

La normativa

di Thomas Bendinelli

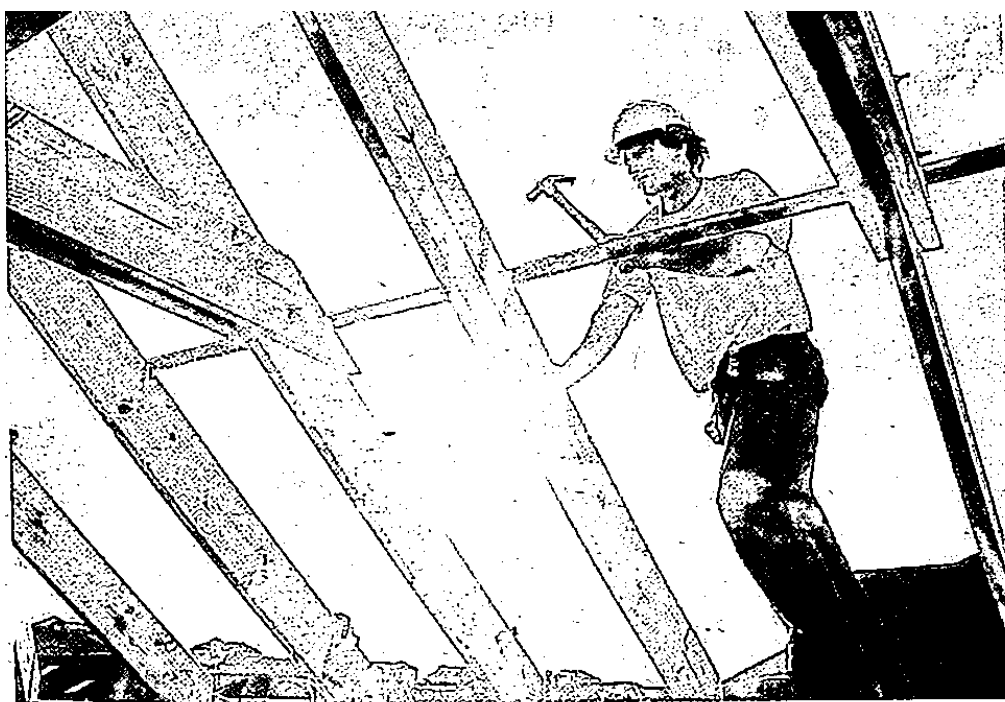
Due giorni roventi: in edilizia, campi e cave stop al lavoro dalle 12.30 alle 16

Col bollino rosso scatta il divieto regionale

A mezzogiorno il sole picchia sui cantieri, nei campi e sulle cave. E per chi lavora all'aperto, a Brescia, il caldo non è più soltanto un disagio: è un rischio per la salute. Oggi e domani il territorio è infatti da «bollino rosso» anche secondo Worklimate, la piattaforma scientifica di Inail e Cnr che monitora lo stress termico per i lavoratori esposti alle alte temperature. L'allerta non lascia spazio a interpretazioni. Il livello di rischio indicato è «alto», associato a condizioni particolarmente critiche. Il consiglio è quello di spostare le attività nelle ore meno calde della giornata, aumentare le pause all'ombra o in ambienti climatizzati e bere continuamente. Nelle fasce orarie più torride - suggerisce Worklimate - può servire anche più di un litro d'acqua all'ora per evitare disidratazione e colpi di calore.

