

RASSEGNA STAMPA 12 GENNAIO 2012

Fonte:



Costa evita Palermo “Serena” fa rotta verso Marsiglia

ALBERTO QUARATI

ROMA. La notizia circola da qualche giorno negli ambienti sindacali e della stessa Fincantieri, e ieri è stata nuovamente ventilata nell'incontro che i rappresentanti dei lavoratori hanno avuto con istituzioni e azienda presso la prefettura di Palermo. La questione riguarda una commessa per i lavori di carenaggio che dovrebbero essere effettuati il mese prossimo, nel cantiere siciliano, sulla “Costa Serena”, una delle navi più grandi della flotta genovese controllata dal colosso Carnival. Bene, questa nave sarebbe

pronta a puntare la prua su Marsiglia, per entrare nel maxi-bacino gestito dai Cantieri Mariotti di Marco Bisagno.

I lavori che riguardano la “Serena” sono di ordinaria amministrazione, e non avrebbero preso più di un paio di settimane. Tuttavia, secondo fonti di settore, la vicenda è strettamente connessa a quanto sta accadendo a Genova. Le azioni dimostrative di Sestri Ponente portate avanti dai lavoratori del cantiere – preoccupati per l'opacità delle posizioni aziendali sul futuro dalla struttura – stanno impensierendo diversi armatori (come ha reso noto Fincantieri in una lettera mandata ai propri dipendenti ma, si dice, indirizzata in controllo soprattutto al governo), i quali preferirebbero orientarsi su strutture più “tranquille”, per evitare ritardi. Non è solo una questione di rapporto armatore-cantiere: Costa infatti avrebbe già venduto parte dei biglietti sulla base di un calendario prestabilito, che includeva il buco per i lavori prenotati a Palermo.

Tuttavia, nei cantieri del capoluogo siciliano, prima della “Serena” era attesa la “Riviera”, la nave della Oceania oggi in costruzione a Sestri Ponente. Nave sulla quale i sindacati stanno studiando azioni dimostrative: l'unità dovrebbe uscire a marzo, ma si discute se ritardarne il varo, come azione dimostrativa per sollecitare l'interesse del governo. Se slitta il varo, slittano le prove tecniche in mare e quelle di carenaggio. Proprio il carenaggio che doveva essere condotto nel bacino di Palermo, prima che arrivasse la “Serena”. Il possibile slittamento del varo ha allertato i vertici Oceania: la compagnia americana ha già venduto i biglietti per le crociere di aprile e congelato per il momento ogni possibile ipotesi di una nuova commessa su Fincantieri per la controllata Regent.

Calendario alla mano, l'allarme ha messo in fibrillazione anche Costa Crociere, che ora starebbe valutando la carta Mariotti a Marsiglia. Non è la prima volta che un'unità della Costa finisce nel cantiere francese. A fine dicembre la “Deliziosa” – fresca di un riammodernamento condotto proprio a Palermo – dopo tre giorni di navigazione per una crociera che doveva fare il giro del mondo, è finita in bacino a Marsiglia per una serie di malfunzionamenti, che secondo fonti ufficiose riguardavano essenzialmente l'apparato elettrico della nave. I crocieristi sono stati rimborsati, e Costa ha pagato caro: tra le forme di compensazione proposte, c'era persino un tour a Dubai.

La “Serena” non è la prima nave costruita da Fincantieri ma riparata da Mariotti. Oltre all'incidente della “Deliziosa”, importanti lavori sono stati condotti sulla “Romantica” e oggi Costa sta valutando una doppia offerta (di nuovo tra Fincantieri e Mariotti) per rimettere a nuovo la “Classica”, di rientro da un lungo periodo di operatività sulle rotte asiatiche.

ULTIMA PROPOSTA: NAVI VENDUTE A EUROTUNNEL, LA GESTIONE A UNA COOPERATIVA DI LAVORATORI FRANCIA E GRAN BRETAGNA, LITE SULLA MANICA P&O: «BASTA SALVATAGGI PER SEAFRANCE»

LA STORIA

I TRAGHETTI fanno litigare francesi e inglesi: non bastassero gli strali di Cameron sul collega Sarkozy reo di voler a tutti i costi la Tobin Tax sulle transazioni finanziarie, ora è alta tensione anche sulle regole per la concorrenza. Tema del contendere: i collegamenti tra i due Paesi attraverso La Manica,

ca. La compagnia d'Oltralpe SeaFrance è stata messa in liquidazione lunedì e già l'inglese P&O (ma l'azionista principale è il governo del Dubai) pregusta la possibilità di aggiudicarsi la quota di traffici prima controllata dai concorrenti. Ma i francesi, per salvare la loro compagnia, stanno facendo di tutto. Anche un po' oltre il consentito, sospettano a Londra. Ultima soluzione tirata fuori dal cappello: la società Eurotunnel, che gestisce appunto il tunnel sotto la Manica,

