

# Rassegna Stampa

di Mercoledì 23 luglio 2025



**Centro Studi C.N.I.**

# Sommario Rassegna Stampa

<b>Pagina</b>	<b>Testata</b>	<b>Data</b>	<b>Titolo</b>	<b>Pag.</b>
<b>Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici</b>				
6	Il Sole 24 Ore	23/07/2025	<i>Ance: "Serve un piano casa da 15 miliardi" (M.Perrone)</i>	3
11	Corriere della Sera	23/07/2025	<i>"Ma i lavori non si fermano" L'appello dei costruttori (P.Pica)</i>	4
29	Corriere della Sera	23/07/2025	<i>Quegli abusi edilizi e i silenzi di Nordio (G.Stella)</i>	5
<b>Rubrica Information and communication technology (ICT)</b>				
1	Il Sole 24 Ore	23/07/2025	<i>RIVOLUZIONI DALLA SILICON VALLEY (P.Benanti)</i>	6
16	Il Sole 24 Ore	23/07/2025	<i>Retelit, piano da 350 milioni per tre nuovi data center (A.Biondi)</i>	8
<b>Rubrica Lavoro</b>				
1	Il Sole 24 Ore	23/07/2025	<i>Casa-lavoro, cresce numero di incidenti (C.Casadei)</i>	10
<b>Rubrica Mobilità e Trasporti</b>				
8	Italia Oggi	23/07/2025	<i>Adesso emergono tutti i difetti delle auto elettriche (J.Hansen)</i>	13



# Ance: «Serve un piano casa da 15 miliardi»

## Rigenerazione urbana

A ottobre la conferenza  
“Città nel futuro 2030-2050”  
diretta da Francesco Rutelli

**Manuela Perrone**

«Sono molti decenni che questo Paese non ha al centro dell'agenda il tema delle città e dell'emergenza abitativa. Non abbiamo un quadro regolatorio al passo con i tempi e non abbiamo un programma che permetta di rendere gli investimenti compatibili con le esigenze di inclusività e di distribuzione della pressione abitativa». Nel frattempo, tra il 2015 e il 2023, i prezzi delle case nell'Ue sono aumentati del 48% e in Italia, secondo Federcasa, circa un milione e mezzo di famiglie vive in situazioni di disagio abitativo.

La presidente dell'Ance, Federica Brancaccio, torna a rilanciare il «piano pluriennale per la casa accessibile» da 15 miliardi proposto il 24 giugno all'ultima assemblea dell'associazione nazionale dei costruttori, mentre

presenta a Roma l'appuntamento “Città nel futuro 2030-2050” che si terrà nella Capitale dal 7 al 9 ottobre con la direzione di Francesco Rutelli e mentre Milano è travolta dall'inchiesta che ha portato alle dimissioni dell'assessore all'Urbanistica.

Lo fa dettagliando, per la prima volta, le fonti potenziali delle risorse necessarie: 1,5 miliardi potrebbero arrivare da una revisione del Pnrr da 15-20 miliardi attraverso la creazione di strumenti finanziari per utilizzare i fondi non spesi, dai Pinqua agli alloggi per gli studenti universitari; 2,5 miliardi da una riprogrammazione dei 9 miliardi dei fondi Fesr e Fse del ciclo 2021-2027 (parte di quelli non impegnati al 30 aprile 2025); 6 sui 78,3 miliardi del nuovo (e controverso) bilancio Ue 2028-2034 chiamato a sostenere, tra l'altro, l'inclusione sociale, l'equità intergenerazionale e la lotta alla povertà. Altri 3 miliardi potrebbero arrivare dal Fondo sociale per il clima 2026-2032; ulteriori 2 dai 18,5 miliardi del Fondo investimenti e sviluppo infrastrutturale 2027-2033.

Quindici miliardi di risorse pubbliche, nazionali e comunitarie, per intervenire come? «La questione centrale - sottolinea Brancaccio - è come

valutare quali sono gli interventi degni di agevolazioni normative e fiscali: immaginiamo un rating di impatto sociale, una griglia di requisiti per garantire la possibilità di mettere sul mercato case a prezzi accessibili e riportare le città a ciò che dovrebbero essere per i cittadini: una fucina di stimolo e di crescita, dove possano vivere giovani, anziani e famiglie e dove l'ascensore sociale funzioni».

