

Numero

5

Prospettive livornesi Newsletter

15 Febbraio 2025

Unione
comunale
di Livorno del
Partito
Democratico

Temi principali: Porto, ZLS e TEN-T; Nuovo Ospedale di Livorno; la finanza locale dopo la Legge di Bilancio; la destra di Trump.

Sicurezza: una questione di sinistra. Mercoledì 19 Febbraio, alle ore 18,30, iniziativa del PD



[Partito Democratico](#)
[Partito Democratico \(Toscana \)](#)
[Partito Democratico \(Livorno \)](#)



Indice	
Pagina 3	Sicurezza: una questione di sinistra. Iniziativa promossa dal PD
Pagina 8	Schema di massima della Darsena Europa (immagine e video dell'AdSP MTS)
Pagina 9	Un intervento del Segretario della Federazione livornese del PD dopo la riunione della Direzione territoriale del Partito del 23 Gennaio 2025
Pagina 11	Per l'Alta Capacità ferroviaria nella tratta Genova – Roma della dorsale tirrenica. ODG di Simiani
Pagina 13	La Zona logistica semplificata della Toscana diventa operativa; istituito il Comitato di indirizzo
Pagina 15	ZLS: dichiarazione di Fossi e Gazzetti
Pagina 16	I corridoi europei TEN - T
Pagina 24	Focus politico: la Direzione comunale del PD sul nuovo Ospedale e sulla sanità territoriale a Livorno
Pagina 29	La finanza comunale
Pagina 34	Politica internazionale. La nuova destra di Trump
Pagina 39	Utilizzare Internet per conoscere e fare politica.
Pagina 40	Siti web da noi ritenuti utili
Pagina 41	Documenti online da noi ritenuti interessanti
Pagina 42	Focus su un sito web da esplorare (ANCI)
Pagina 43	Le precedenti Newsletter
Pagina 44	Come mettersi in contatto con la Redazione
<i>Newsletter n. 5 del 15 Febbraio 2025.</i>	



Sicurezza: una Questione di Sinistra.
Mercoledì 19 Febbraio, alle ore 18,30,
Incontro pubblico al Circolo PD San Marco -
Pontino. Dialogo e confronto tra i
rappresentanti delle forze dell'ordine e la
cittadinanza.

L'iniziativa del Partito

Sicurezza: una Questione di Sinistra. **Mercoledì 19 Febbraio, alle ore 18,30,** **Incontro pubblico al Circolo PD San Marco -** **Pontino. Dialogo e confronto tra i** **rappresentanti delle forze dell'ordine e la** **cittadinanza.**

Mercoledì 19 febbraio 2025, alle ore 18:30, presso il Circolo San Marco-Pontino, in Via Garibaldi 93 a Livorno, si terrà un incontro pubblico dal titolo "Sicurezza: una Questione di Sinistra", promosso dalla segreteria dell'Unione Comunale del Partito Democratico di Livorno.

L'evento rappresenta un'importante occasione di dialogo tra la cittadinanza e i rappresentanti delle Forze dell'Ordine, con l'obiettivo di affrontare le tematiche relative alla sicurezza urbana attraverso un approccio inclusivo e progressista.

La coalizione di maggioranza di sinistra, come delineato nel programma dell'amministrazione comunale, promuove un modello di sicurezza integrata che pone al centro la prevenzione, il monitoraggio del territorio e la partecipazione attiva della cittadinanza. Il rafforzamento della Protezione Civile, il potenziamento della Polizia Municipale nei quartieri e il coordinamento con la Prefettura e le Forze dell'Ordine sono strumenti chiave per garantire un controllo più capillare e mirato del territorio.

Un elemento cruciale di questo approccio è l'istituzione del ruolo di Security Manager, affidato a Giampaolo Dotto, esperto nella gestione strategica della sicurezza, che promuove la collaborazione tra Polizia Municipale, Settore delle Politiche Sociali, Commercio, Lavori Pubblici e la comunità locale. A completare questo quadro, sono previsti ulteriori investimenti in tecnologia, come la videosorveglianza (già nel precedente mandato sono state installate 250 telecamere), e il potenziamento dei sistemi di coordinamento e presidio territoriale.

L'incontro rappresenterà un'opportunità per un confronto approfondito su questi temi di rilevanza, in particolare per il quartiere San Marco-Pontino, che chiede un'attenzione sempre più crescente in materia di sicurezza.

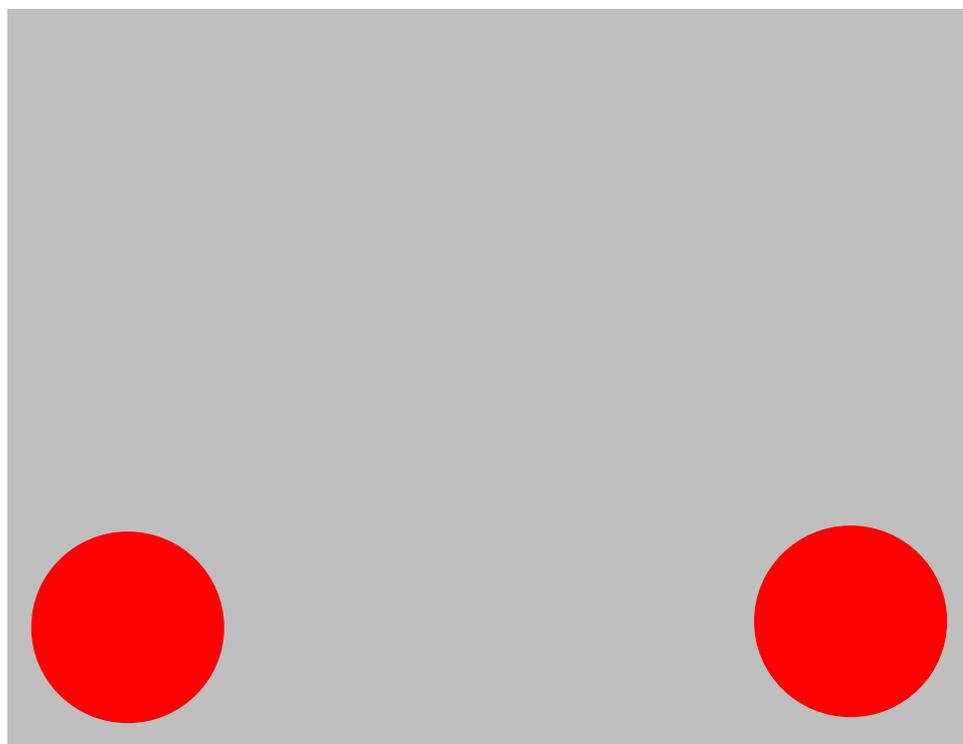
*Saranno con noi per parlarne **Giampaolo Dotto**, Security Manager del Comune di Livorno; **Angela Bona**, Segretaria provinciale SIULP Livorno; **Costantino Fiori**, Segretario Generale Regionale Toscana UNARMA - Associazione Sindacale Carabinieri; **Giuseppe Dies**, rappresentante*

*UNARMA Carabinieri; **Francesco De Luca**, Segretario Generale Regionale Toscana SILF Guardia di Finanza, e **Franco Santini**, Segretario Provinciale Livorno SILF G.d.F. **Coordina Matteo Vivoli**, della segreteria dell'UC Livorno con delega a sicurezza e integrazione. Sono previsti i saluti di **Silvia Ghelardi**, segretaria del Circolo San Marco-Pontino che ospita l'iniziativa.*

L'incontro è aperto a tutta la cittadinanza e rappresenta un'opportunità per un confronto diretto con le istituzioni e le Forze dell'Ordine sulle strategie ed opportunità per migliorare la sicurezza e la qualità della vita in città.

NOTA STAMPA

Iniziativa promossa dall'Unione comunale in collaborazione con il Circolo San Marco Pontino.



LIVORNO Via Garibaldi 93 ore 18:30

MERCOLEDÌ 19 FEBBRAIO

Sicurezza: una questione di sinistra

**DIALOGO E CONFRONTO TRA I
RAPPRESENTANTI DELLE FORZE DELL'ORDINE
E LA CITTADINANZA**

Saluti

Silvia Ghelardi

segretaria Circolo San Marco-Pontino

Coordina

Matteo Vivoli

segreteria UC Livorno delega sicurezza ed integrazione

Intervengono

Giampaolo Dotto

Security Manager del Comune di Livorno

Angela Bona

Segretaria provinciale SIULP Livorno

Costantino Fiori

Segretario Generale Regionale Toscana UNARMA - Associazione Sindacale Carabinieri

Giuseppe Dies

UNARMA Carabinieri

Francesco De Luca

Segretario Generale Regionale Toscana SILF Guardia di Finanza

Franco Santini

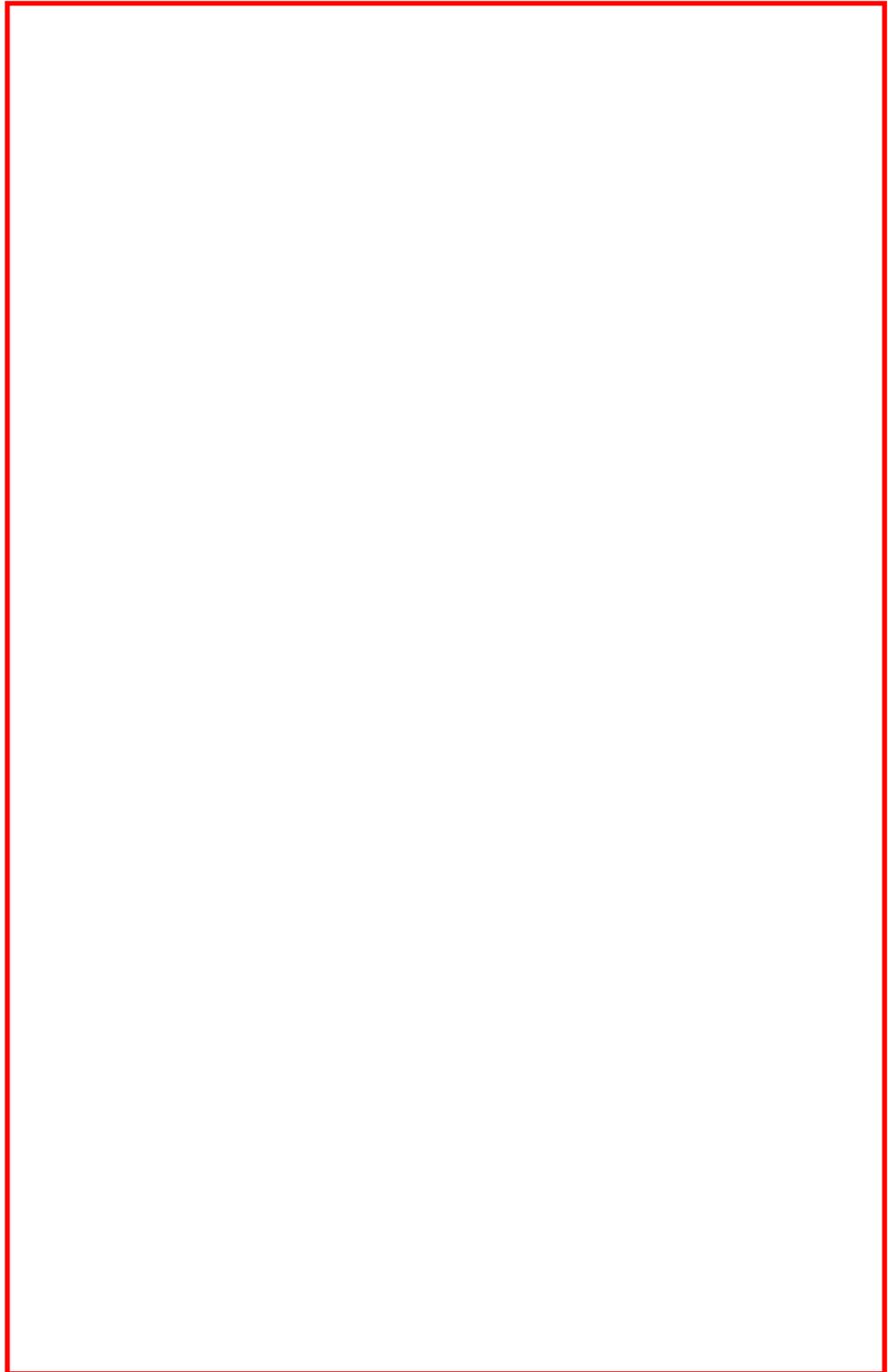
Segretario Provinciale Livorno SILF G.d.F.



