriente verso Occidente e viceversa nonostante le rotte più lunghe. E se tutto questo è vero, non bisogna mollare. Anzi, il presidente Santi ha lanciato un appello all'Unione Europea. La Ue

per come impostata da Bruxelles , sta scricchiolando e dimostrando limiti determinati da un approccio ideologico prevalente su quello economico. Il presidente a proposito della transizione ecologica, ad esempio, ha sostenuto che anche fermando tutta l'industria europea, si otterrebbe un effetto pari a zero nelle emissioni nocive. «E invece la Ue persevera in una politica green attuata - ha precisato Santi - che non tiene in alcun conto del rapporto costi-benefici e continua a colpire con sanzioni invece di agevolare». Il ruolo E poi la necessità per l'Italia di far valere sul mercato e sul Mare Nostrum il suo ruolo storico e, specialmente, la sua capacità di dialogo con i paesi dell'Africa e del Medio Oriente, accelerando sul fronte del Piano Mattei. Ed è per questo che l'Italia sta rivitalizzando il suo ruolo storico. Oggi si può rivendicare con forza il ruolo guida dell'Europa nel Mediterraneo. E in questo cambio di paradigma gli agenti marittimi meridionali sono determinati nel sottolineare il ruolo del Mezzogiorno diventato locomotiva dell'economia nazionale. Il posizionamento dei suoi porti, ma non solo. Il resto lo fanno le scelte del governo che ha puntato sulla Zes unica e sul Pnrr per migliorare le infrastrutture portuali per mettere i porti del Sud pronti a cogliere tutte le opportunità del Piano Mattei. Insomma un'Assemblea coraggiosa quella di Federagenti. Sono emerse posizioni che ha anche sgretolato convinzioni vecchie e strategie sbagliate. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Commissario Europeo Hoekstra: «Revisione sulle auto resta al 2026, spazio a e-fuels»

Il commissario al clima designato Wopke Hoekstra conferma che la verifica del quadro normativo che impone lo stop alla produzione di auto a benzina e diesel dal 2035 è prevista nel 2026. È quanto emerge dalle sue risposte scritte al Parlamento europeo in preparazione delle audizioni. Hoekstra ricorda che l'orientamento politico generale indicato dalla presidente von der Leyen è raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 e ciò "richiederà un'ampia gamma di tecnologie innovative, in aree che vanno dalla mobilità all'energia. Ad esempio, l'obiettivo di neutralità climatica per le automobili entro il 2035 crea prevedibilità per investitori e produttori. Per arrivarci sarà necessario un approccio neutrale dal punto di vista tecnologico, in cui gli e-fuel abbiano un ruolo da svolgere attraverso una modifica mirata del regolamento come parte della revisione prevista". L'esponente olandese aggiunge che la nuova Commissione "lavorerà quindi su questa modifica mirata come parte della revisione prevista nel 2026. Questo lavoro prenderà in considerazione anche la necessità di e-fuel in altri settori, in cui non esistono altre alternative tecnologiche, come l'aviazione e il **trasporto marittimo**, tenendo conto della loro prevista scarsità, del loro processo di produzione ad alta intensità energetica e dei loro costi previsti". Nessun accenno ai **biocarburanti**. L'Italia e altri paesi premono affinché la verifica della legislazione sullo stop ai motori endotermici alla luce della situazione del settore auto sia anticipata ai primi mesi del 2025. Secondo il governo italiano l'obiettivo del 2035 va messo in discussione.



Explora, viaggio nel lusso. Un "6 stelle" sull'acqua

La nave della Msc porta ad Ancona mille passeggeri che possono godere di un'esperienza indimenticabile. Celebrato il "Maiden Call" a bordo. Il lusso sbarca in città. Ieri la nave da crociera Explora I, la prima di una serie di sei navi della flotta Explora Journeys del gruppo MSC (un investimento di 3,5 miliardi di euro) è arrivata nel porto dorico con a bordo circa mille ospiti provenienti da tutto il mondo. Ancona entra così a far parte di un esclusivo circuito di destinazioni luxury, ampliando il proprio richiamo internazionale. La nave è stata costruita lo scorso anno presso la Fincantieri di Monfalcone e rappresenta l'apice dell'ingegneria navale Made in Italy. A bordo, gli ospiti possono godere di un'esperienza comparabile a un hotel 6 stelle con soluzioni di sostenibilità all'avanguardia, come la possibilità di allacciarsi alla rete elettrica dei porti per ridurre le emissioni inquinanti. In occasione dell'arrivo della nave, è stata celebrata la tradizionale cerimonia marinara del "Maiden Call" a bordo, con lo scambio dei crest tra il comandante Diego Michelozzi e le autorità locali, tra cui il sindaco Daniele Silveti, e l'ammiraglio Vincenzo Vitale, comandante del porto. Vincenzo Garofalo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico centrale, ha espresso la sua soddisfazione per questa nuova opportunità di visibilità per Ancona e per il contributo che il turismo crocieristico porta alla città. "Accogliere Explora I conferma il valore del porto come punto strategico per il turismo di lusso e per l'economia locale" ha sottolineato, facendo riferimento anche all'accordo "Ancona Blue Agreement" siglato ieri per promuovere pratiche ecologiche nello scalo. Luigi Merlo, responsabile dei rapporti istituzionali del gruppo per l'Italia ha ricordato come Msc abbia già investito per migliorare l'infrastruttura portuale e attende con interesse l'evoluzione dei lavori al Molo Clementino che permetteranno l'attracco di navi di nuova generazione. Navi all'avanguardia ma sicuramente non per tutte le tasche e soprattutto già dotate di ogni servizio a bordo, incluse decine di boutique dei marchi più prestigiosi. Il sindaco si è detto comunque convinto che "la cittadinanza potrà trarre molti benefici da questa presenza, soprattutto perché sul fronte dell'accoglienza turistica c'è ancora molto da migliorare". La nave ieri sera è salpata alla volta di Venezia e successivamente verso Spalato, Kotor e Atene. Poi si sposterà sul versante occidentale del Mediterraneo per dirigersi a novembre verso i Caraibi. Ilaria Traditi.



I progetti di Garofalo: "Nuovo terminal crociere. I lavori sulle banchine si stanno sbloccando"

Il presidente dell'**Autorità di Sistema** del medio Adriatico: "Per quanto riguarda la nuova stazione marittima e biglietteria all'ex Fiera della Pesca c'è l'ok. La vera novità è all'attracco numero 15". Il porto di Ancona è un unico, grande cantiere. Tante le opere da portare avanti, ma non mancano i ritardi. A partire dalle banchine, una buona parte delle quali sono di fronte ad alcune problematiche di tipo procedurale, tanto per confermare la delicatezza delle opere portuali. Vincenzo Garofalo, presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Medio Adriatico, andiamo con ordine partendo dall'intervento più importante e atteso: i lavori per la banchina 27, annunciati e presentati, stanno procedendo? "Il cantiere sta già procedendo, sono stati portati due pontoni e si sta procedendo con gli escavi propedeutici alla grande opera. Finalmente lì qualcosa si è mossa in maniera decisiva dopo anni di contenziosi". Nei mesi scorsi abbiamo visto movimento nell'area ex silos, per intenderci le banchine dalla 19 alla 21, ma adesso sembra che ci siano dei rallentamenti e che spesso il cantiere sia fermo, è così? E sulla 23, con tanto di vecchie gru di cui disfarsi? "A me non risulta, le macchine stanno lavorando e il lavoro per il retro banchina mi risulta ben avviato. Per quanto concerne la 23 e le demolizioni delle vecchie gru, l'aggiudicazione dell'appalto è in corso d'opera, contiamo di affidare i lavori entro la fine del 2024". Ora la nota dolente, i lavori sulla banchina 13. Lei in primavera aveva annunciato che l'opera sarebbe stata riconsegnata entro giugno, al massimo a inizio luglio scorso, in realtà ciò non è accaduto: cos'è successo e quali prospettive ci sono? "Purtroppo sono stati necessari alcuni approfondimenti rispetto al progetto iniziale e ciò ha prodotto uno stop e ulteriori interventi tecnici. Siamo riusciti a raggiungere un accordo con l'impresa incaricata e pare che adesso, ce lo auguriamo, i lavori possano proseguire senza ulteriori intoppi". Esiste un orizzonte temporale? "Il termine fissato per la fine del cantiere è febbraio 2025". Ci sono poi altre opere che riguardano altrettanti contenitori, pensiamo all'ex Tubimar, all'ex Fiera, lo scalo Marotti e così via. Da dove vuole partire? "Dalla nuova struttura operativa di cui ci stiamo occupando allo scalo Marotti a favore della Guardia di finanza, dell'Agenzia delle Dogane e degli spedizionieri. Siamo alla continua ricerca di spazi da mettere a disposizione dei privati, una richiesta continua. Per quanto riguarda l'ex Tubimar piano piano stiamo riportando la situazione alla normalità nell'area devastata dal terribile incendio (avvenuto la sera del 15 settembre 2020, ndr.). Proseguono le demolizioni e il recupero di altre parti. Per quanto riguarda la nuova stazione marittima e biglietteria da realizzare all'ex Fiera della Pesca c'è l'ok all'opera, questione di tempo e metteremo le mani anche lì. C'è anche una novità?". Quale? "Gli uffici stanno lavorando a un nuovo terminal crocieristico alla banchina 15. Quello attuale non



Il presidente dell'Autorità di Sistema del medio Adriatico: "Per quanto riguarda la nuova stazione marittima e biglietteria all'ex Fiera della Pesca c'è l'ok. La vera novità è all'attracco numero 15". Il porto di Ancona è un unico, grande cantiere. Tante le opere da portare avanti, ma non mancano i ritardi. A partire dalle banchine, una buona parte delle quali sono di fronte ad alcune problematiche di tipo procedurale, tanto per confermare la delicatezza delle opere portuali. Vincenzo Garofalo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Medio Adriatico, andiamo con ordine partendo dall'intervento più importante e atteso: i lavori per la banchina 27, annunciati e presentati, stanno procedendo? "Il cantiere sta già procedendo, sono stati portati due pontoni e si sta procedendo con gli escavi propedeutici alla grande opera. Finalmente lì qualcosa si è mossa in maniera decisiva dopo anni di contenziosi". Nei mesi scorsi abbiamo visto movimento nell'area ex silos, per intenderci le banchine dalla 19 alla 21, ma adesso sembra che ci siano dei rallentamenti e che spesso il cantiere sia fermo, è così? E sulla 23, con tanto di vecchie gru di cui disfarsi? "A me non risulta, le macchine stanno lavorando e il lavoro per il retro banchina mi risulta ben avviato. Per quanto concerne la 23 e le demolizioni delle vecchie gru, l'aggiudicazione dell'appalto è in corso d'opera, contiamo di affidare i lavori entro la fine del 2024". Ora la nota dolente, i lavori sulla banchina 13. Lei in primavera aveva annunciato che l'opera sarebbe stata riconsegnata entro giugno, al massimo a inizio luglio scorso, in realtà ciò non è accaduto: cos'è successo e quali prospettive ci sono? "Purtroppo sono stati necessari alcuni approfondimenti rispetto al progetto iniziale e ciò ha prodotto uno

è adeguato al traffico, c'è necessità di cambiare. È in corso di realizzazione il progetto della nuova struttura, presto ci saranno novità".

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Ancona blue agreement: "C'è un impegno condiviso"

Alberto Rossi (Adria Ferries). "Dimostra la sensibilità di tutti gli operatori" Ieri la firma condivisa tra **autorità**, compagnie e agenzie marittime, dal 1° novembre il via all'Ancona Blue Agreement' per migliorare ulteriormente la sostenibilità ambientale grazie a un calo delle emissioni delle navi in arrivo al porto e in partenza verso Albania, Croazia e Grecia. L'accordo volontario è stato sottoscritto da **Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico Centrale, Capitaneria di porto di Ancona, Comune di Ancona, compagnie di navigazione dei traghetti e delle crociere e agenzie marittime. Il documento prevede l'anticipo di sei mesi dell'obbligo di utilizzo di combustibili per le navi con un tenore di zolfo allo 0,1%, previsto dalla Convenzione internazionale Marpol 73/78 in tutto il mare Mediterraneo dal 1 maggio 2025: "Una delle novità importanti _ ha detto l'ammiraglio Vitale, comandante della capitaneria di porto _ è che il cambio di carburante o l'entrata in funzione dello scrubber (un filtro per abbassare le emissioni, ndr.) avverrà non in porto, ma in mare aperto, a 8-10 miglia marine dallo scalo. L'accordo è aperto anche ad altre compagnie, in particolare quelle che si occupano dei container; lunedì ho un incontro importante in tal senso. L'impegno riguarda altre best practice, a partire dalla riduzione della fumosità immessa nell'ambiente, al netto della tipologia di carburante". Tra i firmatari ci sono anche Adria Ferries e Frittelli Maritime gestite da Alberto Rossi che all'epoca del precedente agreement, datato novembre 2018, era stato firmato subito da tre compagnie di navigazione (Adria Ferries, Jadrolinija e Grimaldi) e successivamente si erano aggiunte le altre: "Proprio qui sta una delle sensibili differenze col passato _ spiega Alberto Rossi che preferisce non entrare nella polemica politica innescata dal 'Blue agreement' _, vista la presenza di tutti gli enti, portuali e non, previsti, compreso il Comune di Ancona, ma soprattutto di tutte le compagnie di navigazione e le agenzie marittime, senza dimenticare le crociere. Ecco perché si tratta di una bella iniziativa, perché dimostra la sensibilità di tutti gli operatori, a partire dal sottoscritto, sul tema ambientale e delle emissioni e la grande coesione tra i vari attori portuali. Temi su cui noi puntiamo molto anche con investimenti importanti, vedi il progetto Eagle. L'altra novità rispetto al documento del 2018 riguarda l'aspetto tecnico perché allora ci si riferiva a un carburante dal contenuto di zolfo cinque volte più elevato rispetto a oggi. Ora, come allora, si anticipa una norma che presto (maggio 2025, ndr.) diventerà obbligatoria".



Alberto Rossi (Adria Ferries). "Dimostra la sensibilità di tutti gli operatori" Ieri la firma condivisa tra autorità, compagnie e agenzie marittime, dal 1° novembre il via all'Ancona Blue Agreement' per migliorare ulteriormente la sostenibilità ambientale grazie a un calo delle emissioni delle navi in arrivo al porto e in partenza verso Albania, Croazia e Grecia. L'accordo volontario è stato sottoscritto da Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Centrale, Capitaneria di porto di Ancona, Comune di Ancona, compagnie di navigazione dei traghetti e delle crociere e agenzie marittime. Il documento prevede l'anticipo di sei mesi dell'obbligo di utilizzo di combustibili per le navi con un tenore di zolfo allo 0,1%, previsto dalla Convenzione internazionale Marpol 73/78 in tutto il mare Mediterraneo dal 1 maggio 2025: "Una delle novità importanti _ ha detto l'ammiraglio Vitale, comandante della capitaneria di porto _ è che il cambio di carburante o l'entrata in funzione dello scrubber (un filtro per abbassare le emissioni, ndr.) avverrà non in porto, ma in mare aperto, a 8-10 miglia marine dallo scalo. L'accordo è aperto anche ad altre compagnie, in particolare quelle che si occupano dei container; lunedì ho un incontro importante in tal senso. L'impegno riguarda altre best practice, a partire dalla riduzione della fumosità immessa nell'ambiente, al netto della tipologia di carburante". Tra i firmatari ci sono anche Adria Ferries e Frittelli Maritime gestite da Alberto Rossi che all'epoca del precedente agreement, datato novembre 2018, era stato firmato subito da tre compagnie di navigazione (Adria Ferries, Jadrolinija e Grimaldi) e successivamente si erano aggiunte le altre: "Proprio qui sta una delle sensibili differenze col passato _ spiega Alberto Rossi che preferisce non entrare nella polemica politica innescata dal 'Blue agreement' _ vista

Carlini (Fonasba): "La decarbonizzazione sarà protagonista nei prossimi anni" | Intervista

"La mia personale idea è che andremo verso le navi alimentate a energia nucleare. Un processo lungo: di accettazione sociale, di messa in sicurezza degli impianti, di smaltimento dei residui, che vanno ridotti al minimo e la cui radioattività deve essere neutralizzata" Genova - Fulvio Carlini è il nuovo presidente della Fonasba. Originario di Varazze, 67 anni, Carlini è il primo italiano al vertice della federazione mondiale delle associazioni degli agenti e broker **marittimi** dal 2002, quando questo ruolo fu ricoperto da Umberto Masucci. Con un'esperienza quarantennale nel settore, Carlini lavora dal 2016 a Monaco. Assemblea di Federagenti, il tributo al presidente Fulvio Carlini. La sua nomina ufficiale è stata la settimana scorsa all'assemblea di Atene. Agenti e broker rappresentano sono un po' la regia dello shipping, che è uno dei collanti della globalizzazione. In un mondo sempre più frazionato, i suoi tre anni da presidente non saranno semplici. «Bisogna capire quale sarà lo scenario. L'industria dei **trasporti marittimi** tiene insieme la globalizzazione, è vero. Il mondo in sostanza ha poca contezza di questo, basti pensare che ai **marittimi** è stato riconosciuto dall'Onu lo status di lavoratori chiave solo dopo il Covid. Perché ci si è accorti che se le navi non girano, la gente non mangia, non si riscalda, non ha elettricità e così via. Ecco, anche in un mondo frazionato, penso che lo shipping continuerà a fare il suo lavoro. In fondo alla nostra assemblea di Atene c'erano anche le delegazioni di Iran, Israele e Libano, tutti insieme». E tra di loro parlavano? «Beh, sì qualcosa si dicevano. In Fonasba abbiamo la Cina, e formalmente ancora la Russia. Guardi, io dico sempre che finché c'è shipping, c'è speranza. Perché al di là delle tensioni internazionali, il commercio deve continuare ad andare avanti, e questo comporta che gli addetti ai lavori, quelli come noi, devono continuare a parlarsi». Come vede il mondo alla fine del suo mandato? «Per il **trasporto marittimo**, penso che i cambiamenti riguarderanno più le modalità di navigazione, rispetto a cosa viene trasportato. Il mondo, nonostante le divisioni, continua a crescere. Meno, è vero. Ma questo perché la curva demografica sta rallentando. Se per due decenni siamo stati abituati a gestire un Pil globale che aumentava dal 3,5 al 5% l'anno, per i prossimi la crescita sarà del 2-2,5%. Ma comunque crescita. Gli armatori continueranno a ordinare navi, e considerato che siamo alle soglie di una transizione energetica, penso che a fare la differenza sarà il tema della decarbonizzazione». E in che modo? «C'è la necessità di ordinare nuove unità in grado di bruciare i futuri **carburanti** a basso impatto ambientale. Tenga conto che oggi, le navi che fanno servizio costiero, sotto le 10 mila tonnellate di portata hanno un'età media di 27 anni. Ma per vedere cambiamenti significativi, penso serviranno almeno due decenni. Deve cambiare ancora la tipologia delle merci trasportate - consideri che ancora oggi oltre il 50% della merce trasportata