Raccomandazioni che si intrecciano all'ordinanza di Regione Lombardia, in vigore dal 10 giugno al 23 settembre, che vieta il lavoro all'aperto tra le 12.30 e le 16 nei cantieri edili, nelle cave e nelle aziende agricole e florovivaistiche quando le mappe di Worklimate segnalano un rischio elevato. Un provvedimento che quest'anno è arrivato prima rispetto al

passato ma che fotografa una realtà ormai evidente: le estati stanno cambiando e con loro devono cambiare anche i tempi del lavoro. Nato dalla collaborazione tra Inail e Cnr-Ibe, il progetto Worklimate elabora ogni giorno mappe previsionali che indicano, area per area, il livello di rischio legato al caldo. Da semplice strumento scientifico è diventato negli anni una sorta di semaforo nazionale per chi lavora all'aperto: quando il colore vira sul rosso, scattano limitazioni e divieti. Il caldo di questi giorni e studi scientifici di ogni gene-



Lo strumento
La piattaforma
Workclimate
misura il rischio
per i lavoratori
all'aperto e
indica quando
far scattare la
misura imposta
da Regione in
vigore fino al
23 settembre
(Getty Images)

re raccontano che il problema non farà che aggravarsi.

Secondo il rapporto di Greenpeace Italia «L'estate che scotta» diffuso proprio ieri, basato su dati Istat, la quota di giornate estive con una temperatura percepita superiore ai 32 gradi - soglia oltre la quale il corpo entra in una condizione di forte stress termico - è passata dal 39% degli anni Novanta al 62% del periodo 2021-2025. Tra le regioni più colpite compare anche la Lombardia. In altre parole, quelle che una volta erano ondate di calore eccezionali stanno diventando la normalità. «L'ordinanza della Regione è utile, ma non basta - osserva Antonella Albanese della segreteria della Camera del Lavoro di Brescia -. Ogni anno si lascia alle Regioni la scelta di quando intervenire, mentre già a maggio abbiamo avuto giornate molto calde. Servirebbe una legge naziona-

le e regole uguali per tutti». Il punto, aggiunge Albanese, è che il problema va oltre i settori già coperti dai divieti. «Pensiamo alle lavanderie industriali, a chi stira per ore, ai lavoratori dell'industria chimica o a chi opera vicino a impianti che producono calore. Anche dentro i capannoni si possono raggiungere condizioni molto pesanti». In molti casi le aziende si stanno organizzando anticipando i turni, distribuendo acqua e concentrando le attività nelle prime ore del mattino. Ma non sempre basta. «Con la vendemmia, quasi ogni estate, si registra qualche episodio grave. Il punto è che chi lavora per ore sotto il sole deve essere tutelato». Gli asfaltatori, sono tra le categorie più esposte: «Sono lavori che si fanno soprattutto d'estate e che richiedono un'attenzione enorme».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La partnership

Beretta - Auryn Aero: l'alleanza rafforza la difesa con i droni e l'IA

• Sinergia tra la storica fabbrica valtrumplina e l'azienda romana: obiettivo è un soldato al top tecnologicamente

GARDONE VALTROMPIA

Obiettivo su droni e Intelligenza Artificiale per supportare le operazioni militari con lo sguardo rivolto alla sicurezza europea. La Fabbrica d'Armi Pietro Beretta spa di Gardone Valtrompia annuncia una partnership con Auryn Aero, azienda con sede a Roma e specializzata in sistemi aerei autonomi. L'accordo unisce l'esperienza della storica azienda valtrumplina nei sistemi per il soldato con le avanzate competenze di Auryn Aero nei sistemi aerei senza pilota (Uas) e nell'IA: le due realtà

intendono accelerare l'integrazione delle tecnologie Uas nelle operazioni dei soldati appiedati, rispondendo all'evoluzione delle attività.

La sinergia

La collaborazione si basa su un «White Paper» realizzato da Beretta e relativo al ruolo dei soldati appiedati: secondo il rapporto, anche se le attività militari sono sempre più influenzate dalla tecnologia, il soldato rimane l'elemento centrale. Allo stesso tempo, le recenti esperienze operative - in particolare quelle emerse in Ucraina - dimostrano che i sistemi aerei senza pilota stanno trasformando profondamente il modo in cui le forze armate operano. La combinazione delle visioni di Beretta e di Auryn Aero mira alla creazione di un «soldato aumentato», migliorandone la consapevolezza attraverso capacità integrate di Intelligence,

L'intesa

vuole contribuire a un ecosistema europeo più agile integrato e sovrano

L'intesa
vuole
contribuire
a un
ecosistema
europeo
più agile
integrato
e sovrano



Un accordo in prospettiva Stretta di mano tra Jacopo Ricci e Carlo Ferlito

Sorveglianza e Ricognizione, incrementando l'efficacia operativa grazie a sistemi di supporto decisionale e individuazione dei bersagli basati sull'IA, estendendo il raggio d'azione del soldato tramite sistemi Uas e rafforzando la sopravvivenza sul campo attraverso avanzati sistemi di rilevamento e mitigazione delle minacce.