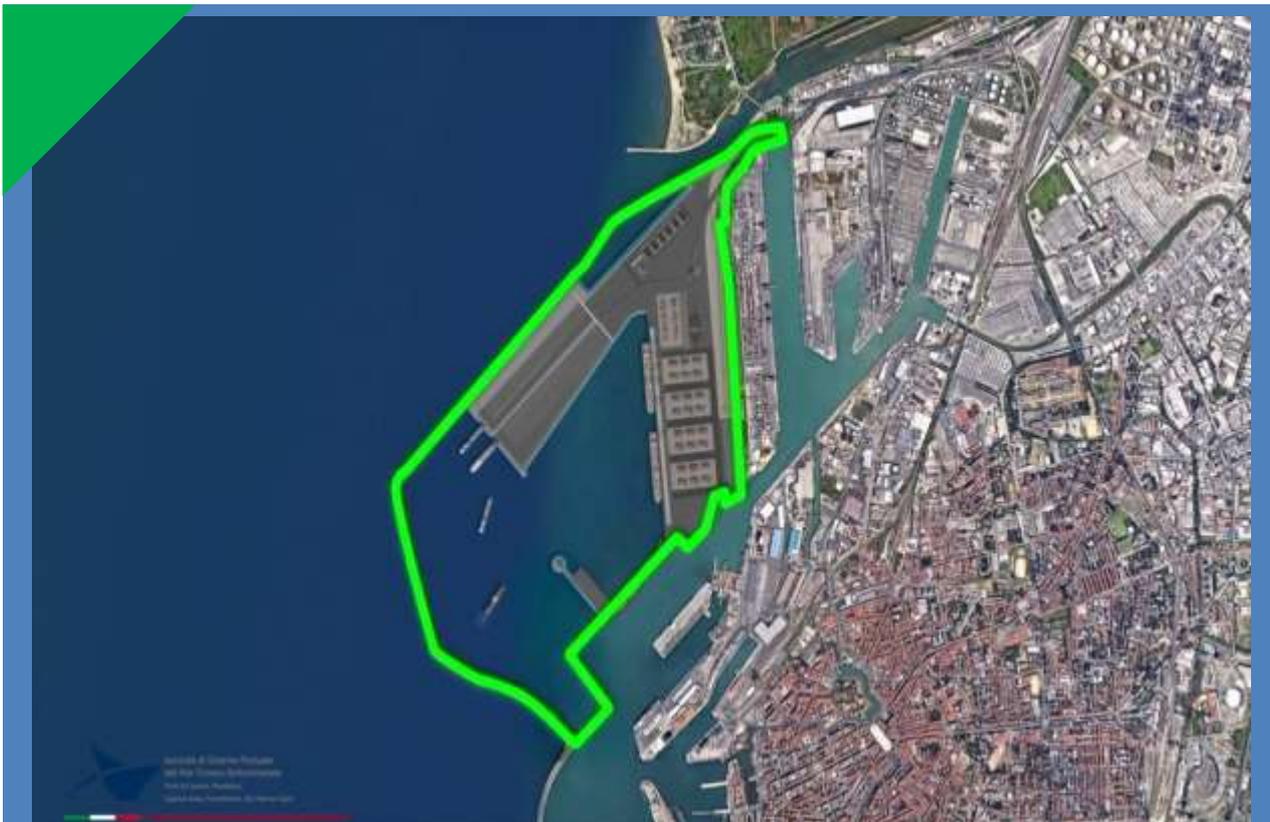
La sicurezza è un tema centrale per la nostra città e vogliamo affrontarlo con un approccio inclusivo e progressista. Per questo, la segreteria UC PD Livorno organizza un incontro aperto alla cittadinanza in cui dialogheremo con i rappresentanti delle Forze dell'Ordine anche per conoscere gli interventi in atto, azioni e soluzioni concrete per migliorare la sicurezza urbana.

Matteo Vivoli

segreteria dell'UC Livorno con delega alla sicurezza ed integrazione



**Porti, logistica, infrastrutture ed
economia del mare**



Schema di massima della futura Darsena Europa (zona delimitata dalla linea verde)



<https://www.youtube.com/watch?v=BbudwlvN-Zg>

Un intervento del Segretario della Federazione livornese del PD dopo la riunione della Direzione territoriale del Partito del 23 Gennaio 2025.

Il futuro infrastrutturale di Livorno secondo il Partito Democratico: una visione condivisa per il rilancio della città e dell'economia della costa toscana.

Nelle Direzione della Federazione del Partito Democratico livornese di mercoledì, dedicata interamente al tema delle infrastrutture, alla presenza del Segretario Regionale Emiliano Fossi, del Sindaco di Livorno Luca Salvetti e del Consigliere Regionale Francesco Gazzetti, si è fatto il punto sulla situazione infrastrutturale del territorio e sono state affrontate le priorità che riguardano il porto e l'intero sistema di collegamenti stradali, ferroviari e logistici della costa.

Senza dubbio, Livorno e il suo porto stanno vivendo un momento storico, con l'avvio ormai prossimo delle opere a mare per la realizzazione della Darsena Europa. Un progetto fondamentale per il futuro economico e occupazionale del porto, che abbiamo sostenuto in tutta la sua evoluzione e il cui valore strategico trova conferma anche nell'interesse che recentemente MSC, insieme a due importanti realtà imprenditoriali livornesi (Gruppo Neri e Lorenzini), hanno manifestato per la realizzazione della Darsena Europa.

La manifestazione di interesse di privati di importanza mondiale – su cui dovrà essere attivata dall'Autorità di Sistema Portuale una procedura trasparente che garantisca l'evidenza pubblica prevista dalla normativa vigente – conferma la visione politica e amministrativa che il Partito Democratico ha sostenuto con forza negli anni in tutte le sedi politiche e istituzionali, anche quando era l'unico a rivendicarne l'importanza dai banchi dell'opposizione in consiglio comunale, nel 2015.

Il progetto della Darsena Europa rappresenta un'opportunità unica per rilanciare il porto di Livorno nelle strategie dei traffici internazionali, ma il potenziale economico della nuova infrastruttura si potrà affermare soltanto e pienamente con il completamento delle connessioni che servono il porto e con il rafforzamento dei collegamenti con il resto della regione e del paese.

È con forza, quindi, che torniamo a chiedere al governo Meloni di ripristinare i 300 milioni di euro cancellati nottetempo sul Progetto Raccordo per i collegamenti ferroviari porto/interporto, investire risorse necessarie per il potenziamento ferroviario tra la costa e la Toscana centrale e per l'alta capacità ferroviaria della linea tirrenica e stanziare i fondi per la realizzazione del corridoio stradale tirrenico.

Non di minore importanza ai fini del rilancio economico della costa è l'istituzione della Zona Logistica Semplificata su cui finalmente dovremmo essere arrivati a conclusione del lungo iter burocratico. Il Partito Democratico, nell'ottica dello sviluppo economico e occupazionale, ritiene necessario lavorare a tutti i livelli per evitare fratture che possano compromettere gli importanti risultati ottenuti insieme alle istituzioni locali e regionali, alla comunità e ai lavoratori del porto, grazie anche al lavoro fondamentale svolto dall'Autorità di Sistema Portuale per la quale, nell'imminenza della scadenza dei vertici, auspichiamo scelte che vadano nel solco della continuità e non si rimettano in discussione gli obiettivi e gli investimenti strategici.

Alla presenza di Emiliano Fossi, tutti i partecipanti hanno concordato sulla necessità di cogliere l'occasione per chiudere il cerchio su una strategia infrastrutturale integrata: Livorno deve diventare il fulcro di una politica di sviluppo territoriale che parta dal porto e si estenda all'intera regione, facendo della nostra città un modello di crescita sostenibile e competitiva.

Comunicato stampa.

Per la Direzione territoriale:

Alessandro Franchi, Segretario della Federazione livornese del Partito Democratico.

Livorno, 23 Gennaio 2025.





Ordine del Giorno

AC 2112-bis

Per garantire la progettazione e la realizzazione dell'Alta Capacità ferroviaria nella tratta Genova – Roma della dorsale tirrenica.