comprende i traghetti di SeaFrance, per poi noleggiarli a una cooperativa formata dai marittimi della stessa SeaFrance, riuniti in una nuova cooperativa. SeaFrance, insomma, continuerebbe a operare più o meno come prima visto che, ha spiegato l'executive chairman di Eurotunnel, Jacques Gounon, «non possiamo lasciare che scompaia l'unica compagnia francese nel porto di Calais». Il nazionalismo economico, insomma impera. Convincere i francesi che tut-

ti gli operatori devono giocare con le stesse regole, senza favoritismi, «è una battaglia senza fine», ha commentato sconsolato Chris Laming, direttore della comunicazione di P&O. Ma la compagnia non starà con le mani in mano: è già pronto, infatti, un ricorso alla Commissione europea per stoppare quello che gli inglesi considerano un maldestro tentativo di falsare il mercato.

SA. C.

TIRRENIA IN SECCA ASPETTANDO L'ANTITRUST

Genova - Un anno e quattro mesi di amministrazione straordinaria e ancora non è finita: Tirrenia continua a muoversi nel limbo della gestione commissariale di Giancarlo D'Andrea e ora i lavoratori entrano in stato di agitazione, per denunciare uno stallo che secondo il sindacato Federmar-Cisal rischia di compromettere gli accordi sulla tutela dell'occupazione. La telenovela della privatizzazione sembrava fosse finita con il passaggio a Cin, la cordata degli armatori italiani che aveva infine offerto 380 milioni, ma così non è a causa del potenziale conflitto d'interesse degli acquirenti sotto esame dell'Ue, che deve dare il definitivo via libera all'operazione. Cin, infatti, è proprietà degli armatori Emanuele Grimaldi, Gianluigi Aponte e Vincenzo Onorato. Gli ultimi due controllano Snav, Gnv e Moby, che di Tirrenia sono i principali concorrenti. All'Antitrust europea l'acquisto di Tirrenia è stato notificato lo scorso 20 ottobre e, tutt'ora, un verdetto non è arrivato. Alla fine del 2011 la Cin guidata da Ettore Morace ha integrato i documenti già presentati nelle settimane precedenti e Bruxelles ha annunciato che si prenderà tempo sino a mercoledì prossimo per esaminarli. Il timore in Cin è che nemmeno questa sia la volta del sì decisivo e che, anzi, sia pronto un nuovo giro di verifiche che potrebbero anche avere un esito negativo. I punti dolenti sono essenzialmente due. Uno è la sovrapposizione delle linee gestite da Tirrenia e dagli operatori privati per cui, con il passaggio sotto un unico ombrello, si ridurrebbero le alternative per i clienti. E poi c'è tutta la partita degli aiuti. «L'indagine della Commissione ha aperto un grande punto interrogativo sul lungo processo di privatizzazione che ha interessato Tirrenia - spiega l'economista Andrea Giuricin, fellow dell'Istituto Bruno Leoni -. La compagnia è stata venduta con all'interno un grosso pacchetto di aiuti pubblici, per la precisione 576 milioni di euro per i prossimi 8 anni e il prezzo pagato da Cin è stato di 380 milioni. Sono questi sussidi che sono al centro dell'indagine dell'Antitrust europeo». «Tra il 2005 e il 2009 la "nave di stato" - spiega Giuricin - aveva ricevuto 1052 milioni di euro di sussidi pubblici, oltre 200 milioni di euro l'anno, una somma importante e teoricamente utilizzabile per effettuare le tratte di servizio pubblico. Il problema che è contestato anche dall'Ue è che non sono state effettuate delle gare per l'assegnazione di tale servizio. Nel 2008 è stata fatta una proroga ad hoc per Tirrenia per mantenere la titolarità del servizio pubblico» e quindi, «vi è il dubbio è che la proroga sia servita allo Stato a mantenere un'attrattività più elevata per Tirrenia, che non riusciva a trovare degli acquirenti».

Se i nuovi proprietari non dissipano questi dubbi e non convincono Bruxelles della correttezza dell'operazione, la privatizzazione salta. E questa volta ci sarebbero poche alternative allo smembramento della compagnia che occupa 1.400 persone.

Nel frattempo, come ovvio, è fermo qualsiasi piano d'investimento mentre il piano tariffario per il prossimo anno è già stato determinato dal commissario. La nuova Tirrenia, insomma, non prende il largo e per la Federmar-Cisal questo stato delle cose rappresenta un «serio pericolo per il mantenimento dei posti di lavoro».

