

# RASSEGNA STAMPA 24 GENNAIO 2013

Fonte:



## **Barcellona, fermo contro l'Antitrust**

Genova - Autotrasportatori sul piede di guerra e traffico delle banchine di Barcellona paralizzato da due giorni: dopo un 2012 sottotono, il 2013 si apre nel peggiore dei modi per il porto catalano. Il fermo proclamato dalle due sigle Altc e Cotraport (ex-Transcont) minaccia di continuare fino a domenica prossimo, mettendo in ginocchio l'attività dello scalo. L'azione dei camionisti è stata decisa come risposta a una sentenza dell'Antitrust spagnola che sanziona in maniera pesante le due associazioni, 15,21 milioni di euro per Altc e 5,26 milioni per Cotraport, e colpisce per mancato controllo anche l'Autorità portuale di Barcellona, a cui va una multa da 100.000 euro.

La multa non è stata accolta bene. La legge spagnola concede due mesi per presentare ricorso alla Audencia Nacional (un tribunale con sede a Madrid che, fra le altre competenze, ha anche quella di giudicare il contenzioso amministrativo) e gli avvocati dei soggetti interessati sono già al lavoro, ma intanto gli autotrasportatori hanno deciso di attuare una protesta di tipo sindacale, con l'obiettivo di raccogliere consenso politico intorno alla propria causa. Un primo passo è stato l'incontro ottenuto martedì scorso da rappresentanti di Altc, Cotraport e Autoridad portuaria con il nuovo direttore generale dei Trasporti della Generalitat (la Regione autonoma catalana), Pere Padrosa. Padrosa, che a sua volta in passato è stato un rappresentante di imprese dell'autotrasporto, si sarebbe impegnato a intervenire come mediatore fra i multati, l'Audencia Nacional, e la Comisión Nacional de la Competencia (Cnc, ossia l'Authority antitrust spagnola). Almeno, questo è quanto dichiarato dai rappresentanti di Cotraport presenti all'incontro, che a loro volta hanno espresso apprezzamento per «le gestioni che sta realizzando la Generalitat attraverso Pere Padrosa, che è un perfetto conoscitore del settore trasporto grazie al suo iter professionale». Questa disponibilità da parte della Generalitat non è stata però sufficiente a annullare il fermo, che Cotraport ha confermato fino a domenica prossima. Cnc ha comminato le multe con una risoluzione dello scorso 10 gennaio. Si è trattato del risultato di un'indagine che aveva preso il via nel marzo 2011 con ispezioni negli uffici di alcune associazioni di autotrasporto. Secondo l'Antitrust, fra gennaio 2006 e marzo 2011 è stato stretto un accordo per fissare prezzi e condizioni commerciali, tipo tempi e metodi di pagamento, per limitare o controllare la produzione e per spartirsi il mercato del trasporto stradale di container originati o destinati al porto di Barcellona. Il cartello, secondo la sentenza, riguardava Altc e Transcont.

Quest'ultima, che nel frattempo ha cambiato nome in Cotraport, ribatte denunciando l'atteggiamento persecutorio da parte dell'Antitrust: Il suo portavoce esprime perplessità per una sanzione così alta e afferma che Cnc è «ossessionato» dal settore portuale visto che «ispeziona tutti costantemente». Recentemente ha anche chiesto al garante «che ci dica come dobbiamo agire, perché siamo una cooperativa ed è logico che ci riuniamo per parlare di prezzi e di costi dei servizi che offriamo, però questo non significa che andiamo contro la libera concorrenza». Dal canto suo l'Autoridad portuaria nega in un comunicato «di aver compiuto alcun atto potenzialmente restrittivo della libera concorrenza nelle attività di trasporto di merci all'interno del porto». Cnc contesta all'Authority di aver avviato nel 2006 un osservatorio sui prezzi che sarebbe stato alla base degli accordi illeciti. Questa iniziativa, è la risposta dell'ente, è stata «guidata dalla ricerca del dialogo e della pace sociale fra i differenti operatori e professionisti del trasporti nell'ambito portuale. Un'attività, bisogna ricordare, che è strategica per assicurare l'operatività e la competitività del porto di Barcellona». Nel 2012 lo scalo ha perso il 3,6% delle merci movimentate.

Alberto Ghiara

## **Via ai lavori del canale tra Pisa e Livorno**

Genova - Olt Offshore Lng Toscana, la società che realizzerà il rigassificatore off shore al largo delle costa pisano-livornese, ha avviato le procedure di gara per la prima fase della riapertura del canale Incile, il collegamento tra l'Arno e il Canale Navicelli, per ripristinare la navigabilità dal centro di Pisa al porto di Livorno. Lo rende noto il Comune di Pisa.

