

RASSEGNA STAMPA 25 MAGGIO 2012

Fonte:



Negri e Aponte planano a Bettolo

LUIGI NEGRI e Gianluigi Aponte battono in giudizio l'Autorità portuale di Genova e mantengono il controllo del terminal di Calata Bettolo, la grande piattaforma oggi in costruzione a Sampierdarena e destinata a diventare un primario polo container cittadino secondo solo a Voltri. Il Tribunale amministrativo ha accolto infatti il ricorso del Consorzio Bettolo - joint tra la Msc di Aponte e il gruppo di Negri - contro la delibera del 2009 con cui l'Autorità portuale guidata da Luigi Merlo respingeva la richiesta di concessione del tandem genovese-sorrentino al termine di un lungo iter burocratico.

È l'ultimo colpo di scena di una lunga storia di carte bollate e scontri tra grandi gruppi economici cittadini e internazionali per il controllo di alcune delle aree più pregiate del porto. Solo pochi giorni fa Augusto Cosulich, rappresentante in Italia dell'armatore cinese Cosco, aveva chiesto una nuova gara per potersi aggiudicare questo pezzo di porto sostenendo che sui moli genovesi non possono comandare sempre gli stessi. Ma sulle mire di Cosulich, come di molti altri, ora si abbatte come un macigno la sentenza del Tar che bacchetta anche l'Autorità portuale per un'interpretazione eccessivamente rigida della legge portuale, a discapito dell'efficienza dello scalo. I fatti: nel 2009, dopo una procedura di evidenza pubblica in cui non erano state avanzate proposte alternative, l'Autorità portuale di Genova boccia la richiesta di concessione per Calata Bettolo da parte del Consorzio Bettolo. La motivazione è molto tecnica e in sostanza si può riassumere così: il piano presentato che prevedeva la sinergia con il terminal vicino di Calata Sanità - in concessione allo stesso Negri - per creare un unico polo da 900mila teu movimentati ogni anno violava la legge portuale dove impone un unico operatore-concessionario a fronte di ogni area assegnata, norma disegnata a tutela della concorrenza per evitare che pochi o un solo operatore si accaparrino tutti gli spazi a discapito di altri. Ma bisogna anche ricordare che la scelta di Merlo di bloccare la richiesta di Negri e Aponte per Bettolo era arrivata mentre i magistrati indagavano sullo scandalo Multipurpose, ipotizzando uno "scambio" illecito di terminal, un accordo sottobanco. Di questo secondo aspetto, però, la sentenza non parla.

I giudici, invece, invitano le istituzioni a interpretare le leggi in maniera tale da consentire il maggiore «incremento dei traffici e la produttività del porto». Sembra quasi un invito a valutare con maggiore elasticità i dettami della legge 84/94. In particolare viene contestata una interpretazione rigida del principio un operatore - una concessione poiché «nella realtà, la più avvertita dottrina, ha sottolineato che la limitatezza degli spazi, unitamente alle esigenze di specializzazione dei singoli terminals, possono rendere assai complessa la presenza nello stesso porto di più concessionari svolgenti la medesima attività in effettiva concorrenza tra loro». E, quindi, in soldoni, la sinergia tra Bettolo e Sech è la soluzione più razionale per aumentare i traffici attirando gli investimenti dei privati. Una interpretazione che, se farà giurisprudenza, è destinata a cambiare il modo di agire delle Autorità portuali.

Cosco, voci di ricapitalizzazione

Problemi per il settore cinese dello shipping che paga la crisi mondiale. La Cosco, il più grande operatore del settore, sarebbe pronto a chiedere, secondo notizie diffuse da giornali cinesi, fino a 10 miliardi di yuan, oltre un miliardo di euro, al ministero delle finanze cinesi dopo le perdite registrate nel 2011. I report finanziari dell'anno scorso dimostrano che la Cosco, di proprietà del governo cinese, ha registrato perdite nette per 10.45 miliardi di yuan facendo segnare la peggiore performance fra le società di rating A quotate. Nel 2010 i profitti erano stati di 6,8 miliardi di yuan. Durante i primi tre trimestri del 2011 la Cosco ha totalizzato perdite per 4,78 miliardi di yuan, mentre nel quarto trimestre solo le perdite sono state di 5,67 miliardi.