Rutelli riepiloga le due priorità imprescindibili per le città del futuro: da un lato affordable housing, dall'altro rigenerazione urbana, adattamento climatico e governo dell'acqua. Cita positivamente molte delle opere di rigenerazione urbana che hanno interessato Milano e, da ex sindaco di Roma, ricorda le peculiarità della Capitale: «Una città così vasta e articolata, nove volte Milano come dimensione, ha bisogno di servizi. E ha bisogno che l'edilizia vuota o inaccessibile o occupata senza criteri ritorni accessibile». Con un monito, che sarà il messaggio centrale della conferenza di ottobre: «Va evitato l'effetto imbalsamazione. Oggi il nemico numero delle città è l'immobilismo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Costruttori.** La presidente dell'Ance, Federica Brancaccio





# «Ma i lavori non si fermino» L'appello dei costruttori

## Brancaccio (Ance): ora nuove regole

Nella foto Federica Brancaccio, la presidente dell'Ance, associazione dei costruttori



### L'industria

di Paola Pica

ROMA Vista da Roma, l'inchiesta che scuote Milano è tutt'altro che lontana. «Siamo attenti a ciò che sta accadendo in questi giorni nel capoluogo lombardo. Dal nostro punto di vista è fondamentale che le indagini, che naturalmente devono fare il loro corso, non finiscano per bloccare tutto, congelando l'intera industria in tutto il Paese. Non è questa la risposta». La presidente dell'Ance, l'associazione dei costruttori, Federica Brancaccio, anticipa con queste parole le domande dei giornalisti presentando la tre giorni di incontri a Roma, dal 7 al 9 ottobre prossimi, di Città nel futuro 2030-2050, rassegna diretta da Francesco Rutelli. Due volte sindaco di Roma, già ministro e vicepremier di Romano Prodi, autore per Laterza di «Città vince, città perde», Rutelli interviene all'incontro organizzato ieri nella sede dell'Ance di via Guattani. «Sono amico di Beppe Sala, ma non da oggi parliamo delle sfide normative che Milano deve affrontare sin dall'Expo del 2015. Ogni possibile malaffare va stroncato e l'integrazione sociale è prioritaria in ogni città; tuttavia ricordiamoci ciò che a Milano funziona, dalla capacità di attrarre investimenti, alla rigenerazione di molte aree della città, alle nuove linee, inclusa la metropolitana che arriva fin dentro

l'aeroporto di Linate».

Per Brancaccio, la prima donna e la prima rappresentante del Mezzogiorno a guidare i costruttori a livello nazionale, la preoccupazione è proprio quella che la risposta all'inchiesta sia emotiva e dettata dall'emergenza, «cosa che rischia di provocare un effetto domino in tutto il Paese». «Milano — afferma Brancaccio — è sempre avanti, come modello di innovazione e città di standard europeo e dunque mostra, prima delle altre aree urbane, i problemi che vanno affrontati. Un laboratorio per tutti». E anzi, per questo, «è necessario — insiste la presidente dell'Ance — che Milano torni al più presto ad accogliere tutti, perché tutti abbiamo bisogno di Milano».

Il tema, per Brancaccio, così come per Rutelli, è quello di «ripensare le regole, e darsene di chiare e semplici» in direzione dell'adattamento urbano al cambiamento climatico e ai bisogni delle persone. Annuncia Brancaccio: «Stiamo studiando un rating di impatto sociale. Lo sviluppo deve essere sostenibile e l'impatto può essere misurato. Presenteremo la nostra proposta nel corso di "Città future". La sfida, e ciò che succede a Milano ce l'ha confermato, è fare in modo che le città tornino a svolgere anche funzione di ascensore sociale per i giovani». Mentre si guarda al nuovo testo unico dell'edilizia e alla legge sulla rigenerazione urbana che dopo ben 76 tentativi sembra aver trovato la strada per l'approvazione, l'Ance

prepara gli stati generali di ottobre, l'appuntamento di Città nel futuro. «Casa e adattamento al clima che cambia sono i grandi capitoli che affronteremo — spiega Rutelli —. Troppe persone non riescono ad acquistare o affittare una casa a condizioni abbordabili, soprattutto nelle grandi città. Non è un problema solo italiano; un po' ovunque, in Europa, la dinamica è la stessa. Occorre poi una strategia efficace anche per l'adattamento — conclude l'ex sindaco —. La rigenerazione urbana porta innovazione, risposte sociali e opportunità economiche per le filiere produttive e il lavoro. La trasformazione non è solo necessaria, è anche un'opportunità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