"La mia personale idea è che andremo verso le navi alimentate a energia nucleare. Un processo lungo: di accettazione sociale, di messa in sicurezza degli impianti, di smaltimento dei residui, che vanno ridotti al minimo e la cui radioattività deve essere neutralizzata" Genova - Fulvio Carlini è il nuovo presidente della Fonasba. Originario di Varazze, 67 anni, Carlini è il primo italiano al vertice della federazione mondiale delle associazioni degli agenti e broker marittimi dal 2002, quando questo ruolo fu ricoperto da Umberto Masucci. Con un'esperienza quarantennale nel settore, Carlini lavora dal 2016 a Monaco. Assemblea di Federagenti, il tributo al presidente Fulvio Carlini. La sua nomina ufficiale è stata la settimana scorsa all'assemblea di Atene. Agenti e broker rappresentano sono un po' la regia dello shipping, che è uno dei collanti della globalizzazione. In un mondo sempre più frazionato, i suoi tre anni da presidente non saranno semplici. «Bisogna capire quale sarà lo scenario. L'industria dei trasporti marittimi tiene insieme la globalizzazione, è vero. Il mondo in sostanza ha poca contezza di questo, basti pensare che ai marittimi è stato riconosciuto dall'Onu lo status di lavoratori chiave solo dopo il Covid. Perché ci si è accorti che se le navi non girano, la gente non mangia, non si riscalda, non ha elettricità e così via. Ecco, anche in un mondo frazionato, penso che lo shipping continuerà a fare il suo lavoro. In fondo alla nostra assemblea di Atene c'erano anche le delegazioni di Iran, Israele e Libano, tutti insieme». E tra di loro parlavano? «Beh, sì qualcosa si dicevano. In Fonasba abbiamo la Cina, e formalmente ancora la Russia. Guardi, io dico sempre che finché c'è shipping, c'è speranza. Perché al di là delle tensioni internazionali, il commercio deve continuare ad andare avanti, e questo comporta che gli addetti ai lavori, quelli come noi, devono continuare a parlarsi». Come vede il mondo alla fine del suo mandato? «Per il trasporto marittimo, penso che i cambiamenti riguarderanno più le

sulle navi è costituita da carbone, petrolio e gli altri prodotti energetici di origine fossile - e l'alimentazione stessa della flotta. Una partita, quest'ultima, rispetto alla quale nessuno è in grado di anticipare come andrà a finire». La sua opinione qual è? «La mia personale idea è che andremo verso le navi alimentate a energia nucleare. Un processo lungo: di accettazione sociale, di messa in sicurezza degli impianti, di smaltimento dei residui, che vanno ridotti al minimo e la cui radioattività deve essere neutralizzata. È un percorso che si può affrontare, specie se lasciamo da parte l'eccessiva componente ideologica che a livello internazionale ha connotato queste materie negli ultimi cinque anni». Un altro fenomeno in corso è la de-dollarizzazione. Il vostro lavoro si muove sui dollari. Cosa cambierà? «È evidente che oggi ci sono Paesi che non sono contenti di vedere le proprie transazioni passare per delle banche statunitensi, come i Brics. Però ci sono anche interessi opposti. La Cina da anni fa pressing per imporre la sua valuta come riferimento per l'Asia, incontrando però la sostanziale resistenza dei Paesi vicini. Ma le dico anche che ad esempio l'euro è da anni diventato l'unità di scambio più diffusa per le transazioni in Europa - per una questione di comodità - ma anche in Africa, per una questione di vicinanza alla stessa Europa». Quali sono gli obiettivi della sua presidenza? «Il mio obiettivo è allargarci, arrivando a rappresentare almeno 70 Paesi dai poco più di 56 che siamo. Penso soprattutto al Sud-Est asiatico, realtà che si sono affermate negli ultimi vent'anni e vanno incluse nel nostro ambito, visto che l'Asia è il vero ombelico del nostro mondo. In secondo luogo, la formazione professionale. Qui voglio citare l'impegno della nostra general manager, italiana anche lei, Eleonora Modde, con una lunga esperienza all'Institute of Chartered Shipbrokers. In Italia c'è un esame e un ordine professionale, ma in molti Paesi no. Teoricamente uno si sveglia la mattina e può improvvisarsi agente o broker, poi però il mercato seleziona. Noi vogliamo proporre un modello formativo in tutti i Paesi, attraverso accordi con istituzioni locali. Infine, attirare i giovani e le donne, troppo poche nella nostra attività. Lavoriamo con tutto il mondo, siamo costretti a orari particolari, ma è un mestiere internazionale che permette di conoscere persone in ogni parte del globo e con loro culture, mentalità, tradizioni. Per me, il lavoro più bello del mondo». -.

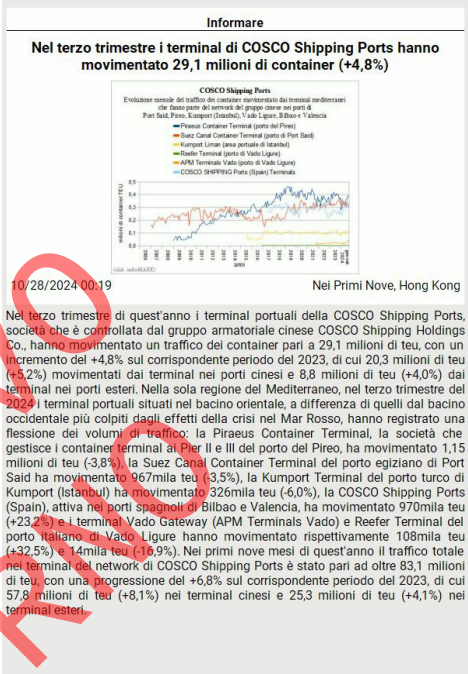
Manovra, dalle missioni internazionali alle calamità: i finanziamenti dello Stato diventano strutturali

Tra le novità della nuova legge di bilancio i finanziamenti di alcune spese che dal 2025 non avranno più bisogno di trovare le coperture in corso d'anno Missioni internazionali, servizio civile, emergenze nazionali. E ancora caregiver, scioperi, marebonus e **ferrobonus**. Sono solo alcune delle voci di spesa di parte corrente e in conto capitale del Ddl di bilancio da rifinanziare che il governo ha deciso per la prima volta di rendere strutturali. Nel loro complesso i rifinanziamenti per i prossimi cinque anni valgono oltre 25 miliardi e di questi quasi 19,5 miliardi riguardano programmi di spesa resi come detto permanenti.



Nel terzo trimestre i terminal di COSCO Shipping Ports hanno movimentato 29,1 milioni di container (+4,8%)

Nel terzo trimestre di quest'anno i terminal portuali della COSCO Shipping Ports, società che è controllata dal gruppo armatoriale cinese COSCO Shipping Holdings Co., hanno movimentato un traffico dei container pari a 29,1 milioni di teu, con un incremento del +4,8% sul corrispondente periodo del 2023, di cui 20,3 milioni di teu (+5,2%) movimentati dai terminal nei porti cinesi e 8,8 milioni di teu (+4,0%) dai terminal nei porti esteri. Nella sola regione del Mediterraneo, nel terzo trimestre del 2024 i terminal portuali situati nel bacino orientale, a differenza di quelli dal bacino occidentale più colpiti dagli effetti della crisi nel Mar Rosso, hanno registrato una flessione dei volumi di traffico: la Piraeus Container Terminal, la società che gestisce i container terminal ai Pier II e III del porto del Pireo, ha movimentato 1,15 milioni di teu (-3,8%), la Suez Canal Container Terminal del porto egiziano di Port Said ha movimentato 967mila teu (-3,5%), la Kumport Terminal del porto turco di Kumport (Istanbul) ha movimentato 326mila teu (-6,0%), la COSCO Shipping Ports (Spain), attiva nei porti spagnoli di Bilbao e Valencia, ha movimentato 970mila teu (+23,2%) e i terminal Vado Gateway (APM Terminals Vado) e Reefer Terminal del porto italiano di Vado Ligure hanno movimentato rispettivamente 108mila teu (+32,5%) e 14mila teu (-16,9%). Nei primi nove mesi di quest'anno il traffico totale nei terminal del network di COSCO Shipping Ports è stato pari ad oltre 83,1 milioni di teu, con una progressione del +6,8% sul corrispondente periodo del 2023, di cui 57,8 milioni di teu (+8,1%) nei terminal cinesi e 25,3 milioni di teu (+4,1%) nei terminal esteri.



Siglato l'accordo volontario "Ancona blue agreement"

L'obiettivo è di ridurre l'impatto delle emissioni delle navi da crociera, ro-ro e dei traghetti che scalano il porto dorico Ancona Ad Ancona è stato siglato l'"Ancona blue agreement", l'accordo volontario che ha l'obiettivo di ridurre l'impatto delle emissioni delle navi da crociera, delle navi ro-ro e dei traghetti che fanno scalo nel porto dorico e stabilisce di anticipare volontariamente di sei mesi, nell'area portuale di Ancona, l'obbligo per queste navi di utilizzare combustibile ad uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1%, rispetto all'attuale 0,5%, come previsto dalla convenzione internazionale Marpol 73/78 in tutto il mare Mediterraneo dal primo maggio 2025. L'accordo è comunque aperto alla sottoscrizione di ogni altra nave cargo di linea che scala il porto di Ancona. L'intesa è stata sottoscritta dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, dalla Capitaneria di Porto di Ancona, dal Comune di Ancona, dalle compagnie di navigazione Adria Ferries, Grimaldi Euromed, Jadrolinija Rijeka, MSC Cruise Management UK, Snav, Superfast Ferries e dalle agenzie marittime Morandi, Amatori, Archibugi, Morbidelli e Frittelli Maritime Group.

Informare

Siglato l'accordo volontario "Ancona blue agreement"

10/28/2024 00:19

L'obiettivo è di ridurre l'impatto delle emissioni delle navi da crociera, ro-ro e dei traghetti che scalano il porto dorico Ancona Ad Ancona è stato siglato l'"Ancona blue agreement", l'accordo volontario che ha l'obiettivo di ridurre l'impatto delle emissioni delle navi da crociera, delle navi ro-ro e dei traghetti che fanno scalo nel porto dorico e stabilisce di anticipare volontariamente di sei mesi, nell'area portuale di Ancona, l'obbligo per queste navi di utilizzare combustibile ad uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1%, rispetto all'attuale 0,5%, come previsto dalla convenzione internazionale Marpol 73/78 in tutto il mare Mediterraneo dal primo maggio 2025. L'accordo è comunque aperto alla sottoscrizione di ogni altra nave cargo di linea che scala il porto di Ancona. L'intesa è stata sottoscritta dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, dalla Capitaneria di Porto di Ancona, dal Comune di Ancona, dalle compagnie di navigazione Adria Ferries, Grimaldi Euromed, Jadrolinija Rijeka, MSC Cruise Management UK, Snav, Superfast Ferries e dalle agenzie marittime Morandi, Amatori, Archibugi, Morbidelli e Frittelli Maritime Group.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

L'Europa è il paradiso dei paradisi fiscali

Ultim Ora

Svizzera, Olanda, isola di Jersey, Irlanda e Lussemburgo sono tra i primi dieci Paesi che si offrono come sponda a multinazionali, grandi imprese, ricchi professionisti, affaristi e malavitosi per evadere il fisco. Insomma l'Europa è "il paradiso dei paradisi fiscali". Lo si legge su FiscoEquo in un articolo a firma di Luciano Cerasa. Rispetto al 2021 la situazione dell'Europa è peggiorata con l'ingresso dell'Irlanda nella top ten mondiale dei paradisi fiscali globali. L'ascesa dell'Irlanda è dovuta in gran parte alla mancanza di cambiamenti nelle sue leggi anti-abuso fiscale, che l'hanno portata a rimanere indietro rispetto agli altri paesi della graduatoria. All'inizio di settembre la Corte di giustizia dell'Unione europea, ha condannato Apple a pagare 13 miliardi di euro (più interessi) di tasse non versate all'Irlanda dal 2003 al 2013, anni in cui aveva beneficiato di un regime fiscale agevolato, evidentemente giudicato ancora non sufficiente dagli amministratori di Cupertino. In testa alla classifica mondiale ci sono ancora le Isole vergini britanniche al primo posto, Isole Cayman al secondo e Bermuda al terzo. Seguono la Svizzera, Singapore, Hong Kong, Olanda, Jersey, la new entry Irlanda al nono posto e il Lussemburgo al decimo. L'Italia compare alla 29ma posizione della classifica su 70 Paesi che offrono agevolazioni fiscali a non residenti, preceduta da Panama e seguita da Curaçao. Il nuovo Corporate tax haven index è stato compilato dall'organizzazione non governativa Tax justice network, che da anni monitora le giurisdizioni fiscali di tutto il mondo e ne valuta gli effetti sull'economia. Secondo gli esperti dell'organizzazione, due terzi delle violazioni fiscali che vengono realizzati ogni anno nel mondo sono commessi da multinazionali che trasferiscono i loro profitti all'estero. Il rimanente è riconducibile a individui che nascondono al fisco nazionale le loro finanze offshore. Nello studio di Tax justice network emerge che attraverso i primi dieci paesi della classifica transita il 44,6% degli investimenti esteri diretti effettuati dalle multinazionali nei 70 Stati monitorati. Si tratta di fondi "fantasma" che transitano senza lasciare impronte nei conti degli Stati di provenienza e di destinazione. Tax justice network ha calcolato che le 70 giurisdizioni considerate nel Corporate tax haven index rappresentano l'86,67% di tutti gli investimenti diretti esteri globali. Gli Stati Uniti hanno la quota più grande con il 13,5%, seguiti dai Paesi Bassi con il 9,6% e dal Lussemburgo con il 7,6%. Le Isole vergini britanniche, le Cayman e le Bermuda restano la minaccia più grande per le casse pubbliche degli altri paesi. I tre paradisi fiscali britannici al vertice del Corporate tax haven index hanno ottenuto i peggiori punteggi possibili (100 su 100) in tutti i 18 indicatori utilizzati. Le Isole vergini britanniche e le Cayman attualmente non impongono imposte sulle imprese mentre le Bermuda prevedono una leggera minimum tax che si applica solo alle società che fanno parte di un gruppo multinazionale con almeno 750 milioni di euro di fatturato consolidato. Gli



Svizzera, Olanda, isola di Jersey, Irlanda e Lussemburgo sono tra i primi dieci Paesi che si offrono come sponda a multinazionali, grandi imprese, ricchi professionisti, affaristi e malavitosi per evadere il fisco. Insomma l'Europa è "il paradiso dei paradisi fiscali". Lo si legge su FiscoEquo in un articolo a firma di Luciano Cerasa. Rispetto al 2021 la situazione dell'Europa è peggiorata con l'ingresso dell'Irlanda nella top ten mondiale dei paradisi fiscali globali. L'ascesa dell'Irlanda è dovuta in gran parte alla mancanza di cambiamenti nelle sue leggi anti-abuso fiscale, che l'hanno portata a rimanere indietro rispetto agli altri paesi della graduatoria. All'inizio di settembre la Corte di giustizia dell'Unione europea, ha condannato Apple a pagare 13 miliardi di euro (più interessi) di tasse non versate all'Irlanda dal 2003 al 2013, anni in cui aveva beneficiato di un regime fiscale agevolato, evidentemente giudicato ancora non sufficiente dagli amministratori di Cupertino. In testa alla classifica mondiale ci sono ancora le Isole vergini britanniche al primo posto, Isole Cayman al secondo e Bermuda al terzo. Seguono la Svizzera, Singapore, Hong Kong, Olanda, Jersey, la new entry Irlanda al nono posto e il Lussemburgo al decimo. L'Italia compare alla 29ma posizione della classifica su 70 Paesi che offrono agevolazioni fiscali a non residenti, preceduta da Panama e seguita da Curaçao. Il nuovo Corporate tax haven index è stato compilato dall'organizzazione non governativa Tax justice network, che da anni monitora le giurisdizioni fiscali di tutto il mondo e ne valuta gli effetti sull'economia. Secondo gli esperti dell'organizzazione, due terzi delle violazioni fiscali che vengono realizzati ogni anno nel mondo sono commessi da multinazionali che trasferiscono i loro profitti all'estero. Il rimanente è riconducibile a individui che nascondono al fisco nazionale le loro finanze offshore. Nello studio di Tax justice network emerge che attraverso i primi dieci paesi della classifica transita il 44,6% degli investimenti esteri diretti effettuati dalle multinazionali nei 70 Stati monitorati. Si tratta di fondi "fantasma" che

esperti di Tax justice network stimano che globalmente gli Stati perdano 84 miliardi di dollari all'anno in imposte sulle società solo dalle multinazionali che utilizzano il Regno Unito e le isole britanniche per pagare meno tasse. La perdita sale a 169 miliardi di dollari se si includono gli ammanchi derivanti da individui benestanti che usano il Regno Unito e i suoi paradisi. I paesi dell'Unione europea sono responsabili di un terzo del mancato gettito fiscale. Il Mezzogiorno cresce più del doppio del Nord Italia (resta comunque uno scarto di 18.000 euro per il pil pro capite) ma all'orizzonte due sono i rischi: gli scarsi consumi e lo spopolamento. E' l'analisi dell'Ufficio Studi sulle economie regionali diffusa dalla **Confcommercio** che spiega: "Nel 2024 i consumi, complessivamente, superano di circa 17 miliardi il livello pre-Covid, ma rispetto al 2023 non mostrano segnali di ripresa significativa (+0,5% contro l'1% del 2023) e risultano in rallentamento in tutte le Regioni ad eccezione di Liguria e Umbria, dove crescono rispettivamente di 7 e 4 decimi di punto, e del Molise dove sono stabili. Per quanto riguarda il Pil, nel 2024 la stima è di una crescita dello 0,8% (al ribasso rispetto al +0,9% stimato ad agosto); a livello territoriale, tuttavia, il Mezzogiorno cresce più del doppio rispetto al Nord (nel 2024 +1,2% contro il +0,5%), ma i consumi al Sud mostrano una maggiore debolezza con un +0,4% per il 2024, a fronte dello 0,5% del Nord; l'ampio divario tra le due macro aree è confermato dai dati relativi al Pil pro capite, che registra uno scarto superiore ai 18.000 euro (21.714 euro al Sud contro i 39.786 euro al Nord), e dalla debole dinamica demografica che nel Mezzogiorno rappresenta un ulteriore elemento di criticità strutturale: la popolazione del Sud, infatti, ha subito una riduzione di circa 161.000 unità tra il 2022 e il 2024, a fronte di un incremento di 125.000 unità al Nord, contribuendo a limitare le potenzialità di sviluppo delle regioni meridionali. Questo rallentamento testimonia un tessuto economico ancora fragile, nonostante il contributo positivo del turismo straniero, che ha sostenuto la domanda in alcune regioni di quest'area del Paese. L'aggiornamento delle stime regionali relative al prodotto lordo e ai consumi sul territorio (questi ultimi effettuati sia da italiani che da stranieri) e le evidenze statistiche relative ai primi due trimestri del 2024 confermano la sensazione che, in Italia, il circuito redditi-fiducia-consumi si sia in qualche modo inceppato: i maggiori redditi disponibili reali, dovuti alla crescita dell'occupazione, agli effetti dei rinnovi contrattuali e al calo drastico dell'inflazione, non si sono ancora tradotti in maggiori consumi. Le criticità nella dinamica dei consumi sul territorio, nonostante il positivo contributo del turismo degli stranieri, si vedono bene dall'esiguo tasso di variazione reale della spesa per il 2024. Una crescita di mezzo punto percentuale non è certo un'indicazione confortante. Questa valutazione è coerente con un abbassamento della stima sulla variazione del PIL per il 2024, a 0,8%, dallo 0,9% di agosto scorso. "L'economia italiana è in una fase complessa: il Sud cresce più del Nord, ma il divario resta ancora ampio. Preoccupano, in generale, la crisi demografica e la debolezza dei consumi. C'è un problema di fiducia nonostante l'aumento dei redditi reali. Occorre più coraggio nella revisione della spesa pubblica per poter alleggerire il peso fiscale che penalizza famiglie e imprese": commenta il presidente di **Confcommercio**, Carlo