La Camera

premessato che:

nel provvedimento in esame “Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2025 e bilancio pluriennale per il triennio 2025-2027” sono presenti norme e risorse per realizzare nuove infrastrutture;

in particolare viene istituito un fondo nello stato di previsione del Ministero dell’economia e delle finanze pari a un importo complessivo di oltre 18 miliardi di euro relativo agli anni 2027-2036;

la situazione del trasporto ferroviario in Italia presenta ancora persistenti differenze marcate sulla qualità e quantità del servizio, in particolare tra nord e sud e tra linee principali e secondarie;

valutato che:

il corridoio Scandinavo-mediterraneo (SCAN-MED) è uno dei corridoi individuati come prioritari nella strategia europea TEN-T (Trans European Network-Transport), che mira a sviluppare un’ampia rete europea dei trasporti (stradali, ferroviari, navali, portuali, aeroportuali) con l’obiettivo di collegare i territori, rimuovere i "colli di bottiglia" ed eliminare le barriere tecniche al transito di persone e merci attraverso la costruzione di nuove infrastrutture e la modernizzazione di quelle già esistenti, l’innovazione digitale, l’adozione di standard comuni ecc. Il Corridoio SCAN-MED è il corridoio più lungo della rete TEN-T e collega Finlandia e Svezia a nord con Malta a sud, attraversando da nord a sud il territorio italiano;

il 1° agosto 2022 il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (Cipess) ha approvato il contratto di programma di Rfi 2022-2026; tra gli interventi previsti, con uno stanziamento di 311 milioni di euro (ad oggi però bloccati dall’attuale governo), figurano i collegamenti ferroviari connessi al porto di Livorno;

in questo contesto riveste una importanza fondamentale l’adeguamento per garantire l’Alta Capacità di rete nella dorsale ferroviaria tirrenica ed in particolare nel tratto da Genova e Roma;

si parla di un collegamento che riguarda numerose città capoluogo come La Spezia, Pisa, Livorno e Grosseto e che coinvolge un ampio e diversificato bacino d’utenza;

tale tratta sta registrando da tempo problematiche croniche causate da ritardi, variazioni di orari, soppressione di convogli nonostante venga utilizzata giornalmente da migliaia di viaggiatori e pendolari;

l’attuale linee ferroviaria presenta inoltre caratteristiche tecniche non adeguate agli standard europei anche per quanto riguarda il trasporto merci, limitando la

possibilità di far viaggiare treni di dimensioni e peso elevati in una tratta che congiunge numerosi porti commerciali come La Spezia, Livorno, Piombino e Pisa;

in questo contesto va aggiunto come il nodo ferroviario di Genova sia già interessato dai lavori dell'Alta capacità ferroviaria per quanto riguarda i collegamenti con la direttrice Torino – Milano (Corridoio Reno – Alpi);

è quindi urgente e necessario progettare e realizzare l'Alta Capacità ferroviaria, anche nel tratto Genova – Roma, al fine di promuovere il diritto alla mobilità anche nelle regioni a Sud di Genova e sviluppare l'enorme potenziale economico, produttivo ed occupazionale dei territori interessati;

tale opera porterebbe quindi numerosi benefici: migliorerebbe il trasporto delle persone, accorciando i tempi di percorrenza e limitando i disagi oggi causati prevalentemente dai guasti all'attuale rete; garantirebbe crescita esponenziale al sistema produttivo territoriale promuovendo l'ottimizzazione della logistica e le esportazioni; metterebbe a sistema la complessa rete infrastrutturale presente o in fase di realizzazione (tra cui aeroporti, porti ed interporti);

è inoltre innegabile che questa nuova infrastruttura, utilizzando prevalentemente un tracciato già presente, non graverebbe sul paesaggio e sul patrimonio ecologico attuale, garantendo al tempo stesso benefici per l'ambiente con la riduzione delle emissioni nocive oggi causate dal traffico su gomma.

Impegna il governo:

a stanziare le risorse necessarie (presenti nel citato fondo nello stato di previsione del Ministero dell'Economia e delle Finanze rifinanziato dal provvedimento in esame), ed in relazione a quanto espresso in premessa, **per garantire la progettazione e la realizzazione dell'Alta Capacità ferroviaria nella tratta Genova – Roma della dorsale tirrenica.**

on. Simiani, Camera dei deputati

Approvato

<https://www.toscana-notizie.it/web/toscana-notizie/-/la-zona-logistica-semplificata-toscana-diventa-operativa-istituito-il-comitato-di-indirizzo>

6 Febbraio 2025.

La Zona logistica semplificata della Toscana diventa operativa; istituito il Comitato di indirizzo.



Diventa operativa la Zona logistica semplificata della Toscana, permettendo così alle imprese dei territori coinvolti di accedere ai vantaggi che ne derivano. Il Ministro per gli affari europei, il Pnrr e le politiche di coesione, **Tommaso Foti**, ha infatti approvato pochi giorni fa il decreto che istituisce il Comitato di indirizzo, organo di governo della stessa ZLS insieme alla Cabina di regia.

“L’istituzione del Comitato di indirizzo – ha commentato il presidente **Eugenio Giani** - rappresenta un passo fondamentale per il rilancio della competitività del sistema economico e produttivo toscano. La ZLS nasce per ridurre i tempi per il rilascio delle autorizzazioni e così attrarre investimenti, favorire la crescita delle imprese e potenziare la connessione tra le aree portuali e il tessuto industriale della regione”. “Il Comitato – ha aggiunto l’assessore a economia e turismo **Leonardo Marras** - garantirà un coordinamento efficace delle politiche di sviluppo logistico e industriale, lavorando in stretta sinergia con il Dipartimento per le politiche di coesione. Il suo lavoro sarà fondamentale per semplificare le procedure amministrative e sostenere la **creazione di zone franche doganali**, offrendo nuove opportunità per le imprese toscane e per l’attrazione di capitali esteri, anche grazie all’attivazione di nuovi strumenti, come lo **Sportello Unico regionale per la ZLS**. **L’obiettivo è chiaro: fare della Toscana un punto di riferimento per l’innovazione logistica e la crescita sostenibile, valorizzando le risorse esistenti**”.

Ricordiamo la sua composizione:

- a) il Presidente della Regione Toscana o suo delegato, che lo presiede;
- b) i Presidenti delle due Autorità Portuali che insistono nell'area, vale a dire l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale;
- c) un rappresentante del Dipartimento per le Politiche di Coesione e per il Sud della Presidenza del Consiglio dei Ministri;
- d) un rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- e) un rappresentante del Ministero delle Imprese e del Made in Italy;
- f) l'Amministratore Unico del Consorzio industriale che insiste nell'area, vale a dire il Consorzio per la Zona Industriale Apuana (ZIA);
- g) i Presidenti delle Province di Massa Carrara, **Livorno**, Prato e Pisa in qualità di uditori o loro delegati;
- h) il Presidente della Città Metropolitana di Firenze in qualità di uditore o suo delegato;
- h) i Sindaci dei comuni di Carrara, **Collesalvetti**, Campi Bisenzio, **Livorno**, Massa, Piombino, Pisa, Portoferraio e Prato in qualità di uditori o loro delegati.

Spettano al Comitato di indirizzo tutti i compiti previsti dal Regolamento di istituzione di Zone logistiche semplificate (**DPCM 4 marzo 2024 n.40**). L'obiettivo è attuare le funzioni della ZLS, coordinare le procedure insediative (semplificando i procedimenti e riducendo i tempi di risposta alle imprese), garantire un raccordo tra tutti gli enti la cui competenza opera su tali territori, dalle Autorità di sistema per i porti, agli enti locali, le Camere di commercio, il Consorzio ZIA, sino all'Agenzia delle dogane. Senza ovviamente tralasciare il sostegno economico alle imprese, sia diretto, che attraverso un regime fiscale agevolato.

La Regione nei prossimi giorni, oltre a recepire il decreto ministeriale e ad organizzare la struttura interna, convocherà tutti gli attori del sistema (anche i soggetti esclusi dal decreto come gli **interporti** fondamentali a definire il sistema nella sua completezza) per dare seguito alla istituzione degli organi politici e tecnici della ZLS ed avviarne l'operatività, con l'inizio del percorso che, **tra le altre cose, potrà portare all'istituzione di un unico SUAP (Sportello per le attività produttive) di tutta la ZLS.**





TOSCANA: COMITATO DI INDIRIZZO ZLS, EMILIANO FOSSI E FRANCESCO GAZZETTI del Partito Democratico “ IMPORTANTISSIMO PASSO IN AVANTI “

È finalmente arrivato il decreto del governo di istituzione del Comitato di indirizzo della Zona Logistica Semplificata Toscana. Si tratta di un passaggio fondamentale, richiesto ed atteso, che vede recepire l'impostazione formulata dalla Regione.

Il Partito democratico della Toscana gioisce per questo fondamentale passo in avanti, frutto anche del ***pressing politico portato avanti dal Pd ad ogni livello possibile***. E c'è grande soddisfazione anche perché questa decisione evidenzia, ancora una volta, **la bontà e la qualità del lavoro istruttorio portato avanti dalla Regione Toscana**.

Adesso, come si apprende nella nota diffusa dal presidente **Eugenio Giani** e dall'assessore **Leonardo Marras**, la Regione, oltre a recepire il decreto ministeriale ed organizzare la struttura interna, convocherà tutti i soggetti interessati per dare seguito all'istituzione degli organi della ZLS.

Apprezziamo molto il fatto che la Regione abbia deciso di convocare anche i soggetti esclusi dal decreto, come gli interporti, che sono realtà fondamentali per la piena concretizzazione di questa operazione.

Adesso la Zona Logistica Semplificata può davvero spiccare il volo e noi, come abbiamo fatto sino ad oggi, continueremo a seguire ed accompagnare questo percorso che tanto abbiamo voluto e che punta a creare nuove opportunità di lavoro e sviluppo per i nostri territori".

*Lo dichiarano in una nota congiunta il segretario del Pd Toscana **Emiliano Fossi** ed il consigliere regionale e responsabile Infrastrutture e trasporti del Pd Toscana **Francesco GAZZETTI**.*





Unione Europea.