In crisi anche il settore della cantieristica. Alcuni cantieri dell'area intorno Shanghai, sul fiume Yangtze, hanno annunciato di non aver ricevuto nuovi ordini nel 2012. In particolare, secondo l'associazione cinese gli industriali cantieristici, c'è stato il crollo del 40% dei nuovi ordini in Cina tra gennaio e febbraio di quest'anno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Sedici importanti società tra quelle monitorate hanno dichiarato di non aver guadagnato, 37 invece hanno annunciato una diminuzione nei profitti. Secondo Essence Security, importante broker di Shenzhen, 8 dei 10 più grandi cantieri cinesi non hanno ricevuto nuovi ordini tra gennaio ad aprile. Solo due grandi cantieri hanno annunciato di aver ricevuto nuove commesse. Alcuni cantieri dell'area dello Yangtze hanno già annunciato fallimento, un pericolo che gli analisti temono possa aumentare, dal momento che il 2012 pare sia ancora più difficile dell'anno scorso, difficoltà che dovrebbero rimanere fino al 2014, secondo Lu Xiaoyan, vicepresidente del China State Shipbuilding Corp.

Spedizionieri, la crisi del lavoro continua

Vedono nero gli spedizionieri genovesi. Secondo un'indagine dell'associazione Spediporto, nel corso del primo trimestre 2012 si è registrato mediamente un decremento del fatturato dell'otto per cento. Tuttavia un 44% degli intervistati mostra un decremento contenuto tra un -5% ed un -10% mentre solo un 18% dichiara un aumento del +5%.

Per quanto riguarda le attività, anch'esse registrano, parimenti al fatturato, una diminuzione media del -8%. Sotto il profilo dell'analisi merceologica, possiamo affermare che i settori maggiormente colpiti dalla congiuntura economica negativa risultano essere quelli tessile/abbigliamento e mobili/arredo (decremento maggiore del -15%); a seguire pelletteria/calzature e chimico farmaceutico (decremento maggiore del -10%). Sono invece contenuti i cali di volume per il settore della meccanica. Si sono registrati invece incrementi notevoli per il settore agroalimentare (+25%) così come per l'impiantistica ed i progetti (+18%): conferma del fatto che il know-how italiano continua ad essere un punto di forza per l'economia nazionale.

Gli incrementi occupazionali sono ridotti al minimo. Solo il 17% delle aziende dichiara infatti di prendere in considerazione l'opportunità di incrementare la propria pianta organica. In questi anni molte aziende associate hanno ricorso ad ammortizzatori sociali. Basti pensare che nel 2012 le richieste sono arrivate a coprire il 22% del totale degli iscritti. Tra le forme di assistenza prevale quella della Cig in deroga (82%) a cui seguono la mobilità in deroga (13%) ed il contratto di solidarietà (6%). Nei primi tre mesi dell'anno 2012 si è assistito ad un aumento al ricorso di ammortizzatori sociali pari al +9%. La forte crisi di liquidità sta poi facendosi sentire pesantemente anche sui tempi medi di pagamento, che sono passati dai 90 giorni del primo trimestre 2011 ai 120/150 del primo trimestre 2012.

Un quadro a tinte fosche a cui corrisponde, secondo il presidente dell'associazione Roberta Oliaro, un'assoluta assenza di politiche di sostegno pubbliche: « Nei “Decreto Semplificazioni e Liberalizzazioni non vi è un solo provvedimento di reale valore per il comparto eppure, dati alla mano, è acclarato il valore della impresa logistica in termini di contributo al PIL Italiano. Negli ultimi 36 mesi non è stato assunto un solo intervento normativo, fatta eccezione per i contributi a pioggia per l'autotrasporto e la legge “ad personam” sui costi minimi già bocciata fortunatamente dall'Antitrust ed al taglio del Tar, volto a sostenere le nostre aziende nella competizione internazionale».