159329



 TuttiFrutti

di **Gian Antonio Stella**



## Quegli abusi edilizi e i silenzi di Nordio

In quarantaquattro anni da quando è finito la prima volta nel notiziario Ansa (per un'inchiesta sul terrorismo) Carlo Nordio ha collezionato fino a ieri 5.955 notizie in cui parla lui o di lui parlano altri. In 4.212 casi è associato a «giustizia», 1.195 a «carceri», 346 a «separazione delle carriere», 119 a «veloci\*» in tutte le varianti sul tema della velocizzazione dei processi, 88 a «abuso» e «ufficio»... Di un solo reato in mezzo secolo pare non essersi mai occupato, l'abusivismo edilizio: zero. Meglio, una citazione c'è, ma perché l'ex presidente della Consob Guido Rossi citava 29 anni fa gli abusi edilizi («la gente continua a farli perché sa che prima o poi arriva il condono») dicendosi ostile «all'ipotesi avanzata dal pm Carlo Nordio per uscire da Tangentopoli che a suo giudizio potrebbe essere un "primo passo verso la depenalizzazione del falso in bilancio"». Fine. Possiamo perciò scommettere che il ministro della Giustizia indifferente alla piaga delle costruzioni abusive che infesta da sempre l'Italia e ha devastato il paesaggio soprattutto nel Sud, con danni al turismo e alla nostra reputazione, non è stato scosso dalla notizia che il processo per un cantiere abusivo di una villa sull'isola sarda di Tavolara teoricamente protetta da tutte le tutele paesaggistiche possibili sia finito in prescrizione dopo diciotto udienze (diciotto!) di cui dodici (dodici!) di rinvio: il 66,66%. In pratica, accusano Stefano Deliperi e il Gruppo di intervento giuridico che avevano denunciato l'edificio fuorilegge, «due terzi del processo è stato un mero rinvio». Per «legittimo impedimento del giudice titolare», «l'assenza dei testi della difesa», «mutata la persona del giudice», «sostituzione del magistrato titolare trasferito»... E via così, dal lontano 2019. Dicono i dati storici dell'Istat che mediamente gli edifici tirati su abusivamente rappresentano il 17% del totale. Vuol dire che un italiano su sei vive o fa le vacanze in case parzialmente o del tutto fuorilegge. Conferma uno studio Cresme di giugno che «il fenomeno dell'abusivismo edilizio, pur in leggera diminuzione, continua a rappresentare un problema significativo, soprattutto nelle regioni del Sud. Le percentuali riscontrate sono particolarmente elevate in Calabria e Basilicata, con un preoccupante 54,1%, seguite da Campania con il 50,4% e Sicilia con il 48,2%». In pratica è il reato più commesso dagli italiani. Eppure...

© RIPRODUZIONE RISERVATA





ETICA DI FRONTIERA

# RIVOLUZIONI DALLA SILICON VALLEY



Padre  
Paolo  
Benanti.  
Teologo

di Paolo Benanti — a pagina 14

## Un nuovo sistema operativo all'orizzonte nella Silicon Valley

Etica di frontiera

Paolo Benanti



**H**o speso tutta la settimana in Silicon Valley dove ho potuto incontrare alcuni dei protagonisti di questa stagione e visitare alcuni dei luoghi dove il futuro prende forma. Senza rivelare cose protette da severi Nda che ho dovuto accettare mi sembra assolutamente interessante navigare una frontiera che sta prendendo forma

collettivamente nella Valley. Gli ingegneri della baia di San Francisco sono convinti che stiamo entrando in una nuova era dell'informatica in cui i grandi modelli linguistici (Llm) potrebbero diventare i sistemi operativi. In particolare, è stato Andrej Karpathy, direttore dell'AI del Tesla e co-fondatore di OpenAI, che all'ultima AI Startup School di San Francisco lo ha introdotto in maniera sistematica.

Tradizionalmente, il software 1.0 era il codice scritto manualmente dagli esseri umani per istruire i computer. Successivamente è emerso il software 2.0, costituito dalle reti neurali e dai loro pesi, dove il codice non è scritto direttamente ma "sintonizzato" tramite set di dati e ottimizzatori, come l'AlexNet per il riconoscimento di immagini. Oggi, il cambiamento più fondamentale è l'avvento del software 3.0, che vede gli Llm diventare programmabili attraverso i *prompt*, sorprendentemente scritti in linguaggio naturale, in particolare l'inglese. Essere fluenti in tutti e tre i paradigmi è cruciale per chi vuole lavorare nel settore.

Gli Llm sono capiti in Silicon Valley come nuove forme di computer o, ancora più precisamente, come sistemi operativi. Simili alle *utility* come l'elettricità, gli Llm Labs nella Valley investono ingenti capitali per l'addestramento e li servono tramite Api a pagamento, con richieste di bassa latenza e alta disponibilità. Come un sistema operativo, l'Llm agisce da "Cpu equivalente", mentre le finestre di contesto sono la "memoria", e l'Llm orchestra memoria e calcolo per la risoluzione dei problemi. Attualmente ci troviamo nell'equivalente degli "anni 60" del computing per gli Llm: la computazione è ancora molto costosa, centralizzata nel *cloud*, e l'esperienza è di "time-sharing". Un aspetto inedito è che gli Llm stanno diffondendo la tecnologia "al contrario", partendo dall'uso consumer prima di arrivare a governi e corporazioni, a differenza delle tecnologie passate come il microonde che dai radar militari è arrivato nelle nostre cucine.