I Corridoi TNT – T

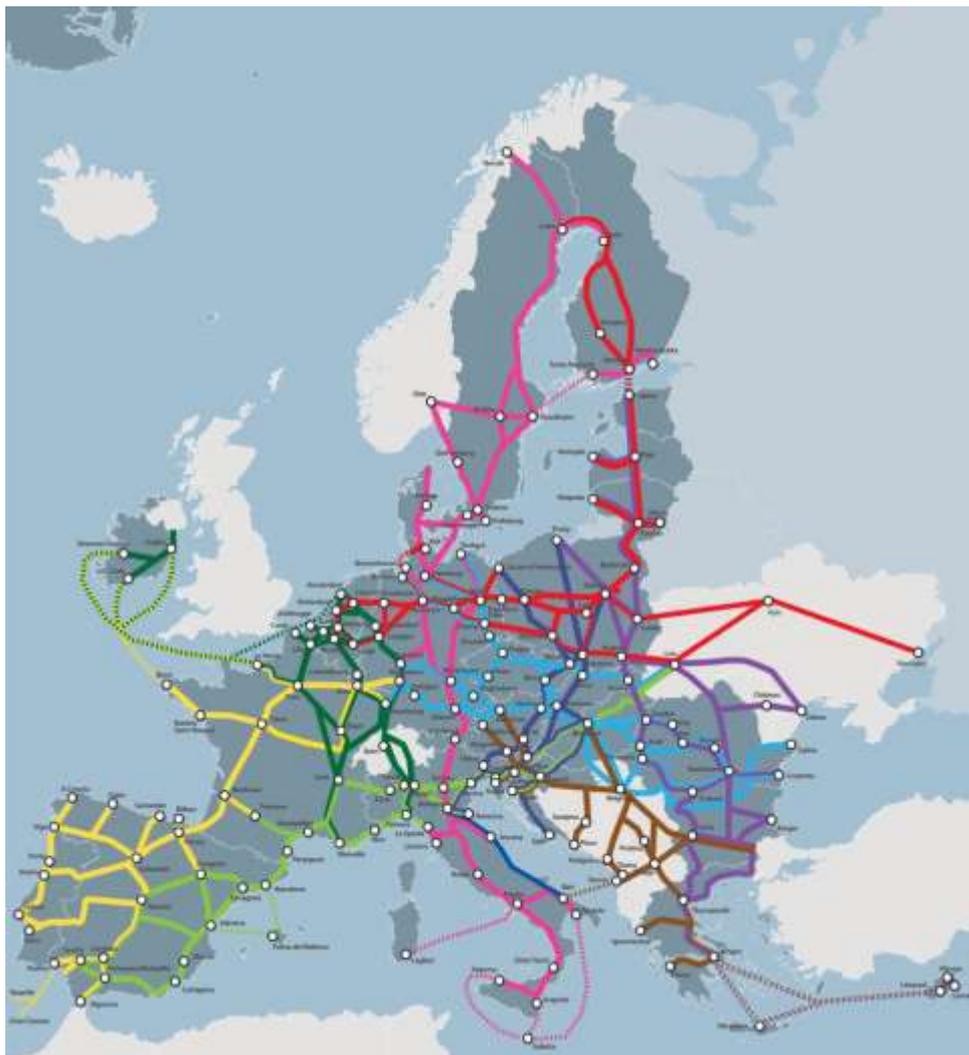
[https://it.wikipedia.org/wiki/Reti transeuropee dei trasporti](https://it.wikipedia.org/wiki/Reti_transeuropee_dei_trasporti)

Le reti transeuropee dei trasporti (in [inglese](#) *Trans-European Networks - Transport*, abbreviato TEN-T) sono un insieme d'[infrastrutture](#) di [trasporto](#) integrate previste per sostenere il [mercato unico](#), garantire la [libera circolazione delle merci](#) e delle persone e rafforzare la [crescita](#), l'[occupazione](#) e la [competitività](#) dell'[Unione europea](#).

In passato, i sistemi di trasporto europei si sviluppavano per lo più secondo criteri nazionali, con la conseguente scarsità o completa assenza di interconnessioni ai confini o lungo corridoi strategici. La debolezza delle interconnessioni di trasporto ostacola la crescita economica. Sin dagli [anni novanta](#), la politica RTE-T ha orientato i fondi europei al sostegno della realizzazione di progetti infrastrutturali fondamentali per l'[Europa](#).^[1]

La base giuridica delle reti si fonda sul [Trattato di Maastricht](#) siglato nel [1992](#), benché si possano individuare dei primi documenti di lavoro sin dai primi [anni ottanta](#), in special modo quelli prodotti dalla Tavola rotonda europea dell'industria^{[2][3]}. Un altro documento importante è stato il [libro bianco](#) sui Trasporti, *lo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti*, pubblicato nel dicembre del [1992](#), modificato poi dai successivi documenti del [2001](#)^[4] e del [2011](#)^[5]. La decisione formale sullo sviluppo delle TEN-T avvenne con [decisione](#) 1692/96^[6] del [Parlamento europeo](#) e del [Consiglio dell'Unione europea](#).

Testi ripresi dai
siti web
ufficiali
dell'Unione
europea



Corridoi di trasporto europei

Corridoio atlantico

Corridoio Mar Baltico - Mar Adriatico

Corridoio del Mediterraneo

Corridoio Mare del Nord - Baltico

Corridoio Mar Baltico – Mar Nero – Mar Egeo

Corridoio Balcani occidentali - Mediterraneo orientale

Corridoio Mare del Nord – Reno – Mediterraneo

Corridoio Reno - Danubio

Corridoio scandinavo - mediterraneo

Spazio marittimo europeo

Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario.

9

I corridoi d'interesse per l'Italia ^

L'Italia è interessata da quattro corridoi (Baltico-

Adriatico; Mediterraneo; scandinavo-mediterraneo; Reno-Alpi).

Questi 4 Corridoi comprendono 9 nodi urbani (Roma, Bologna, Cagliari, Genova, Milano, Napoli, Torino, Venezia e Palermo), 11 aeroporti della rete centrale (Milano Linate, Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo-Orio al serio, Bologna-Borgo Panigale, Cagliari-Elmas, Genova-Sestri, Napoli-Capodichino, Palermo-Punta Raisi, Torino-Caselle e Venezia-Tessera), 14 porti marittimi della rete centrale (Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste e Venezia), 5 porti fluviali (Cremona, Mantova, Ravenna, Trieste e Venezia) e 15 interporti: Jesi (Ancona), Marcianise (Napoli), Nola, Bologna, Cervignano, Pomezia nodo di Roma, Vado (Genova), Milano Smistamento, Novara, Orbassano (Torino), Bari, Prato (Firenze), Guasticce (Livorno), Padova, Verona.

CORRIDOIO BALTICO-ADRIATICO

Il corridoio Baltico-Adriatico attraversa la Polonia meridionale (Slesia superiore), Vienna, Bratislava, la Regione delle Alpi orientali e l'Italia settentrionale. Il tratto italiano inizia al valico del Tarvisio e si conclude a Ravenna e comprende i collegamenti ferroviari Vienna-Udine-Venezia-Ravenna e Trieste-Venezia-Ravenna.

CORRIDOIO MEDITERRANEO

Il corridoio Mediterraneo collega la Penisola iberica con il confine ungherese costeggiando il litorale mediterraneo della Spagna e della Francia, attraversando le Alpi e toccando la costa adriatica in Slovenia e Croazia. I principali progetti ferroviari lungo il corridoio sono i collegamenti Lione-Torino e la sezione Venezia-Lubiana. Il tratto italiano comprende i collegamenti ferroviari Milano-Brescia, Brescia-Venezia-Trieste, Milano-Mantova-Venezia-Trieste e Trieste-Divača.

CORRIDOIO SCANDINAVO-MEDITERRANEO (HELSINKI-LA VALLETTA)

Il corridoio scandinavo-mediterraneo attraversa il Mar Baltico, la Germania, le Alpi e l'Italia. I progetti più importanti sono il collegamento fisso del Fehmarnbelt e la Galleria di base del Brennero, con le rispettive vie di accesso. Il corridoio attraversa l'Italia dal confine con l'Austria fino a Palermo; oltre al tunnel di base del Brennero, prevede i collegamenti ferroviari Fortezza-Verona, Napoli-Bari, Napoli-Reggio Calabria, Messina-Palermo e Palermo-La Valletta.

CORRIDOIO RENO-ALPI (ROTTERDAM-GENOVA)

Il corridoio Reno-Alpi attraversa la Svizzera, la Ruhr renana, le regioni del Reno-Meno-Neckar e l'agglomerato di Milano. I principali progetti del corridoio sono le gallerie di base del Gottardo e del Sempione. Il tratto italiano del corridoio comprende i collegamenti ferroviari Genova-Milano-Novara, tra cui il "terzo valico alpino dei Giovi" della linea AV/AC Milano-Genova, oltre ad una serie di interventi collegati alla realizzazione del nuovo tunnel di base del Gottardo situato interamente in territorio svizzero.

La Toscana e Livorno sono direttamente interessati al Corridoio TEN-T denominato scandinavo-mediterraneo



Panoramica del Corridoio.

*Il corridoio scandinavo-mediterraneo rappresenta un asse nord-sud cruciale per l'economia europea. Il corridoio si estende dal nord della Finlandia, Svezia e Norvegia, attraverso la Danimarca, la Germania e l'Austria fino alla costa mediterranea dell'Italia meridionale e più avanti via mare fino a Malta. I principali porti e nodi di rete sono Stoccolma, Helsinki, Oslo, Göteborg e Copenaghen nel nord, Amburgo, Hannover, Berlino, Lipsia, Francoforte sul Meno, Monaco di Baviera e Innsbruck nel centro e infine Verona, Bologna, Roma, Napoli, La Spezia, Ancona, **Livorno, Firenze**,*

Cagliari (Sardegna), Bari, Palermo (Sicilia), nonché La Valletta e Marsaxlokk (entrambe Malta) nella parte meridionale del corridoio. Comprende sezioni ferroviarie e stradali e dello spazio marittimo europeo (ad esempio Lubeca/Rostock verso la Scandinavia o l'Italia meridionale/Sicilia verso Malta), nonché 21 aeroporti, 33 porti, 29 terminal ferroviari-stradali e 74 nodi urbani. I principali progetti infrastrutturali su questo corridoio sono il collegamento fisso Fehmarnbelt e la galleria di base del Brennero.

Meccanismo per collegare l'Europa (MCE)

Tre Reti di infrastrutture transeuropee: energia, trasporti e digitale.

Il meccanismo per collegare l'Europa (MCE) è un meccanismo dell'Unione europea (Unione) che riunisce in un unico fondo i finanziamenti dell'Unione per tre gruppi di infrastrutture transeuropee: **energia, trasporti e digitale**.

I progetti intrapresi nell'ambito delle reti transeuropee (TEN) forniscono gli anelli mancanti nei settori europei dell'energia, dei trasporti e del digitale.

Il titolo XVI del trattato sul funzionamento dell'Unione europea offre la base giuridica per le reti transeuropee. I progetti delle TEN sono finanziati in parte dall'Unione e in parte dai paesi dell'Unione coinvolti.

Il meccanismo è stato originariamente creato per il periodo 2014-2020 al fine di incentivare gli investimenti nelle reti transeuropee e di sfruttare i finanziamenti sia dal settore pubblico che privato. È stato prorogato al periodo 2021-2027 del quadro finanziario pluriennale. Gli importi assegnati al programma, provenienti dal bilancio dell'Unione, sono i seguenti:

trasporti: 11,4 miliardi di euro (oltre a un trasferimento di 10 miliardi di euro dal fondo di coesione), di cui 1,4 miliardi di euro sono riservati alla realizzazione di importanti collegamenti ferroviari transfrontalieri tra i paesi beneficiari del fondo di coesione;

energia: 5,2 miliardi di euro;

digitale: 1,8 miliardi di euro.