SAMUELE CAFASSO

Amburgo fa il pieno di crocieristi: +28%

Amburgo - Nel 2011 circa 314.500 crocieristi sono transitati nello Hamburg Cruise Center (HCC) della città anseatica, il 28% in più rispetto ai 246.000 passeggeri del 2010. Per il 2012 è previsto un ulteriore incremento, con 164 scali di navi da crociera rispetto ai 118 nel 2011, per un totale di oltre 400.000 passeggeri. Per l'87% dei passeggeri lo scalo di Amburgo è come home-port. Nel 2010 il 91% dei passeggeri era di origine tedesca, mentre nel 2011 è aumentata l'internazionalizzazione con la riduzione della percentuale tedesca al 73%. Nel 2011 la "Costa Magica" ha scalato undici volte Amburgo. Nel 2012 sarà la volta anche della "Msc Lirica", che effettuerà 25 toccate.

Seago vettore della famiglia Maersk inaugura servizi sulle rotte intra-europa

GENOVA - Seago Line, nuovo vettore marittimo della famiglia A. P. Moller Maersk, nato per specializzare l'offerta del gruppo in ambito intra-europeo, ha annunciato che nelle prossime settimane saranno introdotte due importanti novità.

La prima riguarda un accordo di Vsa (vessel sharing agreement) concluso con la Turkon Line per un servizio che interesserà nella sua rotazione diversi mercati e precisamente, nell'ordine, Spagna, Francia, Italia, Turchia e nuovamente Spagna. Da Genova, unico porto di imbarco italiano, il servizio scalerà direttamente Istanbul, Gemlik, Gebze e Izmir. Le compagnie Seago Line e Turkon Line metteranno in linea ciascuna una unità. La prima partenza su base settimanale è prevista il prossimo 4 Febbraio. Altro servizio offerto da Seago Line, guidata dal managing director Paolo Cornetto, su base settimanale riguarderà nell'ordine i porti di Salerno, Valencia, Tangeri, Algeciras, Alexandria, Mersin, Haifa, Ashdod e nuovamente Salerno. La prima partenza dal porto campano è prevista il prossimo 23 Gennaio

L'attività di Seago Line è esclusivamente focalizzata sui traffici intra-europei (dal Nord Europa, Baltico compreso, fino all'area del bacino Mediterraneo, compreso anche il Nord Africa e il Mar Nero). Ciò che viene offerto da Seago è una specifica conoscenza del mercato e una maggiore flessibilità operativa, con la possibilità di far fronte velocemente ad eventuali cambiamenti e sempre assicurando brevi transit time.

Un'altra delle peculiarità è la facilità di comunicazione tra il settore commerciale e quello operativo che si affianca a tutta una gamma di servizi diretti tagliati a misura delle esigenze dei caricatori e mettendo a disposizione anche tutte le opportunità di far parte di un gruppo che vede la presenza anche di due grandi vettori come Maersk Line e Safmarine.

Seago Line è in grado inoltre di fornire con maggior rapidità tutta la documentazione necessaria alla catena di trasporto con tariffe competitive e servizi affidabili da origine fino a destinazione della merce. La sede della compagnia si trova a Copenhagen mentre in Italia l'ufficio di riferimento è quello di Genova.

Marta Vincenzi: "Da Roma uno schiaffo alla città mentre in Sala Rossa parlavamo di scemenze..."