Le piattaforme di Auryn Aero, che spaziano da micro-droni e droni Fpv (First Person View) fino a sistemi

di sorveglianza più pesanti, saranno integrate nel più ampio portafoglio di soluzioni per la difesa di Beretta. «La collaborazione riflette l'evoluzione della dottrina militare: gli Uas stanno diventando un decisivo moltiplicatore di forza, siamo convinti che, nel prossimo futuro, diventeranno uno dei principali mezzi a disposizione delle forze appiedate», spiega una nota. In base all'accordo, Beretta (Carlo Ferlito è il direttore generale e amministra-

tore delegato) e Auryn Aero (guidata da Jacopo Ricci) collaboreranno per promuovere e commercializzare una gamma di soluzioni Uas e cUas (sistemi di contrasto ai droni), e per progetti di ricerca, esplorando anche altre partnership industriali, per contribuire a un «ecosistema europeo della difesa più agile, integrato e sovrano, capace di sviluppare e impiegare tecnologie strategiche in modo autonomo e competitivo a livello internazionale». **Re.**

Il pressing

Streparava: «L'Europa ascolti l'industria e torni alla realtà»

• Il leader di Confindustria Bs: «Le aperture recenti vanno nella giusta direzione, ma ora servono decisioni concrete»

BRESCIA «Bene le aperture, ma ora si passi ai fatti: servono decisioni concrete subito». Paolo Streparava, leader di Confindustria Brescia, commenta così le recenti posizioni della Commissione Ue sulla revisione del sistema Ets e l'ipotesi di estendere il meccanismo Cbam anche ai prodotti lavorati: un segno che «l'Europa finalmente prova a confrontarsi con la realtà industriale», ma che ancora non è abbastanza. «L'Ets si è progressivamente trasformato in un meccanismo finanziario che scarica costi crescenti sulle imprese senza garantire analogia efficacia sul piano ambientale - analizza Streparava -. Per questo, riteniamo necessaria una revisione ap-

profondita del sistema, fondata su una valutazione trasparente dei suoi effetti su competitività, investimenti e capacità produttiva europea». Prima di discutere nuovi benchmark, parametri o condizionalità, bisogna valutare i risultati conseguiti finora e capire dove intervenire per migliorare la misura relativa a emissioni e quote: «Nei Paesi caratterizzati da maggiore disponibilità di energia decarbonizzata la quota di impianti collocati nella fascia più performante del sistema Ets è maggiore - riflette -: raggiunge il 68% in Finlandia e il 57% in Svezia, mentre in Italia si ferma al 25%. Ignorare queste differenze rischia di produrre ef-

fatti molto diversi tra territori che partono da condizioni energetiche e infrastrutturali molto differenti».

L'altro tema

Sul fronte Cbam - misura per tassare le emissioni di carbonio incorporate nei prodotti importati da Paesi extra-Ue - il presidente di Confindustria Bs ricorda i rilievi lanciati da tempo, secondo cui «se viene limitato alle materie prime e ai semilavorati, finisce per penalizzare le produzioni europee a maggior valore aggiunto: se si vuole preservare la manifattura europea, bisogna considerare l'intera catena del valore. Oggi le nostre imprese si confrontano con due modelli concorrenti molto aggressivi, caratterizzati da ingenti risorse pubbliche per le imprese ed energia a prezzi competitivi: Stati Uniti e Cina. L'Europa non può pensare di competere aggiungendo costi, burocrazia e vincoli regolatori ai propri produttori». L'impegno per una maggiore sostenibilità ambientale non è in discussione, «resta un obiet-