Gli obiettivi specifici del meccanismo per collegare l'Europa sono i seguenti:

trasporti:

sviluppo di progetti di interesse comune relativi alla realizzazione di reti e infrastrutture efficienti, interconnesse e multimodali a favore di una mobilità intelligente, interoperabile, sostenibile, inclusiva, accessibile, sicura e protetta;

adeguamento di porzioni della rete transeuropea dei trasporti per un duplice utilizzo dell'infrastruttura dei trasporti allo scopo di migliorare la mobilità civile e militare;

energia:

sviluppo di progetti di interesse comune al fine di integrare ulteriormente il mercato interno dell'energia dell'Unione europea e di migliorare l'interoperabilità delle reti superando frontiere e settori, agevolando così la

decarbonizzazione dell'economia, promuovendo l'efficienza energetica e garantendo la sicurezza dell'approvvigionamento;

agevolazione della cooperazione transfrontaliera nel settore dell'energia, compresa l'energia rinnovabile;

digitale:

sviluppo di progetti di interesse comune relativi alla diffusione di reti digitali ad altissima capacità sicure e protette e di sistemi 5G; miglioramento della resistenza e della capacità delle reti digitali principali presenti sul territorio dell'Unione tramite il collegamento ai territori limitrofi e la digitalizzazione dei trasporti e delle reti energetiche.

Politica sul trasporto dell'Unione

La strategia generale per una mobilità sostenibile e intelligente

L'obiettivo della politica dei trasporti dell'Ue è far crescere la mobilità, eliminare i maggiori ostacoli nelle aree principali potenziando così la crescita e l'occupazione. Gli articoli da 90 a 100 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea forniscono le basi giuridiche per la politica dei trasporti dell'Unione.

La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente della Commissione europea, insieme al piano di azione delle 82 iniziative guidano i lavori nell'area della politica dei trasporti dell'Unione per il periodo 2021-2024. Questa strategia getta le basi della modalità in cui il sistema di trasporto dell'Unione può realizzare la sua trasformazione verde e digitale e diventare più resiliente alle crisi future. Il risultato sarà una riduzione delle emissioni del 90% entro il 2050, grazie a un sistema di trasporto intelligente, competitivo, sicuro, accessibile e conveniente.

Altri temi che rientrano nell'ambito della politica dei trasporti dell'Unione comprendono la pianificazione delle infrastrutture, le applicazioni informatiche, la sicurezza e la protezione, i diritti dei passeggeri e la cooperazione internazionale (determinazione delle norme di sicurezza, di tutela e ambientali nelle organizzazioni internazionali)



I trasporti hanno rappresentato una delle prime politiche comuni della Comunità Europea. Attualmente, la politica ha base giuridica nell'Articolo 4 e sul Titolo VI del Trattato sull'Unione Europea (artt. 90-100). La **politica comune dei trasporti** ha come obiettivo la creazione di un mercato unico dei trasporti, una mobilità competitiva, sicura, protetta e rispettosa dell'ambiente, in linea con gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite. La politica ha come finalità:

- La mobilità sostenibile, garantendo la libertà di movimento con prezzi accessibili e efficienza;
- La sicurezza;
- La riduzione del consumo energetico e dell'impatto ambientale.

L'UE promuove quindi l'utilizzo di modalità di trasporto sostenibili e innovative e la costruzione di una rete di trasporto integrato e connesso.

Con il lancio del **Green Deal** europeo nel 2019 e l'adozione dell'**obiettivo di riduzione del 55% delle emissioni entro il 2030**, l'UE ha accelerato le sue ambizioni in materia di trasporti sostenibili.

La **strategia per la mobilità sostenibile**, presentata nel dicembre 2020, mira a raggiungere una serie di obiettivi entro il 2030, tra cui l'aumento delle auto a emissioni zero, la neutralità climatica di 100 città europee, il potenziamento del traffico ferroviario ad alta velocità e la diffusione su larga scala della mobilità automatizzata.

Nel luglio 2023 sono state approvate una serie di proposte legislative presentate dalla stessa Commissione Europea le quali sono mirate alla **decarbonizzazione del settore dei trasporti**, inclusa l'adesione del trasporto marittimo nel sistema di scambio di quote di emissione, la promozione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e la nuova normativa sulle emissioni dei veicoli, che vieta la vendita di veicoli nuovi non a zero emissioni a partire dal 2035.

Accanto a tali normative, è stato creato anche **Fondo sociale per il clima**, volto a sostenere i paesi e a far fronte alla povertà di mobilità, accanto alla povertà energetica e abitativa.

Nel primo semestre 2024, è stato adottato il [Regolamento per la rete europea dei Trasporti](#), che mira a creare reti di trasporto integrate ed efficienti, collegando città, porti, aeroporti e terminali per agevolare la mobilità delle persone e delle merci, promuovendo la coesione economica e territoriale. Inoltre, si impegna a ridurre l'impatto ambientale, migliorare la sicurezza e garantire una rete resiliente.

Nell'ambito della Presidenza Belga del Consiglio dell'UE, è stata adottata la **[Dichiarazione di Bruxelles](#)**, in aprile 2024, che intende accelerare la mobilità sostenibile e ridurre ulteriormente il trasporto merci e persone su gomma, anche attraverso la rete dei treni notturni di lunga percorrenza.

Infine, il programma di finanziamento dedicato ai trasporti - il **Meccanismo per collegare l'Europa 2021-2027** - è stato strutturato per promuovere la sostenibilità nei trasporti, destinando una quota significativa dei finanziamenti alle ferrovie e contribuendo così alla decarbonizzazione del settore dei trasporti e al raggiungimento dell'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050.

Per approfondire:

Wikipedia:

https://it.wikipedia.org/wiki/Reti_transeuropee_dei_trasporti

Sito ufficiale dell'Unione europea:

https://european-union.europa.eu/index_it

Parlamento europeo:

<https://www.europarl.europa.eu/portal/it>

Commissione europea:

https://commission.europa.eu/index_it

Consiglio europeo:

<https://www.consilium.europa.eu/it/european-council/>

Pagine settoriali

UE e trasporti:

Politica comune dei trasporti: in breve:

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/it/sheet/123/politica-comune-dei-trasporti-in-breve>

Trasporto ferroviario:

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/it/sheet/130/trasporto-ferroviario>

Trasporto marittimo: approccio strategico:

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/it/sheet/124/trasporto-marittimo-approccio-strategico>

Trasporto marittimo: norme per il traffico e la sicurezza:

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/it/sheet/125/trasporto-marittimo-norme-per-il-traffico-e-la-sicurezza>

Rete transeuropea dei trasporti (TEN-T): via libera definitivo del Consiglio a un nuovo regolamento che garantisce una connettività migliore e più sostenibile in Europa:

<https://www.consilium.europa.eu/it/press/press-releases/2024/06/13/trans-european-transport-network-ten-t-council-gives-final-green-light-to-new-regulation-ensuring-better-and-sustainable-connectivity-in-europe/#:~:text=La%20rete%20TEN%2DT%20%C3%A8,coesione%20economica%2C%20sociale%20e%20territoriale.>



Focus politico: la Direzione comunale del PD sul nuovo Ospedale e sulla sanità territoriale a Livorno

**Con la partecipazione
di Eugenio Giani, Presidente della Regione toscana;
Luca Salvetti, Sindaco di Livorno;
Francesco Gazzetti, Consigliere regionale;
Alessandro Franchi, Segretario della
Federazione livornese del PD.**

Venerdì 8 Febbraio 2025.

**Per un welfare solido, moderno,
efficace, inclusivo**





Il documento della Direzione comunale.

Venerdì 8 Febbraio 2025 si è riunita presso il circolo ARCI P.Carli Salviano la Direzione dell'**Unione Comunale del Partito Democratico di Livorno** per affrontare il tema della **sanità pubblica territoriale**. Un confronto partecipato e costruttivo convocato dalla Presidente della Direzione **Paola Volpi** e dal Segretario dell'Unione Comunale di Livorno, **Alberto Brilli**.

Alla riunione, oltre i componenti della Direzione del Partito, hanno partecipato il Presidente della Regione Toscana **Eugenio Giani**, il Sindaco di Livorno **Luca Salvetti**, il Consigliere regionale **Francesco Gazzetti** e il Segretario della Federazione livornese **Alessandro Franchi**. Sono stati inoltre invitati i rappresentanti dei partiti e delle liste civiche della coalizione di centrosinistra che sostiene l'attuale Amministrazione comunale.

Il sistema sanitario nazionale ha subito negli ultimi anni **pesantissimi tagli imposti dal Governo, una riduzione dell'incidenza del settore dal 7% al 6,3% del Prodotto Interno Lordo (pil), oltre al mancato rimborso del payback sui dispositivi medici**. In questo contesto la battaglia del PD e del centrosinistra è prima di tutto per la difesa e il rilancio **della sanità pubblica**.

Sul territorio questa impostazione si esprime sostenendo con forza la realizzazione del nuovo presidio ospedaliero (finanziato con **risorse esclusivamente pubbliche**); investendo per mantenere l'attuale struttura, nel rispetto dell'utenza e di chi vi lavora, mantenendo e tutelando tutte le eccellenze e specialistiche che qualificano la sanità cittadina; portando avanti quel percorso di ramificazione territoriale, iniziato nel 2019, con la definitiva realizzazione ed entrata in servizio dell'Ospedale di comunità e di tutte le **Case di Comunità previste**.

Quest'ultimo elemento risulta necessario per assicurare una maggiore accessibilità ai servizi sanitari in ogni zona della città e per poter alleggerire l'accesso al Pronto Soccorso da tutti quei casi e codici minori gestibili territorialmente.

Il dato politico, ribadito dal Presidente Giani, è che la Regione ha blindato la **realizzazione del nuovo Ospedale di Livorno**, prevedendo a bilancio una spesa di 235 milioni di euro (190 milioni per la parte edilizia, 45 per le attrezzature).

L'inserimento del progetto tra quelli finanziabili dall'INAIL, con pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, ha rappresentato una nuova e più favorevole opportunità di reperimento delle risorse (fino a 270 milioni di euro per la struttura edilizia), al netto dell'oggettivo aumento dei

costi nell'edilizia. Questo è stato possibile grazie al virtuoso indirizzo politico dell'amministrazione regionale, sul podio delle Regioni che investono in sanità pubblica.

Questo progetto rappresenta uno dei più grandi investimenti infrastrutturali nell'ambito della sanità regionale, una dimostrazione concreta della volontà del centrosinistra di mettere al centro la salute delle persone. A questo si aggiungono i 31 mln stanziati dalla Regione per interventi sull'attuale presidio, sull'Ospedale e Case di comunità, e l'impegno a sostenere i costi necessari per attrezzature e strumentazioni.