«In questa prima fase dei lavori - spiega una nota dell'amministrazione comunale - verranno rimosse le acque e i fanghi, che attualmente sono presenti nel tratto di canale oggetto dell'intervento. Dopo l'individuazione dell'azienda incaricata di svolgerli, gli interventi dovranno essere ultimati nell'arco di 60 giorni dalla consegna lavori. Nel frattempo sarà indetta, con la modalità dell'offerta economicamente più vantaggiosa, la gara per la realizzazione dell'opera definitiva in modo da non lasciar trascorrere intervalli significativi tra la fine della pulizia del canale e l'inizio dell'intervento principale. Questa seconda fase dovrebbe terminare nei primi mesi del 2015 per un costo complessivo a base d'asta di circa 4,8 milioni di euro».

Tra gli interventi più significativi c'è anche la realizzazione del sistema di porte vinciane che permetterà di regolare il livello tra l'Arno e il canale dei Navicelli, in modo da rendere il tratto facilmente navigabile per gran parte dell'anno indipendentemente dalla portata del fiume. «La riapertura del canale Incile - conclude il Comune - contribuirà a creare un circuito navigabile importante per nautica, turismo e trasporti. Permetterà alle industrie nautiche, che operano nella darsena pisana, di avere accesso diretto sia al porto di Livorno che a quello di Marina di Pisa, in fase di completamento».

## **Csav torna a correre**

Santiago - Negli ultimi mesi la più ricca famiglia del Cile ha attuato un piano di trasformazione di una delle compagnie meno redditizie al mondo, la Csav, tagliando su navi a noleggio e rotte in perdita. La Compagnia Sud Americana de Vapores, controllata dalla famiglia Luksic, negli ultimi 12 mesi ha prodotto un ritorno sugli investimenti del 60 per cento, una delle migliori performance del settore.

Al secondo posto della classifica c'è China Shipping, che nello stesso periodo ha prodotto un ritorno del 43 per cento. Nel 2011 le azioni di Csav erano crollate dell'82 per cento, facendone la compagnia meno redditizia al mondo.

All'epoca la compagnia registrò una perdita record di 1,2 miliardi di dollari, trascinata dalla crisi mondiale dei noli. I Luksic, famiglia ricca grazie alle miniere di rame, hanno eliminato dalla flotta Csav le navi sotto contratti di leasing.

## Le proposte principali

1



### Costo del lavoro

■ Confindustria chiede un taglio dell'11 per cento del costo del lavoro manifatturiero

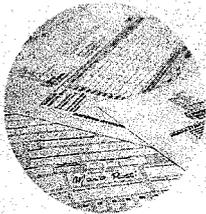
2



### Investimenti

■ Richiesto anche l'aumento del 50 per cento degli investimenti in infrastrutture

3



### Meno Irpef

■ Per i redditi bassi e gli incapienti che però sarà a regime solo nel 2018

# Un piano da 316 miliardi in 5 anni Taglio Irpef e aumento dell'Iva Una settimana di lavoro in più ma sale il reddito dei dipendenti

ROMA

Che sia una «terapia d'urto», quella ideata da Confindustria, non ci sono dubbi. Smuovendo 316 miliardi in 5 anni confindustria promette che il tasso di crescita si innalzerà al 3%, che l'occupazione aumenterà di 1,8 milioni di unità, che la disoccupazione scenderà all'8,4%, che il peso dell'industria tornerà al 20% del valore aggiunto dell'intera economia (oggi è il 16,7%), che gli investimenti pubblici e privati balzeranno del 55,8% cumulato, che l'export si innalzerà del 39,1%, che il reddito delle famiglie che vivono di lavoro dipendente nel 2018 sarà più alto

di 3.980 euro reali. Ottimi anche i risultati su inflazione (all'1,5%), conti pubblici (avanzo anziché deficit, e debito/Pil al 103,7%) e pressione fiscale.

Ovviamente, è un programma targato «industria», e dunque quasi tutte le misure interessano solo le imprese manifatturiere, che al netto della riduzione degli incentivi godranno largamente di un forte taglio del carico fiscale e contributivo. Nel pacchetto di misure, il pagamento dei 48 miliardi di debiti commerciali, il taglio dell'11% del costo del lavoro nel manifatturiero, la cancellazione per tutti i settori del costo del lavoro dalla base imponibile Irap

che grava sull'occupazione; lavorare 40 ore in più l'anno, pagate il doppio ai lavoratori perché detassate e decontribuite; ridurre l'Irpef sui redditi bassi e aumentare i trasferimenti agli incapienti; aumentare del 50% gli investimenti in infrastrutture; sostenere con crediti d'imposta strutturali gli investimenti in ricerca e nuove tecnologie; abbassare il costo dell'energia per le imprese del 30%.