«Chiederò un incontro con Passera, questo è stato un attacco frontale alla città: o si riapre immediatamente un tavolo oppure si va verso lo sciopero generale». Sono le 9.30 quando il sindaco Marta Vincenzi si unisce agli operai che stanno bloccando il casello dell'Aeroporto. «Ieri sera - martedì, ndr - è stata una doccia fredda. Ero in consiglio comunale per questa rottura di scatole della moschea, che non ce la siamo voluta noi, e abbiamo perso tutto il pomeriggio a parlare di scemenze. Quando sono uscita e ho saputo come era andato l'incontro, mi è venuto un accidente: non si può prendere in giro la città. Io non ho alcun interesse a mettermi contro il governo che secondo me ha anche elementi positivi, però il modo come è stata affrontata la questione Fincantieri vuol dire che non hanno capito la drammaticità della cosa, la tensione sociale, e il fatto che Genova non può sentirsi dire quelle cose». Il sindaco spara a zero. «Non è possibile non ascoltare me, il presidente della Regione, tutte le istituzioni. Genova è una città strategica per il Paese, se la considerano l'ultimo villaggio della terra vuol dire che non hanno capito da cosa l'economia dell'Italia deve ricominciare. La fase due deve ricominciare da qui». Per il sindaco la città è disposta a fare tutti i sacrifici «ma non vogliamo che si perda questo asse fondamentale per noi e il Paese». «Non stiamo dicendo "fate un favore a Genova", ma "salvate l'Italia attraverso Genova e Fincantieri"». La parola d'ordine è andare fino in fondo. «Qui la responsabilità della divisione del sindacato deriva dal fatto che non ci sono risposte. Dopo di che ognuno prende la sua decisione e ci si divide ulteriormente. Ci vuole un tavolo, una proposta e proviamo a ricomporre i lavoratori. A fronte del niente si spaccano - dice - e i sindacati anche. Non è con il "divide et impera" che si risolvono le cose. Genova ha una storia sindacale, storie operaie e queste cose le capisce bene». La dura presa di posizione del sindaco, viene criticata dai sindacati. «L'imminenza della campagna elettorale fa confondere i ruoli al sindaco - attacca Antonio Apa, segretario generale della Uilm - . La Vincenzi non doveva chiedere i voti come sindaco, ma per fare la sindacalista. Invece di fare demagogia con inutili polveroni mediatici che non aiutano a risolvere i problemi di Sestri, peraltro già messo al sicuro dall'accordo del 21 dicembre scorso (siglato da Fim e Uilm ma non dalla Fiom, ndr), dimostri nei fatti la concreta solidarietà ai lavoratori finanziando il progetto Plasmare, così come aveva dichiarato al ministero». Prende le distanze dal sindaco anche la Fim Cisl. «Le sue affermazioni sono gravi e irresponsabili e rischiano di alimentare tensioni e violenze, oltre che pregiudicare il futuro del cantiere e del lavoro a Genova», interviene il segretario generale Giuseppe Farina. «Quanto sta accadendo alla Fincantieri - spiega - è il risultato di un'irresponsabile azione della politica locale, che anziché preoccuparsi di portare avanti i progetti di potenziamento su cui si sono impegnati, e confermare quindi nei fatti l'interesse verso il cantiere e i lavoratori della Fincantieri, si limitano ad aizzare populisticamente gli stessi contro la realtà e il buon senso, dimostrando più attenzione e sensibilità a ricavare un dividendo elettorale, piuttosto che a risolvere i problemi dei lavoratori».

Gli operai contro il governo: "Solo parole"

Le promesse del ministro Passera ("non chiuderemo nessun cantiere"), non convincono gli operai di Fincantieri, che in duecento scendono in strada e all'alba bloccano il casello dell'Aeroporto. La città è tagliata in due. Chiusa l'uscita, colonne di auto di formano verso ponente sull'A10 e sotto, a Cornigliano e Sestri, bus, auto, camion rimangono in fila per ore. Passano solo i mezzi di soccorso, chi spinge a mano le moto. Le parole del sindaco Marta Vincenzi che chiede un tavolo di confronto al Governo e in caso contrario avverte che Genova è pronta allo sciopero generale, calma gli animi delle tute blu, che scendono verso Cornigliano e si asserragliano in fondo al ponte. Rimangono lì fino a mezzogiorno, quando decidono di ritornare verso lo stabilimento. La protesta non è finita. Fiom e Cgil dichiarano per gennaio 8 ore di sciopero dei lavoratori di Fincantieri e stamani è in programma un corteo fino a Principe. «Andremo avanti ad oltranza», gridano gli operai. La rabbia si scatena alle 6.30, quando arrivano in via Soliman i cinquanta colleghi che si sono recati a Roma. Scatta una nuova protesta che mette a rischio la consegna entro marzo della nave Oceania Riviera, l'ultima commessa del cantiere a conclusione della quale il piano di riorganizzazione del gruppo prevede la cassa integrazione per tutti i lavoratori di Sestri. Fa freddo a Ponente. Stretti nei giacconi, vicini al bidone in cui bruciano pezzi di assi di legno, i lavoratori discutono animatamente. Si parla di strategie, di non mollare, un gruppetto perde la pazienza e comincia a rovesciare i cassonetti e ad accendere fumogeni. Il quartiere viene svegliato dagli slogan, dalle bottiglie che si infrangono sull'asfalto. Sono le 7.30. Si intravedono le prime luci dell'alba illuminare lo stabilimento. I lavoratori si compattano e in duecento partono verso l'autostrada. Altri rimangono a presidiare l'entrata dello stabilimento. A seguirli, in modo discreto, una cinquantina tra poliziotti e carabinieri. Ci sono momenti di tensione quando il corteo imbocca la rampa verso l'autostrada. Le forze dell'ordine si parano davanti, ma il drappello è esiguo in confronto alla massa di operai. Nasce una lunga trattativa: nessuna occupazione dell'autostrada, solo del casello dell'Aeroporto. È l'ora peggiore, ma va bene così, l'importante è evitare inutili scontri. Le auto rimangono bloccate in galleria. La stradale permette l'inversione di marcia e chi vuole può tornare indietro, a Sampierdarena, oppure proseguire. Alle 10.30, il serpentone di operai decide di ripartire. La tensione è scesa. Mestamente, il corteo raggiunge via Cornigliano. «Lavoro da cinque anni per una ditta appaltatrice che si occupa di allestimenti - racconta Massimo, 41 anni, di Palermo - Pago 750 euro di affitto qui a Sestri, ne guadagno 1200, pago gli alimenti a mia moglie e ho un figlio. Tiro a campare, ma dico solo una cosa: lotterò fino in fondo». A "picchettare" l'ingresso dell'autostrada c'è anche Carmelo. Anche lui è di Palermo, ha 39 anni, e lavora per una ditta appaltatrice con il padre. «Sono stato a Marghera, Monfalcone, ora non so più nulla del mio futuro. Per 1200 euro respiro da undici anni polvere di lana di vetro per cosa? Per morire e non dare nulla a mio figlio». Improvvisamente si alza. Sta arrivando uno scooter. «Di qui non si passa, spegnere il motore». In sella c'è un vecchio parroco. Carmelo gli sorride. «Vada don, vada pure e preghi per noi». Si riparte. Gli operai si incamminano verso via Soliman. Si sono fatte ormai le 2. «Siamo sfiniti, andiamo tutti a casa, ma non è finita qui». In serata arriva la notizia della lettera delle istituzioni (comune, provincia, regione, autorità portuale e camera di commercio) al ministro Passera in cui si chiude la riapertura immediata del confronto. Per i lavoratori è un segnale positivo che non basta però certo a fermare la protesta. Stamattina alle sette si ricomincia.