Sangalli. Tracciabilità, pagamenti elettronici, incrocio delle banche dati. Sono alcune delle parole chiave della manovra 2025 che, in attesa dei risultati del concordato preventivo, punta ancora una volta sul digitale per far fare un salto di qualità alla lotta all'evasione fiscale. L'obiettivo è quello di recuperare gettito, 1,2 miliardi di euro in 3 anni. Non moltissimo rispetto all'economia sommersa e illegale che l'Istat ha misurato la scorsa settimana nel 10% del Pil, ovvero in circa 200 miliardi, ma comunque un tassello. Mentre su tv e siti va in onda a ripetizione lo spot del ministero dell'Economia ("Da oggi la bella vita è finita. L'evasione si paga", recita la voce fuori campo mentre le immagini promettono più controlli e mettono in contrapposizione onesti che pagano ed evasori per i quali pagano gli altri), la legge di bilancio introduce misure specifiche che vanno a toccare le procedure fiscali di negozi, imprese e professionisti. Innanzitutto viene previsto l'obbligo, a partire dal primo gennaio del 2026, di collegare i Pos ai registratori di cassa, in modo tale che quest'ultimo possa memorizzare sempre le informazioni minime di tutte le transazioni elettroniche e trasmettere all'Agenzia delle Entrate l'importo complessivo dei pagamenti elettronici giornalieri. Chi non rispetterà la norma sarà soggetto a sanzione e al ritiro della licenza. La lotta al tax gap si estende anche alle locazioni brevi, con l'indicazione del Cin nelle dichiarazioni fiscali e nella certificazione unica, e al mercato di energia elettrica e gas, dove l'obiettivo è il recupero di accise e Iva. Per le imprese e i professionisti arrivano però soprattutto le novità sulla tracciabilità dei pagamenti: le spese non potranno essere dedotte dall'imponibile se non saranno appunto tracciabili, il che significa che ristoranti, taxi o alloggi non potranno essere pagati in contanti ma solo con carte o bonifici. Un bel cambiamento di abitudini considerando le stime della relazione tecnica alla manovra: i pagamenti cash ammontano infatti ad oltre il 76% per ristorazione e alloggi e a più del 68% per taxi e Ncc, con una 'propensione al gap' rispettivamente del 21% e del 50%. Proprio dalle misure sulla tracciabilità deriverà non a caso il gettito maggiore, pari a circa 1 miliardo nel triennio. Sono invece di tutt'altro tenore gli incassi stimati di altre due misure per le quali non sono finora mancate critiche. L'innalzamento dell'aliquota sulle plusvalenze legate a Bitcoin e crypto-attività, già particolarmente difficili da individuare, porterà nelle casse dello Stato meno di 17 milioni l'anno in più rispetto ai 27 milioni di oggi. L'allargamento della web tax, particolarmente malvisto da pmi e start-up, dovrebbe invece garantire circa 52 milioni di euro l'anno. Il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, interviene all'assemblea generale "Facciamo il Futuro" a Brindisi, tracciando le sfide principali per l'industria italiana. Temi centrali: la necessità di incentivi e investimenti, una politica energetica adeguata, la riduzione del cuneo fiscale e il rilancio dell'automotive. Per Emanuele Orsini, numero uno di viale dell'Astronomia, è prioritario mantenere viva la produzione industriale italiana e il know-how che caratterizza le imprese nazionali. "Non si possono cambiare tecnologie per norme", ha detto il presidente, evidenziando come il cambiamento tecnologico debba essere una naturale conseguenza di accessibilità e usabilità. L'auto elettrica, ad esempio, non è ancora alla portata di tutti e mancano infrastrutture sufficienti. Orsini ha quindi richiesto la rimozione delle sanzioni previste

per il 2025, poiché l'industria non è ancora pronta a una completa transizione. Ultim'ora Popolari Video.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Logistica, hub doganale e trasporti. La Laghezza continua a crescere

Maxi investimento per realizzare una nuova struttura di seimila metri quadrati nella **Zls** di Santo Stefano Cinquant'anni di esperienza. Circa 500mila operazioni doganali in un anno. Diciotto filiali sparse in tutta Italia e 100mila metri quadrati di aree logistiche, con 25mila magazzini doganali coperti. Sono alcuni numeri utili a inquadrare il profilo aziendale della Laghezza Spa, società spezzina leader nel settore della consulenza e dell'assistenza doganale e principale operatore logistico nel retroporto della Spezia. Un'azienda che investe da tempo e costantemente nella formazione professionale e nell'innovazione, che conta 300 dipendenti in tutta Italia e una divisione **trasporti** in costante crescita e capace di effettuare circa 60mila viaggi all'anno, con una flotta che offre ai clienti la gestione completa di ogni tipologia di merce. Una realtà in costante crescita, soprattutto sul fronte della **logistica**, che rappresenta il core business aziendale. Recentemente il consiglio di amministrazione della società ha infatti approvato un importante piano di investimenti, che porterà alla realizzazione di una nuova struttura di seimila metri quadrati coperti nell'area **Zls** di Santo Stefano Magra e di un nuovo hub logistico nel basso Piemonte. Il primo progetto prevede la realizzazione, su un lotto di proprietà, di un magazzino costruito con materiali sostenibili ed energicamente autosufficiente, capace di potenziare l'offerta e di creare decine di nuovi posti di lavoro. "Vogliamo crescere - commenta il presidente Alessandro Laghezza - in tutti e tre settori in cui siamo impegnati: la dogana, la **logistica** e i **trasporti**. Abbiamo un piano industriale molto ambizioso, che andrà a rafforzare la nostra leadership nel retroporto della Spezia, estendendo gli stessi servizi anche a quello di Genova. E intendiamo continuare ad essere leader nell'offerta di soluzioni doganali complete, su tutto il territorio nazionale. In questo anno, oltre agli investimenti 'tangibili', abbiamo lavorato molto anche sulle persone, con l'obiettivo di costruire una squadra sempre più forte, professionale e competitiva".



Confcommercio: "nessuna regione cresce come l'Abruzzo"

Il Sud cresce più del Nord e nessuna regione cresce come l'Abruzzo. La complessa situazione dell'economia italiana viene fotografata dall'Ufficio Studi di **Confcommercio**, che ha rilasciato pochi giorni fa un'analisi sulle economie regionali del 2024. I consumi nel 2024 non solo tornano ai livelli pre-Covid, ma li superano di circa 17 miliardi. Per quello che riguarda il Pil, nel 2024 la stima è di una crescita dello 0,8% e a livello territoriale arriva la sorpresa: il Mezzogiorno cresce più del doppio rispetto al Nord (nel 2024 +1,2% contro il +0,5%). Nonostante le sue fragilità, il Sud non è quel deserto industriale di cui si parla e contribuisce a mantenere alto il PIL italiano, grazie a una robusta crescita del numero di imprese dei servizi di mercato e al contributo positivo del turismo straniero. Ma nessuna regione del Mezzogiorno cresce come sta crescendo l'Abruzzo : il suo Pil, 1,7%, sarà a fine anno 2,5 volte superiore a quello della media italiana. L'Abruzzo si conferma come regione con tante potenzialità, molte ancora inesprese, ma deve proseguire su questa strada. Restano però alcune sfide, come ricorda il presidente di **Confcommercio** **Carlo Sangalli** . In termini di divari territoriali - il male che da sempre affligge il nostro Paese - queste dinamiche vanno considerate con prudenza. Nonostante l'aumento dei redditi reali, c'è poca fiducia e si spende di meno; specialmente nel Mezzogiorno si registra un calo dei consumi in un circuito che sembra essersi inceppato. Occorre più coraggio nella revisione della spesa pubblica, per alleggerire il peso fiscale che penalizza famiglie e imprese. A calare, però, è anche la popolazione. C'è un'Italia che scompare: rispetto al 1995 nel Mezzogiorno ci sono 900mila residenti in meno, con regioni come Molise, Calabria e Basilicata che hanno perso tra l'11-12% della popolazione. Nel Belpaese alcuni territori si spopolano a vantaggio di altri: solo tra il 2022 e il 2024 la popolazione del Sud si è ridotta di 161.000, a fronte di un incremento di 125.000 unità al Nord. Senza interventi strutturali si rischia una spirale recessiva che comporterà una migrazione interna o all'estero sempre più accentuata. TAGS Abruzzo confcommercio crescita new Pil.



Il Sud cresce più del Nord e nessuna regione cresce come l'Abruzzo. La complessa situazione dell'economia italiana viene fotografata dall'Ufficio Studi di Confcommercio, che ha rilasciato pochi giorni fa un'analisi sulle economie regionali del 2024. I consumi nel 2024 non solo tornano ai livelli pre-Covid, ma li superano di circa 17 miliardi. Per quello che riguarda il Pil, nel 2024 la stima è di una crescita dello 0,8% e a livello territoriale arriva la sorpresa: il Mezzogiorno cresce più del doppio rispetto al Nord (nel 2024 +1,2% contro il +0,5%). Nonostante la sua fragilità, il Sud non è quel deserto industriale di cui si parla e contribuisce a mantenere alto il PIL italiano, grazie a una robusta crescita del numero di imprese dei servizi di mercato e al contributo positivo del turismo straniero. Ma nessuna regione del Mezzogiorno cresce come sta crescendo l'Abruzzo : il suo Pil, 1,7%, sarà a fine anno 2,5 volte superiore a quello della media italiana. L'Abruzzo si conferma come regione con tante potenzialità, molte ancora inesprese, ma deve proseguire su questa strada. Restano però alcune sfide, come ricorda il presidente di Confcommercio Carlo Sangalli . In termini di divari territoriali - il male che da sempre affligge il nostro Paese - queste dinamiche vanno considerate con prudenza. Nonostante l'aumento dei redditi reali, c'è poca fiducia e si spende di meno; specialmente nel Mezzogiorno si registra un calo dei consumi in un circuito che sembra essersi inceppato. Occorre più coraggio nella revisione della spesa pubblica, per alleggerire il peso fiscale che penalizza famiglie e imprese. A calare, però, è anche la popolazione. C'è un'Italia che scompare: rispetto al 1995 nel Mezzogiorno ci sono 900mila residenti in meno, con regioni come Molise, Calabria e Basilicata che hanno perso tra l'11-12% della popolazione. Nel Belpaese alcuni territori si spopolano a vantaggio di altri: solo tra il 2022 e il 2024 la popolazione del Sud si è ridotta di 161.000, a fronte di un incremento di 125.000 unità al Nord. Senza interventi strutturali si rischia una spirale recessiva che comporterà una migrazione interna o all'estero sempre più accentuata. TAGS Abruzzo confcommercio crescita new Pil.

Tutti i politici spiati dalla banda dei dossier "A Renzi do il rosso", "Cercami La Russa, padre e figlio"

Gli accessi alle banche dati riservate riguardavano esponenti della politica, ma non solo. C'erano anche **Carlo Sangalli** e manager della Fiera «Minchia, quello va a fare Matteo Renzi! Dai però». Persino il super poliziotto Carmine Gallo, oggi agli arresti domiciliari, è sorpreso dalle ricerche che Enrico Pazzali chiede di fare ai suoi collaboratori. C'è anche il nome dell'ex premier tra i personaggi schedati dalla centrale degli spioni. Assieme a quello del presidente del Senato Ignazio La Russa, dell'ex sindaca di Milano Letizia Moratti, di imprenditori, artisti o perfetti sconosciuti. È il motivo per cui, secondo il pm di Milano Francesco De Tommasi, i protagonisti della banda sono «soggetti pericolosissimi». Capaci, attraverso il «dossieraggio abusivo», di tenere «in pugno cittadini e istituzioni». Nei loro database, gli obiettivi sono indicati per colore: rosso, giallo o verde, per monitorare le rispettive posizioni giudiziarie. Lo chiamavano il sistema del «semaforo». "Ci manda i Servizi" «Metti che io gli do rosso a Matteo Renzi, che ancora è in fase di trattativa della condanna. Quello», rimugina nel gennaio del 2023 Nunzio Calamucci, uno dei protagonisti dello spionaggio illegale. Gallo è fuori di sé per la ricerca sul senatore. Addirittura «scioccato», lo definiscono i pm. Il collaboratore annuisce: «Ci inc, ci manda qua la Finanza, i Servizi, i contro Servizi!». "Fammi La Russa" Passano quattro mesi, arriva la primavera, e il 19 maggio Pazzali raggiunge il quartier generale che affaccia sulle vite degli altri in via Pattari 6, quattro minuti di cammino dal Duomo. Deve discutere con lo staff di come migliorare "Beyond", il software acchiappa segreti. Già che c'è, chiede un dossier scottante. «Fammene un altro nel frattempo: Ignazio La Russa, del cinquantatré». Sbaglia anno di nascita, ma l'uomo nel mirino è la seconda carica dello Stato: «Vai giù, giù...questo! Diciotto luglio, esatto, abita in...». Si continua sulla sua famiglia: «Metti anche un altro se c'è. Come si chiama l'altro figlio? Prova Geronimo La Russa», primogenito del presidente del Senato. Pazzali, allo smanettone accanto a lui, chiede ancora, riferendosi al terzogenito: «Leonardo sull'intelligence non ha niente?». "Mettere zizzania" Fuori dagli uffici della "Equalize", Pazzali, ha una seconda vita. È infatti il presidente della Fondazione Fiera e «nutre ostilità» nei confronti di un manager dell'ente. Che a suo dire, come si deduce dalle intercettazioni, «per essere confermato va da Salvini, o da Santanchè, o da Renzi». Il senatore, come si è visto, è oggetto di attenzioni. Anche la ministra, da quanto traspare dalle carte, è schedata come «persona esposta politicamente», tanto che a un certo punto gli indagati, nel riordinare gli archivi, digitano persino il suo nome a mo' di test per vedere se tutto funziona correttamente. Detto ciò, Pazzali cerca «informazioni compromettenti» nei confronti del dirigente rivale, perché «ho bisogno di mettere un po' di zizzania». In questo contesto, l'ex poliziotto Gallo mette in guardia Pazzali dei rischi che



Gli accessi alle banche dati riservate riguardavano esponenti della politica, ma non solo. C'erano anche Carlo Sangalli e manager della Fiera «Minchia, quello va a fare Matteo Renzi! Dai però». Persino il super poliziotto Carmine Gallo, oggi agli arresti domiciliari, è sorpreso dalle ricerche che Enrico Pazzali chiede di fare ai suoi collaboratori. C'è anche il nome dell'ex premier tra i personaggi schedati dalla centrale degli spioni. Assieme a quello del presidente del Senato Ignazio La Russa, dell'ex sindaca di Milano Letizia Moratti, di imprenditori, artisti o perfetti sconosciuti. È il motivo per cui, secondo il pm di Milano Francesco De Tommasi, i protagonisti della banda sono «soggetti pericolosissimi». Capaci, attraverso il «dossieraggio abusivo», di tenere «in pugno cittadini e istituzioni». Nei loro database, gli obiettivi sono indicati per colore: rosso, giallo o verde, per monitorare le rispettive posizioni giudiziarie. Lo chiamavano il sistema del «semaforo». "Ci manda i Servizi" «Metti che io gli do rosso a Matteo Renzi, che ancora è in fase di trattativa della condanna. Quello», rimugina nel gennaio del 2023 Nunzio Calamucci, uno dei protagonisti dello spionaggio illegale. Gallo è fuori di sé per la ricerca sul senatore. Addirittura «scioccato», lo definiscono i pm. Il collaboratore annuisce: «Ci inc, ci manda qua la Finanza, i Servizi, i contro Servizi!». "Fammi La Russa" Passano quattro mesi, arriva la primavera, e il 19 maggio Pazzali raggiunge il quartier generale che affaccia sulle vite degli altri in via Pattari 6, quattro minuti di cammino dal Duomo. Deve discutere con lo staff di come migliorare "Beyond", il software acchiappa segreti. Già che c'è, chiede un dossier scottante. «Fammene un altro nel frattempo: Ignazio La Russa, del cinquantatré». Sbaglia anno di nascita, ma l'uomo nel mirino è la seconda carica dello Stato: «Vai giù, giù...questo! Diciotto luglio, esatto, abita in...». Si continua sulla sua famiglia: «Metti anche un altro se c'è. Come si chiama l'altro figlio? Prova Geronimo La Russa», primogenito del

corre visto la rilevanza pubblica del suo ruolo nella Fondazione Fiera. Durante un colloquio intercettato, spunta un'altra vittima dei dossier: **Carlo Sangalli**, già vicepresidente di Fiera Milano, politico, imprenditore, presidente di **Confcommercio**. «Forse riesco a ottenere la sentenza che ti interessava di Carletto lì... **Sangalli** - promette Gallo -. Sta ancora in carica questo, tutti i giorni ha un sacco di incarichi. Minchia oh, e poi parla, prende una barca di soldi». Moratti in cattiva luce L'ossessione di Pazzali sono i «competitor politico-economici», suoi o di persone politicamente a lui legate «come Attilio Fontana, presidente della Regione Lombardia», è la tesi della procura. Per questo motivo chiede informazioni riservate su persone legate a Letizia Moratti, che a fine 2022 annuncia la candidatura a presidente della Regione. «Scusami, ti ho girato un sito, è quello nuovo della Moratti per lanciarsi contro Fontana», scrive Pazzali a Gallo. Agli investigatori appare chiaro che è in cerca di notizie negative verso i componenti del comitato del consiglio direttivo di "Lombardia migliore", che fa capo all'ex sindaca. «Guarda se c'è qualcuno d'interesse da verificare». Spulciati i nominativi, l'attenzione cade sull'ex consigliere regionale Marco Tizzoni e sul politico Tiziano Mariani. L'obiettivo: «Mettere in cattiva luce l'immagine di Moratti e favorire Fontana». Al di là dell'eventuale peso che possono aver avuto i dossier, vince il secondo. [COPYRIGHT]©RIPRODUZIONE RISERVATA I commenti dei lettori.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Aeroporto di Lampedusa, il ruolo degli avvocati dello studio Pinelli-Schifani nelle pressioni di Enac su Ast

Aeroporto di Lampedusa, il ruolo degli avvocati dello studio Pinelli-Schifani nelle pressioni di **Enac** su Ast. Per il procuratore capo Roberto Di Leo e la sostituta Rita Barbieri, gli avvocati Nunzio Pinelli, Giuseppe Pinelli e Veronica Petrella avrebbero avuto rapporti con uno dei dirigenti di **Enac**. Ci sono anche tre avvocati dell'importante ufficio legale Pinelli-Schifani al centro dell'inchiesta sulla concussione che sarebbe stata esercitata dai vertici di **Enac** nei confronti dell'ex amministratore unico e dell'ex direttore generale di Ast Aeroservizi, Gaetano Tafuri e Giovanni Amico. La storia finita sotto la lente della procura di Agrigento riguarda la gestione dell'**aeroporto** di Lampedusa. In particolare modo, gli affidamenti delle aree adibite a deposito di carburante. Iscriviti gratis al canale WhatsApp di QdS.it, news e aggiornamenti CLICCA QUI. Da parte dell'**Ente nazionale aviazione civile** sarebbero state effettuate pressioni affinché l'Ast Aeroservizi continuasse ad assegnare la gestione alle imprese di Giacomo Cusumano. Il 62enne è l'imprenditore assistito dai professionisti dello studio legale fondato, tra gli altri, dall'attuale presidente della Regione Renato Schifani e in cui ancora oggi lavora il figlio Roberto. Per il procuratore capo Roberto Di Leo e la sostituta Rita Barbieri, gli avvocati Nunzio Pinelli, Giuseppe Pinelli e Veronica Petrella avrebbero avuto rapporti con uno dei dirigenti di **Enac**. L'**ente**, dal canto proprio, per anni avrebbe spinto affinché venissero prese decisioni a favore delle imprese di Cusumano. E questo nonostante - secondo la procura - la gestione del deposito nel corso degli anni sia stata garantita "sulla base di provvedimenti di concessione e di proroga illegittimi rilasciati in violazione delle norme in materia di appalti pubblici". L'inchiesta sull'**aeroporto** di Lampedusa: le figure coinvolte. L'inchiesta sull'**aeroporto** di Lampedusa coinvolge diverse figure di vertice di **Enac**. A ricevere l'avviso di conclusione delle indagini sono il direttore generale Alessio Quaranta, il dirigente della Centrale economica e vigilanza aeroporti Fabio Marchiandi. E ancora la responsabile funzione organizzativa e analisi giuridiche Arianna Ciani, il dirigente **Enac** Toscana Gabriele Squillaci e il direttore **Enac** Sicilia Occidentale Antonino Buttafuoco. Ma anche il facente funzione della direzione Sicilia Sud Occidentale Pietro Bonfiglio, il responsabile aeroportuale a Lampedusa Gateano Palmeri e, infine, il dirigente Analisi giuridiche e contenzioso Marco Di Giugno. La conversazione tra Quaranta, Marchiandi, Tafuri e Amico. Agli atti dell'indagine è finita la registrazione di una conversazione tra il direttore generale Quaranta, il dirigente Marchiandi e i vertici di Ast Aeroservizi Tafuri e Amico. Questa è avvenuta a giugno del 2019 nella sede romana di **Enac**. Il confronto nasce