Tra sgravi e alleggerimenti, si tratta di una montagna di soldi da iniettare nell'economia produttiva. Dove si prendono le risorse? Il grosso arriva dai tagli alla spesa, con il taglio dell'1% annuo (a regime diventa il

5%) della spesa corrente, anche con abolizione di province e accorpamento di Comuni, e dall'obbligo di passare dalla Consip per gli acquisti di tutti gli enti pubblici, quelli locali compresi. Altre risorse derivano dalla graduale cancellazione degli «incentivi alle imprese», idea giavazziana che però non viene illustrata in dettaglio. Qualche regime di oneri sociali «vantaggioso» andrà «armonizzato» verso l'alto. E c'è poi una discreta stangata sull'Iva, con l'aumento di due punti delle aliquote del 4% e del 10%, dunque compresi i generi alimentari di base. Un aumento che dovrebbe essere compensato dal taglio dell'Irpef sui redditi bassi e gli incapienti (che però parte con soli 3 miliardi e sale a 11,4 solo nel 2018). Infine - e su questa voce la Ragioneria Generale storcerebbe il naso - si prevedono anche ingenti entrate dalla lotta all'evasione fiscale.

Il tutto va condito da un piano di dismissioni e privatizzazioni. Dall'attuazione di molte vecchie richieste di Confindustria in tema di grandi riforme: «ridurre il peso del fisco sulle imprese», la riorganizzazione e la digitalizzazione della pubblica amministrazione, semplificazioni e meno regole. Ancora, una riforma delle istituzioni che riduca il numero dei parlamentari e superi il bicameralismo perfetto, e una modifica del titolo V della Costituzione per abolire le Province, istituire un federalismo responsabile, e soprattutto restituire allo Stato centrale tante competenze su materie di interesse nazionale. E sul lavoro, una modifica per cancellare la stretta sulla «flessibilità in entrata» (i contratti precari) dalla riforma Fornero e consentire che i contratti di lavoro tra sindacati e imprese possano derogare anche alle leggi. [R. GI.]

# L'incubo dell'Italia: pensione a 70 anni

**ROSARIA TALARICO**  
ROMA

Dopo che ieri si sono riaccese le polemiche intono agli esodati, una mezza bacchettata al ministro del Lavoro Elsa Fornero arriva anche dall'Europa. La sua riforma non è in linea con le regole Ue in materia di protezione dei diritti sindacali dei lavoratori a termine. Così almeno risulta da un documento della Commissione europea, che oggi annuncerà l'invio di un parere motivato contro l'Italia per la non corretta applicazione della direttiva del 1999.

## Nel settore pubblico si cominciano a temere i licenziamenti

La colpa in effetti sarebbe quella di non avere sanato una violazione preesistente. «Il nostro giudizio complessivo sulla riforma resta positivo, e in particolare sul suo obiettivo di contrastare la frammentazione del mercato del lavoro» si è affrettato comunque a precisare il portavoce del commissario Ue al lavoro, Lázló Andor, che lancerà domani il secondo passaggio della procedura.

Sempre ieri, sono stati diffusi i risultati di una ricerca Censis-Covip secondo cui gli

italiani sarebbero sempre più preoccupati per le future pensioni e il lavoro precario. Il 24,7% teme che dovrà aspettare i 70 anni prima di potersi ritirare. I giovani lavoratori (18-34 anni) credono che quando andranno in pensione riceveranno un assegno pari in media al 53,6% del loro reddito da lavoro. E il 30% di essi si aspetta una pensione di base inferiore alla metà del reddito attuale. Preoccupati da una vecchiaia da trascorrere in ristrettezze economiche (39%), sono consapevoli di dover integrare la pensione pubblica con

qualche forma di risparmio: titoli mobiliari (38,8%), il mattone (19%) e la previdenza complementare (17,4%).