IL RETROSCENA LA NORMA CHE NON PIACE AL POTENTE GRAND COMMIS

GENOVA. Per i non appassionati, l'autonomia finanziaria dei porti può sembrare niente più che un tecnicismo. In realtà è un principio che sotto forme diverse - essendo diversa la fiscalità in ogni singolo Paese - è già attuato in molte nazioni europee, come Spagna, Francia o Paesi Bassi. Il meccanismo, secondo i suoi sostenitori, è utile sulla base di un semplice principio: i porti sono piccole città, hanno bisogno di un flusso costante di soldi per la manutenzione, la sicurezza, lo sviluppo di strutture (gru, banchine, piazzali) in grado di mantenerli vendibili sul mercato dei traffici internazionali. Visto che ogni anno i porti fruttano allo Stato 7-8 miliardi di euro, una piccola percentuale - è il ragionamento - potrebbe rimanere sul territorio. La norma - dibattuta dal 2002 al Senato - non è però mai approdata al Consiglio dei ministri. «Se già arrivassimo a questo punto dice una fonte di settore - sarebbe un ottimo risultato» anche se ad esempio pare che oggi la norma non sarà discussa. Il problema è che l'autonomia finanziaria ha sempre incontrato le riserve del ministero dell'Economia, da cui più di una volta è trapelato il sospetto che molti dei 25 porti italiani non saprebbero come spendere, o spenderebbero male, i fondi garantiti per legge ogni anno.

**CAPO
DI GABINETTO
Fortunato
è ministro
ombra
da oltre
dieci anni**

Uno dei più fieri oppositori dell'autonomia finanziaria, l'ex ministro Giulio Tremonti, oggi ha lasciato via XX settembre. Ma i ministri passano, i funzionari restano. Pare così che un'inezia come l'autonomia finanziaria sia finita nientemeno che nel radar del capo di gabinetto del ministero, Vincenzo Fortunato. Oggi il più potente, longevo e pure meglio pagato (500 mila euro l'anno) dei "mandarini" di Stato. Romano, 56 anni, ex magistrato del Tar, il super-funzionario è arrivato all'Economia nel 2001, sotto il governo Berlusconi, ministri Tremonti prima, Siniscalco poi. Nel 2006 (governo Prodi) si trasferisce alle Infrastrutture con Di Pietro, poi due anni dopo torna in via XX Settembre insieme a Tremonti per poi essere riconfermato con l'esecutivo tecnico. Sopravvissuto ai dissidi con il potente braccio destro dell'allora numero uno del dicastero, Mario Milanese, si sussurra che persino i ministri possano fare ore di anticamera davanti alla porta del suo ufficio. Ne sa qualcosa Matteoli, che andava su tutte le furie quando veniva interpellato sui ritardi dell'autonomia finanziaria - progetto sotto al quale avrebbe messo con piacere la firma. Oggi al posto di Matteoli ci sono due "tecnici" sicuramente ambiziosi e coriacei come Corrado Passera e Mario Ciaccia: uomini di governo che prima di fare i manager sono stati pure uomini di Stato, proprio come Fortunato. Ma basterà un super-curriculum a far cambiare idea al temibile *grand commis*?

A. GUA.

Porti liguri, dall' Iva 40 milioni l'anno

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Per i porti liguri varrebbe circa 40 milioni di euro la norma che vice ministro dei Trasporti Mario Ciaccia ha inserito all'interno del decreto Infrastrutture per garantire l'autonomia finanziaria dei porti, quel sistema in grado di garantire ogni anno un flusso di denaro costante per le Autorità portuali italiane, da investire per lo sviluppo - o anche semplicemente per la manutenzione ordinaria - dei 25 scali della Penisola.