Silos, pronti a partire con il nuovo terminal

CIVITAVECCHIA - Con il trasferimento dello scaricatore del grano alla banchina 26, previsto per venerdì mattina, potrà dirsi quasi ultimato lo spostamento dei macchinari della Sili e Magazzini Generali dei cugini Andrea e Pietro Agostinelli dai vecchi silos alla nuova area data in concessione dall'Autorità Portuale alla storica azienda che svolge la sua attività nel porto di Civitavecchia fin dal 1921. Subito dopo partiranno i lavori per la realizzazione del nuovo terminal merci rinfuse del porto di Civitavecchia che sorgerà alla banchina 26.

«Siamo pronti - afferma Andrea Agostinelli -. Lo smontaggio dei macchinari è praticamente completato. Nelle prossime due settimane gli ultimi impianti saranno smontati e trasportati alla 26 che sarà attrezzata anche per la fase transitoria di realizzazione del nuovo terminal, per stoccare i macchinari che dovranno poi essere rimontati. Entro giugno saremo nuovamente operativi, con un silos orizzontale che ci consentirà, dopo 90 anni, di trasferire il traffico storico della Sili e Magazzini. Nel frattempo realizzeremo strutture per lo stoccaggio di prodotti alla rinfusa e la loro logistica. L'investimento, che complessivamente ammonterà a circa 22 milioni di euro, sarà completato nell'arco di due anni. Martedì mattina è stato caricato l'ultimo autotreno di cereali, nella storia quasi centenaria dell'attuale struttura, che ancora lo scorso anno ha lavorato circa 200.000 tonnellate annue di merce alla rinfusa. Già dal mese prossimo, poi, dopo l'assegnazione dei lavori (il termine della gara scade venerdì 13) inizieranno i lavori di demolizione dei vecchi silos al Molo del Bicchiere, che per novant'anni hanno sovrastato le banchine numero sette e otto del porto storico.

«Grazie allo sforzo immane che la famiglia Agostinelli è disposta ad intraprendere in un momento di crisi e incertezza in cui gli investimenti, soprattutto quelli privati, sono ridotti pressoché a zero - afferma ancora Andrea Agostinelli - restituirò la vista del mare e una nuova skyline alla città di Civitavecchia, che potrà avere il suo waterfront nel porto storico. Si tratta di un momento che rimarrà nella storia della città, visto che uno dei punti più importanti e visivamente più caratteristici di Civitavecchia, accanto al suo simbolo storico che è il Forte Michelangelo, sta per cambiare radicalmente fisionomia. Eppure trovo singolare come la domanda più ricorrente non riguardi i nuovi impianti o lo spostamento dei silos, ma la paventata invasione di oltre venti milioni di topi, ossia oltre 400 per abitante, di cui si parla da tanti anni, specialmente in coincidenza con le campagne elettorali, come di un flagello che dovrebbe abbattersi sulla città. Mi sento di assicurare: abbiamo già contattato il pifferaio magico sei mesi fa. Battute a parte, possiamo tranquillizzare: all'interno dei silos non è stata rilevata traccia di colonie di topi, così come certificato dalle ditte di prevenzione e derattizzazione che ci seguono da vent'anni. Tanto più ora che il silos è stato svuotato e i topi non troverebbero più neppure di che cibarsi all'interno della struttura. Quindi, i cittadini di Civitavecchia possono stare tranquilli: siamo di fronte ad un importante passo in avanti per la città, senza alcuna "controindicazione"».