Appartiene alla narrativa corrente della Silicon Valley parlare di Llm come "simulazioni stocastiche di persone" o "spiriti di persone", dotati di una psicologia emergente simile a quella umana. Possiedono una conoscenza enciclopedica e una memoria sovrumana, ma presentano anche deficit cognitivi significativi: allucinano, inventano cose, hanno un modello interno di conoscenza di sé non sufficiente e mostrano un'intelligenza "frastagliata", eccellendo in alcuni domini ma commettendo errori basilari in altri. Soffrono di "amnesia anterograda", non imparando nativamente o consolidando la conoscenza nel tempo come gli umani, e sono suscettibili a rischi di sicurezza come l'iniezione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

159329



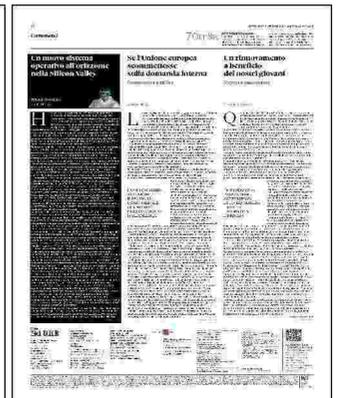
di *prompt*. Nonostante i loro difetti, gli Llm sono estremamente utili. La grande opportunità risiede nello sviluppo di applicazioni ad autonomia parziale. App come Cursor e Perplexity mostrano caratteristiche chiave: gestione del contesto, orchestrazione di più chiamate Llm, interfacce grafiche (Gui) specifiche per l'applicazione che consentono l'audit umano e, elemento centrale, uno "slider di autonomia" che permette agli utenti di regolare il livello di controllo dato all'AI per accelerare il ciclo di generazione e verifica, con l'AI che genera e l'umano che verifica. Le Gui sono fondamentali per la verifica visiva, più efficace della lettura di testo. È essenziale "tenere l'AI al guinzaglio", evitando risposte eccessivamente grandi o generiche che complicano la verifica umana. In Silicon Valley si aspetta la nuova Apple: come il Macintosh ha rivoluzionato con la sua Gui il modo con cui le persone hanno interagito col computer, si aspettano i nuovi realizzatori di una Gui di successo per gli Llm.

Inoltre, essendo programmabili in linguaggio naturale, gli Llm rendono "tutti programmatori". Questo fenomeno, soprannominato "*vibe coding*", permette di costruire software personalizzato senza anni di studio o conoscenza approfondita di linguaggi specifici, come dimostrato dalla creazione di app o servizi web. La sfida, tuttavia, non è più la codifica, ma l'adattamento delle infrastrutture di supporto (autenticazione, pagamenti, *deployment*) che non sono ancora ottimizzate per gli agenti AI. Per questo nella Valley si adattano le attuali infrastrutture del web per gli agenti AI capiti come nuovi "consumatori e manipolatori di informazioni digitali".

Se questa è la frontiera che si intravede in Silicon Valley, resta da chiederci quanto di tutto questo potrà positivamente contribuire all'autonomia e allo sviluppo di ciascuno di noi e quanto invece faciliterà invece solo un accentramento di potere in poche mani. Ma questo è il ruolo dell'etica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



159329



# Retelit, piano da 350 milioni per tre nuovi data center

**Tlc**

**Previsti nei tre anni due investimenti a Milano e uno nell'area di Roma**

**Il ceo Álvarez: «Il nuovo sito milanese sarà pronto per primo dopo l'estate 2026»**

**Andrea Biondi**

Un investimento da 350 milioni di euro in tre anni per costruire tre nuovi data center tra Milano e Roma, con un possibile quarto a Parma ancora in fase di studio.

Retelit, sotto la guida di Jorge Álvarez – amministratore delegato e direttore generale da luglio 2023 – punta dritto al cuore dell'infrastruttura digitale italiana, con un piano industriale ambizioso e con l'intento di proiettarsi tra i principali attori del settore nel nostro Paese.

Il ceo – ingegnere delle telecomunicazioni e operating partner presso Asterion Industrial Partners, che in Retelit ha contribuito anche all'integrazione di Irideos all'interno del gruppo – non ha dubbi: «L'Italia può diventare l'hub digitale del Mediterraneo» che, dopotutto, è sempre stato crocevia di rotte, scambi e connessioni. Ora lo sarà anche di bit e dati.

Il piano del gruppo (321,6 milioni di ricavi a fine 2024, risultato operativo ante svalutazioni e ammortamenti

per 105 milioni e perdita di 28 milioni) prevede tre interventi concreti e già in fase avanzata di progettazione: un nuovo data center a Milano, l'espansione del campus Avalon – considerato il gioiello di famiglia – nell'area di Corsico, fuori dal capoluogo lombardo e un sito completamente nuovo nella Capitale la cui area è in via di definizione. L'obiettivo? Raddoppiare la potenza installata, passando dagli attuali 25 megawatt a 60 entro il 2027.