tivo condiviso ma non può essere perseguita ignorando la sostenibilità economica e industriale - prosegue Strepava -. Se l'obiettivo europeo è rafforzare la base manifatturiera e riportare l'industria al 20% del Pil dell'Unione, come previsto dall'Industrial Accelerator Act, la valutazione delle politiche climatiche non può limitarsi alla riduzione delle emissioni, ma deve considerare anche investimenti, occupazione e capacità produttiva». Invece, per ora, è accaduto il contrario, con il numero delle installazioni manifatturiere europee soggette al sistema Ets sceso del 14,6% da quando le nuove regole si sono consolidate. L'appello è per «regole che consentano all'industria europea di guidare la transizione, anziché subirla - conclude -. La sfida non è scegliere tra industria e ambiente. L'Europa dispone della più importante base manifatturiera del mondo, che va difesa: la transizione ecologica va resa possibile con meno ideologia e più pragmatismo». **Manuel Venturi**

Tav, da Brescia a Verona un costo di 65 milioni al km

• La tratta dovrebbe entrare in servizio nel 2027, ma per Europa Verde restano aperti i nodi del collegamento con Brescia, dei ritardi accumulati e dei costi: «Siamo di fronte a una delle linee ad Alta Velocità più onerose d'Italia e probabilmente d'Europa»

GIUSEPPE SPATOLA
giuseppe.spatola@bresciaoggi.it

BRESCIA Con circa 65 milioni di euro per ogni chilometro realizzato, la Brescia-Verona si candida a essere una delle linee ferroviarie ad Alta Velocità più costose d'Europa. Eppure, nonostante i costi record e oltre tre decenni di attesa, l'opera non è ancora completata fino al nodo ferroviario di Brescia e, secondo Europa Verde, continua a presentare criticità che rischiano di ridurre l'efficacia.

A riaccendere il dibattito è stato nei giorni scorsi l'annuncio dell'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, Stefano Donnarumma, che ha indicato l'inizio del 2027 come data prevista per l'avvio dell'esercizio commerciale della nuova infrastruttura. Una prospettiva che il partito ecologista invita però a leggere con prudenza.

«Si continua a parlare di un successo imminente, ma la realtà è che siamo di fronte a un'opera partita nel 1991 e che entrerà in funzione, se tutto andrà bene, trentasei anni dopo - osservano da Europa Verde - È difficile sostenere che i tempi siano stati rispettati quando la progettazione era sostanzialmente conclusa già nel 2014».

I nodi

Il nodo principale riguarda proprio l'accesso a Brescia. Anche una volta aperta la tratta ad Alta Velocità, i convogli dovranno lasciare la nuova linea all'altezza di Rezzato e percorrere gli ultimi dieci chilometri sulla linea storica per raggiungere la stazione cittadina. Un

tratto già oggi saturo, attraversato da treni merci, regionali, Intercity e Freccie Rosse. Alle perplessità sui tempi si aggiungono quelle relative alla pianificazione. «Solo adesso emerge il tema della stazione sul Garda, che

L'Ad di Ferrovie dello Stato ha indicato l'inizio del 2027 come data per l'avvio dell'esercizio

non era stata prevista nel progetto originario. È il segno di una programmazione che nel corso degli anni ha mostrato lacune e cambiamenti di rotta», evidenziano gli esponenti del movimento. Ma è soprattutto il rapporto tra costi e risultati a suscitare interrogativi. Mentre la Torino-Milano è costata mediamente tra i 25 e i 35 milioni di euro al chilometro e la Milano-Bologna tra i 30 e i 40 milioni, la Brescia-Verona sfiora i 65 milioni per chilometro, pur sviluppandosi quasi interamente in pianura. Un valore vicino a quello della Bologna-Firenze, realizzata però prevalentemente in galleria e caratterizzata da ben altre complessità tecniche. «Siamo di fronte a una delle tratte ad Alta Velocità più costose d'Italia e probabilmente d'Europa - attacca Europa Verde - È necessario aprire una riflessione seria sulle responsabilità politiche e gestionali che hanno accompagnato questa infrastruttura. I cittadini hanno il diritto di sapere perché un'opera strategica abbia richiesto tempi così lunghi e risorse così ingenti per arrivare a questo punto».