Aeroporto di Lampedusa, il ruolo degli avvocati dello studio Pinelli-Schifani nelle pressioni di Enac su Ast. Per il procuratore capo Roberto Di Leo e la sostituta Rita Barbieri, gli avvocati Nunzio Pinelli, Giuseppe Pinelli e Veronica Petrella avrebbero avuto rapporti con uno dei dirigenti di Enac. Ci sono anche tre avvocati dell'importante ufficio legale Pinelli-Schifani al centro dell'inchiesta sulla concussione che sarebbe stata esercitata dai vertici di Enac nei confronti dell'ex amministratore unico e dell'ex direttore generale di Ast Aeroservizi, Gaetano Tafuri e Giovanni Amico. La storia finita sotto la lente della procura di Agrigento riguarda la gestione dell'aeroporto di Lampedusa. In particolare modo, gli affidamenti delle aree adibite a deposito di carburante. Iscriviti gratis al canale WhatsApp di QdS.it, news e aggiornamenti CLICCA QUI. Da parte dell'Ente nazionale aviazione civile sarebbero state effettuate pressioni affinché l'Ast Aeroservizi continuasse ad assegnare la gestione alle imprese di Giacomo Cusumano. Il 62enne è l'imprenditore assistito dai professionisti dello studio legale fondato, tra gli altri, dall'attuale presidente della Regione Renato Schifani e in cui ancora oggi lavora il figlio Roberto. Per il procuratore capo Roberto Di Leo e la sostituta Rita Barbieri, gli avvocati Nunzio Pinelli, Giuseppe Pinelli e Veronica Petrella avrebbero avuto rapporti con uno dei dirigenti di Enac. L'ente, dal canto proprio, per anni avrebbe spinto affinché venissero prese decisioni a favore delle imprese di Cusumano. E questo nonostante - secondo la procura - la gestione del deposito nel corso degli anni sia stata garantita "sulla base di provvedimenti di concessione e di proroga illegittimi rilasciati in violazione delle norme in materia di appalti pubblici".

in un momento in cui Ast Aeroservizi aveva presentato ricorso al Tar contro il rinnovo di **Enac** dei provvedimenti a favore delle società di Cusumano. Quaranta e Marchiandi avrebbero cercato di convincere Tafuri e Amico a ritirare il ricorso. "Avete idea di che cosa significhi mettersi contro l' authority ? Entrare nel libro nero come l'**aeroporto** di Roma al quale abbiamo fatto sanzioni per circa 200mila euro? E poi vi faccio causa, a lei e a lei e vi tengo per anni così", sono le parole pronunciate da Quaranta. Il direttore generale - stando a quanto si legge nell' atto notificato dalla procura - avrebbe accompagnato le frasi a un gesto compiuto tenendo le mani alla gola: "Il gesto del pesce appeso all'amo", hanno scritto gli inquirenti. "Dottore, io sono siciliano e sono abituato a capire le cose anche oltre quello che viene detto, ma questa volta non riesco. Cosa volete dirci?", fu la replica di Tafuri. Subito dopo fu Quaranta a troncare il discorso: "Io sono calabrese e parlo una volta sola, vedrete le conseguenze di questa scelta".

Inchiesta sull'**aeroporto** di Lampedusa: il legame tra il dirigente e l'avvocata A incidere nella vicenda , stando alla tesi della procura, sarebbe stato il rapporto tra il dirigente della direzione Analisi giuridiche e contenzioso, Marco Di Giugno, e l'avvocata dello studio Pinelli-Schifani, Veronica Petrella. I due, che sono marito e moglie, si sarebbero scambiati informazioni coperte da segreto in merito all'inchiesta sull'**aeroporto** di Lampedusa. "Per l'intero periodo in contestazione Di Giguno - si legge nell'avviso di conclusione delle indagini - assicurava in palese conflitto d'interesse un costante flusso informativo tramite la moglie avvocatessa Veronica Petrella, verso l'avvocato Nunzio Pinelli e l'avvocato Giuseppe Pinelli, entrambi legali di Cusumano e delle sue società, recandosi anche in diverse occasioni presso lo studio legale Pinelli di Roma, informandoli delle pratiche relative alle sanzioni e al procedimento di revoca della concessione all'Ast Aeroservizi e aveva contatti diretti con Cusumano". I contatti con i politici Per i magistrati, a marzo del 2021 Di Giugno si sarebbe mosso anche a un altro livello. "Attuava inoltre una mediazione illecita a livello politico, anche tramite la moglie e gli avvocati Nunzio e Giuseppe Pinelli, con il fine di indurre i politici così contattati, mediante una parziale e tendenziosa rappresentazione della complessa questione afferente l'**aeroporto** di Lampedusa". L'intervento dei politici, di cui nel documento non vengono fatti i nomi, sarebbe dovuto servire "a convincere Tafuri a mantenere la gestione del deposito di carburanti dell'**aeroporto** di Lampedusa da parte della Nautilus Aviation pena la rimozione dall'incarico di amministratore della società di gestione aeroportuali". Pubblicità

Potrebbe interessarti anche Vuoi attivare le notifiche di QDS? Privacy and cookie settings.

Pil, in Italia la forbice si restringe. Il Sud cresce il doppio del Nord

Ma resta un divario di 18mila euro pro capite, aggravato dallo spopolamento. Consumi ancora deboli Cambia la geografia del Pil. Lo storico fanalino di coda ora è diventato la locomotiva d'Italia. Nel 2024, infatti, il Mezzogiorno cresce più del doppio del Nord Italia: +1,2% contro il +0,5% del Nord e il +0,8% della media nazionale. Resta comunque un ampio divario tra le due macro aree del Paese (21.714 euro al Sud contro i 39.786 euro del Nord), aggravato dallo spopolamento che nel Mezzogiorno rappresenta un ulteriore elemento di criticità strutturale: il meridione ha subito una riduzione di circa 161mila abitanti tra il 2022 e il 2024, a fronte di un incremento di 125mila unità al Nord. Ciò ha contribuito a limitare le potenzialità di sviluppo del Sud e testimonia un tessuto economico ancora fragile, nonostante il contributo positivo del turismo straniero. Lo certifica un'analisi di **Confcommercio** sulle economie regionali, secondo cui i consumi, complessivamente, superano di circa 17 miliardi il livello pre-Covid, ma rispetto al 2023 non mostrano segnali di ripresa significativa (+0,5% contro l'1% del 2023) e risultano in rallentamento in tutte le Regioni ad eccezione di Liguria e Umbria, dove crescono rispettivamente di 7 e 4 decimi di punto, e del Molise, dove sono stabili. Numeri che confermano come nei primi due trimestri del 2024, in Italia, il circuito redditi-fiducia-consumi si sia in qualche modo inceppato: i maggiori redditi disponibili reali, dovuti alla crescita dell'occupazione, agli effetti dei rinnovi contrattuali e al calo drastico dell'inflazione, non si sono ancora tradotti in maggiori consumi. Le criticità nella dinamica dei consumi sul territorio si vedono bene dall'esiguo tasso di variazione reale della spesa. Una crescita di mezzo punto percentuale non è certo un'indicazione confortante. Questo dato è coerente con un abbassamento della stima sul Pil per il 2024, a 0,8%, dallo 0,9% di agosto. "L'economia italiana è in una fase complessa - commenta il presidente di **Confcommercio**, **Carlo Sangalli** - Il Sud cresce più del Nord, ma il divario resta ancora ampio. Preoccupano, in generale, la crisi demografica e la debolezza dei consumi. C'è un problema di fiducia nonostante l'aumento dei redditi reali. Occorre più coraggio nella revisione della spesa pubblica per poter alleggerire il peso fiscale che penalizza famiglie e imprese".



Ma resta un divario di 18mila euro pro capite, aggravato dallo spopolamento. Consumi ancora deboli Cambia la geografia del Pil. Lo storico fanalino di coda ora è diventato la locomotiva d'Italia. Nel 2024, infatti, il Mezzogiorno cresce più del doppio del Nord Italia: +1,2% contro il +0,5% del Nord e il +0,8% della media nazionale. Resta comunque un ampio divario tra le due macro aree del Paese (21.714 euro al Sud contro i 39.786 euro del Nord), aggravato dallo spopolamento che nel Mezzogiorno rappresenta un ulteriore elemento di criticità strutturale: il meridione ha subito una riduzione di circa 161mila abitanti tra il 2022 e il 2024, a fronte di un incremento di 125mila unità al Nord. Ciò ha contribuito a limitare le potenzialità di sviluppo del Sud e testimonia un tessuto economico ancora fragile, nonostante il contributo positivo del turismo straniero. Lo certifica un'analisi di Confcommercio sulle economie regionali, secondo cui i consumi, complessivamente, superano di circa 17 miliardi il livello pre-Covid, ma rispetto al 2023 non mostrano segnali di ripresa significativa (+0,5% contro l'1% del 2023) e risultano in rallentamento in tutte le Regioni ad eccezione di Liguria e Umbria, dove crescono rispettivamente di 7 e 4 decimi di punto, e del Molise, dove sono stabili. Numeri che confermano come nei primi due trimestri del 2024, in Italia, il circuito redditi-fiducia-consumi si sia in qualche modo inceppato: i maggiori redditi disponibili reali, dovuti alla crescita dell'occupazione, agli effetti dei rinnovi contrattuali e al calo drastico dell'inflazione, non si sono ancora tradotti in maggiori consumi. Le criticità nella dinamica dei consumi sul territorio si vedono bene dall'esiguo tasso di variazione reale della spesa. Una crescita di mezzo punto percentuale non è certo un'indicazione confortante. Questo dato è coerente con un abbassamento della stima sul Pil per il 2024, a 0,8%, dallo 0,9% di agosto. "L'economia italiana è in una fase complessa - commenta il presidente di Confcommercio, Carlo Sangalli - Il Sud cresce più del Nord, ma il divario resta ancora ampio. Preoccupano, in generale, la crisi demografica e la debolezza dei consumi. C'è un problema di fiducia nonostante l'aumento dei redditi reali. Occorre più coraggio nella revisione della spesa pubblica per poter alleggerire il peso fiscale che penalizza famiglie e imprese".

Rivoluzione energetica dei biocarburanti. Eni pronta alla sfida

Eni punta sui biocarburanti per la decarbonizzazione dei trasporti, con progetti ambiziosi e accordi strategici nel settore aereo e marittimo. Utilizzare, secondo il principio della neutralità tecnologica, tutte le soluzioni e i vettori energetici disponibili. È questa la strategia di Eni per raggiungere con successo la decarbonizzazione del settore dei trasporti. Tra questi vettori energetici, i biocarburanti HVO (Hydrotreated Vegetable Oil, olio vegetale idrogenato), hanno un ruolo fondamentale perché possono dare un contributo immediato alla riduzione delle emissioni (calcolate lungo l'intera catena del valore) del settore dei trasporti non solo su strada, ma anche per il **trasporto** aereo, marittimo e ferroviario, in quanto già oggi sono disponibili e utilizzano le infrastrutture esistenti. A livello globale, le stime prevedono che la domanda di biocarburanti idrogenati aumenterà del 65% nel periodo 2024-2028 (Report IEA Renewables 2023, Main Case, Analysis and forecast to 2028). A livello europeo, la maggior parte degli Stati membri dell'Unione Europea ha già stabilito aumenti annuali degli obiettivi di miscelazione dei biocarburanti a partire dal 2024, come parte degli obblighi previsti dalla direttiva RED II. Ulteriori aumenti sono previsti a fronte dell'attuazione della RED III e, a partire dal 2025, degli obblighi della ReFuelEU per il settore dell'aviazione. I biocarburanti al momento costituiscono un'alternativa concreta per contribuire alla decarbonizzazione del **trasporto** aereo e della marina. Oggi Eni commercializza il JET A1+Eni Biojet, realizzato nella raffineria di Livorno distillando le bio-componenti prodotte nella bioraffineria di Gela grazie alla tecnologia proprietaria Ecofining. L'Eni Biojet è il SAF (Sustainable Aviation Fuel) che contiene il 100% di componente biogenica ed è idoneo ad essere utilizzato in miscela con il jet convenzionale fino al 50%. Enilive ha l'obiettivo di aumentare la produzione di 300mila tonnellate/anno di Eni Biojet al 2025 e di aumentare l'opzionalità della produzione di SAF fino a 1 milione di tonnellate/anno entro il 2026 con un potenziale raddoppio entro il 2030 anche grazie all'impianto in costruzione nella bioraffineria di Gela che sarà operativo dalla fine del 2024. Il regolamento (UE) 2023/2405 stabilisce che i fornitori di carburante per l'aviazione garantiscano che tutto il carburante per l'aviazione messo a disposizione degli operatori aerei in ogni aeroporto dell'Unione Europea contenga quote minime di 'carburante sostenibile per l'aviazione' (dall'inglese SAF, 'Sustainable Aviation Fuel') in quantità crescenti secondo la seguente traiettoria: 2% minimo di SAF dal primo gennaio 2025 e un incremento della quota ogni cinque anni (6% dal 2030, 20% dal 2035, 34% dal 2040, 42% dal 2045) fino a raggiungere il 70% dal 2050. Nell'ambito del **trasporto** aereo Eni ha siglato accordi con ITA, DHL, Kenya Airways, Ryanair, Poste Italiane e Volotea. Nel 2023 Enilive ha sottoscritto accordi anche per la fornitura di biocarburanti per la marina. Con il Gruppo



Eni punta sui biocarburanti per la decarbonizzazione dei trasporti, con progetti ambiziosi e accordi strategici nel settore aereo e marittimo. Utilizzare, secondo il principio della neutralità tecnologica, tutte le soluzioni e i vettori energetici disponibili. È questa la strategia di Eni per raggiungere con successo la decarbonizzazione del settore dei trasporti. Tra questi vettori energetici, i biocarburanti HVO (Hydrotreated Vegetable Oil, olio vegetale idrogenato), hanno un ruolo fondamentale perché possono dare un contributo immediato alla riduzione delle emissioni (calcolate lungo l'intera catena del valore) del settore dei trasporti non solo su strada, ma anche per il trasporto aereo, marittimo e ferroviario, in quanto già oggi sono disponibili e utilizzano le infrastrutture esistenti. A livello globale, le stime prevedono che la domanda di biocarburanti idrogenati aumenterà del 65% nel periodo 2024-2028 (Report IEA Renewables 2023, Main Case, Analysis and forecast to 2028). A livello europeo, la maggior parte degli Stati membri dell'Unione Europea ha già stabilito aumenti annuali degli obiettivi di miscelazione dei biocarburanti a partire dal 2024, come parte degli obblighi previsti dalla direttiva RED II. Ulteriori aumenti sono previsti a fronte dell'attuazione della RED III e, a partire dal 2025, degli obblighi della ReFuelEU per il settore dell'aviazione. I biocarburanti al momento costituiscono un'alternativa concreta per contribuire alla decarbonizzazione del trasporto aereo e della marina. Oggi Eni commercializza il JET A1+Eni Biojet, realizzato nella raffineria di Livorno distillando le bio-componenti prodotte nella bioraffineria di Gela grazie alla tecnologia proprietaria Ecofining. L'Eni Biojet è il SAF (Sustainable Aviation Fuel) che contiene il 100% di componente biogenica ed è idoneo ad essere utilizzato in miscela con il jet convenzionale fino al 50%. Enilive ha l'obiettivo di aumentare la produzione di 300mila tonnellate/anno di Eni Biojet al 2025 e di aumentare l'opzionalità della produzione di SAF fino a 1 milione di tonnellate/anno entro il 2026 con un

Azimut-Benetti ha sottoscritto il primo accordo relativo all'industria dello yachting finalizzato alla decarbonizzazione del settore della nautica da diporto per la fornitura e utilizzo di HVOlution. Con la multinazionale di ispezione, certificazione e consulenza ingegneristica RINA, Eni ha firmato un accordo con l'obiettivo di sviluppare iniziative congiunte per contribuire al processo di transizione energetica e decarbonizzazione delle rispettive attività con particolare attenzione al settore del **trasporto** navale: l'accordo prevede il coinvolgimento delle due aziende per sviluppare l'utilizzo nel settore navale di biocarburante HVO e di altri vettori energetici, come ad esempio idrogeno e ammoniaca 'blu' o 'verde' provenienti da materie prime biogeniche, rinnovabili o di scarto. Eni, Fincantieri e RINA hanno anche firmato un accordo per sviluppare progettualità comuni per soluzioni di decarbonizzazione per il settore marittimo nel medio- lungo periodo. Eni, insieme alle associazioni degli armatori, dal 2023 ha avviato il progetto 'La rotta verso il net zero. Insieme per decarbonizzare il settore marittimo' che ha portato alla realizzazione di una roadmap di decarbonizzazione, con obiettivi di breve e medio termine per consentire agli armatori di rispondere ai target del Regolamento FuelEU Maritime, all'International Maritime Organization (IMO), all'Emission Trading System (ETS) ed agli altri ulteriori adempimenti.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Pil, il Sud cresce più del doppio rispetto al Nord

Ma i consumi non mostrano segnali di ripresa significativa e in rallentamento ovunque tranne che in Liguria e Umbria. Calo demografico preoccupante nel Mezzogiorno. Crescita del Prodotto interno italiano per quest'anno dello 0,8%, al ribasso rispetto allo 0,9% stimato ad agosto. I dati emergono dall'analisi dell'Ufficio Studi di **Confindustria** sulle economie regionali e indicano che nel 2024 i consumi, complessivamente, superano di circa 17 miliardi il livello pre-Covid, ma rispetto al 2023 non mostrano segnali di ripresa significativa (+0,5% contro l'1% del 2023) e risultano in rallentamento in tutte le Regioni ad eccezione di Liguria e Umbria, dove crescono rispettivamente di 7 e 4 decimi di punto, e del Molise dove sono stabili. Nel Mezzogiorno la crescita è stata più del doppio rispetto al Nord: +1,2% contro lo 0,5%, anche se i consumi al Sud mostrano una maggiore debolezza con un +0,4% per il 2024, a fronte dello 0,5% del Nord. Il Sud cresce più del Nord, ma il divario resta ancora ampio. "L'economia italiana è in una fase complessa: i consumi al Sud crescono più del Nord, ma il divario resta ancora ampio. Preoccupano, in generale, la crisi demografica e la debolezza dei consumi", commenta il Presidente di