«Il nuovo sito milanese sarà disponibile nella seconda metà del 2026 – spiega Álvarez – mentre Avalon 4, l'espansione del campus attuale, seguirà un cronoprogramma parallelo. A Roma il nuovo data center dovrebbe essere pronto tra la fine del 2026 e l'inizio del 2027». Il progetto su Parma, invece, è ancora in fase di valutazione.

Con questi investimenti Retelit punta a consolidare la sua posizione nel segmento strategico «della interconnessione. Oggi – puntualizza il ceo Retelit – il nostro campus Avalon veicola circa l'80% del traffico Internet italiano. Siamo il primo operatore privato in questo ambito specifico». Una leadership che l'azienda intende rafforzare, differenziandosi da altri big come Data4, «più focalizzati sugli hyperscaler». Retelit, invece, gioca la carta dell'integrazione verticale: infrastruttura proprietaria in fibra ottica (oltre 36mila km che diventeranno 47mila dopo il closing del deal che porterà BT Italia nel gruppo) e data center al servizio di aziende, pubblica amministrazione e operatori esteri.

In termini di peso economico i

data center rappresentano oggi circa il 20% del fatturato (stimato intorno ai 500 milioni di euro), ma cresceranno fino al 35% nel giro di tre anni. «Con questi nuovi data center non saremo solo più grandi, ma anche più strategici. Vogliamo essere l'ossatura digitale dell'Italia che innova», sottolinea Álvarez aggiungendo che «a valle degli investimenti previsti nei data center, Retelit sarà il quarto operatore per megawatt dopo Equinix, Stack e Tim. Il nostro calcolo – puntualizza il ceo – si basa su un confronto con gli altri operatori fatto nell'ambito di uno studio realizzato da una delle top consulting company italiane».

Il piano di sviluppo dei data center si inserisce così in una più ampia strategia di consolidamento del mercato B2B. Dopo l'acquisizione di BT Italia, il cui closing è previsto a fine ottobre, e le precedenti operazioni su Irideos e Brennercom Retelit – passato tre anni fa sotto il controllo di Asterion Industrial Partners, fondo di investimento europeo con sede a Madrid – si propone come il terzo operatore italiano B2B, dopo Tim e la nuova Fastweb+Vodafone.

E mentre l'acquisizione da Tim del 30% di Sparkle – in partnership con il Mef – attende il via libera delle autorità regolatorie internazionali, il gruppo guarda al futuro con pragmatismo: «Non vediamo altre operazioni inorganiche all'orizzonte. Ora vogliamo crescere in modo organico, con investimenti mirati». Il tutto per arrivare al pareggio di bilancio «già con il bilancio a fine 2025».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Gruppo in attesa dell'ok Antitrust per l'acquisto da Tim del 30% di Sparkle (e 70% al Mef)**



**Data center.**  
Una veduta dall'alto del campus Avalon alle porte di Milano



**JORGE ÁLVAREZ**  
Amministratore delegato e direttore generale Gruppo Retelit

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



159329



## Lavoro 24

### Dati Inail

## Casa-lavoro, cresce numero di incidenti

Cristina Casadei — a pag. 23

Pagina a cura di  
**Cristina Casadei**

Quando parliamo di incidenti sul lavoro il primo fotogramma dell'immaginario collettivo ci porta dentro la fabbrica o nel cantiere. I numeri dell'Inail, però, ci portano anche altrove. Sulla strada. Nei primi cinque mesi del 2025 gli infortuni mortali in itinere sono aumentati di oltre il 30% rispetto all'anno precedente. Guardando i dati storici, proprio sulla strada ormai si verifica quasi un infortunio su cinque. Nel 2024 l'istituto ha osservato un calo degli infortuni in occasione di lavoro, ma un aumento di quelli in itinere, ossia avvenuti nel tragitto di andata e ritorno tra l'abitazione e il posto di lavoro, e di quelli che hanno riguardato gli studenti. L'aumento dei casi in itinere si verifica ormai da diverso tempo: se prendiamo la curva dell'ultimo decennio vediamo il crollo della fase pandemica e la ripresa, anche oltre i livelli pre pandemia. Gli infortuni in occasione di lavoro denunciati, 413mila nel 2024 (l'80% del totale) sono diminuiti dell'1,9% (8mila in meno) rispetto al 2023 e del 9,9% rispetto al 2019 (46mila in meno). Viceversa, gli infortuni in itinere, crollati nel 2020, sono risultati in costante aumento negli anni successivi, dopo che gli effetti della pandemia e dell'introduzione del lavoro agile (che avevano limitato questa tipologia di infortuni) si sono attenuati: hanno raggiunto nel 2024 le 101mila denunce (il 20% del totale, in crescita del 3,1% sul 2023), tendendo al dato registrato nel 2019 (103mila, 18% del complesso).