Oggi i finanziamenti sono decisi sostanzialmente *una tantum*, con criteri poco trasparenti e piuttosto discutibili, specie se visti dall'ottica del contribuente: in passato, non di rado è successo che i soldi siano stati destinati a un porto piuttosto che a un altro sulla base di valutazioni politiche, amicizie, contingenze, scadenze elettorali. Un caso che fece scalpore fu quello del 2009, con l'arrivo del livornese Luciano Canepa alla guida del porto di Ancona. Uomo vicino all'ex ministro Altero Matteoli, la sua nomina venne fatta digerire alla Regione Marche grazie a una dote di 225 milioni di euro.

La proposta di Ciaccia, prevede

**CAMBIA
IL SISTEMA
Finora
i soldi
sono
arrivati
una tantum**

un'autonomia finanziaria soft, con il trattenimento presso ogni singola Authority dell'1% dell'Iva e delle accise prodotte dal traffico commerciale del porto su cui l'ente esercita la sua

giurisdizione. L'80% di questa Iva va direttamente nelle casse del porto, il 20% in un fondo di perequazione.

Da un primo sondaggio presso i presidenti dei porti liguri - cioè i tre scali che movimentano il 60% della merce in entrata e in uscita in Italia via mare - la soluzione è accolta con favore. I soldi non sarebbero tantissimi, ma quello che conta è che il loro flusso costante. Secondo una ricerca di Ligurian Ports, l'associazione che riunisce i tre porti liguri, il gettito Iva e della accise prodotto da Genova, La Spezia e Savona è complessivamente di 4 miliardi di euro l'anno: l'1% è 40 milioni. A spanne, lo Stato riceve da Genova due miliardi, a cui, se passasse la norma di Ciaccia, il porto della Lanterna potrebbe roicchiare circa 18 milioni. «Sarebbe un ottimo risultato - dice il presidente del porto di Genova, Luigi Merlo - con questo tipo di finanziamento potrei ad esempio accendere un mutuo per realizzare la Sesta vasca delle Riparazioni navali, oppure un primo lotto per lo spostamento della Diga foranea. Trovo inoltre giusto il fondo di perequazione, perché garantisce un flusso di denaro anche a quei porti che non generano gettito Iva: parlo degli scali di transbordo, che oggi si reggono essenzialmente sulle tasse di ancoraggio. Con una base finanziaria costante, potrebbero tagliare con più facilità proprio le tasse di ancoraggio, e aumentare così la loro competitività».

Bene anche per Lorenzo Forcieri, numero uno della Spezia, che dovrebbe incamerare un po' più di dieci milioni l'anno: «Fondi che utiliz-

zerei per i dragaggi del canale di accesso al porto, per i nuovi collegamenti tra lo scalo e la città, oppure per rimodernare i collegamenti ferroviari tra La Spezia e il retroporto di Santo Stefano Magra. Certo - aggiunge Forcieri - l'1% va considerato come una base di partenza. Non mi dispiacerebbe se poco per volta riuscissimo ad arrivare al nostro obiettivo originario, cioè la soglia del 5%».

«Una norma che condivido - aggiunge Cristoforo Canavese, presidente del porto di Savona - . Sono pienamente convinto che questo governo stia lavorando al meglio per i porti considerata la generale situazione economica internazionale».