Ai timori di una vita precaria non sfuggono neanche i dipendenti pubblici: il 21,4% teme di perdere il lavoro e di non riuscire a versare i contributi, il 24,1% di finire nel precariato e di poter versare i contributi solo in modo intermittente. Preoccupazioni che «non hanno ragione d'essere» per il ministro Fornero perché il sistema previdenziale pubblico è sostenibile, mentre non sono invece assenti

rischi demografici, economici e finanziari. «Bisogna concentrarsi sull'economia reale» ha aggiunto il ministro «e sui redditi che soprattutto per i giovani sono troppo bassi e non consentono di destinare risorse ai fondi integrativi».

Ieri inoltre si è riaccesa la polemica sugli esodati (i lavoratori che rischiano di rimanere senza pensione e senza lavoro in seguito alla riforma previdenziale) che, secondo alcuni calcoli dell'Inps riportati dal Messaggero, sarebbero 150 mila in più. I sindacati sono partiti subito all'at-

tacco. Di un problema suscitato «dall'imperizia» del governo parla Luigi Angeletti, segretario della Uil: «Ogni anno, fino al 2015, si porrà la questione di nuove persone, svariate decine di migliaia, da salvaguardare». Per Vera Lamonica segretario confederale della Cgil il nuovo governo dovrà raccogliere questa «brutta eredità e trovare una soluzione per tutti, come abbiamo sempre sostenuto».

L'Inps intanto smentisce di avere «effettuato ulteriori elaborazioni statistiche sul numero degli esodati». «Per conto mio - ha detto Fornero - abbiamo sal-

vaguardato 140 mila persone».

L'Inps dovrebbe mandare nei prossimi giorni le prime lettere di salvaguardia a coloro che rientrano nel decreto sui primi 65 mila esodati. Dopo questi, è previsto che si lavorino le domande per il decreto appena pubblicato in Gazzetta ufficiale, che prevede altri 55 mila salvaguardati. Poi ci sono 10 mila posti per gli esodati della riforma Sacconi e 10 mila per i quali sono stati inseriti fondi nella legge di stabilità. Per questi 140 mila esodati da salvaguardare sono previsti 9,3 miliardi.

## **ABB Turbo Systems ridurrà organico e strutture in Svizzera a causa dell'impatto della crisi sul settore marittimo**

*Programmato il taglio di 145 posti di lavoro e la chiusura dello stabilimento di Deitingen*

ABB Turbo Systems AG, una controllata di ABB Schweiz, la filiale svizzera del gruppo ABB, ridurrà organico e strutture a causa dell'impatto della crisi economica sul settore marittimo. La società taglierà 145 posti di lavoro e fermerà la produzione nello stabilimento di Deitingen, concentrando attività nelle sedi di Baden e Klingnau. Tali misure saranno attuate gradualmente fino alla metà del 2014. ABB Schweiz ha precisato che a più della metà dei dipendenti della fabbrica di Deitingen è stato offerto un posto di lavoro a Baden o Klingnau, mentre per i lavoratori interessati dalla riduzione sarà attuato un piano sociale.

ABB Schweiz ha sottolineato che la crisi del settore navale ha avuto come effetto nel 2012 una consistente riduzione degli ordinativi. L'azienda ha spiegato che ABB Turbo Systems, attuando una riduzione degli straordinari e delle ferie arretrate, il trasferimento di lavoratori nell'ambito di ABB Schweiz e riportando in Svizzera la produzione di componenti prodotti all'estero, ha assunto tempestivamente iniziative per far fronte a questo trend negativo. Tuttavia un'attenta analisi delle prospettive economiche - ha precisato ABB Schweiz - ha dimostrato che le misure sinora adottate non sono sufficienti ad adattare la capacità agli attesi volumi di ordinativi previsti nel medio termine. ABB Turbo Systems - ha spiegato ancora l'azienda elvetica - ha deciso di agire con tempestività, informando i propri dipendenti per fornire chiarezza a coloro che saranno coinvolti così come il tempo necessario per consentire loro di ottenere un nuovo posto di lavoro.

ABB Schweiz ha ricordato che ABB Turbo Systems è uno dei leader mondiali nella realizzazione di turbocompressori per motori a gas e diesel nella gamma di potenza superiore a 500 kW e che circa 200.000 turbocompressori ABB sono installati nel mondo a bordo di navi, nelle centrali elettriche, sui locomotori e sui veicoli utilizzati per le grandi costruzioni e nelle miniere.