Il console tunisino in porto: apprezzamenti per i servizi resi ai passeggeri rimasti a terra

CIVITAVECCHIA - Oggi c'è stata la gradita visita del Ministro plenipotenziario Console della Tunisia a Roma Ben Mustapha Mohamed Faycal all'Autorità Portuale di Civitavecchia per esprimere il suo ringraziamento per l'attenzione e la cura avuta, da parte di tutte le forze impegnate, verso i suoi connazionali fermi da giorni nel porto di Civitavecchia a causa dell'interruzione dei collegamenti con la Sicilia e la Tunisia, per le avverse condizioni meteo. Il console generale ha ribadito che c'è stata la massima, fattiva e reciproca collaborazione nel risolvere un problema che stava diventando serio garantendo ai 77 tunisini assistenza e costanti e pronte informazioni sull'evolversi della situazione sino a pochi minuti prima dell'imbarco. Il console nei giorni scorsi aveva scritto al presidente dell'Authority Pasqualino Monti, manifestando il suo gradimento e il suo apprezzamento per quanto si stava facendo a Civitavecchia. Il console ha voluto anche sottolineare che in Tunisia c'è molta considerazione nei confronti dell'Italia e che lo stato nordafricano deve diventare, grazie alla stabilità politica e alla democrazia di oggi, un punto di riferimento per gli italiani sia per il turismo che per gli accordi commerciali.

Domani «tavolo comune» tra i sindacati

Giorgio Pogliotti
ROMA

I leader di Cgil, Cisl e Uil si vedranno domani mattina con l'obiettivo di elaborare una piattaforma unitaria da presentare al tavolo aperto con il ministro del Lavoro Elsa Fornero.

Il segretario generale della Cgil, Susanna Camusso, è convinta che «in questo momento ci siano le possibilità per costruire» la proposta insieme a Raffaele Bonanni e Luigi Angeletti: «Ci sono temi forti sui quali sembra esserci sintonia - ha detto nell'intervento di ieri al direttivo della Cgil - a partire dalle posizioni espresse sulla riforma del mercato del lavoro, la riforma fiscale, il giudizio sulle pensioni e, più in generale, quello sulla manovra». Riferendosi al confronto in corso con il ministro Fornero, la Camusso ha spiegato:

«Siamo seriamente interessati a provare a fare un accordo sindacale con il Governo ma, come sempre, sarà il merito a decidere».

Tutti e tre i sindacati chiedono che il tavolo sul mercato del lavoro non resti isolato rispetto al tema più generale della crescita: la richiesta è contenuta nel documento presentato dalla segreteria nazionale della Cgil, approvato con 109 voti (86,5%) dal direttivo - mentre quello della minoranza ha incassato 17 voti (13,5%) - che oggi avrà al centro della discussione la vertenza

di Fiat. «Un parallelo confronto e accordo con le forze sociali deve urgentemente svilupparsi anche sugli interventi per lo sviluppo e il Mezzogiorno - si legge nel documento - sui temi del fisco e dei redditi, per un welfare basato su diritti di cittadinanza a partire dalle condizioni dei non autosufficienti e per uno straordinario piano per il lavoro indirizzato ai giovani».

Nel merito, la Cgil indica due priorità per l'agenda sul mercato del lavoro: una riforma degli ammortizzatori su due pilastri con «la cassa integrazione e l'indennità di disoccupazione basate su criteri di universalità che non dividano le tutele per i lavoratori». Insieme ad «una drastica riduzione della precarietà nel privato e nel pubblico che colpisce soprattutto i giovani, a partire dalla riduzione delle tipologie

di impiego precario e dal loro costo maggiore rispetto al lavoro a tempo indeterminato». Cgil, Cisl e Uil propongono il mantenimento della cassa integrazione, con l'estensione dei contributi pagati adesso solo da una parte delle aziende all'insieme dei datori di lavoro, per assicurare le tutele a tutti i lavoratori, respingendo l'ipotesi di un reddito minimo garantito che ha il sostegno del ministro Fornero.

Per i tre sindacati il lavoro flessibile deve costare di più, tuttavia mentre la Cgil ha rilevato l'esistenza di 46 tipologie di assunzione che possono essere ridotte a 5, Cisl e Uil pur essendo favorevoli ad una razionalizzazione dei contratti, premono per contrastare gli abusi (le finte partite Iva, i falsi Cocopro), senza stravolgere quelle tipologie introdotte dalla legge Biagi che sin dal princi-

pio hanno sostenuto attivamente. I tre sindacati considerano l'apprendistato come il canale privilegiato di accesso al mondo del lavoro e premono affinché venga rafforzato. Un elemento di distizione, invece, è rappresentato dai contratti di somministrazione che rappresentano per Cisl e Uil il modello da adottare per tutti i contratti "atipici", in virtù delle tutele che garantiscono ai lavoratori sul versante economico, previdenziale, formativo e sanitario.