Confindustria, **Carlo Sangalli**, aggiungendo che "c'è un problema di fiducia nonostante l'aumento dei redditi reali. Occorre più coraggio nella revisione della spesa pubblica per poter alleggerire il peso fiscale che penalizza famiglie e imprese". A sua volta, la Cgia osserva che Veneto ed Emilia-Romagna "dovrebbero aumentare il proprio Pil rispetto allo scorso anno dell'1,1%", sottolineando che "pertanto, è molto improbabile, a differenza di quanto viene segnalato" da **Confindustria** che "il Pil del Mezzogiorno nel 2024 cresca il doppio rispetto a quello del Nord". Per farlo, rileva la Cgia, il risultato "verrebbe conseguito a seguito di una previsione di crescita del Pil per l'anno in corso sia del Veneto sia dell'Emilia Romagna praticamente pari allo zero". "Ovviamente, noi facciamo il tifo per il Sud e speriamo che l'aumento del Pil nel 2024 e anche nei prossimi anni sia significativamente positivo e addirittura superiore alla media delle realtà più avanzate del Paese. Ma abbiamo molti dubbi che ciò possa avvenire già a partire da quest'anno", aggiunge l'associazione degli artigiani e delle piccole imprese di Mestre. Per **Confindustria** restano segni di ampio divario tra le due macroaree, come confermano i dati relativi al Pil pro capite, che registra uno scarto superiore ai 18.000 euro (21.714 euro al Sud contro i 39.786 euro al Nord), e dalla debole dinamica demografica che nel Mezzogiorno rappresenta un ulteriore elemento di criticità strutturale. La popolazione del Sud, infatti, ha subito una riduzione di circa 161.000 unità tra il 2022 e il 2024, a fronte di un incremento di 125.000 unità al Nord, "contribuendo a limitare le potenzialità di sviluppo delle regioni meridionali". L'associazione osserva che "questo rallentamento testimonia



Ma i consumi non mostrano segnali di ripresa significativa e in rallentamento ovunque tranne che in Liguria e Umbria. Calo demografico preoccupante nel Mezzogiorno. Crescita del Prodotto interno italiano per quest'anno dello 0,8%, al ribasso rispetto allo 0,9% stimato ad agosto. I dati emergono dall'analisi dell'Ufficio Studi di Confindustria sulle economie regionali e indicano che nel 2024 i consumi, complessivamente, superano di circa 17 miliardi il livello pre-Covid, ma rispetto al 2023 non mostrano segnali di ripresa significativa (+0,5% contro l'1% del 2023) e risultano in rallentamento in tutte le Regioni ad eccezione di Liguria e Umbria, dove crescono rispettivamente di 7 e 4 decimi di punto, e del Molise dove sono stabili. Nel Mezzogiorno la crescita è stata più del doppio rispetto al Nord: +1,2% contro lo 0,5%, anche se i consumi al Sud mostrano una maggiore debolezza con un +0,4% per il 2024, a fronte dello 0,5% del Nord. Il Sud cresce più del Nord, ma il divario resta ancora ampio. "L'economia italiana è in una fase complessa: i consumi al Sud crescono più del Nord, ma il divario resta ancora ampio. Preoccupano, in generale, la crisi demografica e la debolezza dei consumi", commenta il Presidente di Confindustria, Carlo Sangalli, aggiungendo che "c'è un problema di fiducia nonostante l'aumento dei redditi reali. Occorre più coraggio nella revisione della spesa pubblica per poter alleggerire il peso fiscale che penalizza famiglie e imprese". A sua volta, la Cgia osserva che Veneto ed Emilia-Romagna "dovrebbero aumentare il proprio Pil rispetto allo scorso anno dell'1,1%", sottolineando che "pertanto, è molto improbabile, a differenza di quanto viene segnalato" da Confindustria che "il Pil del Mezzogiorno nel 2024 cresca il doppio rispetto a quello del Nord". Per farlo, rileva la Cgia, il risultato "verrebbe conseguito a seguito di una previsione di crescita del Pil per l'anno in corso sia del Veneto sia dell'Emilia Romagna praticamente pari allo zero". "Ovviamente, noi facciamo il tifo per il Sud e speriamo che l'aumento del Pil nel 2024 e anche nei prossimi anni sia

un tessuto economico ancora fragile, nonostante il contributo positivo del turismo straniero, che ha sostenuto la domanda in alcune regioni di quest'area del Paese". L'aggiornamento delle stime regionali relative al prodotto lordo e ai consumi sul territorio (questi ultimi effettuati sia da italiani che da stranieri) e le evidenze statistiche relative ai primi due trimestri del 2024 "confermano la sensazione che, in Italia, il circuito redditi-fiducia-consumi si sia in qualche modo inceppato: i maggiori redditi disponibili reali, dovuti alla crescita dell'occupazione, agli effetti dei rinnovi contrattuali e al calo drastico dell'inflazione, non si sono ancora tradotti in maggiori consumi.

AD USO ESCLUSIVO
INTERNO

Seta, Filt Cgil Modena: "Occorre fronteggiare l'emergenza puntando su salari e qualità del lavoro"

I tagli che sono stati "subiti", in particolare dal servizio urbano di Seta, hanno origini lontane nel tempo. Ora è necessario fare un po' di chiarezza! Dalla costituzione di SETA nel 2012 ad oggi ci sono stati sempre problemi non solo legati alla gestione del servizio, ma anche legati agli investimenti (es. acquisto dei bus) e alle normative contrattuali differenti fra i lavoratori di Modena, Piacenza e Reggio Emilia. Con le prime assunzioni di SETA, dal 2014, le difficoltà sono aumentate: trattamenti diversi fra chi era assunto prima del 2012 e chi era assunto dopo il 2012 (questi ultimi con un trattamento economico e normativo di base derivante solo dal Contratto Nazionale di settore). Nel frattempo le Organizzazioni Sindacali hanno cercato di ristabilire un trattamento unico per tutti i lavoratori, ma SETA SI E' SEMPRE OPPOSTA ADDUCENDO PROBLEMI LEGATI ALLA SCARSITA' DI RISORSE. Nel 2022, dopo numerose difficoltà e una serie di mobilitazioni e tensioni sindacali, si è arrivati ad un accordo che ha avvicinato i trattamenti fra i "vecchi assunti" (prima del 2012) e "nuovi assunti" (dopo il 2012) in SETA. Di fatto i problemi si sono però aggravati perché, dal 2021, SETA fatica a reperire autisti e altro personale, in particolare sui territori di Modena e Reggio Emilia. Quindi ecco che i nodi irrisolti vengono al pettine. A livello nazionale il sistema che finanzia il **Trasporto Pubblico Locale** è il Fondo Nazionale per il **Trasporto Pubblico**, fermo di fatto da molti anni. Nel Disegno di Legge di Bilancio 2025 l'aumento previsto è di soli 120 mln di euro per tutto il territorio nazionale, ben al di sotto della soglia necessaria (900 mln di euro) per mantenere le retribuzioni del Contratto Nazionale al passo con l'aumento del costo della vita. A livello regionale avviene la ripartizione delle risorse provenienti dal Fondo Nazionale, ma in base a un "corrispettivo chilometrico" variabile da provincia a provincia. Anche questo sistema di ripartizione sta penalizzando il territorio modenese. SETA di fatto è sottofinanziata con conseguenti forti ripercussioni sia sul personale (sul quale non ci sono investimenti adeguati) sia sul servizio. Oggi di fatto la situazione è fuori controllo. Basti pensare che dal 16 settembre scorso le corse urbane nella città di Modena hanno subito un taglio del 30% del servizio rispetto al settembre 2023. La situazione si avvia dunque su se stessa, in quanto il personale esce da SETA per rivolgersi o al mercato privato o ad altri settori. Il personale che rimane invece in forza è sottoposto a turni di lavoro che prevedono nastri orari con impegno fino a 13 ore giornaliere e con salari che non riescono più a far fronte a una inflazione e un costo della vita particolarmente alto in una città come Modena. In questa emergenza FILT-CGIL di Modena chiede di concentrare le risorse disponibili in particolare dove SETA oggi fa servizio e che queste risorse vengano maggiormente utilizzate sul fattore lavoro. Nei prossimi giorni ci sarà un incontro da parte della dirigenza SETA, ma se continuiamo



Reggio2000

Fonti Web

a non avere risorse aggiuntive sarà difficile dare risposte soddisfacenti ai lavoratori SETA. Facciamo un appello a tutte le istituzioni locali, regionali e anche nazionali affinché strutturino e distribuiscano adeguatamente le risorse economiche per non abbandonare il **Trasporto** Pubblico Locale.

AD USO ESCLUSIVO
INTERNO

Porto di Genova e cono aereo: Superba prova ad evitare l'autorizzazione di Enac

Porti Decisivo, secondo la società, il fatto che fra la nuova prevista collocazione dei suoi depositi al Ponte Somalia di Genova e l'aeroporto locale ci siano diverse gru portuali "inamovibili" di REDAZIONE SHIPPING ITALY L'iter di valutazione preventiva ai fini dell'ottenimento dell'autorizzazione da parte di Enac non è necessario. È questa la conclusione dell'ultimo documento che Superba, società del ravennate Gruppo Pir protagonista da anni di un'operazione per lo spostamento dei suoi depositi di prodotti chimici infiammabili dal quartiere genovese di Multedo al Ponte Somalia, nel bacino di Sampierdarena del porto commerciale del capoluogo ligure, ha depositato al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica nell'ambito della procedura di Valutazione di impatto ambientale in corso dal dicembre scorso. Come si riepiloga nella documentazione, Enac (Ente nazionale per l'aviazione civile) ha definito una serie di parametri, ai fini dell'espressione del parere di competenza in merito alla valutazione di potenziali ostacoli e pericoli per la navigazione aerea, connessi alla realizzazione di opere in prossimità di aeroporti, sottolineando la necessità e individuando le modalità per accertare, tramite un tecnico abilitato, se vi siano le condizioni per l'avvio dell'iter di una valutazione più complessa. Secondo il tecnico ingaggiato da Superba (la Società d'Ingegneria Zoppellari, Gollini e associati), tali condizioni come detto non sussistono. In particolare s'è considerato come i manufatti più alti presenti a Ponte Somalia saranno, secondo il progetto di Superba, un serbatoio di stoccaggio di 12 metri e una autogrù telescopica da cantiere di altezza massima pari a 28 metri. Secondo i tecnici consultati, "il Deposito in progetto non interferisce con i settori definiti per gli aeroporti civili con procedure strumentali (come nel caso dell'Aeroporto di Genova); non è prossimo ad aeroporti civili privi di procedure strumentali; non è prossimo ad avio ed elisuperfici di pubblico interesse dotati di autorizzazione a detta attività con i quali possa interferire; non prevede impianti/manufatti e strutture di altezza uguale o superiore a 100 m dal suolo; non prevede la realizzazione di opere speciali che costituiscono pericoli per la navigazione aerea". L'unica problematica sarebbe rappresentata dal fatto che l'opera "ricade all'interno delle aree di protezione degli apparati Radar per via dell'installazione temporanea della autogrù telescopica". Tuttavia, rileva la società d'ingegneria, secondo i suddetti parametri di Enac "nessun iter valutativo dovrà essere avviato, per l'aspetto in questione, quando tra gli apparati CNR (Com/nav/Radar) ed il manufatto in esame siano presenti ostacoli artificiali inamovibili o orografici aventi un ingombro (altezza-larghezza) tale da schermare il manufatto stesso". Circostanza che sarebbe verificata per Superba-Somalia, dato che "tra l'ostacolo temporaneo in progetto (autogrù di cantiere) ed il radar aeroportuale sono presenti molteplici ostacoli artificiali inamovibili quali le gru di banchina



Porti Decisivo, secondo la società, il fatto che fra la nuova prevista collocazione dei suoi depositi al Ponte Somalia di Genova e l'aeroporto locale ci siano diverse gru portuali "inamovibili" di REDAZIONE SHIPPING ITALY L'iter di valutazione preventiva ai fini dell'ottenimento dell'autorizzazione da parte di Enac non è necessario. È questa la conclusione dell'ultimo documento che Superba, società del ravennate Gruppo Pir protagonista da anni di un'operazione per lo spostamento dei suoi depositi di prodotti chimici infiammabili dal quartiere genovese di Multedo al Ponte Somalia, nel bacino di Sampierdarena del porto commerciale del capoluogo ligure, ha depositato al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica nell'ambito della procedura di Valutazione di impatto ambientale in corso dal dicembre scorso. Come si riepiloga nella documentazione, Enac (Ente nazionale per l'aviazione civile) ha definito una serie di parametri, ai fini dell'espressione del parere di competenza in merito alla valutazione di potenziali ostacoli e pericoli per la navigazione aerea, connessi alla realizzazione di opere in prossimità di aeroporti, sottolineando la necessità e individuando le modalità per accertare, tramite un tecnico abilitato, se vi siano le condizioni per l'avvio dell'iter di una valutazione più complessa. Secondo il tecnico ingaggiato da Superba (la Società d'Ingegneria Zoppellari, Gollini e associati), tali condizioni come detto non sussistono. In particolare s'è considerato come i manufatti più alti presenti a Ponte Somalia saranno, secondo il progetto di Superba, un serbatoio di stoccaggio di 12 metri e una autogrù telescopica da cantiere di altezza massima pari a 28 metri. Secondo i tecnici consultati, "il Deposito in progetto non interferisce con i settori definiti per gli aeroporti civili con procedure strumentali (come nel caso dell'Aeroporto di Genova); non è prossimo ad aeroporti civili privi di procedure strumentali; non è prossimo ad avio ed elisuperfici di pubblico interesse dotati di autorizzazione a detta attività con i quali possa interferire; non prevede impianti/manufatti e strutture di altezza uguale o superiore a 100 m dal suolo; non prevede la realizzazione di opere speciali che costituiscono pericoli per la navigazione aerea". L'unica problematica sarebbe rappresentata dal fatto che l'opera "ricade all'interno delle aree di protezione degli apparati Radar per via dell'installazione temporanea della autogrù telescopica". Tuttavia, rileva la società d'ingegneria, secondo i suddetti parametri di Enac "nessun iter valutativo dovrà essere avviato, per l'aspetto in questione, quando tra gli apparati CNR (Com/nav/Radar) ed il manufatto in esame siano presenti ostacoli artificiali inamovibili o orografici aventi un ingombro (altezza-larghezza) tale da schermare il manufatto stesso". Circostanza che sarebbe verificata per Superba-Somalia, dato che "tra l'ostacolo temporaneo in progetto (autogrù di cantiere) ed il radar aeroportuale sono presenti molteplici ostacoli artificiali inamovibili quali le gru di banchina

Shipping Italy

Fonti Web

del porto". Da cui, è la conclusione del documento (che ribadisce en passant le critiche ad **Autorità di sistema portuale** e altri oppositori al progetto), l'insussistenza delle condizioni perché Enac avvii una procedura autorizzativa specifica. Resta da capire se il Mase concorderà con l'attribuzione della caratteristica dell'inamovibilità alle gru portuali indicate da Superba nell'immagine che pubblichiamo in pagina. A.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Shipping Italy

Fonti Web

Sottoscritto ad Ancona il Blue Agreement da shipping company e agenzie marittime

Porti Anticipato volontariamente di sei mesi l'obbligo di utilizzare combustibile a uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% rispetto all'attuale 0,5% di Redazione SHIPPING ITALY. Anticipare volontariamente di sei mesi, nell'area portuale di Ancona, l'obbligo di utilizzare combustibile a uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% rispetto all'attuale 0,5%. Questo prevede l'accordo "Ancona blue agreement" sottoscritto, nella sede dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Mare Adriatico centrale ad Ancona dalle tre istituzioni promotrici dalle compagnie di navigazione di traghetti e crociere, dagli agenti marittimi nel porto dorico. L'obiettivo è "ridurre l'impatto delle emissioni in atmosfera da parte delle navi che arrivano e ormeggiano nel porto di Ancona". L'accordo è promosso da Adsp, Capitaneria di porto e Comune di Ancona nella "volontà condivisa di favorire l'utilizzo di buone pratiche per diminuire l'effetto sulla città della permanenza delle navi traghetto e crociere nelle aree portuali". Firmatari dell'intesa sono stati Vincenzo Garofalo, presidente dell'Adsp del Mare Adriatico centrale, l'ammiraglio ispettore Vincenzo Vitale, direttore marittimo delle Marche, Daniele Silveti, sindaco di Ancona, i rappresentanti delle compagnie di navigazione Adria Ferries, Grimaldi Euromed, Jadrolinija Rijeka, Msc Cruise Management Uk, Snav, Superfast Ferries e delle agenzie marittime Morandi, Amatori, Archibugi, Morbidelli e Frittelli Maritime group. Alla firma ha partecipato il segretario generale dell'Adsp, Salvatore Minervino. L'accordo interessa, per ora, le navi traghetto passeggeri e ro-ro e le crociere nelle manovre di ingresso, d'uscita dallo scalo e sosta in banchina, e resta aperto alla sottoscrizione di ogni altra nave cargo di linea che scala il porto di Ancona. La nuova normativa in applicazione della Convenzione internazionale Marpol 73/78 per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi include, a partire dal primo maggio 2025, il mare Mediterraneo nell'area ad emissione controllata (Seca-Sulphur emission control area ossia zona di controllo delle emissioni di zolfo). Nel mondo sono in vigore altre aree Seca, nel mare del Nord, nel Baltico, sulle coste del Canada e degli Stati Uniti, inclusa l'area caraibica degli Usa. "L'anticipo di sei mesi al porto di Ancona della normativa rappresenta un significativo contributo alla riduzione degli effetti determinati dalla sosta delle navi in porto, in particolare traghetti e crociere" sottolinea l'Adsp. "L'accordo affida a ognuno dei firmatari, un preciso compito nel favorire la sensibilizzazione e la diffusione dei contenuti, nell'applicazione e nel controllo di quanto stabilito". Il cluster marittimo del porto di Ancona conferma, con questa scelta, "l'impegno comune nel voler diminuire l'impatto del traffico marittimo sul tessuto urbano". Nel novembre 2018, era stata siglata un'intesa fra Adsp,



Porti Anticipato volontariamente di sei mesi l'obbligo di utilizzare combustibile a uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% rispetto all'attuale 0,5% di Redazione SHIPPING ITALY. Anticipare volontariamente di sei mesi, nell'area portuale di Ancona, l'obbligo di utilizzare combustibile a uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% rispetto all'attuale 0,5%. Questo prevede l'accordo "Ancona blue agreement" sottoscritto, nella sede dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Mare Adriatico centrale ad Ancona dalle tre istituzioni promotrici dalle compagnie di navigazione di traghetti e crociere, dagli agenti marittimi nel porto dorico. L'obiettivo è "ridurre l'impatto delle emissioni in atmosfera da parte delle navi che arrivano e ormeggiano nel porto di Ancona". L'accordo è promosso da Adsp, Capitaneria di porto e Comune di Ancona nella "volontà condivisa di favorire l'utilizzo di buone pratiche per diminuire l'effetto sulla città della permanenza delle navi traghetto e crociere nelle aree portuali". Firmatari dell'intesa sono stati Vincenzo Garofalo, presidente dell'Adsp del Mare Adriatico centrale, l'ammiraglio ispettore Vincenzo Vitale, direttore marittimo delle Marche, Daniele Silveti, sindaco di Ancona, i rappresentanti delle compagnie di navigazione Adria Ferries, Grimaldi Euromed, Jadrolinija Rijeka, Msc Cruise Management Uk, Snav, Superfast Ferries e delle agenzie marittime Morandi, Amatori, Archibugi, Morbidelli e Frittelli Maritime group. Alla firma ha partecipato il segretario generale dell'Adsp, Salvatore Minervino. L'accordo interessa, per ora, le navi traghetto passeggeri e ro-ro e le crociere nelle manovre di ingresso, d'uscita dallo scalo e sosta in banchina, e resta aperto alla sottoscrizione di ogni altra nave cargo di linea che scala il porto di Ancona. La nuova normativa in applicazione della Convenzione internazionale Marpol 73/78 per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi include, a partire dal primo maggio 2025, il mare Mediterraneo nell'area ad emissione controllata (Seca-Sulphur emission control area ossia zona di controllo delle emissioni di zolfo). Nel mondo sono in vigore altre aree Seca, nel mare del Nord, nel Baltico, sulle coste del Canada e degli Stati Uniti, inclusa l'area caraibica degli Usa. "L'anticipo di sei mesi al porto di Ancona della normativa rappresenta un significativo contributo alla riduzione degli effetti determinati dalla sosta delle navi in porto, in particolare traghetti e crociere" sottolinea l'Adsp. "L'accordo affida a ognuno dei firmatari, un preciso compito nel favorire la sensibilizzazione e la diffusione dei contenuti, nell'applicazione e nel controllo di quanto stabilito". Il cluster marittimo del porto di Ancona conferma, con questa scelta, "l'impegno comune nel voler diminuire l'impatto del traffico marittimo sul tessuto urbano". Nel novembre 2018, era stata siglata un'intesa fra Adsp,