### Gli interventi normativi

La normativa sta intervenendo almeno in due modi per contenere il fenomeno. In prospettiva, attraverso lo schema di decreto legge (si veda altro pezzo in pagina) che mette al centro la formazione per prevenire

# Infortuni in itinere, nel 2025 quelli mortali crescono del 30%

**Salute e sicurezza.** Dopo il calo della fase pandemica, secondo i dati Inail, nel 2024 le denunce d'infortuni nel tragitto casa-lavoro sono salite a 101mila, il 20% del totale. Quest'anno aumentano i decessi

gli infortuni in itinere e indica, oltre all'Inail, anche i fondi interprofessionali per realizzarla. Nell'altro caso, con il Piano degli spostamenti casa-lavoro e con la nomina di un Mobility manager obbligatoria nelle imprese e nelle amministrazioni pubbliche con più di 100 dipendenti e territori con più di 50mila abitanti. «Si tratta di uno strumento aziendale mirato a ridurre il traffico veicolare privato, promuovendo forme di mobilità sostenibile per i dipendenti - dice Paolo Carminati, presidente di Aifos, l'associazione italiana dei formatori ed operatori della sicurezza sul lavoro -. Si basa sull'analisi degli spostamenti casa-lavoro, delle esigenze di mobilità e dell'offerta di trasporto locale. Con benefici per i lavoratori ma anche per le aziende, come la migliore reputazione aziendale e la riduzione del premio Inail per quelle che adottano il piano e dimostrano una riduzione del rischio degli incidenti in itinere».

### I primi mesi del 2025

I risultati della sensibilizzazione sulla sicurezza negli spostamenti casa-lavoro, però, ancora si vedono poco. Prendendo i dati più recenti dell'Inail, nei primi cinque mesi dell'anno le denunce degli infortuni in itinere, sono state 36.226. Un dato in calo del 2,9% rispetto a quello dello stesso periodo del 2024 (37.309) e del 5,4% rispetto al 2019. Ma in aumento del 62,4% sul 2020, del 48% sul 2021, dell'11,2% sul 2022 e del 4,7% sul 2023. Su questo trend pesa l'impatto della pandemia e il ritorno alla normalità che ha segnato il ritorno alla crescita degli infortuni su strada, la cui incidenza sul complesso degli infortuni è passata dal 17,1% del 2019 al 17,9% del 2025. Sui territori c'è un calo al Nord e un aumento al Sud. Tra le regioni con i maggiori incrementi dei casi c'è la Campania, mentre i cali più rilevanti sono in Veneto.

### I casi mortali

Se guardiamo ai casi più gravi, le denunce di infortuni in itinere con esito mortale presentate nel 2025, pur

nella provvisorietà dei numeri, sono state 107, ossia 25 in più rispetto alle 82 del 2024, quindi in crescita del 30,5%. L'incidenza di questa tipologia di denunce sul complesso degli infortuni mortali in un anno è cresciuta di 6 punti: è infatti passata dal 22,7% del 2024 al 28,3% del 2025, un dato molto vicino al 2019 quando l'incidenza era il 28,6%. L'incremento ha riguardato la gestione Industria e servizi, che passa da 72 a 98 denunce mortali e l'Agricoltura (da 6 a 7), mentre il Conto Stato passa da quattro a due decessi. L'incremento rilevato nel confronto tra il 2024 e il 2025 è legato sia alla componente maschile, (denunce mortali in itinere sono passate da 74 a 89), sia a quella femminile. Nel caso delle donne gli incidenti mortali in itinere sono passati da 8 a 18 nei primi 5 mesi dell'anno, quindi sono più che raddoppiati, non tanto per la scarsa prudenza o abilità alla guida dei mezzi ma per il carico di lavoro di cura che grava sulle donne e le distrae.

### La strategia integrata

Il tema degli infortuni in itinere «non riguarda solo l'Italia, ma diversi altri Paesi. Volendo considerare quelli più vicini a noi, possiamo dire che in Germania l'incidenza dei casi mortali è del 40% sul totale, in Francia il quadro è del tutto paragonabile al nostro - dice Carminati -. Si tratta quindi di un fattore internazionale e che colpisce tutti, dall'operaio al dirigente all'amministratore delegato perché tutti si muovono, sia con l'auto che con altri mezzi che vanno dal monopattino, alla bicicletta, al motorino. Va anche detto che nel post Covid, oltre ad essere rientrate nelle sedi di lavoro, le persone hanno mantenuto anche le nuove abitudini della pandemia. Ne cito un paio: gli acquisti online e gli ordini di cibo alle piattaforme digitali». Come racconta l'andamento degli annunci di lavoro, la crescita del settore logistico è senza dubbio tra i fattori che hanno avuto il mag-



giore impatto sul traffico, intensificato dalla presenza di driver e rider che «hanno creato una sorta di entropia sulle strade, con il conseguente potenziale aumento del rischio di infortuni», continua Carminati. E poi aggiunge, «non possiamo trascurare il clima che richiede una manutenzione diversa sia dei mezzi che delle strade e che può incidere

sullo stato delle persone alla guida. Tutto questo fa sì che si siano accavallati tanti fattori, nessuno dei quali è facile da governare. Alcuni, peraltro, non possiamo neppure considerarli di competenza diretta del datore di lavoro. Per questo la formazione e l'aumento della consapevolezza, così come l'adozione della tecnologia e dell'intelligenza artifi-