**Nell'intero 2012 Euronav ha totalizzato una perdita netta di 85,9 milioni di dollari**

*I ricavi sono cresciuti del 4,1% a 410,7 milioni di dollari*

La belga Euronav, compagnia che ha una flotta di proprietà di 37 navi cisterna tra Suezmax, VLCC e FSO, ha chiuso il quarto trimestre del 2012 con una perdita netta di 31 milioni di dollari su ricavi per 85,1 milioni di dollari rispetto ad una perdita netta di 50,7 milioni di dollari su ricavi per 92,9 milioni di dollari nel corrispondente periodo dell'anno precedente. L'EBITDA si è attestato a 26,6 milioni di dollari (5,9 milioni nel quarto trimestre 2011) e l'EBIT è stato negativo per 16,7 milioni di dollari rispetto ad un risultato operativo negativo per 36,5 milioni di dollari nell'ultimo trimestre del 2011.

Nell'intero 2012 la compagnia ha totalizzato una perdita netta di 85,9 milioni di dollari su ricavi per 410,7 milioni di dollari rispetto ad una perdita netta di 96,0 milioni di dollari su ricavi per 394,5 milioni di dollari nell'esercizio annuale precedente. L'EBITDA è cresciuto del 17,0% a 149,6 milioni di dollari, mentre l'EBIT è stato di segno negativo per 27,9 milioni di dollari rispetto ad un -40,7 milioni di dollari nell'esercizio 2011.

## **OLT ha avviato le procedure di gara per la prima fase della riapertura del Canale Incile**

*L'obiettivo è di ripristinare la navigabilità dal centro di Pisa al porto di Livorno*

OLT Offshore LNG Toscana, la società che ha in corso la realizzazione di un terminale galleggiante di rigassificazione al largo delle coste della Toscana tra Livorno e Pisa, ha avviato le procedure di gara per la prima fase della riapertura del Canale Incile, il collegamento tra l'Arno ed il Canale Navicelli, atto a ripristinare la navigabilità dal centro di Pisa al porto di Livorno.

Il progetto rientra nell'accordo sottoscritto tra la società, la Provincia e il Comune di Pisa. OLT ha sottolineato che la riapertura del Canale Incile contribuirà tra l'altro a creare un circuito navigabile importante per nautica, turismo e trasporti e permetterà alle industrie nautiche che operano nella darsena pisana di avere accesso diretto sia al porto di Livorno che al porto di Marina di Pisa, in fase di completamento.

Nella prima fase dei lavori verranno rimosse le acque e i fanghi che attualmente sono presenti nel tratto di canale oggetto dell'intervento. La procedura, negoziata senza preventiva pubblicazione di un bando di gara ai sensi dell'art.122, comma 7 e art. 57, comma 6 del decreto legislativo 163/2006, relativa al solo intervento di bonifica - ha spiegato OLT - è stata avviata nel dicembre 2012 ed oggi è la data ultima per la presentazione delle offerte. Gli interventi dovranno essere ultimati nell'arco di 60 giorni dalla consegna lavori. Nel frattempo sarà indetta, con modalità "dell'offerta economicamente più vantaggiosa", la gara per la realizzazione dell'opera definitiva in modo da non lasciar trascorrere intervalli significativi tra la fine della pulizia del canale e l'inizio dell'intervento principale. Questa seconda fase dovrebbe terminare nei primi mesi del 2015 per un costo complessivo a base d'asta di circa 4,8 milioni di euro. Tra gli interventi più importanti: la realizzazione del sistema di porte vinciane che permetterà di regolare il livello tra l'Arno e il canale dei Navicelli, in modo da rendere il tratto facilmente navigabile per gran parte dell'anno indipendentemente dalla portata del fiume; la ricostruzione del ponte sulla via Livornese per il transito delle imbarcazioni dirette verso il mare e per il ripristino di tutti i sotto servizi utili alla città di Pisa; opere di sistemazione della viabilità urbana e la creazione di una pista ciclabile lungo il canale.

## **Fincantieri ha perfezionato l'acquisizione del 50,75% di STX OSV**

*Tra due o tre settimane l'avvio dell'offerta pubblica di acquisto obbligatoria sulle rimanenti azioni*

*infosMARE* - Il gruppo navalmeccanico italiano Fincantieri ha annunciato di aver perfezionato con successo, attraverso la propria società controllata Fincantieri Oil & Gas Spa, l'acquisizione del 50,75% di STX OSV da STX Europe, ad un prezzo di 1,22 dollari di Singapore per azione, pari ad un controvalore di circa 455 milioni di euro (circa 730 milioni dollari di Singapore) (*infosMARE* del [21 dicembre](#) 2012).