Shipping Italy

Fonti Web

Capitaneria di porto e alcune compagnie di navigazione che prevedeva l'utilizzo di combustibile con tenore di zolfo allo 0,1% soltanto nelle fasi di sosta in banchina e uscita dal porto fino al 31 dicembre 2019, mantenendo, invece, nella fase d'ingresso il carburante al tempo autorizzato, con tenore di zolfo allo 1,5%. Una sperimentazione prima dell'ingresso in vigore, dal primo gennaio 2020, delle attuali regole europee sull'utilizzo del combustibile nelle navi con limite massimo allo 0,5%, che termineranno con la nuova normativa del primo maggio 2025, ma che ad Ancona saranno anticipate dal prossimo primo novembre grazie all'accordo odierno. SCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

AD USO ESCLUSIVO
INTERNO

Matacena: "Pronti a ordinare traghetti ma attendiamo certezze sull'Ets"

Cantieri Dopo la conferma della cessione del traghetto Lampedusa, l'a.d. di Caronte&Tourist preannuncia nuovi imminenti investimenti ma chiede a Roma certezze su nuovi incentivi al rinnovo del naviglio nazionale di Nicola Capuzzo "Nel nostro piano d'investimenti prevediamo l'acquisto da quattro a sei nuove navi traghetto da impiegare nei collegamenti per le isole minori della Sicilia". A dirlo a SHIPPING ITALY è l'amministratore delegato di Caronte & Tourist, Lorenzo Matacena, in occasione della conferma sulla cessione da parte di Caronte & Tourist Isole Minori del traghetto Lampedusa e già sostituito dalla nave Las Palmas, entrata in flotta lo scorso aprile. La compagnia di navigazione messinese, dopo aver preso in consegna il nuovo traghetto Nerea e apprestandosi a ricevere il bidirezionale Pietro Mondello (il suo arrivo in Italia è in programma a dicembre), sarebbe dunque pronta a dare avvio a una nuova fase d'investimenti che si attestano tra i 200 e i 300 milioni di euro. "Nel prossimo futuro acquisteremo nuove navi ro-pax della classe B per le isole minori siciliane oltre che nuove unità da impiegare nello Stretto di Messina, dove stiamo riflettendo anche sull'opportunità del full electric" annuncia Matacena. "Bisogna innescare un circolo virtuoso di investimenti. L'intero settore dello shipping, incluse le compagnie come la nostra che si occupano principalmente di trasporto passeggeri, è soggetto alla direttiva ETS, da cui deriva un impegno economico importante" riflette Matacena. "Sosteniamo che i fondi incassati dallo Stato per l'applicazione della direttiva ETS debbano essere reinvestiti a supporto di progetti di rinnovamento della flotta e di una transizione energetica più veloce, sostenibile ed omogenea". Se questi fondi saranno erogati, sarà poi importante definire se e cosa verrà incentivato in termini di interventi (navi nuove e/o retrofit, solo Gnl o altri carburanti, ecc.) e dove questi investimenti si potranno realizzare (se solo entro i confini europei o anche altrove). Nel recente passato il tema sul dove costruire nuove navi o effettuare interventi di retrofit si è effettivamente rivelato la causa principale per cui i fondi destinati al primo decreto 'Rinnovo flotte' sono rimasti largamente (quasi totalmente) inutilizzati dalle compagnie armatrici nonostante fossero stati già individuati e approvati gli stanziamenti richiesti da vari soggetti privati. "Sappiamo bene che oggi costruire traghetti in Italia è un'opzione economicamente non percorribile per un privato perché il differenziale con i cantieri asiatici o comunque extra-europei è molto elevato" ha concluso Matacena, aggiungendo però che "la Spagna è rimasta l'unica possibilità in Europa poiché offre un meccanismo che garantisce un significativo credito d'imposta" per effetto del quale l'investimento finale per l'armatore committente diventa competitivo. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE



Cantieri Dopo la conferma della cessione del traghetto Lampedusa, l'a.d. di Caronte&Tourist preannuncia nuovi imminenti investimenti ma chiede a Roma certezze su nuovi incentivi al rinnovo del naviglio nazionale di Nicola Capuzzo "Nel nostro piano d'investimenti prevediamo l'acquisto da quattro a sei nuove navi traghetto da impiegare nei collegamenti per le isole minori della Sicilia". A dirlo a SHIPPING ITALY è l'amministratore delegato di Caronte & Tourist, Lorenzo Matacena, in occasione della conferma sulla cessione da parte di Caronte & Tourist Isole Minori del traghetto Lampedusa e già sostituito dalla nave Las Palmas, entrata in flotta lo scorso aprile. La compagnia di navigazione messinese, dopo aver preso in consegna il nuovo traghetto Nerea e apprestandosi a ricevere il bidirezionale Pietro Mondello (il suo arrivo in Italia è in programma a dicembre), sarebbe dunque pronta a dare avvio a una nuova fase d'investimenti che si attestano tra i 200 e i 300 milioni di euro. "Nel prossimo futuro acquisteremo nuove navi ro-pax della classe B per le isole minori siciliane oltre che nuove unità da impiegare nello Stretto di Messina, dove stiamo riflettendo anche sull'opportunità del full electric" annuncia Matacena. "Bisogna innescare un circolo virtuoso di investimenti. L'intero settore dello shipping, incluse le compagnie come la nostra che si occupano principalmente di trasporto passeggeri, è soggetto alla direttiva ETS, da cui deriva un impegno economico importante" riflette Matacena. "Sosteniamo che i fondi incassati dallo Stato per l'applicazione della direttiva ETS debbano essere reinvestiti a supporto di progetti di rinnovamento della flotta e di una transizione energetica più veloce, sostenibile ed omogenea". Se questi fondi saranno erogati, sarà poi importante definire se e cosa verrà incentivato in termini di interventi (navi nuove e/o retrofit, solo Gnl o altri carburanti, ecc.) e dove questi investimenti si potranno realizzare (se solo entro i confini europei o anche altrove).

Shipping Italy

Fonti Web

AGGIORNATI.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

"Pressioni" per gestire il carburante all'aeroporto di Lampedusa; indagini concluse per 12 persone

Avrebbero esercitato pressioni per gestire il carburante all'aeroporto di Lampedusa. La Procura di Agrigento, a firma del procuratore Capo Giovanni Di Leo e del Sostituto Rita Barbieri, hanno notificato l'avviso delle conclusioni delle indagini preliminari nei confronti di 12 persone tra dirigenti, manager e responsabili dell'Enac a fra questi il direttore generale dello stesso ente Alessio Quaranta con l'accusa di tentata concussione. Ecco gli altri: Fabio Marchiandi, 60 anni (dirigente Enac); Arianna Ciani, 45 anni (responsabile Enac), Gabriele Squillaci, 44 anni (dirigente Enac), tutti di Roma; Marco Di Giugno, 49 anni, di Palermo residente a Roma (dirigente Enac); Paolo Pietro Bonfiglio, 59 anni, di Catania (facente funzione della direzione aeroporto Sicilia Sud - Occidentale di Enac Palermo); Gaetano Palmeri, 55 anni, di Siracusa residente a Lampedusa (responsabile dell'ufficio Enac di Lampedusa). Coinvolti anche gli avvocati Nunzio Fumagalli Pinelli, 78 anni, Giuseppe Pinelli, 46 anni, e Veronica Petrella, 50 anni, di Cremona residente a Cagliari; l'imprenditore Giacomo Cusumano, 63 anni, di Palermo e Antonio Buttafuoco, 71 anni, di Menfi (direttore aeroportuale Sicilia Occidentale di Enac fino al 2020). Le indagini risalgono ad un periodo compreso tra il 2018 e il 2021 e proseguite anche dopo il sequestro del deposito di carburante da parte della Guardia di finanza. L'imprenditore Cusumano avrebbe ricevuto in sub concessione la gestione del serbatoio di carburanti dello scalo lampedusano. Fra le accuse ci sarebbero pressioni indebite a Gaetano Tafuri e Giovanni Amico, rispettivamente presidente e direttore dello scalo all'epoca dei fatti. Tutte azioni che sarebbero state finalizzate a "dare indebitamente in sub concessione a Giacomo Cusumano la gestione del deposito di carburante nell'aeroporto di Lampedusa". Parti offese sono Tafuri, Amico, Ast aeroservizi, la Regione Siciliana e il Mit.



Avrebbero esercitato pressioni per gestire il carburante all'aeroporto di Lampedusa. La Procura di Agrigento, a firma del procuratore Capo Giovanni Di Leo e del Sostituto Rita Barbieri, hanno notificato l'avviso delle conclusioni delle indagini preliminari nei confronti di 12 persone tra dirigenti, manager e responsabili dell'Enac a fra questi il direttore generale dello stesso ente Alessio Quaranta con l'accusa di tentata concussione. Ecco gli altri: Fabio Marchiandi, 60 anni (dirigente Enac); Arianna Ciani, 45 anni (responsabile Enac), Gabriele Squillaci, 44 anni (dirigente Enac), tutti di Roma; Marco Di Giugno, 49 anni, di Palermo residente a Roma (dirigente Enac); Paolo Pietro Bonfiglio, 59 anni, di Catania (facente funzione della direzione aeroporto Sicilia Sud - Occidentale di Enac Palermo); Gaetano Palmeri, 55 anni, di Siracusa residente a Lampedusa (responsabile dell'ufficio Enac di Lampedusa). Coinvolti anche gli avvocati Nunzio Fumagalli Pinelli, 78 anni, Giuseppe Pinelli, 46 anni, e Veronica Petrella, 50 anni, di Cremona residente a Cagliari; l'imprenditore Giacomo Cusumano, 63 anni, di Palermo e Antonio Buttafuoco, 71 anni, di Menfi (direttore aeroportuale Sicilia Occidentale di Enac fino al 2020). Le indagini risalgono ad un periodo compreso tra il 2018 e il 2021 e proseguite anche dopo il sequestro del deposito di carburante da parte della Guardia di finanza. L'imprenditore Cusumano avrebbe ricevuto in sub concessione la gestione del serbatoio di carburanti dello scalo lampedusano. Fra le accuse ci sarebbero pressioni indebite a Gaetano Tafuri e Giovanni Amico, rispettivamente presidente e direttore dello scalo all'epoca dei fatti. Tutte azioni che sarebbero state finalizzate a "dare indebitamente in sub concessione a Giacomo Cusumano la

Aeroporto Lampedusa: indagato per tentata concussione il Dg dell'ENAC

Un avviso di conclusione delle indagini per tentata concussione è stato emesso dalla Procura di Agrigento nei confronti di Alessio Quaranta, direttore generale dell'Enac, e altre undici persone, nell'ambito di un'inchiesta riguardante la gestione dell'aeroporto di Lampedusa e in particolare del deposito di carburante situato all'interno dello scalo. I Dettagli dell'Inchiesta La Procura, con il procuratore Giovanni Di Leo e la sostituta procuratrice Rita Barbieri, accusa Quaranta e altri sette dirigenti nazionali e locali dell'Enac di aver esercitato presunte pressioni nei confronti di Gaetano Tafuri e Giovanni Amico, rispettivamente presidente e direttore dell'aeroporto di Lampedusa all'epoca dei fatti. Tra gli altri nomi coinvolti, figurano Fabio Marchiandi, Marco Di Giugno, Arianna Ciani, Gabriele Squillaci, Antonino Buttafuoco, Pietro Bonfiglio e Gaetano Palmeri. Secondo l'accusa, i dirigenti avrebbero fatto pressioni per costringere Tafuri e Amico a concedere indebitamente la gestione del deposito carburante a Giacomo Cusumano, che risulterebbe aver già occupato arbitrariamente l'area demaniale in questione con proprie società. L'estensione e le Contestazioni Il deposito di carburante, con una superficie di circa 2.010 metri quadrati, sarebbe stato gestito in virtù di concessioni e proroghe illegittime emesse da Enac dal 2004 al 2019, sostiene la Procura. La conclusione delle indagini menziona inoltre l'apporto di tre consulenti legali vicini a Cusumano: Nunzio Pinelli Fumagalli, Giuseppe Pinelli, e Verona Petrella, quest'ultima sposata con Marco Di Giugno, dirigente della Direzione Analisi Giuridiche e Contenzioso di Enac. Il Commento di Tafuri Gaetano Tafuri, ex presidente dell'aeroporto di Lampedusa e parte lesa nell'inchiesta, ha commentato: "Non gioisco delle disgrazie altrui, ma come pubblico amministratore avevo il dovere di rivolgermi all'Autorità giudiziaria a fronte di quanto subito. Mi dispiace soltanto di non essere stato ascoltato, e probabilmente creduto, dal Governo del tempo." L'inchiesta si allarga con altri dodici indagati e vede coinvolte, come parti offese, anche la Regione Siciliana, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e AST Aeroservizi. Il caso resta sotto la lente della Procura di Agrigento, portando alla luce aspetti significativi nella gestione dei beni pubblici e della trasparenza amministrativa.



Un avviso di conclusione delle indagini per tentata concussione è stato emesso dalla Procura di Agrigento nei confronti di Alessio Quaranta, direttore generale dell'Enac, e altre undici persone, nell'ambito di un'inchiesta riguardante la gestione dell'aeroporto di Lampedusa e in particolare del deposito di carburante situato all'interno dello scalo. I Dettagli dell'Inchiesta La Procura, con il procuratore Giovanni Di Leo e la sostituta procuratrice Rita Barbieri, accusa Quaranta e altri sette dirigenti nazionali e locali dell'Enac di aver esercitato presunte pressioni nei confronti di Gaetano Tafuri e Giovanni Amico, rispettivamente presidente e direttore dell'aeroporto di Lampedusa all'epoca dei fatti. Tra gli altri nomi coinvolti, figurano Fabio Marchiandi, Marco Di Giugno, Arianna Ciani, Gabriele Squillaci, Antonino Buttafuoco, Pietro Bonfiglio e Gaetano Palmeri. Secondo l'accusa, i dirigenti avrebbero fatto pressioni per costringere Tafuri e Amico a concedere indebitamente la gestione del deposito carburante a Giacomo Cusumano, che risulterebbe aver già occupato arbitrariamente l'area demaniale in questione con proprie società. L'estensione e le Contestazioni Il deposito di carburante, con una superficie di circa 2.010 metri quadrati, sarebbe stato gestito in virtù di concessioni e proroghe illegittime emesse da Enac dal 2004 al 2019, sostiene la Procura. La conclusione delle indagini menziona inoltre l'apporto di tre consulenti legali vicini a Cusumano: Nunzio Pinelli Fumagalli, Giuseppe Pinelli, e Verona Petrella, quest'ultima sposata con Marco Di Giugno, dirigente della Direzione Analisi Giuridiche e Contenzioso di Enac. Il Commento di Tafuri Gaetano Tafuri, ex presidente dell'aeroporto di Lampedusa e parte lesa nell'inchiesta, ha commentato: "Non ninisco delle disgrazie

Pil, il Sud cresce più del doppio rispetto al Nord

Crescita del Prodotto interno italiano per quest'anno dello 0,8%, al ribasso rispetto allo 0,9% stimato ad agosto. I dati emergono dall'analisi dell'Ufficio Studi di **Confcommercio** sulle economie regionali e indicano che nel 2024 i consumi, complessivamente, superano di circa 17 miliardi il livello pre-Covid, ma rispetto al 2023 non mostrano segnali di ripresa significativa (+0,5% contro l'1% del 2023) e risultano in rallentamento in tutte le Regioni ad eccezione di Liguria e Umbria, dove crescono rispettivamente di 7 e 4 decimi di punto, e del Molise dove sono stabili. Nel Mezzogiorno la crescita è stata più del doppio rispetto al Nord: +1,2% contro lo 0,5%, anche se i consumi al Sud mostrano una maggiore debolezza con un +0,4% per il 2024, a fronte dello 0,5% del Nord. Il Sud cresce più del Nord, ma il divario resta ancora ampio "L'economia italiana è in una fase complessa: i consumi al Sud crescono più del Nord, ma il divario resta ancora ampio. Preoccupano, in generale, la crisi demografica e la debolezza dei consumi", commenta il Presidente di **Confcommercio**, **Carlo Sangalli**, aggiungendo che "c'è un problema di fiducia nonostante l'aumento dei redditi reali. Occorre più coraggio nella revisione della spesa pubblica per poter alleggerire il peso fiscale che penalizza famiglie e imprese". A sua volta, la Cgia osserva che Veneto ed Emilia-Romagna "dovrebbero aumentare il proprio Pil rispetto allo scorso anno dell'1,1%", sottolineando che "pertanto, è molto improbabile, a differenza di quanto viene segnalato" da **Confcommercio** che "il Pil del Mezzogiorno nel 2024 cresca il doppio rispetto a quello del Nord". Per farlo, rileva la Cgia, il risultato "verrebbe conseguito a seguito di una previsione di crescita del Pil per l'anno in corso sia del Veneto sia dell'Emilia Romagna praticamente pari allo zero". "Ovviamente, noi facciamo il tifo per il Sud e speriamo che l'aumento del Pil nel 2024 e anche nei prossimi anni sia significativamente positivo e addirittura superiore alla media delle realtà più avanzate del Paese. Ma abbiamo molti dubbi che ciò possa avvenire già a partire da quest'anno", aggiunge l'associazione degli artigiani e delle piccole imprese di Mestre. Per **Confcommercio** restano segni di ampio divario tra le due macroaree, come confermano i dati relativi al Pil pro capite, che registra uno scarto superiore ai 18.000 euro (21.714 euro al Sud contro i 39.786 euro al Nord), e dalla debole dinamica demografica che nel Mezzogiorno rappresenta un ulteriore elemento di criticità strutturale. La popolazione del Sud, infatti, ha subito una riduzione di circa 161.000 unità tra il 2022 e il 2024, a fronte di un incremento di 125.000 unità al Nord, "contribuendo a limitare le potenzialità di sviluppo delle regioni meridionali". L'associazione osserva che "questo rallentamento testimonia un tessuto economico ancora fragile, nonostante il contributo positivo del turismo straniero, che ha sostenuto la domanda in alcune regioni



10/27/2024 09:30

Crescita del Prodotto interno italiano per quest'anno dello 0,8%, al ribasso rispetto allo 0,9% stimato ad agosto. I dati emergono dall'analisi dell'Ufficio Studi di **Confcommercio** sulle economie regionali e indicano che nel 2024 i consumi, complessivamente, superano di circa 17 miliardi il livello pre-Covid, ma rispetto al 2023 non mostrano segnali di ripresa significativa (+0,5% contro l'1% del 2023) e risultano in rallentamento in tutte le Regioni ad eccezione di Liguria e Umbria, dove crescono rispettivamente di 7 e 4 decimi di punto, e del Molise dove sono stabili. Nel Mezzogiorno la crescita è stata più del doppio rispetto al Nord: +1,2% contro lo 0,5%, anche se i consumi al Sud mostrano una maggiore debolezza con un +0,4% per il 2024, a fronte dello 0,5% del Nord. Il Sud cresce più del Nord, ma il divario resta ancora ampio "L'economia italiana è in una fase complessa: i consumi al Sud crescono più del Nord, ma il divario resta ancora ampio. Preoccupano, in generale, la crisi demografica e la debolezza dei consumi", commenta il Presidente di **Confcommercio**, **Carlo Sangalli**, aggiungendo che "c'è un problema di fiducia nonostante l'aumento dei redditi reali. Occorre più coraggio nella revisione della spesa pubblica per poter alleggerire il peso fiscale che penalizza famiglie e imprese". A sua volta, la Cgia osserva che Veneto ed Emilia-Romagna "dovrebbero aumentare il proprio Pil rispetto allo scorso anno dell'1,1%", sottolineando che "pertanto, è molto improbabile, a differenza di quanto viene segnalato" da **Confcommercio** che "il Pil del Mezzogiorno nel 2024 cresca il doppio rispetto a quello del Nord". Per farlo, rileva la Cgia, il risultato "verrebbe conseguito a seguito di una previsione di crescita del Pil per l'anno in corso sia del Veneto sia dell'Emilia Romagna praticamente pari allo zero". "Ovviamente, noi facciamo il tifo per il Sud e speriamo che l'aumento del Pil nel 2024 e anche nei prossimi anni sia significativamente positivo e addirittura superiore alla media delle realtà più avanzate del Paese. Ma abbiamo molti dubbi che ciò possa avvenire già a partire

Specchio Italiano

Fonti Web

di quest'area del Paese". L'aggiornamento delle stime regionali relative al prodotto lordo e ai consumi sul territorio (questi ultimi effettuati sia da italiani che da stranieri) e le evidenze statistiche relative ai primi due trimestri del 2024 "confermano la sensazione che, in Italia, il circuito redditi-fiducia-consumi si sia in qualche modo inceppato: i maggiori redditi disponibili reali, dovuti alla crescita dell'occupazione, agli effetti dei rinnovi contrattuali e al calo drastico dell'inflazione, non si sono ancora tradotti in maggiori consumi".