Sui licenziamenti Cgil, Cisl e Uil fanno muro contro ogni ipotesi di revisione dell'articolo 18 dello Statuto dei lavoratori. Al dossier degli industriali sull'anomalia italiana rappresentata dal reintegro nel posto di lavoro in caso di licenziamento illegittimo, la Cgil ha replicato su Twitter: «Ma per caso Confindustria ha intenzio-

ne di far fallire la trattativa con il Governo?». Raffaele Bonanni, ironicamente domanda se l'articolo 18 è diventato «un tabù al contrario» per «alcune classi dirigenti convinte del fatto che una volta tolto crescerà l'occupazione e scorrerà latte e miele» e conclude: «ma perché non ci dedichiamo a cose più serie?». Bonanni ribadisce che l'articolo 18 «non ha fermato i licenziamenti, ma sicuramente ha fermato, ogni tanto, gli abusi, non è un ostacolo per la nostra economia». Una posizione analoga è sostenuta da Luigi Angeletti.

Plaude l'ex ministro del Lavoro, Cesare Damiano, per l'intervento del vicepresidente di Confindustria: «Bombassei ha chiarito senza equivoci che per la sua associazione il tema dell'articolo 18 non è sul tavolo - ha detto capogruppo Pd nella commissione Lavoro di Montecitorio - Una buona notizia, un passo avanti per favorire una trattativa che affronti il vero problema: quello degli ammortizzatori sociali».

Odfjell realizzerà un terminal portuale per rinfuse liquide a Tianjin

Joint venture con la Nangang Port Company, filiale della Tianjin Economic - Technology Development Area

La società armatoriale e logistica norvegese Odfjell, attraverso la filiale Odfjell Terminals Asia, ha siglato un accordo di joint venture con la Nangang Port Company, filiale della Tianjin Economic - Technology Development Area (TEDA), per realizzare un terminal per rinfuse chimiche liquide, prodotti petroliferi e gas nella Nangang Industrial Zone di Tianjin.

La nuova società sarà denominata Odfjell Terminals Nangang (Tianjin) e sarà partecipata con il 49% da Odfjell. L'investimento complessivo iniziale ammonterà a circa 160 milioni di dollari.

La prima fase del progetto, che sarà completata nel secondo trimestre del 2014, prevede la costruzione di tre banchine e di serbatoi per una capacità di stoccaggio pari a circa 150.000 metri cubi.

Nel 2009 Odfjell e TEDA avevano siglato una lettera d'intenti con l'obiettivo di cooperare alla pianificazione in materia portuale, logistica e ferroviaria e alla formazione del personale.

Il vice ministro Caccia illustra le azioni del governo per risolvere i problemi dell'autotrasporto

Richiamo al senso di responsabilità nell'affrontare l'attuale situazione di crisi

Nel corso dell'incontro odierno a Roma con le associazioni del settore dell'autotrasporto di merci il vice ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Mario Caccia, ha illustrato le azioni attivate dal governo per dare soluzione ai problemi evidenziati dalla categoria.

Caccia ha ricordato che rispetto agli anni scorsi sono stati accelerati gli adempimenti burocratici necessari per il rimborso 2011 delle accise sul gasolio: la delibera (n. 771) dell'Agenzia delle Dogane è stata infatti assunta già il 4 gennaio scorso e pertanto le imprese di autotrasporto possono presentare domanda per procedere alla compensazione alla prima scadenza utile. È stato inoltre intrapresa, con il ministero dell'Economia e delle finanze - ha aggiunto - la definizione della norma necessaria per consentire dal 2012 il rimborso su base almeno trimestrale e, sulla base della disponibilità dichiarata dal MEF, tale norma potrà pertanto essere inserita in uno dei prossimi provvedimenti legislativi in preparazione. Al riguardo è stato tenuto anche conto dell'esigenza di superare il limite di 250.000 euro annui attualmente previsto per le compensazioni.

Il vice ministro ha ricordato inoltre che il governo, in relazione all'aumento del costo delle assicurazioni, è intervenuto sia con una richiesta del capo di Gabinetto del ministero dello Sviluppo economico all'ANIA per attivare una verifica circa la situazione di aumento generalizzato dei premi assicurativi RCA sia con una segnalazione del vice ministro all'Antitrust per attivare una verifica sull'eventuale esistenza di intese o comunque di operazioni restrittive della concorrenza tra compagnie di assicurazione.

Caccia ha sottolineato anche gli interventi finanziari a favore del settore: è stato già attivato con il MEF - ha spiegato - l'iter per perfezionare tempestivamente, entro il corrente mese, il previsto decreto interministeriale di riparto dei fondi. Le risorse previste per il settore dalla Legge di Stabilità 2012 - ha precisato - non saranno soggette a riduzione e la ripartizione tiene conto delle intese già intercorse con le associazioni e della possibilità di utilizzare parte delle risorse per compensare gli effetti finanziari per il rimborso anticipato delle accise.