STX OSV, società quotata alla Borsa di Singapore, è leader mondiale nella costruzione di mezzi di supporto alle attività di estrazione e produzione di petrolio e gas naturale. L'azienda impiega circa 9.200 dipendenti ed opera attraverso 10 cantieri in tutto il mondo (cinque in Norvegia, due in Romania, uno in Vietnam ed uno in Brasile al quale se ne aggiungerà un altro in corso di costruzione nello stesso Paese).

Fincantieri ha precisato che, in linea con i termini previsti dal regolamento della Borsa di Singapore in ambito di acquisizioni e fusioni, Fincantieri Oil & Gas Spa ha annunciato la sua ferma intenzione di promuovere un'offerta pubblica di acquisto obbligatoria sulle rimanenti azioni al prezzo di 1,22 dollari di Singapore per azione. L'offerta dovrà rimanere aperta per un minimo di 28 giorni dalla data di presentazione del relativo documento, che è prevista entro le prossime due o tre settimane.

Il valore totale dell'operazione, includendo sia l'acquisizione del 50,75% che l'offerta pubblica di acquisto obbligatoria, sarà pari a circa 900 milioni di euro (circa 1.450 milioni di dollari di Singapore) e verrà finanziata prevalentemente tramite l'utilizzo di risorse interne di Fincantieri e facendo ricorso ad un finanziamento bancario concesso da un pool composto da Banca IMI, BNP Paribas (filiale italiana), Carige e Unicredit. L'operazione di finanziamento vedrà inoltre la partecipazione di Cassa Depositi e Prestiti nel ruolo di finanziatore garantita da SACE.

Il gruppo italiano ha ricordato che «questa operazione segna l'ingresso di Fincantieri in un segmento di mercato complementare rispetto a quelli fino a oggi presidiati. Con 21 cantieri in tre diversi continenti, quasi 20.000 dipendenti e ricavi per quattro miliardi di euro, il gruppo - ha sottolineato l'azienda - raddoppia le sue dimensioni e diventa il quinto costruttore navale di riferimento su scala mondiale alle spalle dei primi quattro, tutti coreani, e l'unico produttore occidentale per diversificazione e presenza in tutti i settori ad alto valore aggiunto in grado di confrontarsi con i giganti asiatici».

## **Bruxelles approva modifiche al programma finlandese di sostegno agli investimenti in navi meno inquinanti**

*Avviata un'indagine sugli aiuti al cantiere navale portoghese ENVC*

La Commissione Europea ha approvato le modifiche ad un programma di sostegno agli investimenti in navi meno inquinanti in vigore in Finlandia che prevedono incentivi agli armatori per l'utilizzo di navi che rispettano i nuovi standard sul tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo che sono stati fissati dall'Unione Europea con la direttiva n. 33 del 21 novembre 2012 e che entreranno in vigore il 1° gennaio 2015 nelle aree SECA (Sulphur Emission Control Areas), tra cui il Canale della Manica, il Mare del Nord e il Mar Baltico ( *informARE* dell'[11 settembre](#) 2012).

«Il programma finlandese - ha sottolineato il vicepresidente della Commissione UE e commissario alla Concorrenza, Joaquín Almunia - dimostra come le attuali normative sugli aiuti di Stato possano essere utilizzate per incoraggiare l'industria marittima ad adottare norme sull'ambiente più severe ancor prima della loro entrata in vigore».

Le modifiche al programma finlandese, che avrà effetto sino al 31 dicembre 2014, prevedono tra l'altro aiuti per finanziare l'acquisizione di nuove navi o per ammodernare vecchie navi in modo che rispettino i prossimi standard UE sul tenore di zolfo nel fuel.

Il pronunciamento di Bruxelles potrebbe tradursi in una boccata d'ossigeno per l'azienda navalmeccanica STX Finland del gruppo STX Europe che deve trovare commesse per i propri cantieri navali di Turku e Rauma messi in ginocchio dalla recente perdita dell'ordine per la costruzione di una terza nave da crociera di classe "Oasis" che la compagnia americana Royal Caribbean Cruises ha assegnato a STX France Cruise, la divisione del gruppo STX Europe che è partecipata dallo Stato francese ( *informARE* del [28 dicembre](#) 2012). La perdita della commessa ha innescato una polemica sui finanziamenti a cui ha accesso STX France, che è partecipata dallo Stato francese attraverso la quota del 33,3% del capitale detenuta da Fonds Stratégique d'Investissement (FSI) (il restante 66,6% è in mano a STX Europe), mentre la richiesta di STX Finland di avere un finanziamento di 50 milioni di euro per finanziare la costruzione della nave e assicurarsi la commessa non è stata esaudita dal governo di Helsinki. La misura decisa dall'esecutivo finlandese per sostenere il comparto è stata invece lo stanziamento di 28,3 milioni di euro quali aiuti all'innovazione in campo navale. Attualmente STX Finland sta costruendo una nave da crociera per la TUI Cruises, la joint venture tra la tedesca TUI e la Royal Caribbean Cruises, a cui seguirà una seconda nave per la stessa compagnia ordinata alla fine dello scorso anno ( *informARE* del [27 settembre](#) 2011 e [5 novembre](#) 2012). La prima costruzione per TUI Cruises si avvale di un aiuto pubblico finlandese all'innovazione per 16 milioni di euro, cifra che eleva a 44 milioni di euro gli aiuti all'innovazione stanziati complessivamente dal governo di Helsinki.