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO

Ia e data center in Italia, come si muovono Microsoft e le altre Big Tech

Microsoft, impegnata in un tour de force mondiale sull'IA, ha fatto tappa anche in Italia. Il Ceo Satya Nadella ha promesso cifre da capogiro per chi investe nelle sue tecnologie. Ma non è la sola Big Tech a ingolosire il governo italiano con numeri e promesse roboanti. E l'esecutivo già scalpita con interventi legislativi ad hoc per favorire la realizzazione di data center. Tanti dubbi, però, rimangono senza risposta. Che la partita dell'Intelligenza artificiale, strettamente connessa a quella dei data center, per le Big Tech sia di fondamentale importanza lo si può intuire da un fatto: all'attività di sponsorizzazione (lobby alla luce del sole?) posta in essere da alcune multinazionali del settore, come per esempio Microsoft, partecipano in prima persona i Ceo. È il caso dell' AI Microsoft AI Tour che si è svolto di recente in Italia (a Roma) e che ha visto salire sul palco nientemeno che l'amministratore delegato della software house di Redmond, Satya Nadella COS'È L'AI MICROSOFT AI TOUR (GIUNTO IN ITALIA) Nadella e i suoi manager sono impegnati in una tournée che ha più l'aria del tour de force: il 21 ottobre erano a Lisbona, quindi Londra, il giorno successivo a Copenhagen e, simultaneamente, Madrid, Parigi e, fuori dalla Ue, a Istanbul. Il 23 ottobre hanno fatto tappa a Roma, il giorno successivo a Berlino, il 25 a Stoccolma poi un weekend di pausa e si riparte per Oslo ed Helsinki. E sono solo le tappe del mese di ottobre. L'AI Microsoft AI Tour rimbalzerà come una biglia impazzita in un flipper facendo spola da Johannesburg a Taipei, da New York a Hong Kong, da Toronto a Doha passando per Sydney, Casablanca fino a Kuwait City. In alcune città come Londra Microsoft tornerà anche nell'anno nuovo, in Giappone si fermerà in due posti: Tokyo e Osaka. TUTTE LE MIRABOLANTI PROMESSE ECONOMICHE DI MICROSOFT Non esiste posto al mondo che non sarà toccato da Microsoft. E basta un'occhiata distratta al calendario di questa tournée mondiale così fitta di date e capitali da fare invidia a Taylor Swift per comprendere quante energie e quanti soldi Microsoft stia investendo nel progetto. Questi eventi sono una sorta di "vendita porta a porta" delle soluzioni tecnologiche che il gruppo di Redmond offre a privati e istituzioni. Con una magnifica veduta della capitale alle spalle, il Ceo Microsoft Satya Nadella "ha confermato l'impegno dell'azienda per la crescita sostenibile del Paese e - si legge nel comunicato stampa vergato dalla software house - ha presentato l'eccellenza delle organizzazioni italiane che già stanno integrando con successo il cloud e l'AI generativa". MICROSOFT E AMBROSETTI DANNO I NUMERI. E SONO NUMERONI Non mancano i numeri sgranati come un rosario per irretire la platea in ascolto in religioso silenzio. Esattamente un anno fa era stata pubblicata la ricerca " AI 4 Italy: impatti e prospettive dell'intelligenza artificiale generativa per l'Italia e il Made in Italy" realizzata al Forum Ambrosetti di Cernobbio (guarda caso in collaborazione con Microsoft) nella quale si poteva leggere: "La produttività del Sistema-Italia potrà aumentare fino



Microsoft, impegnata in un tour de force mondiale sull'IA, ha fatto tappa anche in Italia. Il Ceo Satya Nadella ha promesso cifre da capogiro per chi investe nelle sue tecnologie. Ma non è la sola Big Tech a ingolosire il governo italiano con numeri e promesse roboanti. E l'esecutivo già scalpita con interventi legislativi ad hoc per favorire la realizzazione di data center. Tanti dubbi, però, rimangono senza risposta. Che la partita dell'intelligenza artificiale, strettamente connessa a quella dei data center, per le Big Tech sia di fondamentale importanza lo si può intuire da un fatto: all'attività di sponsorizzazione (lobby alla luce del sole?) posta in essere da alcune multinazionali del settore, come per esempio Microsoft, partecipano in prima persona i Ceo. È il caso dell' AI Microsoft AI Tour che si è svolto di recente in Italia (a Roma) e che ha visto salire sul palco nientemeno che l'amministratore delegato della software house di Redmond, Satya Nadella COS'È L'AI MICROSOFT AI TOUR (GIUNTO IN ITALIA) Nadella e i suoi manager sono impegnati in una tournée che ha più l'aria del tour de force: il 21 ottobre erano a Lisbona, quindi Londra, il giorno successivo a Copenhagen e, simultaneamente, Madrid, Parigi e, fuori dalla Ue, a Istanbul. Il 23 ottobre hanno fatto tappa a Roma, il giorno successivo a Berlino, il 25 a Stoccolma poi un weekend di pausa e si riparte per Oslo ed Helsinki. E sono solo le tappe del mese di ottobre. L'AI Microsoft AI Tour rimbalzerà come una biglia impazzita in un flipper facendo spola da Johannesburg a Taipei, da New York a Hong Kong, da Toronto a Doha passando per Sydney, Casablanca fino a Kuwait City. In alcune città come Londra Microsoft tornerà anche nell'anno nuovo, in Giappone si fermerà in due posti: Tokyo e Osaka. TUTTE LE MIRABOLANTI PROMESSE ECONOMICHE DI MICROSOFT Non esiste posto al mondo che non sarà toccato da Microsoft. E basta un'occhiata distratta al calendario di questa tournée mondiale così fitta di date e capitali da fare invidia a Taylor Swift per comprendere

al 18% grazie all'adozione di Intelligenza Artificiale Generativa. L'IA Generativa è una tecnologia dalla portata rivoluzionaria che, nel nostro Paese, può generare, a parità di ore lavorate, fino a 312 miliardi di euro di valore aggiunto annuo, pari al 18% del PIL italiano. A parità invece di Valore Aggiunto generato, l'uso di strumenti di IA Generativa libererà un totale di 5,4 miliardi di ore che corrispondono, per fare esempi concreti, alla totalità delle ore lavorate in un anno da 3,2 milioni di persone". LE CIFRE PORTATE IN TOUR Cifre da capogiro che andavano ben al di sopra di qualsiasi Pnrr. Dodici mesi dopo Nadella ha portato sul palco della tappa romana lo studio sviluppato da Microsoft insieme a Teha group il quale, si legge nella nota per la stampa, "ha calcolato che un'adozione pervasiva dell'AI generativa potrebbe aumentare il PIL annuo dell'Italia fino a 312 miliardi di euro nei prossimi 15 anni, pari al 18,2%. Di questi, le PMI potrebbero beneficiare di un aumento di 122 miliardi di euro di valore aggiunto. Secondo lo studio, le aziende italiane stanno registrando anche guadagni tangibili di produttività grazie all'AI generativa. Oggi il 47% delle aziende che utilizzano soluzioni di intelligenza artificiale segnala un aumento della produttività di oltre il 5%, mentre il 74% ha registrato un aumento della produttività di oltre l'1%. Questi incrementi sono particolarmente significativi, considerando che la crescita complessiva della produttività che l'Italia ha registrato negli ultimi vent'anni è pari al +1,6%". Difficile restare coi piedi per terra di fronte a questi numeri. Trecentododici miliardi in 15 anni sono oltre 20 miliardi l'anno. Sarebbe come se l'Intelligenza artificiale ci pagasse ogni legge di bilancio da qui a tre lustri.

LA QUESTIONE DEI DATA CENTER La tappa italiana dell'AI Tour fa seguito, continua il comunicato stampa aziendale "all'importante investimento di Microsoft in Italia appena annunciato - pari a 4,3 miliardi di euro nei prossimi due anni - per espandere la sua infrastruttura di data center hyperscale cloud e di Intelligenza artificiale con l'obiettivo di aiutare il Paese a massimizzare le opportunità dell'AI, oltre a un piano di formazione sulle competenze digitali per oltre 1 milione di Italiani entro la fine del 2025".

I DUBBI SUL PROGETTO DI MICROSOFT IN ITALIA L'impegno di Microsoft è tangibile, è vero, ma è altrettanto vero che sulla questione aleggiavano pure diversi dubbi sul coinvolgimento della filiera industriale italiana al progetto di Microsoft, sulla domanda di servizi di Intelligenza artificiale da parte delle nostre imprese e sugli alti costi dell'energia: i centri dati richiedono una fornitura costante e abbondante di elettricità, di cui però l'Italia è una delle maggiori importatrici al mondo. A questi dubbi il presidente di Microsoft, Brad Smith ha recentemente risposto, senza però entrare nel dettaglio. Ha detto ad esempio che il progetto di Microsoft "impegnerà l'intera catena di approvvigionamenti in Italia, la siderurgia, i chip, i server". Che l'Intelligenza artificiale è "fondamentale per aumentare la produttività, garantire la crescita economica e la competitività". E quando gli è stato chiesto perché la società abbia scelto di investire proprio nel nostro paese, ha spiegato che "l'Italia è importante anche per la sua vicinanza e per le relazioni con l'Africa settentrionale e orientale. In più c'è molto talento".

COME ALIMENTARE I VORACISSIMI DATA CENTER? Relativamente al problema energetico, Smith ha detto che Microsoft vuole installare e connettere nuova capacità alla

rete, oltre che investire nelle fonti a zero emissioni come eolico, solare e idroelettrico; il tutto "senza che ci siano aumenti dei prezzi per gli italiani". Il presidente di Microsoft pensa inoltre che si debba "guardare con occhi diversi all'energia nucleare", che garantisce elettricità pulita con un output stabile, prendendo in considerazione sia le tecnologie esistenti che le nuove (reattori modulari, quarta generazione e fusione). Il Pniec redatto dal governo di Giorgia Meloni prevede degli scenari con una quota di generazione energetica da fonte nucleare. Ma Microsoft non è la sola multinazionale che guarda con interesse al nostro Paese. Non è per esempio sfuggito a Claudia Luise della Stampa che il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, durante l'assemblea di Assolombarda, si è lasciato scappare: "L'altro giorno una multinazionale mi ha detto che vuole investire da sola in Italia 30 miliardi di euro sui data center". Cifra in grado di far impallidire i 4 miliardi messi sul piatto da Redmond, che pure rappresentano il più grande investimento di Microsoft in Italia. TUTTO L'ALPHABET DEI POTENZIALI INVESTITORI Meta - viene ricordato sul principale quotidiano del Nord Ovest - aveva già annunciato investimenti nei prossimi mesi fino a 35 miliardi di dollari. E ovviamente tra i nomi che circolano e che - a prescindere dalla cifra - monstre prospettata dal ministro - guardano all'Italia ci sono Aws (quindi Amazon) e Alphabet (la holding a cui fa capo Google) che ha già collaborazioni attive con Tim. IL GOVERNO RISPONDE CON UN DISEGNO DI **LEGGE** SUI DATA CENTER Quel che è certo è che l'attività di lobby sta già dando i suoi frutti: nel senso che è bastato parlare di miliardi e a Roma l'esecutivo, nel ruolo del legislatore, si è già messo in moto. Scrive infatti sempre Luise: "che il governo ci creda davvero emerge anche dalle parole di Federico Eichberg, capo di gabinetto del Mimit, ieri al primo Data Center Symposium, [] "Entro un paio di settimane presenteremo un collegato specifico alla **legge** di **Bilancio** sulle nuove tecnologie abilitanti. In questo disegno di **legge** prevediamo di inserire due norme specifiche". "La prima è legata alla capacità della rete di **trasporto** dell'energia per garantire continuità e approvvigionamenti sufficienti. Nel disegno di **legge**, quindi, verranno inserite norme che garantiscano agli investimenti strategici come questi un canale preferenziale. Un secondo aspetto - più semplice da affrontare - è l'istituzione di un codice Ateco specifico per i data center. [] Poi conferma: "È una bella notizia, abbiamo con frequenza le richieste di investitori internazionali che chiedono di potersi basarsi in Italia". Già approvata, ricordano sempre dalla Stampa, la semplificazione normativa: per gli investimenti superiori a un miliardo è prevista un'autorizzazione unica nazionale e la possibilità che si nomini un commissario straordinario di governo che si occupi di velocizzare gli aspetti burocratici. E potrebbe essere proprio Microsoft la prima società a sfruttare questa possibilità per i data center". Insomma, le Big Tech chiamano e il governo risponde. Più servizievole di qualsiasi Intelligenza artificiale.

PIL: Crescita del Sud supera quella del Nord di oltre il doppio

Meta Time

La crescita del Prodotto Interno Lordo (PIL) italiano per quest'anno è prevista allo 0,8%, in discesa rispetto allo 0,9% stimato ad agosto. Questi dati emergono dall'analisi dell'Ufficio Studi di **Confcommercio**, che ha esaminato le economie regionali. Si prevede che nel 2024 i consumi supereranno di circa 17 miliardi il livello pre-Covid, ma rispetto al 2023 non ci sono segnali di una ripresa significativa, con una crescita attesa dell'0,5% contro l'1% del 2023. Inoltre, i consumi stanno rallentando in quasi tutte le regioni, eccetto Liguria e Umbria, dove si registrano aumenti di 0,7 e 0,4 punti percentuali. In Molise, i consumi rimangono stabili. Nel Mezzogiorno, la crescita è stata notevolmente superiore a quella del Nord, con un incremento dell'1,2% contro lo 0,5%, sebbene i consumi al Sud mostrino una maggiore debolezza prevista per il 2024, con un aumento del solo 0,4%. Nonostante il Sud cresca più del Nord, il divario economico rimane significativo. **Carlo Sangalli**, presidente di **Confcommercio**, ha espresso preoccupazione per la crisi demografica e la fragilità dei consumi, sottolineando la necessità di revisione della spesa pubblica per ridurre il carico fiscale su famiglie e imprese. D'altro canto, la Cgia segnala che Veneto ed Emilia-Romagna dovrebbero registrare una crescita del PIL dell'1,1%, rendendo improbabile che il PIL del Mezzogiorno cresca il doppio rispetto a quello del Nord nel 2024. La Cgia nutre dubbi sul fatto che questa crescita possa avvenire già quest'anno, nonostante spera per un incremento significativo nel Sud. **Confcommercio** evidenzia il notevole divario tra le due macroaree, con il PIL pro capite che mostra uno scarto di oltre 18.000 euro (21.714 euro al Sud contro 39.786 euro al Nord) e una dinamica demografica debole nel Mezzogiorno. La popolazione del Sud ha visto una riduzione di circa 161.000 unità dal 2022 al 2024, mentre al Nord c'è stato un incremento di 125.000 unità. Questo rallentamento evidenzia un tessuto economico fragile, nonostante il contributo positivo del turismo straniero. Le stime regionali suggeriscono che il circuito redditi-fiducia-consumi in Italia si sia inceppato, poiché i redditi reali disponibili non si sono tradotti in una maggiore spesa.



10/27/2024 10:41 Meta Time

La crescita del Prodotto Interno Lordo (PIL) italiano per quest'anno è prevista allo 0,8%, in discesa rispetto allo 0,9% stimato ad agosto. Questi dati emergono dall'analisi dell'Ufficio Studi di Confcommercio, che ha esaminato le economie regionali. Si prevede che nel 2024 i consumi supereranno di circa 17 miliardi il livello pre-Covid, ma rispetto al 2023 non ci sono segnali di una ripresa significativa, con una crescita attesa dell'0,5% contro l'1% del 2023. Inoltre, i consumi stanno rallentando in quasi tutte le regioni, eccetto Liguria e Umbria, dove si registrano aumenti di 0,7 e 0,4 punti percentuali. In Molise, i consumi rimangono stabili. Nel Mezzogiorno, la crescita è stata notevolmente superiore a quella del Nord, con un incremento dell'1,2% contro lo 0,5%, sebbene i consumi al Sud mostrino una maggiore debolezza prevista per il 2024, con un aumento del solo 0,4%. Nonostante il Sud cresca più del Nord, il divario economico rimane significativo. Carlo Sangalli, presidente di Confcommercio, ha espresso preoccupazione per la crisi demografica e la fragilità dei consumi, sottolineando la necessità di revisione della spesa pubblica per ridurre il carico fiscale su famiglie e imprese. D'altro canto, la Cgia segnala che Veneto ed Emilia-Romagna dovrebbero registrare una crescita del PIL dell'1,1%, rendendo improbabile che il PIL del Mezzogiorno cresca il doppio rispetto a quello del Nord nel 2024. La Cgia nutre dubbi sul fatto che questa crescita possa avvenire già quest'anno, nonostante spera per un incremento significativo nel Sud. Confcommercio evidenzia il notevole divario tra le due macroaree, con il PIL pro capite che mostra uno scarto di oltre 18.000 euro (21.714 euro al Sud contro 39.786 euro al Nord) e una dinamica demografica debole nel Mezzogiorno. La popolazione del Sud ha visto una riduzione di circa 161.000 unità dal 2022 al 2024, mentre al Nord c'è stato un incremento di 125.000 unità. Questo rallentamento evidenzia un tessuto economico fragile, nonostante il contributo positivo del turismo straniero. Le stime regionali suggeriscono che il circuito redditi-fiducia-consumi in Italia si sia

Mattarella e La Russa spiati dagli hacker

Furto di dati, l'allarme della Dda di Milano: «Un pericolo per la democrazia» Milano. «Un pericolo per la democrazia di questo Paese». Ne è convinta la Dda di Milano che con l'indagine di venerdì scorso ha portato a quattro arresti e a due sospensioni dal servizio, smantellando un network di presunti spioni guidato dall'ex super poliziotto Carmine Gallo, braccio operativo di Enrico Pazzali, presidente di Fondazione Fiera e titolare di Equalize, la società di investigazione perno di una attività di dossieraggio a livello industriale. I magistrati l'hanno definita «inquietante», in quanto avrebbe potuto essere in grado di «tenere in pugno cittadini e istituzioni» e «condizionare» dinamiche «imprenditoriali e procedure pubbliche, anche giudiziarie». Le carte Dagli atti emerge che nella rete dell'associazione, con base in via Pattari e «profitti illeciti» per oltre 3,1 milioni di euro, sono finiti migliaia e migliaia di nomi ma anche le più alte cariche del nostro Paese. Cosa che, dice la premier Giorgia Meloni, «nessuno Stato di diritto può tollerare» e per il ministro Antonio Tajani «è una inaccettabile minaccia alla democrazia», visto che le informazioni riservate «possono essere usate da chi è nostro nemico geo-strategico».