Il Sindaco Luca Salvetti ha valorizzato il grande lavoro di squadra e di **cooperazione istituzionale** che ha visto protagonisti la Regione toscana, l'ASL, il Consiglio comunale, la Giunta e l'intera macchina amministrativa. Niente è stato fatto nelle segrete stanze poiché il confronto è stato permanente con un percorso partecipativo utile e serio.

Il progetto del nuovo Ospedale è collegato a un impegno di rigenerazione urbana della zona e di riqualificazione, al suo interno, degli spazi e delle strutture che rimarranno a fini socio-sanitari; dovrà, inoltre, marciare insieme alla salvaguardia, alla qualificazione e alla manutenzione dell'attuale Presidio ospedaliero.

Dispiace constatare il solito atteggiamento strumentale delle destre cittadine, che continuano ad interpretare il proprio ruolo in una dimensione ristretta, non assumendosi le responsabilità derivanti dall'essere espressione locale di quelle forze politiche che al Governo tagliano su sanità, scuola e infrastrutture.

Nel corso del dibattito sono emersi elementi importanti per migliorare ulteriormente la qualità del servizio sanitario livornese, quali la prossima dotazione di un **robot per interventi chirurgici** (grazie ad un accordo tra ASL ed ENI), e la necessità di attivare la **stroke unit**, reparto dedicato alla cura dell'ictus cerebrale.

La realizzazione del nuovo ospedale e il ruolo attribuito alla sanità livornese in ambito provinciale rappresentano una scelta politica e amministrativa che dimostra l'impegno concreto del centrosinistra a tutela della sanità pubblica, garantendo ai cittadini una sanità giusta ed equa, senza arretrare di fronte ai tagli imposti dal Governo.

La coesione di intenti di tutta la coalizione troverà espressione anche in consiglio comunale, con una **mozione congiunta**, che traduce in atti i nostri comuni obiettivi.

Il Partito Democratico conferma quindi la sua ferma volontà di difendere e potenziare il sistema sanitario pubblico, assicurando investimenti concreti e soluzioni reali per il futuro della città.

La Direzione dell'Unione Comunale PD Livorno.



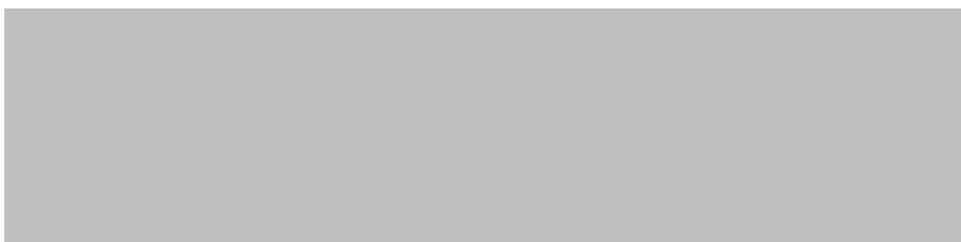
NOTA DELLA REDAZIONE DELLA NEWSLETTER

La riunione è stata aperta dalle relazioni di Alberto Brilli, Segretario dell'Unione comunale; Eugenio Giani, Presidente della Regione toscana e di Luca Salvetti, Sindaco di Livorno.

Hanno preso la parola in ordine Enrico Bianchi, Emiliano Carnieri, Claudia Leone, Valerio Ferretti, Piero Tomei, Sergio Muzi. In senso complessivo con il dibattito svoltosi sono state approfondite diverse questioni formulando, al tempo stesso, valutazioni politiche in relazione alle criticità presenti nel sistema sanitario attuale.

La partecipazione è stata alta per tutta la durata della riunione. Alcune persone, impossibilitate ad essere fisicamente presenti, si sono collegate online.

Nelle sue conclusioni Eugenio Giani ha risposto a una serie di questioni sollevate nel corso del dibattito e si è soffermato in particolare sugli impegni finanziari della Regione toscana non solo in campo sanitario – ospedaliero (a oggi: 270 milioni per la parte edilizia del nuovo Ospedale + 45 milioni che saranno necessari per l'impiantistica sanitaria e le varie attrezzature per un importo complessivo di 315 milioni di euro), ma anche in campo marittimo – portuale con i 200 milioni di euro per la costruzione della Darsena Europa, e in molti altri settori (le Fortezze della Città di Livorno, le Terme del Corallo, l'Acquedotto leopoldino, lo scavalco ferroviario ed altro ancora).





La finanza pubblica.

Partiamo dalla finanza che sta alla base del funzionamento del soggetto istituzionale più vicino ai cittadini: il Comune. Quindi parliamo di finanza degli enti locali, in particolare di finanza comunale. Con l'approvazione da parte del Parlamento a fine Dicembre del Bilancio statale 2025 sono stati confermati i tagli pesanti a Regioni, Province e Comuni formulati nel disegno di legge presentato al Parlamento dal Governo Meloni. La pressione delle Amministrazioni locali e gli emendamenti del centrosinistra hanno però imposto qualche modifica di segno positivo, come è nel caso del superamento del blocco delle assunzioni in rapporto al turnover. Ma il giudizio complessivo sulla manovra economica e finanziaria nazionale, relativa agli Enti locali, resta negativo.

La finanza pubblica



La finanza locale dopo la Finanziaria 2025.

<https://www.anci.it/manfredi-una-stretta-per-45-miliardi-le-citta-rischiano-la-paralisi-dei-servizi/>

Dicembre 28, 2024; di Redazione Anci

Finanza locale

Manfredi “ Stretta per 4,5 miliardi, le città rischiano la paralisi dei servizi ”.

Il giudizio sulla Legge di Bilancio 2025 del Governo nazionale resta negativo anche in rapporto alla vita dei Comuni. Un risultato positivo comunque è rappresentato dal fatto che possiamo continuare ad assumere con l'eliminazione della riduzione del turn over che era inizialmente stata prevista

Il presidente dell'Anci intervistato da La Repubblica: "Come comuni finora siamo quelli che hanno tirata di più la cinghia! Abbiamo già dato, mentre le amministrazioni centrali e le regioni aumentavano la spesa corrente, noi la tenevamo sotto controllo".

Manfredi “Stretta per 4,5 miliardi, le città rischiano la paralisi dei servizi”

Eletto un mese fa alla presidenza dell'Anci, l'associazione dei comuni italiani, il sindaco di Napoli **Gaetano Manfredi** si trova a fronteggiare la sua prima grana, il severo giro di vite che la manovra impone alle città.

Presidente, la legge di bilancio ormai è chiusa e sarà approvata nelle prossime ore con la fiducia. Per i comuni il bicchiere è vuoto?

“Non c'è dubbio che andiamo verso maggiori vincoli sulla spesa pubblica. Il messaggio che mandiamo al governo è che i comuni hanno già dato”.

Quali sono le criticità maggiori?

“L'aspetto più problematico è la riduzione della possibilità di utilizzare la spesa corrente, una conseguenza del nuovo patto di stabilità. È un vincolo molto severo, che limita per sette anni l'incremento di spesa corrente e stabilisce un accantonamento obbligatorio”.

In concreto cosa significa?

“Una stretta che ridurrà la possibilità di fornire servizi o di ampliarli. Vedremo di quanto nei prossimi anni, ma parliamo di tagliare tutte quelle spese che non sono investimenti: il costo delle bollette, il personale”.

Il governo dice che tutti sono chiamati a tirare la cinghia.

“Come comuni finora siamo quelli che l'hanno tirata di più! Abbiamo già dato, mentre le amministrazioni centrali e le regioni aumentavano la spesa corrente, noi la tenevamo sotto controllo. Per questo chiediamo ora al governo di esentarci da questo vincolo”.

A quanto ammonta questo blocco della spesa corrente?

“Gli accantonamenti della parte corrente per i prossimi cinque anni sono di 1 miliardo e 350 milioni, a partire da 130 milioni quest'anno”.

È un freno alle spese che significa meno servizi. Colpirà più il Sud che il Nord?

“No, colpirà tutti, perché i comuni che forniscono più servizi, ovvero quelli del Nord, risentiranno dell’aumento dei costi. Mentre i comuni del Sud non avranno i soldi per potenziarli”.

La manovra taglia anche i contributi diretti ai comuni. Di quanto stiamo parlando?

“Gli investimenti ridotti nei prossimi cinque anni sono pari a 3,2 miliardi: sono state eliminate alcune importanti linee di investimento che significavano molto soprattutto per i piccoli comuni. Si vedranno effetti negativi a partire dal 2027, nel dopo Pnrr. Per questo chiediamo che queste importanti risorse restino a noi”.

Oltretutto mentre il Pnrr vi ha finanziato progetti – scuole, asili, ospedali, trasporto pubblico locale – il governo ora vi toglie le risorse per pagare chi ci dovrebbe lavorare. Oltre al danno, la beffa...

“È così, a oggi questi costi non sono sostenibili con i nostri bilanci. Ne dovremo parlare. Chiediamo di aprire un tavolo con noi e il ministero dell’Economia e sono fiducioso, vista la positiva interlocuzione avviata con il governo, che si possano ottenere in futuro risultati migliori per i nostri comuni”.

C’è almeno una cosa positiva nella manovra?

“Più di una, in verità. **Possiamo continuare ad assumere con l’eliminazione della riduzione del turn over che era inizialmente stata prevista.** Inoltre, è stata accolta una richiesta storica dell’Anci, con l’istituzione di un fondo a copertura dei costi che i comuni sostengono per i minori. Per esempio quelli che ci vengono affidati dai tribunali, i ragazzi e le ragazze che vengono presi in carico dalle comunità di accoglienza. I costi li pagano i comuni e ora il governo ci ha dato cento milioni”.

Basteranno?

“Non basteranno a coprire tutte le spese, ma almeno è passato un principio. Così saremo in grado di affrontare il crescente disagio giovanile”.

<https://ancitoscana.it/wp-content/uploads/2025/01/Ferri-Ferraina.pdf>

<https://ancitoscana.it/wp-content/uploads/2025/01/Fazzi.pdf>

<https://ancitoscana.it/wp-content/uploads/2025/01/Ferri-Ferraina.pdf>

https://ancitoscana.it/wp-content/uploads/2025/01/IRPET-Slide-Competenze-ANCI_Toscana-17.01.2025.pdf

https://www.anci.it/wp-content/uploads/2024/12/2024_12_20_Nota-sintetica-LBil-2025_DEF-1.pdf

https://www.anci.it/wp-content/uploads/2025/01/Nota-Dip-Welfare-ANCI_Legge-Bilancio-17.1-1.pdf



Legge di Bilancio 2025

Finanza locale, prima nota sintetica Anci sui contenuti della Legge di Bilancio

La nota contiene l'analisi delle principali misure per Comuni e Città Metropolitane. Vai nell'articolo e scarica il documento.