In Valtenesi

Tenta di rubare 140 chili di ottone Il dipendente infedele arrestato grazie alla «soffiata» di un collega

• L'ultimo colpo fatale a un 33enne già entrato in azione altre due volte all'interno del deposito di un'impresa di Manerba

A prima vista, un lavoratore indefesso: da qualche giorno era il primo ad arrivare in azienda, la mattina prestissimo, prima ancora che la ditta aprisse i battenti. Ma le sue intenzioni erano tutt'altro che buone: in almeno tre occasioni ha saccheggiato l'ottone di proprietà dell'azienda, per rivenderlo sul mercato nero.

All'ultimo tentativo, mercoledì mattina, gli è andata male: la «soffiata» di un collega, insospettito dai suoi strani movimenti, ha fatto intervenire i carabinieri di Manerba che l'hanno sorpreso mentre era intento ad occultare la refurtiva all'interno della propria auto, parcheggiata all'esterno della ditta. È stato beccato in flagrante: in macchina stava caricando circa 140 kg di ottone, con l'inten-

to di rivenderlo una volta terminato il turno di lavoro, come lui stesso avrebbe poi ammesso.

La refurtiva è stata restituita alla proprietà e l'uomo, 33 anni e di nazionalità albanese, è stato arrestato con l'accusa di furto aggravato: ieri mattina in direttissima il suo arresto è stato convalidato e il giudice ha disposto l'obbligo di dimora a Toscolano Maderno. Tutto questo in attesa del processo fissato per il 21 luglio. Come detto sarebbero almeno tre i colpi messi a segno: i primi due purtroppo riusciti, nei giorni precedenti all'ultimo furto. In entrambi i casi avrebbe sottratto al-

Una ragazza spintonata
per rubarle la borsa a Moniga
ma le indicazioni dei clienti
di un bar consentono
ai carabinieri di bloccare
la coppia di ladri

meno 140 kg di ottone alla volta, per un valore di mercato di circa 3mila euro: i militari non hanno trovato altra refurtiva già rivenduta. Le telecamere di videosorveglianza dell'azienda lo avrebbero comunque ripreso in tutte e tre le occasioni.

Nella tarda serata di mercoledì c'è stato un altro intervento dei carabinieri in Valtenesi: i militari del Nucleo radiomobile di Salò hanno arrestato per rapina impropria due giovani rumeni, fermati sul lungolago di Moniga.

È qui che solo poco prima avevano sottratto la borsa a una ragazza spintonandola.

Le richieste di aiuto della giovane hanno attirato l'attenzione di alcuni avventori che hanno cercato di fermare i responsabili, mentre veniva allertato il 112.

I carabinieri sono arrivati sul posto in pochi minuti e sono riusciti a bloccare i due rapinatori: la refurtiva è stata recuperata e restituita alla legittima proprietaria. A.Gat.