Mattarella nel mirino A destare l'allarme di inquirenti e investigatori è un dialogo intercettato che fa temere che la rete di Gallo e dei suoi sodali sia arrivata in qualche modo al Quirinale. Nunzio Samuele Calamucci, parlando con l'ex funzionario di polizia, lo aggiorna in merito all'invio a «venti persone» di una mail che «se vanno a vedere l'account è intestato al Presidente della Repubblica». Altri spiati L'uso «incontrollato del dossieraggio» ha colpito anche Ignazio La Russa, alla guida del Senato, e il figlio Geronimo. Ma il network di spie, che aveva rapporti con mafie e servizi segreti anche esteri, avrebbe raccolto informazioni pure su Matteo Renzi e **Carlo Sangalli**, attuale presidente di **Confcommercio**-Imprese per l'Italia, nonché sull'avvocato siciliano Piero Amara, imputato per una serie di procedimenti sulle vicende dell'Eni e per il caso Loggia Ungheria. Tra i clienti, invece, la senatrice azzurra Licia Ronzulli e Heineken Italia. Insomma il gruppo spiava ad ampio raggio personaggi di ogni genere e classe sociale. Come avevano detto due degli arrestati, «con i report che abbiamo sputtaniamo tutta Italia». RIPRODUZIONE RISERVATA Questo contenuto è riservato agli utenti abbonati Per continuare a leggere abbonati o effettua l'accesso se sei già abbonato. Accedi agli articoli premium Sfoglia il quotidiano da tutti i dispositivi.



10/28/2024 00:50

Furto di dati, l'allarme della Dda di Milano: «Un pericolo per la democrazia» Milano. «Un pericolo per la democrazia di questo Paese». Ne è convinta la Dda di Milano che con l'indagine di venerdì scorso ha portato a quattro arresti e a due sospensioni dal servizio, smantellando un network di presunti spioni guidato dall'ex super poliziotto Carmine Gallo, braccio operativo di Enrico Pazzali, presidente di Fondazione Fiera e titolare di Equalize, la società di investigazione perno di una attività di dossieraggio a livello industriale. I magistrati l'hanno definita «inquietante», in quanto avrebbe potuto essere in grado di «tenere in pugno cittadini e istituzioni» e «condizionare» dinamiche «imprenditoriali e procedure pubbliche, anche giudiziarie». Le carte Dagli atti emerge che nella rete dell'associazione, con base in via Pattari e «profitti illeciti» per oltre 3,1 milioni di euro, sono finiti migliaia e migliaia di nomi ma anche le più alte cariche del nostro Paese. Cosa che, dice la premier Giorgia Meloni, «nessuno Stato di diritto può tollerare» e per il ministro Antonio Tajani «è una inaccettabile minaccia alla democrazia», visto che le informazioni riservate «possono essere usate da chi è nostro nemico geo-strategico». Mattarella nel mirino A destare l'allarme di inquirenti e investigatori è un dialogo intercettato che fa temere che la rete di Gallo e dei suoi sodali sia arrivata in qualche modo al Quirinale. Nunzio Samuele Calamucci, parlando con l'ex funzionario di polizia, lo aggiorna in merito all'invio a «venti persone» di una mail che «se vanno a vedere l'account è intestato al Presidente della Repubblica». Altri spiati L'uso «incontrollato del dossieraggio» ha colpito anche Ignazio La Russa, alla guida del Senato, e il figlio Geronimo. Ma il network di spie, che aveva rapporti con mafie e servizi segreti anche esteri, avrebbe raccolto informazioni pure su Matteo

Vignola 2000

Fonti Web

Seta, Filt Cgil Modena: "Occorre fronteggiare l'emergenza puntando su salari e qualità del lavoro"



I tagli che sono stati "subiti", in particolare dal servizio urbano di Seta, hanno origini lontane nel tempo. Ora è necessario fare un po' di chiarezza! Dalla costituzione di SETA nel 2012 ad oggi ci sono stati sempre problemi non solo legati alla gestione del servizio, ma anche legati agli investimenti (es. acquisto dei bus) e alle normative contrattuali differenti fra i lavoratori di Modena, Piacenza e Reggio Emilia. Con le prime assunzioni di SETA, dal 2014, le difficoltà sono aumentate: trattamenti diversi fra chi era assunto prima del 2012 e chi era assunto dopo il 2012 (questi ultimi con un trattamento economico e normativo di base derivante solo dal Contratto Nazionale di settore). Nel frattempo le Organizzazioni Sindacali hanno cercato di ristabilire un trattamento unico per tutti i lavoratori, ma SETA SI E' SEMPRE OPPOSTA ADDUCENDO PROBLEMI LEGATI ALLA SCARSITA' DI RISORSE. Nel 2022, dopo numerose difficoltà e una serie di mobilitazioni e tensioni sindacali, si è arrivati ad un accordo che ha avvicinato i trattamenti fra i "vecchi assunti" (prima del 2012) e "nuovi assunti" (dopo il 2012) in SETA. Di fatto i problemi si sono però aggravati perché, dal 2021, SETA fatica a reperire autisti e altro personale, in particolare sui territori di Modena e Reggio Emilia. Quindi ecco che i nodi irrisolti vengono al pettine. A livello nazionale il sistema che finanzia il **Trasporto Pubblico Locale** è il Fondo Nazionale per il **Trasporto Pubblico**, fermo di fatto da molti anni. Nel Disegno di **Legge di Bilancio** 2025 l'aumento previsto è di soli 120 mln di euro per tutto il territorio nazionale, ben al di sotto della soglia necessaria (900 mln di euro) per mantenere le retribuzioni del Contratto Nazionale al passo con l'aumento del costo della vita. A livello regionale avviene la ripartizione delle risorse provenienti dal Fondo Nazionale, ma in base a un "corrispettivo chilometrico" variabile da provincia a provincia. Anche questo sistema di ripartizione sta penalizzando il territorio modenese. SETA di fatto è sottofinanziata con conseguenti forti ripercussioni sia sul personale (sul quale non ci sono investimenti adeguati) sia sul servizio. Oggi di fatto la situazione è fuori controllo. Basti pensare che dal 16 settembre scorso le corse urbane nella città di Modena hanno subito un taglio del 30% del servizio rispetto al settembre 2023. La situazione si avvia dunque su se stessa, in quanto il personale esce da SETA per rivolgersi o al mercato privato o ad altri settori. Il personale che rimane invece in forza è sottoposto a turni di lavoro che prevedono nastri orari con impegno fino a 13 ore giornaliere e con salari che non riescono più a far fronte a una inflazione e un costo della vita particolarmente alto in una città come Modena. In questa



10/27/2024 14:21

 I tagli che sono stati "subiti", in particolare dal servizio urbano di Seta, hanno origini lontane nel tempo. Ora è necessario fare un po' di chiarezza! Dalla costituzione di SETA nel 2012 ad oggi ci sono stati sempre problemi non solo legati alla gestione del servizio, ma anche legati agli investimenti (es. acquisto dei bus) e alle normative contrattuali differenti fra i lavoratori di Modena, Piacenza e Reggio Emilia. Con le prime assunzioni di SETA, dal 2014, le difficoltà sono aumentate: trattamenti diversi fra chi era assunto prima del 2012 e chi era assunto dopo il 2012 (questi ultimi con un trattamento economico e normativo di base derivante solo dal Contratto Nazionale di settore). Nel frattempo le Organizzazioni Sindacali hanno cercato di ristabilire un trattamento unico per tutti i lavoratori, ma SETA SI E' SEMPRE OPPOSTA ADDUCENDO PROBLEMI LEGATI ALLA SCARSITA' DI RISORSE. Nel 2022, dopo numerose difficoltà e una serie di mobilitazioni e tensioni sindacali, si è arrivati ad un accordo che ha avvicinato i trattamenti fra i "vecchi assunti" (prima del 2012) e "nuovi assunti" (dopo il 2012) in SETA. Di fatto i problemi si sono però aggravati perché, dal 2021, SETA fatica a reperire autisti e altro personale, in particolare sui territori di Modena e Reggio Emilia. Quindi ecco che i nodi irrisolti vengono al pettine. A livello nazionale il sistema che finanzia il Trasporto Pubblico Locale è il Fondo Nazionale per il Trasporto Pubblico, fermo di fatto da molti anni. Nel Disegno di Legge di Bilancio 2025 l'aumento previsto è di soli 120 mln di euro per tutto il territorio nazionale, ben al di sotto della soglia necessaria (900 mln di euro) per mantenere le retribuzioni del Contratto Na- zionale al

Vignola 2000

Fonti Web

emergenza FILT-CGIL di Modena chiede di concentrare le risorse disponibili in particolare dove SETA oggi fa servizio e che queste risorse vengano maggiormente utilizzate sul fattore lavoro. Nei prossimi giorni ci sarà un incontro da parte della dirigenza SETA, ma se continuiamo a non avere risorse aggiuntive sarà difficile dare risposte soddisfacenti ai lavoratori SETA. Facciamo un appello a tutte le istituzioni locali, regionali e anche nazionali affinché strutturino e distribuiscano adeguatamente le risorse economiche per non abbandonare il **Trasporto Pubblico**



Locale.

AD USO ESCLUSIVO INTERNO

Perché stanno tornando le navi a vela

Il **trasporto marittimo** è fondamentale per il commercio, però vale il 3% delle emissioni. Non ci sono tecnologie pronte in grado di sostituire i combustibili fossili. Oltre ai **carburanti** puliti e ai piccoli reattori, si stanno sviluppando anche sistemi di propulsione basati sul vento, come le vele e i rotori. Il commercio internazionale poggia sulle navi, letteralmente. Il **trasporto marittimo** muove oltre l'80% delle merci globali e lo fa con grande efficienza di costi e di consumi, ma rappresenta comunque il 3% per cento delle emissioni umane di gas serra, un livello quasi uguale a quello dell'aviazione. Il settore si è allineato all'azione climatica e l'Organizzazione marittima internazionale - un istituto delle Nazioni Unite dedicato alla navigazione - ha fissato per il circa un obiettivo di riduzione dell'impronta emissiva allo zero netto. Il problema è che ad oggi non esistono tecnologie pronte in grado di sostituire i combustibili fossili. Le batterie, ad esempio, si adattano bene alle automobili ma non alle navi mercantili, che hanno una stazza di centinaia di migliaia di tonnellate e devono percorrere lunghe rotte. I **carburanti** "puliti" prodotti con l'elettricità come l'ammoniaca (non emette CO quando viene bruciata) e il metanolo (rilascia CO, ma si tratta di carbonio prelevato dall'aria o dagli scarti organici) sono promettenti ma costosi; inoltre, necessitano di una rete di infrastrutture di distribuzione e stoccaggio che non c'è ancora. Ci sarebbe in realtà la propulsione nucleare, capace di risolvere sia il problema delle emissioni che quello dell'autonomia, dato che un rifornimento di combustibile basta per anni. I reattori si utilizzano già da molto tempo sulle navi ma su quelle da guerra, sui sottomarini e sulle rompighiaccio, non sulle navi cargo. L'ostacolo, in questo caso, è più normativo che tecnologico: manca infatti una regolazione omogenea sul nucleare a livello internazionale - una complicazione notevole per delle imbarcazioni che si spostano per il mondo - e una normativa sulla sicurezza che tenga conto non solo dell'impatto delle onde ma anche della pirateria. Vele e rotori per la navigazione sostenibile. In aggiunta ai **carburanti** sostenibili e ai piccoli reattori modulari, l'industria del **trasporto marittimo** sta lavorando allo sviluppo di nuovi sistemi di propulsione che utilizzano una fonte di energia "antica": il vento. Non possono sostituire completamente i motori tradizionali, viste le dimensioni delle navi, ma possono affiancarli in modo da limitare l'uso degli idrocarburi. Uno di questi sistemi è la vela. Di recente la società petrolifera Chevron e la compagnia di navigazione Mitsui hanno annunciato un accordo per una metaniera - la prima al mondo - dotata di un sistema di propulsione eolica assistita chiamato Wind Challenger: consiste in due vele rigide fatte di plastica rinforzata con fibra, alte quasi cinquanta metri e larghe quindici. Il sistema



Il trasporto marittimo è fondamentale per il commercio, però vale il 3% delle emissioni. Non ci sono tecnologie pronte in grado di sostituire i combustibili fossili. Oltre ai carburanti puliti e ai piccoli reattori, si stanno sviluppando anche sistemi di propulsione basati sul vento, come le vele e i rotori. Il commercio internazionale poggia sulle navi, letteralmente. Il trasporto marittimo muove oltre l'80% delle merci globali e lo fa con grande efficienza di costi e di consumi, ma rappresenta comunque il 3% per cento delle emissioni umane di gas serra, un livello quasi uguale a quello dell'aviazione. Il settore si è allineato all'azione climatica e l'Organizzazione marittima internazionale - un istituto delle Nazioni Unite dedicato alla navigazione - ha fissato per il circa un obiettivo di riduzione dell'impronta emissiva allo zero netto. Il problema è che ad oggi non esistono tecnologie pronte in grado di sostituire i combustibili fossili. Le batterie, ad esempio, si adattano bene alle automobili ma non alle navi mercantili, che hanno una stazza di centinaia di migliaia di tonnellate e devono percorrere lunghe rotte. I carburanti "puliti" prodotti con l'elettricità come l'ammoniaca (non emette CO quando viene bruciata) e il metanolo (rilascia CO, ma si tratta di carbonio prelevato dall'aria o dagli scarti organici) sono promettenti ma costosi; inoltre, necessitano di una rete di infrastrutture di distribuzione e stoccaggio che non c'è ancora. Ci sarebbe in realtà la propulsione nucleare, capace di risolvere sia il problema delle emissioni che quello dell'autonomia, dato che un rifornimento di combustibile basta per anni. I reattori si utilizzano già da molto tempo sulle navi ma su quelle da guerra, sui sottomarini e sulle rompighiaccio, non sulle navi cargo. L'ostacolo, in questo caso, è più normativo che tecnologico: manca infatti una regolazione omogenea sul nucleare a livello internazionale - una complicazione notevole per delle imbarcazioni che si spostano per il mondo - e una normativa sulla sicurezza che tenga conto non solo dell'impatto delle onde ma anche della pirateria. Vele e rotori per la navigazione sostenibile. In aggiunta ai carburanti sostenibili e ai piccoli reattori modulari, l'industria del trasporto marittimo sta lavorando allo sviluppo di nuovi sistemi di propulsione che utilizzano una fonte di energia "antica": il vento. Non possono sostituire completamente i motori tradizionali, viste le dimensioni delle navi, ma possono affiancarli in modo da limitare l'uso degli idrocarburi. Uno di questi sistemi è la vela. Di recente la società petrolifera Chevron e la compagnia di navigazione Mitsui hanno annunciato un accordo per una metaniera - la prima al mondo - dotata di un sistema di propulsione eolica assistita chiamato Wind Challenger: consiste in due vele rigide fatte di plastica rinforzata con fibra, alte quasi cinquanta metri e larghe quindici. Il sistema

non richiede grosse modifiche strutturali all'imbarcazione e permetterebbe un risparmio medio di carburante del 5-8% ogni viaggio, con picchi del 17%. Mitsui conta di installarlo su venticinque navi entro il 2030. Altre aziende hanno adottato design differenti. La francese Michelin, famosa per gli pneumatici, sta testando ad esempio delle vele gonfiabili, pieghevoli e automatiche - chiamate Wisamo - adatte a tutti i tipi di mercantili e che garantirebbero di risparmiare fino al 20% del carburante. È presto, tuttavia, per dire se le vele si affermeranno: bisognerà prima certificarne il funzionamento, la sicurezza e la convenienza economica. Oltre alle vele, ci sono i rotori. Sono alti cilindri rotanti che, colpiti dal vento, sfruttano la differenza di pressione creata dai flussi d'aria per far muovere l'imbarcazione. Non è una tecnologia nuova - la inventò Anton Flettner negli anni Venti del Novecento -, ma il processo di decarbonizzazione ha permesso di riscoprirla e migliorarla. Una delle aziende che se ne sta occupando è Norsepower, finlandese, i cui rotori consentono di ridurre il consumo di carburante del 5-25%, a seconda delle condizioni del vento e della tipologia di nave. Ciascuno dei cilindri ha però un costo di 1 milione di euro: a detta della società, l'investimento iniziale si ripaga nel giro di tre-dieci anni. Rallentare le navi. L'idea alla base della propulsione eolica è insomma quella di abbassare le emissioni delle navi attraverso la riduzione dei consumi di carburante. Lo stesso risultato si potrebbe raggiungere con un metodo teoricamente più semplice: diminuendo la velocità di navigazione. Il difficile sta nell'applicare questo concetto nella pratica. Il **trasporto marittimo** - e più in generale la logistica - è infatti un settore basato sulla rapidità e sulla puntualità delle consegne: i ritardi nelle spedizioni di materie prime, componenti e prodotti finiti possono avere degli impatti anche molto pesanti sulla produzione industriale e sui mercati, "inceppando" le filiere. Per poter rallentare le navi, dunque, bisognerebbe prima ripensare tutta l'organizzazione delle catene di approvvigionamento globali, che oggi premiano la velocità e la compressione estrema del tempo che passa tra la ricezione della merce e il momento in cui questa lascia il magazzino per dirigersi verso il cliente. Per le compagnie di navigazione, poi, il risparmio di carburante potrebbe venire annullato dall'aumento dei costi operativi - più giorni in mare significano più spese per l'equipaggio e per la manutenzione - che rischiano di essere scaricati sui consumatori finali. La sfida della transizione ecologica del **trasporto marittimo** sta tutta qui: nel rendere conveniente la sostenibilità ed evitare che la riduzione dell'impronta carbonica causi un aumento di costi e prezzi. Le storie da non perdere di Wired L'escalation in Medio Oriente: cosa sta succedendo in Israele Libano e Iran È iniziato il conto alla rovescia verso le elezioni statunitensi 2024 La guerra in Ucraina: gli aggiornamenti di Wired sul conflitto Il nuovo numero di Wired in edicola racconta le tecnologie impossibili dopo l'AI Tornano gli abbonamenti al magazine di Wired: abbonati qui Wired ha aperto il canale Whatsapp: iscriviti subito! Scopri i video di Wired: seguici su YouTube Scopri le nostre newsletter: le ultime su tecnologia, gadget, ambiente, salute e diritti. Iscriviti subito Notizie, recensioni e guide all'acquisto sui migliori gadget del momento Ascolta i podcast di Wired Vuoi comunicare

in modo sicuro con la redazione di Wired? Usa Wiredeaks Interstellar dieci anni dopo, capolavoro o abbaglio collettivo? La guida completa agli abbonamenti di Netflix Addio Castello delle Cerimonie , lo sgombero è anche quello del nostro immaginario Come Terminator ha plasmato la nostra paura dell'intelligenza artificiale.

AD ESCLUSIVO
USO INTERNO