Sui costi minimi di esercizio - ha proseguito Caccia - il governo ha confermato di condividere la necessità di consentire agli autotrasportatori il riconoscimento dei costi incompressibili della sicurezza, come già previsto dalle vigenti disposizioni ed al riguardo ha ricordato di aver già accolto un ordine del giorno del Parlamento in tal senso. Fermo restando quanto sopra - ha aggiunto il vice ministro - stante il preoccupante inasprirsi del confronto con la committenza, si ritiene opportuno, comunque, l'avvio di un confronto tecnico fra tutti i soggetti interessati finalizzato ad una semplificazione della norma che ne renda più praticabile l'applicazione e nel frattempo è stato riattivato con i ministeri interessati l'iter per il tempestivo perfezionamento del decreto che disciplina le procedure per l'applicazione delle sanzioni previste dalla norma.

Infine, in merito all'accesso alla professione con l'attuazione dello specifico Regolamento CE n. 1071/2009, Caccia ha spiegato che il governo, per garantire la regolarità del mercato e la professionalizzazione del settore, ha dichiarato la disponibilità a riesaminare ed approfondire la questione (ambito di applicazione, gestione dei trasporti, esenzione dall'esame di capacità professionale in caso di esperienza decennale), anche alla luce di quanto previsto da altri Paesi

europei. Inoltre sono stati avviati approfondimenti, presso il MISE e con l'ABI, per quanto riguarda la concreta applicazione del Regolamento comunitario in relazione al rispetto del requisito di capacità finanziaria.

Nel corso dell'incontro il vice ministro ha sottolineato l'attenzione che il governo riserva ad un settore vitale per l'economia del Paese, richiamando nel contempo il senso di responsabilità che deve accomunare tutti nell'affrontare l'attuale situazione di crisi.

Incontro tecnico per inserire l'accessibilità e i nodi del sistema portuale di Trieste nel progetto TAV

Convocato dall'assessore regionale Riccardi, si è tenuto ieri ad Udine

Ieri ad Udine, presso la sede della Regione Friuli Venezia Giulia, si è tenuto un incontro tecnico per valutare le opportunità di inserimento nella progettualità della TAV anche dell'accessibilità e della sistemazione dei nodi del sistema portuale di Trieste che è stato convocato dall'assessore regionale alle Infrastrutture, Riccardo Riccardi, e al quale hanno partecipato il funzionario del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione generale per la programmazione e i programmi europei Roberto Ferrazza, i coordinatori di RFI - Rete Ferroviaria Italiana e i funzionari dell'Autorità Portuale di Trieste.

In particolare, sono state esaminate le modalità di sviluppo ed adeguamento strutturale, all'interno delle operazioni gestite dallo Stato per la progettazione esecutiva del tratto transfrontaliero Trieste-Divaccia del progetto ferroviario prioritario TEN-T n. 6 dell'Unione Europea, delle linee ferroviarie a supporto della portualità triestina: lo scalo di Campo Marzio anzitutto, ma anche quello di Aquilinia e l'intera rete di adduzione al porto.

L'assessore Riccardi ha spiegato che l'ente regionale ha sollecitato l'incontro perché ritiene indispensabile, «nel momento stesso in cui si sta procedendo alla progettazione della rete ad alta velocità, immaginare le soluzioni più idonee per mettere mano al nodo ferroviario di Campo Marzio a Trieste, cogliendo l'opportunità di inserimento nella partita dei finanziamenti europei».

Riccardi ha auspicato che vengano «al più presto individuati nel dettaglio gli interventi prioritari di riqualificazione e quindi definite le soluzioni di progettazione congiunta tra RFI e Autorità Portuale al fine di consentire di inserirle nell'agenda di lavoro che l'amministrazione regionale tiene con la Commissione Europea sul tema dei trasporti».

Da parte del ministero, Ferrazza ha confermato che la qualità degli interventi previsti per il collegamento ferroviario del porto di Trieste rientra a pieno titolo nelle priorità di investimento decise dal governo Monti «che - ha precisato - riconfermando le previsioni di investimento in linea di continuità con il governo precedente, ha tuttavia posto la necessità di individuare interventi di infrastrutturazione da cantierare a breve e medio periodo, nel giro di due o tre anni, per incidere sulla possibilità di creare ricchezza direttamente sul territorio».

Con l'obiettivo di discutere delle problematiche tecniche, ma soprattutto di quelle che discendono dalla necessità di superare il modello gestionale attualmente in vigore, l'Autorità Portuale di Trieste e RFI hanno convenuto di fissare un incontro a Roma già la prossima settimana.