Pubblichiamo una prima [nota sintetica](#) sui contenuti delle norme più importanti per Comuni e Città Metropolitane contenute nella Legge di Bilancio 2025 come [approvata con voto di fiducia](#) dalla Camera il 20 dicembre 2024.

NOTA SINTETICA DI ANCI SUI PRINCIPALI CONTENUTI DELLA LEGGE DI BILANCIO 2025

clicca qui sotto:

https://www.anci.it/wp-content/uploads/2024/12/2024_12_20_Nota-sintetica-LBil-2025_DEF-1.pdf

Sito di ANCI nazionale:

<https://www.anci.it/>

Sito di ANCI toscana

<https://ancitoscana.it/>

<https://ancitoscana.it/>

<https://ancitoscana.it/manovra-economica-luci-ombre-e-ricadute-sui-bilanci-dei-comuni/>

Manovra economica: luci, ombre e ricadute sui bilanci dei Comuni

- [Notizie](#)
- [Finanza Locale e Personale](#)
- **17 Gennaio 2025**

La preoccupazione dei sindaci all'incontro annuale di Anci Toscana

Luci, ombre e ricadute della manovra economica del governo sui bilanci dei Comuni: di questo si è parlato stamani a Firenze, nell'incontro annuale organizzato da Anci Toscana per sindaci, amministratori e funzionari, che hanno affollato la Sala Giordano di Palazzo Medici Riccardi.

Una partecipazione che ha confermato l'interesse per un tema di cui si è discusso molto e che preoccupa gli enti locali, come conferma il delegato per la Finanza locale di Anci Toscana e sindaco di Bibbiena Filippo Vagnoli: "Quest'anno la legge di bilancio presenta delle criticità. Noi Comuni, che siamo la prima interfaccia dello Stato con i cittadini, ci aspettiamo sempre aiuti a non tagli e limitazioni, che potrebbero portare a una riduzione dei servizi ai cittadini; e questo lo vogliamo scongiurare. Ci sono anche aspetti positivi, come i fondi per i minori non accompagnati, ed **abbiamo vinto la grande battaglia per scongiurare il blocco del turn-over dei dipendenti; ma resta la grande preoccupazione per il taglio sugli investimenti e sulla spesa corrente.**

Non vogliamo tornare al periodo buio del patto di stabilità: ora dobbiamo fare squadra, al di là dei colori politici, e fare pressione sul governo perchè ci venga incontro con nuove risorse".

Emerge che il **taglio nazionale per la spesa corrente ammonta complessivamente a 1 miliardo e 350 milioni**; mentre la **riduzione dei contributi per gli investimenti, di 3,2 miliardi**, grava in particolare su piccoli Comuni, programma per la qualità dell'abitare, piccole opere, etc, e si aggiunge ad un quadro già difficile dopo anni di vincoli. E tutto questo, spiegano i tecnici, rende difficile la gestione delle opere del Pnrr una volta attuati i progetti.

Una visione condivisa e sottolineata anche dal presidente della Corte dei Conti Toscana Mario Nispi Landi, intervenuto all'incontro con Andrea Ferri responsabile Finanza locale di Anci nazionale, Patrizia Lattarulo di Irpet e Luciano Fazzi presidente Ancrel Toscana-Liguria, che hanno fornito anche indicazioni operative e tecniche, come sottolinea Nicola Armentano, vicepresidente Anci Toscana e consigliere della Città Metropolitana di Firenze: "Quello di oggi è un momento importante per capire le novità introdotte dalla manovra di governo e per avere precise informazioni su come affrontare concretamente la stesura dei bilanci".



Chi avrebbe mai potuto immaginare fino a poche settimane fa che il Vice Presidente degli Stati Uniti venisse a Monaco, in Germania, e davanti a una platea di rappresentanti della UE, attaccasse in modo esplicito, brutale e cinico l'Europa come realtà esistente, come progetto e come costruzione? E che, dopo queste parole gentili, incontrasse la segretaria del Partito di estrema destra, di derivazione neonazista, invitando i tedeschi a votarlo in quanto ultima spiaggia per salvare il Paese?

Musk non ha fatto di meno, anzi ha fatto di più rispetto al Vice Presidente Vance.

Perché il capo regista è Trump; e Trump gli "ordini esecutivi" li ha firmati subito. Scrivendo cose chiare e gravi di una nuova destra americana che insieme ai dazi e altre nefandezze si presenta come il collante di una nuova destra internazionale allergica al multilateralismo, alle organizzazioni mondiali o sovranazionali, alle regole, allo Stato di diritto e a una visione democratica e umanitaria del mondo e della politica.

C'è materia per rispondere, e costruire. Ed è urgente.

Editoriale: America first, Italy after

Il peggior incubo dei sovranisti sta diventando realtà: l'affermazione del sovranismo a livello mondiale

Dopo anni di nazionalismo urlato a squarciagola nei comizi, di euroscetticismo livoroso contro qualsiasi iniziativa di Bruxelles, di polemiche contro ogni euro versato al già striminzito bilancio comunitario e dopo un primo iniziale entusiasmo per un presidente americano che ha preso il potere gridando "America first" (senza capire l'inevitabile corollario, cioè Europe e Italy after), Giorgia Meloni, la sua maggioranza e i suoi alleati al Parlamento europeo oggi chiedono protezione all'Unione europea contro i dazi, contro le guerre, contro la mancanza di investimenti e di politiche unitarie nell'industria dell'auto o dell'intelligenza artificiale.

Difficile però che i problemi possano essere risolti dalle stesse persone che li hanno creati, anche perché nonostante il voltafaccia opportunistico le mentalità non sono cambiate molto. Mentre chiede protezione all'Ue contro il crescente caos globale, il Governo italiano continua a sostenere Trump nella sua opera di distruzione dell'ordine e del diritto internazionale. Sicuramente molte istituzioni internazionali andrebbero cambiate e rese più efficaci, ma distruggerle, riproponendo il nazionalismo, significa imporre al mondo la legge del più forte aumentando tensioni e ingiustizie. L'Onu, l'Oms, la Corte Penale, sono opportunità, per creare protezione e giustizia e per affrontare i problemi nell'interesse di tutti. Il mondo senza regole non è la soluzione, è il problema. È il nazionalismo che ci ha imposto guerra e sudditanza e noi diciamo mai più, la destra italiana ed europea sta con gli oligarchi, noi stiamo con le persone.

Nicola Zingaretti



I dazi americani e il bivio dell'Europa

La presidenza Trump ci pone davanti ad uno spartiacque: rafforzare l'Europa oggi o condannarla all'irrelevanza domani.

Superamento del diritto di veto, passare da un'Unione monetaria ad una più efficace Unione politica, diversificare i mercati: sono alcune delle scelte strategiche che permetteranno all'Europa di essere all'altezza di competere con nuove e vecchie potenze.

Di fronte alla minaccia dell'arma protezionistica dovremo rispondere insieme, senza esitazioni, per difendere i nostri interessi e quelli di imprese e lavoratori che hanno la sola colpa di saper fare bene. L'Unione europea dispone degli strumenti per farlo, ora è il momento di dimostrare anche la forza politica necessaria per confrontarci con tutti i leader globali.

Il nostro paese rischia di essere uno dei primi a pagare le conseguenze della politica commerciale "America First": gli Stati Uniti sono infatti la prima destinazione extra-europea, coprendo un quarto dell'export italiano al di fuori dell'Europa, per un valore di 64 miliardi nel 2024, e un surplus di quasi 39.

Ma le conseguenze di una guerra commerciale, non si ripercuoterebbero solo sulle imprese e i paesi che esportano: lo abbiamo già visto durante la prima Presidenza Trump, quando i dazi sui prodotti europei si sono in gran parte scaricati su famiglie e imprese statunitensi, con un aumento dei prezzi al consumo. E lo stesso scenario può ripetersi già nei prossimi mesi, con l'Università di Yale che stima un aumento dei costi per le famiglie americane di oltre 1.300 dollari all'anno, con conseguenza dei soli dazi annunciati dal Presidente americano contro Cina, Canada e Messico.

In questo scenario, se ogni Stato europeo penserà in modo miope di cavarsela da solo ci si auto-condanna all'irrelevanza. Gli interessi italiani sono infatti gli interessi europei, perché l'impatto dei dazi è indiscriminato: anche se imposti solo in Germania, avrebbero comunque conseguenze pesanti sul sistema produttivo italiano, e viceversa.

Sarebbe interessante capire cosa ne pensi il nostro governo, o ci si dichiara patrioti per poi fare gli interessi di altri, a partire da Trump e dall'amico miliardario Musk?

Stefano Bonaccini

La difesa delle democrazie liberali

Le recenti parole di Donald Trump, secondo cui l'Ucraina potrebbe un giorno diventare russa e dovrebbe ripagare gli Stati Uniti con 500 miliardi in terre rare per gli investimenti ricevuti, sono un segnale inquietante: Trump intende occuparsi dei conflitti trasformandoli in una qualsiasi operazione commerciale da cui trarre profitto: una sorta di mercantilismo sovranista che non fa sperare in nulla di buono, anche perché si salda con la volontà di potenza dei regimi autarchici.

Per questo è importante sottolineare che l'unica lotta che definisce il nostro tempo e il campo della politica, oggi, è quella in difesa delle democrazie liberali e delle libertà dei popoli.

*Questa legislatura è stata inaugurata dalla stesura di tre rapporti, quello sulla competitività di **Mario Draghi**, quello sul mercato comune di **Enrico Letta**, quello sulla difesa comune di **Sauli Niinistö**. Sono documenti molto citati ma poco letti e sono tutt'e tre legati da un filo rosso: la sicurezza e la forza sono le risposte alle inquietudini e ai pericoli concreti del nostro tempo. Un'Europa più competitiva, un'Europa con attori strategici del mercato più grandi e forti, un'Europa pronta ad affrontare le crisi internazionali sul piano anche militare è l'Europa che serve al mondo e agli europei.*

Alla base della contesa tra autocrazie e democrazie, sia nella sua forma più dura dei conflitti sia nella sua forma solo apparentemente più dolce della competizione economica e dei primati tecnologici, forme destinate presto o tardi a coincidere perfettamente, c'è la sicurezza. Se la sicurezza del mio paese dipende da un cavo sottomarino nel Mar Baltico o nel Mediterraneo, o da un satellite nello spazio, o dal controllo di un confine a migliaia di chilometri dal mio, o ancora dal contrastare i ripetuti tentativi di ingerenza nella pubblica opinione e negli strumenti di informazione, è presto detto che la sfida riguarda l'intensità con cui siamo in grado di garantire questa sicurezza. Non solo quindi difesa, pur restando un ambito di sempre maggiore importanza, ma anche sicurezza delle infrastrutture fisiche e digitali, disponibilità costante di energia e materie prime, crescita della produzione strategica nazionale ed europea delle tecnologie più avanzate, contrasto ai continui tentativi di ingerenze propagandistiche, condivisione con i grandi player privati di esigenze difensive.