Per trovare soluzioni alla crisi della cantieristica navale nazionale, nei giorni scorsi il governo finlandese ha costituito un gruppo di lavoro presieduto dall'ex presidente e amministratore delegato del gruppo Wärtsilä Corporation, Ole Johansson, che avrà il compito di valutare l'impatto a livello regionale e nazionale nel breve e lungo termine della ristrutturazione del comparto navalmeccanico sull'economia. Il gruppo di lavoro, che tuttavia non si occuperà della crisi di STX Finland, dovrà formulare proposte per incrementare la competitività del settore entro la metà del prossimo marzo.

Intanto la Commissione Europea ha deciso di avviare un'indagine sugli aiuti pubblici per oltre 180 milioni di euro concessi tra il 2006 e il 2012 in Portogallo al cantiere navale pubblico Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC), che è il più grande stabilimento navalmeccanico della nazione iberica, per verificare se sono conformi alle norme UE sugli aiuti di Stato. Bruxelles ha avvertito il Portogallo che anche le nuove misure previste per ENVC nel contesto della privatizzazione dell'azienda potrebbero costituire aiuti di Stato ed ha esortato il governo di Lisbona a notificare tali misure alla Commissione prima della loro attuazione.

## **Convegno sullo sviluppo del comparto mare nella provincia di Massa Carrara**

*Si terrà il 7 febbraio presso il Centro Fieristico Carrara Fiere*

Il prossimo 7 febbraio alle ore 10.00 nella Sala Michelangelo del Centro Fieristico Carrara Fiere di Marina di Carrara si terrà un convegno sul tema “Superare la crisi: lo sviluppo del comparto mare nella provincia di Massa Carrara” organizzato dalla Camera di Commercio di Massa-Carrara, dall'Autorità Portuale di Marina di Carrara e dalla sezione provinciale di Massa Carrara di Assonautica Italiana.

Nel corso dell'incontro verranno presi in esame il valore dell'economia del mare nelle strategie di sviluppo territoriale e le sfide e le responsabilità che le imprese, le amministrazioni pubbliche e la società civile dovranno assumere per la promozione del lavoro, della qualità urbana e della sostenibilità ambientale.

## **Med Cross Lines estenderà il servizio Venezia-Libia alla Turchia**

*In programma scali ad Istanbul ed Izmir*

Il prossimo mese la nuova compagnia veneziana Med Cross Lines (MXL) potenzierà il proprio servizio Venezia-Libia inserendo anche gli scali turchi di Istanbul (terminal Haydarpasa) ed Izmir, con transit time Izmir-Bengasi di due giorni. La compagnia ha sottolineato che l'estensione del servizio costituirà il primo collegamento regolare di linea ro-ro tra Turchia e Libia. Inoltre, con la partenza del 16 febbraio della nave ro-ro *Birka Express* dal porto di Venezia, Med Cross Lines inizierà anche ad offrire un servizio ro-ro/container dall'Adriatico ad Istanbul (quattro giorni) ed Izmir (sei giorni).

La società Karden Agency & Logistics è stata nominata agente per il mercato turco. Nel contempo è stata nominata anche l'agenzia Eurabia di Amburgo quale agente di MXL per il mercato tedesco.

*Birka Express*, in time-charter alla compagnia veneziana, ha una capacità di 1.775 metri lineari e 336 teu ed una velocità fino a 20 nodi. Seguendo i piani di sviluppo programmati, dalla metà di aprile Med Cross Lines impiegherà una seconda nave nel servizio.