Beretta punta sui droni: sinergia con Auryn Aero

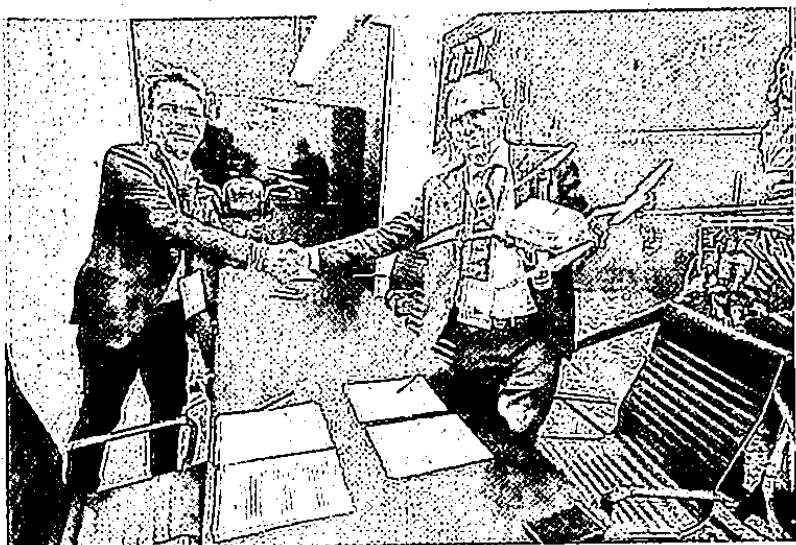
Siglata una partnership con la società romana «per rendere più integrato il rapporto tra uomini e sistemi autonomi»

L'OPERAZIONE

■ GARDONE. La Fabbrica d'Armi Pietro Beretta sigla un'importante partnership con Auryn Aero, azienda con sede a Roma e dedita alla produzione di droni. L'accordo, come evidenzia una nota congiunta delle due società, unisce la consolidata esperienza del gruppo Beretta nell'ambito delle armi con le competenze di Auryn Aero in quello dei sistemi aerei senza pilota (Uas) e nell'intelligenza artificiale, con l'obiettivo di accelerare l'integrazione di queste tecnologie nelle operazioni militari.

«I droni stanno trasformato

profondamente il modo di operare delle forze armate - aggiungono dalla sede di Gardone -, rendendo necessario un approccio sempre più integrato tra uomo e sistemi autonomi». L'intesa tra le due aziende punta dunque a realizzare il concetto di «Augmented soldier» («soldato potenziato ndr»), combinando capacità umane e tecnologie avanzate. In particolare, le nuove soluzioni consentiranno di migliorare la consapevolezza situazionale in tempo reale grazie a funzioni integrate di intelligence, sorveglianza e ricognizione;



I protagonisti. Jacopo Ricci di Auryn Aero con il direttore generale di Fabbrica d'Armi Pietro Beretta, Carlo Ferlito

Le due aziende sono convinte che i sistemi Uas diventeranno sempre più determinanti

aumentare l'efficacia operativa attraverso strumenti di supporto decisionale basati sull'intelligenza artificiale; ampliare il raggio d'azione del soldato mediante droni dispiegabili e sistemi anti drone e rafforzare la sopravvivenza grazie a tecnologie avanzate di rilevamento e mitigazione delle minacce.

La tecnologia. Le piattaforme sviluppate da Auryn Aero, che

includono nano droni, sistemi Fpv e velivoli per la sorveglianza, saranno integrate nel portafoglio di soluzioni per la difesa di Beretta. Le due aziende sono convinte che gli Uas diventeranno sempre più accessibili e determinanti a livello tattico, fino a rappresentare, in alcuni scenari, uno strumento essenziale per i militari.

Sul piano industriale, l'accordo prevede la promozione e commercializzazione congiunta di soluzioni Uas e cUas (contrasto ai droni, ndr), lo sviluppo di nuovi sistemi dedicati al soldato, la partecipazione a programmi di ricerca e sviluppo nazionali ed europei e l'esplora-

zione di ulteriori collaborazioni industriali per accelerare l'innovazione nel settore della difesa. In particolare, Auryn Aero apporterà competenze all'avanguardia nell'ingegneria Uav, nei sistemi di volo autonomo e nelle applicazioni basate sull'intelligenza artificiale, mentre Beretta contribuirà con la propria presenza globale, solide relazioni con clienti istituzionali e un portafoglio completo di sistemi per il soldato.