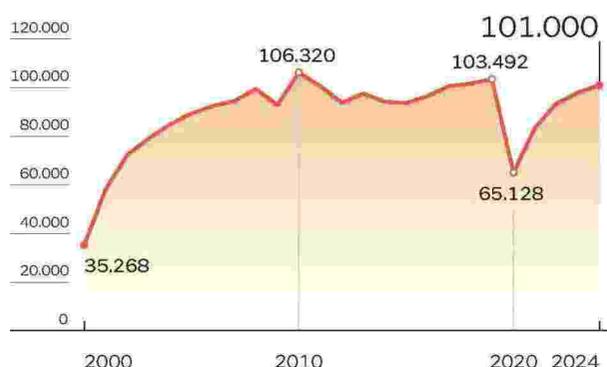
ziale per ottimizzare traffico, mobilità condivisa, manutenzione predittiva e veicoli autonomi, diventano fondamentali per ridurre gli infortuni in itinere. Serve una governance integrata capace di armonizzare regole, processi e responsabilità a ogni livello istituzionale, imprenditoriale e sociale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## La ripresa degli incidenti in itinere dal post-Covid

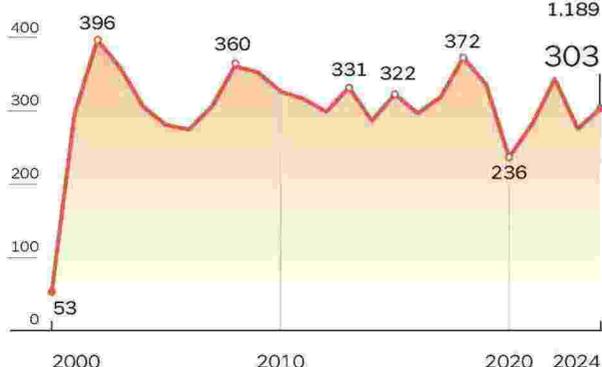
### LE DENUNCE

Anni 2000-2024



### I CASI MORTALI

Anni 2000-2024



(\*) Anche non in itinere. Fonte: Inail, Relazione annuale 2024



### LAVORO 24 VIDEO

Nascono nuove professioni nel settore energetico grazie alle nuove tecnologie. Ne parliamo con Sara Amici, autrice del libro «Da reseller a trader: Evolvi nel mercato energeti-

co». Con Annalisa Godi parliamo della difficoltà di reclutare manager. E di cybersecurity con Ivan Ranza, Ceo Epicode Institute of Technology. Vai alla serie video: <https://s24ore.it/pBNPnh>



**IL MODELLO Carminati (Aifos):**  
«Serve una strategia integrata basata su prevenzione, formazione e nuove tecnologie»



**IL RUOLO DELL'AI**  
**L'intelligenza artificiale può rivelarsi preziosa per ottimizzare il traffico, per la mobilità condivisa, per la manutenzione predittiva e per i veicoli autonomi**



## LA COPERTURA INAIL DAL 2000

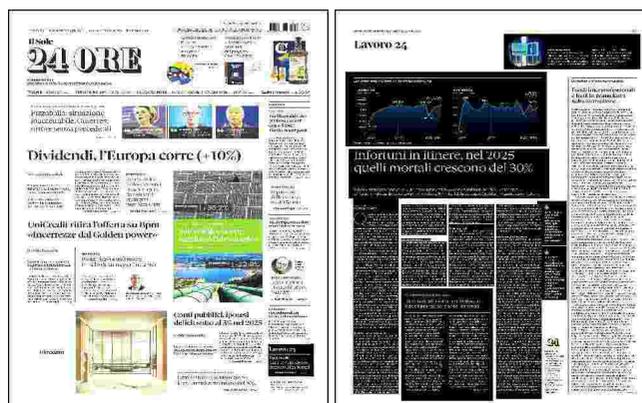
# Riconosciuti trasferimenti di sede e per il pranzo se manca la mensa