Insomma per noi, democratici e europei, è il tempo di decidere se essere solo un pezzetto di un Risiko in cui altri tirano i dadi o se essere un continente libero e forte.

Pina Picierno

L'Italia, L'Europa e la giustizia internazionale

Dobbiamo sentire tutta la responsabilità di difendere ad ogni costo il sistema di giustizia internazionale che faticosamente abbiamo messo in piedi negli ultimi decenni.

In particolare la Corte Penale Internazionale rappresenta ad oggi l'ultimo baluardo contro l'impunità per i peggiori crimini contro l'umanità. Eppure, questa istituzione è vergognosamente sotto attacco.

La colpa? Aver potato avanti la missione che più di 120 stati le hanno affidato. Un lavoro che dà fastidio a molti: lo dimostrano le recenti sanzioni imposte dal Presidente Trump e il caso del generale libico Almasri, raggiunto da mandato di arresto ma riportato a Tripoli invece che all'Aja, e con gli onori di un volo di stato pagato dal Governo italiano.

All'Italia, che ha dato i natali alla Corte, chiediamo di continuare a sostenere la legalità internazionale, come aveva fatto sottoscrivendo le conclusioni del Consiglio affari esteri del giugno 2023 in occasione del 25esimo anniversario della CPI. Accolga l'appello della Corte contro la decisione dell'amministrazione statunitense di imporre sanzioni al procuratore capo Karim Khan e aderisca al documento firmato già da 79 Paesi in difesa della Corte penale internazionale dall'iniziativa di Trump.

All'UE, invece, spetta il compito di dare l'esempio: agisca senza indugio attivando il Regolamento di blocco per neutralizzare le folli sanzioni statunitensi.

Difendere la Corte significa difendere i principi su cui si fonda la nostra Unione. Non farlo, sarebbe un incomprensibile atto di sabotaggio.

Cecilia Strada

Fonte

La newsletter della Delegazione del Partito Democratico al Parlamento Europeo

Questa:

<https://eurodeputatipd.eu/>

Quelle precedenti:

<https://eurodeputatipd.eu/newsletter>



<https://www.treccani.it/enciclopedia/intelligenza-artificiale/?search=intelligenza-artificiale>

https://it.wikipedia.org/wiki/Intelligenza_artificiale

https://blog.osservatori.net/it_it/intelligenza-artificiale-funzionamento-applicazioni (Politecnico di Milano)

In questa pagina:

- Intelligenza Artificiale, una breve introduzione
- Intelligenza Artificiale, che cosa si intende per IA
- Intelligenza Artificiale e Machine Learning, le differenze
- Le Applicazioni dell'Intelligenza Artificiale
- Intelligenza Artificiale Generativa, cos'è e come funziona
- Cosa può fare una Intelligenza Artificiale
- In che ambiti si sta sviluppando l'Intelligenza Artificiale
- Pro e contro dell'Intelligenza Artificiale
- Intelligenza Artificiale e normative: l'AI Act
- Intelligenza Artificiale e lavoro, cosa cambia?
- L'Intelligenza Artificiale in Italia
- Intelligenza Artificiale, un modello interpretativo

1 Intelligenza Artificiale, una breve introduzione



L'Intelligenza Artificiale è, ormai, una delle più grandi rivoluzioni tecnologiche che l'uomo abbia mai sperimentato: dal **Machine Learning**, alla **Robotica**, fino alle **Reti neurali**. Questi e molti altri ambiti per un'unica grande sfida tecnologica.

L'Intelligenza Artificiale (abbreviato, a oggi, in IA), infatti, è un tema storicamente e scientificamente ricchissimo e su cui si sono generati **diversi dibattiti**. Dibattiti che, soprattutto, si sono aperti a seguito del **lancio di ChatGPT**. L'Intelligenza Artificiale, dunque, si rifà ad una intima ispirazione dell'uomo, quella di creare una "macchina" in cui si riflettono appieno le proprie capacità.

La storia dell'Intelligenza Artificiale rende ancora più affascinante questo paradigma che già di per sé è centrale nel nostro processo di progresso e sviluppo tecnologico. Dalle prime intuizioni di Alan Turing, passando per la contrapposizione Intelligenza Artificiale forte e debole degli anni'80. Fino, poi, ai visionari scenari di inizio millennio (su tutti, il film A.I.- Intelligenza Artificiale di Spielberg del 2001). Tutto ciò ha portato a oggi, dove l'Intelligenza Artificiale rappresenta uno dei principali ambiti di interesse della comunità scientifica informatica.

L'intelligenza Artificiale ha, poi, innumerevoli settori di applicazione e, molti di questi, potrebbero avere **impatti importanti sulle attività di impresa e sulle pubbliche amministrazioni**, ma non solo. L'Intelligenza Artificiale potrebbe anche migliorare la vita delle persone. In questo settore, poi, non mancano anche implicazioni etiche e filosofiche.....

Utilizzare Internet per conoscere e fare politica

Siti web da noi ritenuti utili

https://www.anci.it/	ANCI - Associazione Nazionale Comuni Italiani	
https://ancitoscana.it/	ANCI Toscana	
https://www.fondazioneifel.it/	iFEL Fondazione ANCI	
https://provinceditalia.it/	UPI Unione Province d'Italia	
https://www.upitoscana.it/	UPI Toscana	
https://www.aiccre.it/	AICCRE	
https://www.regioni.it/	Conferenza delle Regioni e delle Province autonome	
https://aliautonomie.it/	ALI / lega delle autonomie locali	
https://www.regione.toscana.it/	Regione toscana	
https://www.provincia.livorno.it/	Provincia di Livorno	
https://www.comune.livorno.it/	Comune di Livorno	
https://www.comune.livorno.it/aree-tematiche/contabilita-bilanci	Comune di Livorno, contabilità e bilanci	
https://www.comune.livorno.it/contabilita-bilanci/programmazione-finanziaria	Comune di Livorno, programmazione finanziaria	

Documenti online da noi ritenuti interessanti

https://ancitoscana.net/wp-content/uploads/2023/09/statuto_anci_toscana_2021.pdf	ANCI Toscana, Statuto	
https://ancitoscana.it/speciale-elezioni-2024/	ANCI Toscana, speciale elezioni	
https://www.anci.it/wp-content/uploads/2024/12/2024_12_20_Nota-sintetica-LBil-2025_DEF-1.pdf	NOTA SINTETICA DI ANCI SUI PRINCIPALI CONTENUTI DELLA LEGGE DI BILANCIO 2025	
https://ancitoscana.it/wp-content/uploads/2025/02/Le-poverta-e-linclusione_web.pdf	Le povertà e l'inclusione sociale in Toscana – Ottavo rapporto – anno 2024	
https://www.anci.it/wp-content/uploads/2025/01/Nota-Dip-Welfare-ANCI_Legge-Bilancio-17.1-1.pdf	LE PRINCIPALI MISURE E RISORSE PER IL SOCIALE E IL SOCIO-SANITARIO CONTENUTE NELLA LEGGE DI BILANCIO 2025	
https://ancitoscana.it/wp-content/uploads/2025/01/Ferri-Ferraina.pdf	Legge di Bilancio 2025. L'impatto sui Comuni toscani	
https://ancitoscana.it/wp-content/uploads/2025/01/IRPET-Slide-Competenze-ANCI_Toscana-17.01.2025.pdf	Lavoro e competenze negli enti locali, le difficoltà per il PNRR	
https://www.comune.livorno.it/aree-tematiche/contabilita-bilanci	Vari documenti di natura economica e finanziaria dell'Amministrazione comunale di Livorno	

Focus su un sito web da esplorare



Associazione Nazionale Comuni Italiani

ANCI Nazionale:

<https://www.anci.it/>

ANCI TOSCANA

<https://ancitoscana.it/>

Dal sito web di ANCI

I numeri dell'Associazione dei Comuni Italiani dicono già molto sulle sue caratteristiche. Oltre 100 anni di attività raccontano una storia che affonda le sue radici in quella del Paese, e insieme a questa cresce. Sono 7.134 i Comuni aderenti all'Associazione, dati aggiornati al 1 gennaio 2022, rappresentativi del 94,7% della popolazione, numeri che parlano con chiarezza di un radicamento assai saldo nel tessuto sociale, geografico e culturale italiano. In tutto questo tempo, e con questa straordinaria quantità di interlocutori, l'Anci ha lavorato con passione e continuità al servizio delle istituzioni e al fianco di chi giorno dopo giorno è impegnato a favorire sviluppo e competitività dei territori. Lungo questo percorso l'Associazione ha saputo interpretare, e qualche volta ha anticipato, i mutamenti socio-economici, politici e culturali che hanno contribuito all'innovazione del mondo delle Autonomie locali, sempre accompagnata dalla consapevolezza che rappresentare i Comuni significa farsi carico di necessità e istanze dei cittadini stessi. Si tratta di un cammino – tuttora in pieno svolgimento – lungo il quale l'Anci si è man mano guadagnata l'autorevolezza che ne fa oggi l'unica controparte delle Istituzioni sui temi di interesse dei Comuni, e che fa sì che Sindaci, Assessori, Consiglieri e tutte le figure attive in ogni municipalità guardino all'Associazione come a una rete che accomuna migliaia di realtà, ciascuna con pieno diritto di cittadinanza, grazie alla quale esprimere la propria voce con forza moltiplicata. Un ruolo, e più ancora un modo di interpretarlo, che nel 2004 ha portato all'Anci la medaglia d'oro al merito civile da parte del Presidente della Repubblica, Carlo Azeglio Ciampi. "Per lo spirito di dedizione ai valori del complesso dei Comuni italiani" si legge nella motivazione, ed è come leggere un grazie per aver custodito, valorizzato e promosso un patrimonio – le città – di tradizione e cultura, identità e capacità di innovare che rende vivo e vitale il Paese

Gli ultimi numeri della Newsletter



Numero 4
[Clicca per il download](#)



Numero 3
[Clicca per il download](#)



Numero 2
[Clicca per il download](#)



Numero 1
[Clicca per il download](#)

Le Newsletter sono pubblicate sul sito
<https://www.pdlivorno.it/>

Vai al Sito PD Livorno/ poi:



News

UC Livorno

*Per interloquire con la redazione di questa
Newsletter comunicare al seguente
indirizzo di posta elettronica
prospliv@gmail.com
oppure al numero
3403142408
di Whatsapp*

**Per chiedere di non ricevere più questa
Newsletter comunicare al seguente
indirizzo di posta elettronica
prospliv@gmail.com
oppure al numero
3403142408
di Whatsapp**