Porto d'Africa, Hennebique, Ilva San Giorgio chiama Doria sui moli

Si vedranno la prossima settimana il sindaco Marco Doria e il presidente dell'authority Luigi Merlo. Lunedì, al ritorno di Merlo dalla missione in Brasile, ci sarà subito un contatto per una verifica delle rispettive agende, così da fissare la data precisa. Ma per due che non badano molto al cerimoniale, sarà facile trovare rapidamente il tempo per un primo scambio di vedute. Merlo, per il momento, gli ha fatto gli auguri subito dopo l'elezione. Doria, ancor prima di essere nominato, ha chiarito la sua intenzione di volersi dedicare con tutta l'attenzione che merita alla più importante delle risorse economiche della città, il porto. Le premesse sono buone, quindi. Ma siccome non di questo si vive, ma di accordi concreti e progetti condivisi, converrà lavorare sodo. Da levante a ponente, dalla Fiera al porto d'Africa a Voltri, passando per il superbacino, l'Hennebique e l'Ilva, i temi su cui ci sarà da discutere saranno parecchi. Prima di ogni altra cosa, però, bisognerà verificare la tenuta dell'alleanza porto-città, che a livello istituzionale è sempre stata robusta (meno su quello delle rispettive comunità, ma questo è un altro discorso). E pensare che all'inizio non era iniziata bene. Il sindaco Marta Vincenzi avrebbe voluto al posto di Merlo l'ex ministro ed ex sindaco di Venezia Paolo Costa. Merlo non se ne ebbe a male e subito dopo la nomina si presentò di fronte alla Vincenzi con un gran mazzo di fiori. Fu l'inizio di una collaborazione che non si è più interrotta e che ha visto il Comune di Genova condividere in cinque anni di comitato portuale tutte le delibere proposte da Merlo. Ora si ricomincia, ragionando come sempre accade in questi casi dalle emergenze. La prima, molto evidente, è quella della Fiera. L'ente di piazzale Kennedy, da cui l'authority ha deciso di uscire, è impegnata su due battaglie epocali: il salvataggio del Nautico, messo in crisi da una trentina di operatori della vela che alla Marina dell'Aeroporto intendono realizzare in contemporanea un altro Salone, e il bando di gara per la gestione della Marina della Fiera. Le due partite sono intimamente legate: Genova non ha eventi internazionali paragonabili al Salone. Anzi, diciamo pure che è l'unico. E l'ipotesi di indebolirlo con una contro-manifestazione non preoccupa tanto per il numero e i nomi (comunque di primo piano), quanto per il precedente che crea e che mina il senso di "completezza" che il Nautico ha sempre offerto nel panorama internazionale. Non a caso, nel corso degli anni è diventato il primo evento mondiale della nautica. Indebolirlo vuol dire rimettere in gioco l'intero impianto che sulla città ha un indotto stimato in centocinquanta milioni di euro. Renderlo ancora più forte, invece, può rappresentare il vero salto di qualità. E la gara per la darsena sembra fatta apposta. La Fiera e l'Ucina stanno cercando un partner internazionale per candidarsi alla gestione che garantirebbe un impiego degli spazi tutto l'anno, con la nascita di un salone espositivo permanente, servizi ludici e turistici, attività di riparazione e rimessaggio.

Una bella sfida sarà anche quella del polo delle riparazioni navali. Nel nuovo piano regolatore che si appresta a presentare (vedi pezzo a fianco), Merlo indicherà un ventaglio di ipotesi, puntando comunque sul radicamento delle attività industriali nell'area di levante. Da definire, ovviamente, la collocazione della sesta vasca, il superbacino che una prima ipotesi dell'authority, tuttora galleggiante, collocava dentro allo specchio acqueo del porticciolo Duca degli Abruzzi. L'obiettivo finale resta poi quello della privatizzazione dell'Ente Bacini, la società che gestisce gli spazi dei bacini di carenaggio del molo Giano.

Più comunale che portuale è poi la competenza sull'Hennebique, il primo manufatto in cemento armato d'Italia, un gioiello dell'archeologia industriale che smessi da tempo i panni del silos granario è sempre in attesa di scoprire il suo futuro. E' ormai l'unico buco nero del porto di Sampierdarena, o comunque il più eclatante. Il Comune, nei mesi scorsi, ha individuato le funzioni, escludendo quelle residenziali, ma aprendo a iniziative culturali, museali, turistiche e, volendo, anche alberghiere. Il porto vedrebbe bene un suo utilizzo, parziale, per l'attività croceristica, visto che l'Hennebique si affaccia su calata Santa Limbania e ha alla sua sinistra un accosto di Ponte

Parodi.