«La partnership - concordano le due società - riflette inoltre la volontà di rafforzare l'ecosistema europeo della difesa attraverso alleanze industriali capaci di valorizzare competenze complementari: grazie alla combinazione delle rispettive capacità tecnologiche e industriali, le due realtà intendono contribuire allo sviluppo di una difesa europea più integrata, innovativa e autonoma. Se la valtruplina Fabbrica d'Armi Pietro Beretta non richiede presentazioni (i suoi prodotti sono in servizio presso le forze armate di oltre 60 Paesi, inclusa gran parte della Nato), Auryn Aero serve clienti della difesa, della sicurezza e istituzionali nell'Unione Europea, negli Stati Uniti e in Medio Oriente, supportando lo sviluppo di capacità autonome avanzate.

ANGELA DESSI

L'INTERVENTO

Dopo l'apertura dell'Europa sulla revisione del sistema Ets e del meccanismo Cbam

DIFENDERE L'INDUSTRIA NON SIGNIFICA BLOCCARE LA TRANSIZIONE ECOLOGICA

PAOLO STREPARAVA - Presidente di Confindustria Brescia

Le recenti aperture della Commissione Europea sulla revisione del sistema Ets e l'ipotesi di estendere il meccanismo Cbam anche ai prodotti lavorati rappresentano un segnale che va nella giusta direzione: quello di un'Europa che finalmente prova a confrontarsi con la realtà industriale. Ora, però, servono decisioni concrete, rapide e fondate sull'analisi di ciò che accade realmente nelle fabbriche e nelle filiere europee.

Il sistema Ets si è progressivamente trasformato in un meccanismo finanziario che scarica costi crescenti sulle imprese senza garantire analoga efficacia sul piano ambientale. Per questo, riteniamo necessaria una revisione approfondita del sistema, fondata su una valutazione trasparente dei suoi effetti su competitività, investimenti e capacità produttiva europea. Prima di discutere nuovi benchmark, parametri o condizionalità, occorre comprendere quali risultati il sistema abbia effettivamente prodotto e quali criticità richiedano un intervento correttivo. Non si può continuare a ragionare come se tutte le imprese europee operassero nelle stesse condizioni. Nei Paesi caratterizzati da maggiore disponibilità di energia decarbonizzata la quota di impianti



collocati nella fascia più performante del sistema Ets è maggiore: raggiunge il 68% in Finlandia e il 57% in Svezia, mentre in Italia si ferma al 25%. Ignorare queste differenze

rischia di produrre effetti molto diversi tra territori che partono da condizioni energetiche e infrastrutturali profondamente differenti.

Sul fronte Cbam, invece, da tempo segnaliamo il rischio che, se limitato alle materie prime e ai semilavorati, esso finisca per penalizzare proprio le produzioni europee a maggior valore aggiunto. Se si vuole davvero contrastare la rilocalizzazione delle emissioni e difendere la manifattura europea, è necessario considerare l'intera catena del valore, non solo il primo anello della filiera. Oggi le nostre imprese si confrontano con due modelli concorrenti molto aggressivi, caratterizzati rispettivamente da ingenti risorse pubbliche per le imprese energia a prezzi competitivi: Stati Uniti e Cina. L'Europa non può pensare di competere aggiungendo costi,

burocrazia e vincoli regolatori ai propri produttori.

In tale contesto, la sostenibilità ambientale resta un obiettivo condiviso, ma non può essere perseguita ignorando la sostenibilità economica e industriale. Se l'obiettivo europeo è rafforzare la base manifatturiera e riportare l'industria al 20% del Pil dell'Unione, come previsto dall'Industrial Accelerator Act, allora la valutazione delle politiche climatiche non può limitarsi alla sola riduzione delle emissioni, ma deve considerare anche investimenti, occupazione e capacità produttiva. È difficile immaginare una strategia di reindustrializzazione europea senza interrogarsi sul fatto che, nello stesso periodo in cui il sistema Ets si è consolidato, il numero delle installazioni manifatturiere europee soggette al sistema si sia ridotto del 14,6%.

La vera sfida non è scegliere tra industria e ambiente, ma costruire regole che consentano all'industria europea di guidare la transizione, anziché subirla. L'Europa dispone ancora della più importante base manifatturiera del mondo. Difenderla non significa rallentare la transizione ecologica. Significa renderla possibile, con meno ideologia e più pragmatismo.