Dal 2000 l'Inail riconosce gli infortuni nel percorso casa-lavoro e viceversa, durante il trasferimento tra una sede lavorativa e un'altra e quando il lavoratore è costretto a lasciare il posto di lavoro per la pausa pranzo, in mancanza di mensa aziendale. L'infortunio in itinere viene coperto dalla stessa assicurazione obbligatoria prevista per la generalità degli infortuni. Secondo l'art. 12 del decreto legislativo n. 38 del 2000 devono però verificarsi determinate condizioni. Salvo il caso di interruzione o deviazione del tutto indipendenti dal lavoro o, comunque, non necessitate, l'assicurazione, si legge nel testo, comprende gli infortuni occorsi alle persone assicurate durante il normale percorso di andata e ritorno dal luogo di abitazione a quello di lavoro, durante il normale percorso che collega due luoghi di lavoro se il lavoratore ha più rapporti di lavoro e, qualora non sia presente un servizio di

mensa aziendale, durante il normale percorso di andata e ritorno dal luogo di lavoro a quello di consumazione abituale dei pasti. L'assicurazione è valida anche nel caso di utilizzo del mezzo di trasporto privato, purché necessario. In caso di infortunio sul lavoro, incluso quello in itinere, il lavoratore, a prescindere dalla prognosi, deve immediatamente avvisare o far avvisare il proprio datore di lavoro, anche nel caso di lesioni di lieve entità. Qualunque medico presti assistenza a un lavoratore infortunato sul lavoro è obbligato a rilasciare il certificato medico. Il datore di lavoro ha l'obbligo di inoltrare la denuncia/comunicazione di infortunio entro due giorni dalla data di ricezione dei riferimenti del certificato medico. In caso di inerzia del datore di lavoro, il lavoratore può denunciare egli stesso l'infortunio sul lavoro alla sede Inail competente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



159329



**COSTANO DI PIÙ, SI DEPREZZANO PIÙ IN FRETTA, SONO PIÙ COSTOSI I RICAMBI**

## Adesso emergono tutti i difetti delle auto elettriche

DI JAMES HANSEN

Ciò che sembrava una 'certezza' del prossimo futuro tecnologico—gli "EV", i Veicoli Elettrici—tarda nei fatti ad arrivare, e crescono i dubbi sulla fattibilità reale dell'ambizioso progetto di far andare a batteria tutte le nostre auto. Pareva a prima vista una soluzione magnifica, soprattutto per il problema dell'inquinamento atmosferico dovuto ai motori a idrocarburi. In più, i veicoli elettrici richiedono meno componenti delle auto attualmente in uso e — così si pensava — dovrebbero essere pertanto più facili sia da costruire che da mantenere — e poi sono 'verdi', dunque politicamente 'correct'.

**Parecchi governi occidentali stanno infatti tentando di imporre le auto elettriche per legge.** Il Governo britannico ha inizialmente annunciato che l'80% delle nuove auto messe in commercio dovranno essere elettriche

entro il 2030, una percentuale che dovrebbe salire al 100% nel 2035. L'Unione Europea è stata marginalmente più cauta, dichiarando invece che entro il 2030 le auto dovranno emettere il 55% di CO2 in meno, passando poi ad emissioni zero entro il 2035, una formulazione che lascia la porta aperta alle auto "ibride", a trazione mista benzina/elettrica. Negli Usa l'amministrazione **Biden**, ispirandosi alle azioni europee, aveva decretato una simile riduzione dell'inquinamento prodotto dalle auto—un'impostazione subito rimangiata da **Donald Trump** al suo arrivo alla Casa Bianca... Altrove, si è preferito passare semplicemente a discutere d'altro...

**Il vero problema non è ormai più di tanto politico.** L'ostacolo reale è che il pubblico non sembra per ora disposto ad acquistare le auto 'a batteria'. Uno a uno vengono smentiti dai fatti i presunti vantaggi delle auto elettriche. Per esempio, la relativa semplicità dei componenti — almeno per il numero — è più

che compensata dall'alto costo degli stessi. Ma almeno i mezzi elettrici dovevano rompersi di meno, o no? Beh, no... Di tutti i tipi di motori in commercio, quelli elettrici sono in assoluto i più portati a guastarsi. Infatti, sono le banali macchine a benzina le più affidabili... Come se tutto ciò non bastasse, quando la vostra auto elettrica vi lascia 'a piedi', nel 40% dei casi il mezzo dovrà essere trascinato in un'officina perché il meccanico possa intervenire per aggiustare il guasto.

**Di tutte le possibili obiezioni alle auto elettriche**, quella che forse più scoraggia gli acquirenti è l'estrema velocità con cui perdono valore dopo l'acquisto, dimezzando in soli due anni. Le auto convenzionali a benzina tipicamente mantengono il 70% del valore all'acquisto dopo due anni. Le auto elettriche sono lì, potenzialmente una buona—forse ottima—idea. Solo, non ancora...

**Nota Diplomatica**

—© Riproduzione riservata—



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

159329