Ma i nodi più robusti da sciogliere, probabilmente, stanno a Ponente, a Cornigliano e a Voltri. Da tempo, Merlo si batte per una revisione degli accordi con il gruppo Riva che a Cornigliano ha a disposizione più di un milione di metri quadrati di area. Spazi e accosti preziosi che il porto vorrebbe quantomeno utilizzare in coabitazione con l'Ilva. Su Voltri, infine, non si dovrà parlare solo di container, ma anche di passeggeri. Il Nord Africa ha ormai individuato Genova come suo scalo di riferimento per il traffico dei traghetti. Le navi aumentano di numero e di capacità. Ma gestire quel flusso di passeggeri, al fianco dei traghetti diretti alle isole, diventa sempre più complicato. Per questo, l'authority aveva cominciato a ragionare sull'ipotesi di uno spostamento dei traghetti africani a Voltri. Ma l'idea del porto d'Africa ha subito trovato la contrarietà dei comitati del Ponente, che già devono fare i conti, ogni giorno, con migliaia di tir in entrata e in uscita dal Vte. Anche su questo si dovrà tornare a discutere.

Spedizionieri la crisi continua

Fatturato in calo e pessimismo

Sono quasi tutti negativi i dati raccolti dall'osservatorio di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri, sulla base di un'indagine che ha visto coinvolte il 23 per cento delle aziende associate. In particolare si parla di un decremento dell'otto per cento del fatturato delle attività nel primo trimestre del 2012 rispetto al 2011, di previsioni di chiusura a meno tre per cento e un forte ricorso agli ammortizzatori sociali almeno per il 22 per cento delle aziende iscritte.

«Nei decreti sulle semplificazioni e le liberalizzazioni - dice Roberta Oliaro, presidente di Spediporto - non vi è un solo provvedimento di reale valore per il nostro comparto. Eppure, dati alla mano, è accertato il valore dell'impresa logistica in termini di contributo al Pil italiano. Negli ultimi trentasei mesi non è stato

assunto un solo intervento normativo, fatta eccezione per i contributi a pioggia per l'autotrasporto e la legge "ad personam" sui costi minimi già bocciata fortunatamente dall'Antitrust ed ora al vaglio del Tar, volto a sostenere le nostre aziende nella competizione internazionale».

Il decremento medio del fatturato è appunto dell'8 per cento, con un 44 per cento degli intervistati che mostra un decremento fra il 5 e il 10 per cento, mentre solo il 18 per cento dichiara un au-

mento di cinque punti percentuali. Va detto che le quantità movimentate in export, pari al 59 per cento, prevalgono rispetto a quelle movimentate in import, che sono il 41 per cento. Le previsioni a breve termine sull'andamento del fatturato si suddividono tra modesti incrementi a modeste perdite, anche se la me-

Rinfuse, i sindacati chiedono chiarezza sul futuro del terminal

C'è troppa confusione fra la vendita di cui parla e che non si conclude mai, i verdetti della Provincia che tecnicamente sono bocciature inesorabili ma poi sono "corrette" dalle valutazioni politiche del commissario, e l'attesa per la sentenza definitiva dell'Autorità portuale. Sul Terminal rinfuse, insomma, inadempiente dal punto di vista dell'inquinamento e dei traffici, c'è poca chiarezza e siccome in mezzo

ci sono i dipendenti al secondo giro di cassa integrazione e i lavoratori della Pietro Chiesa con la cassa in deroga, i sindacati chiedono di capire quale sarà il futuro del terminal. «Siamo preoccupati - commentano Enrico Ascheri ed Enrico Pozzi della Filt-Cgil -, vorremmo capire sia dall'Autorità portuale sia dalla Provincia che cosa intendono fare, perché abbiamo segnali contraddittori. Abbiamo già detto che per noi il primo punto è la difesa dell'occupazione, poi diciamo che quell'area deve restare un polo delle rinfuse e c'è da risolvere il nodo della centrale Enel: se viene dismessa e con che tempi». E poi c'è la vendita della società che oggi gestisce

il terminal, che dovrebbe chiudersi entro metà giugno. «Non è importante chi compra e chi vende ma la tutela dei lavoratori, della salute e della sicurezza. Per questo chiediamo chiarezza» completa Ascheri.

E il segretario della Fit-Cisl Ettore Torzetti chiede l'apertura di «un tavolo immediato con l'Autorità portuale». «Mi auguro che si arrivi al più presto alla definizione della vendita o in alternativa che Tri adempia alle prescrizioni di Provincia e Autorità portuale e faccia gli investimenti chiesti. C'è da auspicare un'accelerazione, perché in mezzo ci sono i lavoratori» completa.