## **Un altro ordine per nuove portacontainer di grande capacità emesso da Seaspan Corporation**

*Commesse alle cinesi Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co. e Jiangsu Yangzi Xinfu Shipbuilding Co. pre quattro navi da 10.000 teu*

Con buona pace delle molteplici e autorevoli previsioni sull'impatto negativo che l'eccesso di capacità di stiva avrà sul trasporto marittimo containerizzato, l'armamento Seaspan Corporation, ad appena pochi giorni da l'ordine emesso al gruppo cantieristico HHI per la costruzione di cinque portacontainer da 14.000 teu con opzione per altre cinque navi ( *informare* del [16 gennaio](#) 2013), oggi la compagnia ha annunciato di aver sottoscritto contratti con i cantieri navali cinesi Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co. e Jiangsu Yangzi Xinfu Shipbuilding Co. per la costruzione di quattro portacontainer della capacità unitaria di 10.000 teu che peraltro sono già state noleggiate alla compagnia di navigazione giapponese Mitsui O.S.K. Lines (MOL). Nel contempo Seaspan ha stretto un accordo con la MOL per comprare dalla compagnia giapponese quattro portacontainer da 4.600 costruite nel 2003 che saranno noleggiate alla stessa MOL.

Le quattro nuove navi da 10.000 teu saranno prese in consegna nel 2014, mentre le navi della MOL passeranno alla Seaspan nel corso del secondo semestre di quest'anno e nel primo trimestre del 2014.

# Fondi Inail per migliorare la sicurezza delle imprese

Giuseppe Maccarone  
Silvana Toriello

L'Inail mette a disposizione delle imprese oltre 155 milioni di euro per incentivare interventi finalizzati al miglioramento delle **condizioni di salute e di sicurezza** nei luoghi di lavoro. I fondi, ripartiti a livello regionale, sono destinati a progetti di investimento strutturali, all'acquisto di macchine, all'adozio-

## LE OPZIONI

Tra i progetti finanziabili: investimenti strutturali, acquisto di macchinari, spese per i sistemi di responsabilità sociale

ne di un sistema di responsabilità sociale certificato, nonché di modelli organizzativi di gestione della sicurezza.

Anche in questa occasione, come nel passato, per erogare i finanziamenti l'Inail utilizza una particolare procedura denominata "valutativa a sportello". In sostanza, le domande - nel rispetto dell'ordine cronologico di presentazione - vengono preventivamente valutate dall'istituto per verificare se hanno i presupposti per l'ammissione. Destinatari dell'agevolazione sono tutte le imprese anche individuali, iscritte alle Camere di commercio, con esclusione di quelle che nel 2010 e 2011 hanno già fruito dell'aiuto. È possibile presentare soltanto un progetto, di una sola tipologia e per una sola unità produttiva su tutto il territorio nazionale.

Il contributo concedibile, nelle regole del "de minimis", va da 5.000 euro (minimo), al 50% dell'importo totale del progetto ma, comunque, fino a un massimo di 100.000 euro. Per i progetti che comportano contributi superiori a 30 mila euro è possibile chiedere un'anticipazione del

50 per cento. Il limite minimo di intervento non si applica alle imprese fino a 50 dipendenti che presentano progetti per l'adozione di modelli organizzativi e di responsabilità sociale.

La prima fase dell'operazione è partita il 15 gennaio e durerà fino al 14 marzo. In questo arco di tempo le aziende possono collegarsi al sito [www.inail.it](http://www.inail.it) - Punto cliente per accedere a una procedura chiamata Isi che consente l'inserimento della domanda, con possibilità di effettuare ogni simulazione e modifica che si renda necessaria al fine di verificare che i parametri associati alle caratteristiche dell'impresa e del progetto siano tali da determinare il raggiungimento del punteggio minimo di ammissibilità, pari a 120.

A partire dal 18 marzo, le aziende potranno, accedendo nuovamente al sito, acquisire un codice identificativo valido ai fini dell'invio telematico per cui si dovrà attendere l'8 aprile, momento in cui l'Inail comunicherà le date di apertura e chiusura del canale telematico da utilizzare. L'attribuzione dei contributi verrà effettuata in base all'ordine cronologico di arrivo dei codici identificativi, salva successiva verifica degli uffici Inail dei requisiti dichiarati nel progetto.

Entro 7 giorni dalla fine degli invii sarà pubblicato un elenco di tutte le domande inoltrate che evidenzierà le imprese ammesse entro la dotazione finanziaria complessiva. Tutta la documentazione giustificativa dovrà essere inviata all'Inail nei 30 giorni successivi tramite Pec. La realizzazione e la rendicontazione del progetto devono avvenire entro 12 mesi dalla comunicazione di assegnazione del contributo; nei 90 giorni successivi alla ricezione della rendicontazione, l'Inail erogherà il contributo, se le verifiche saranno positive.