[m.z.]

nea per Tunisi. La Superba, che porta settecento passeggeri in più, al posto della Excelsior. Incremento anche per Cotunav

Estate "boom" per i traffici con l'Africa

Allarme del Silp sulla mole dei controlli. Chiesto l'intervento del questore

Le compagnie puntano sull'Africa e il traffico passeggeri per l'estate crescerà in maniera esponenziale fra giugno e settembre. Grandi Navi Veloci metterà in campo il cruise ferry "Superba", da 2.920 passeggeri al posto dell'Excelsior da 2.253, per affiancare lo "Splendid" sulla rotta Genova-Tunisi, che conta tre toccate settimanali. E sempre Gnv proseguirà il collegamento con il Marocco con "Excellent" e "Majestic". E anche Cotunav nei quattro mesi estivi potenzia il servizio con le navi Carthage e Tanit. Una crescita che conferma l'interesse per il Nord Africa, per i passeggeri e per le merci e che potrebbe rilanciare il tema del porto d'Africa a Voltri, lo scalo dedicato per i traffici extra Schengen, visto che, denuncia il Silp, il sindacato di polizia della Cgil, il porto di Genova rischia di rimanere intasato e di arrivare ad una situazione di emergenza.

Negli ultimi anni, a parte la battuta d'arresto registrata a causa dei conflitti interni, la crescita dei

traffici è stata continua e i tassi di sviluppo previsti per il Marocco come Paese che sta attirando investimenti dall'Europa, sono elevati a dispetto della crisi. Gnv ha scommesso su questo stato anche con i collegamenti appena acquisiti fra Francia e Marocco. Ma Genova resta un punto di attracco importante e in crescita per merci e persone. Un dato positivo, ma l'altra faccia è quella dei controlli.

«La Polizia di frontiera deve rispettare precisi obblighi e protocolli di verifica nei confronti dei passeggeri e riteniamo che il porto di Genova non sia nelle condizioni logistiche e strutturali per supportare le operazioni del caso» denuncia il segretario generale del Silp, Roberto Traverso. A ponte Colombo dove arrivano le navi Carthage e Tanit ci sono solo 4 operatori per controllare i veicoli che sbarcano, spiega, poi ci

sono le navi di Grandi Navi Veloci fra ponte Assereto e Caracciolo. E con l'impatto atteso di passeggeri e mezzi gli spazi «risultano inadeguati» per i tempi di attesa in vista dei controlli con code interminabili. Il Silp chiede al questore di intervenire per una valutazione preventiva; alla polizia di frontiera di chiedere personale in appoggio e mette sul tavolo tutta una serie di interventi. È un problema di sicurezza, sottolinea Traverso, «che non si risolve, come ci hanno proposto, facendo salire i poliziotti sui traghetti, senza pistola, per fare i controlli in viaggio e quindi evitarli all'arrivo». «La sicurezza viene prima degli

interessi dei privati e non si possono mettere a repentaglio gli operatori per logiche privatistiche» completa.

Rischio
paralisi
ad agosto

Le mete
Tunisia
e Marocco

[m.z.]

Urgente bisogno di riforme Debutto del nuovo presidente di Confindustria

ROMA - Giorgio Squinzi, titolare del gruppo multinazionale Mapei, è diventato il nuovo presidente di Confindustria. Lo ha nominato l'assemblea privata con 1.218 voti, il 94% dei consensi assembleari, chiudendo l'iter avviato con la designazione della giunta lo scorso Marzo. Ieri il suo debutto pubblico all'assemblea di Confindustria.

«Il nostro primo compito è arrestare l'emorragia e restituire fiducia» ha esordito Squinzi aggiungendo che «la bassa crescita dell'Italia è determinata soprattutto dalla difficoltà di fare impresa». «Occorre un impegno serio, determinato, continuo per ridurre la spesa pubblica. Non possiamo accontentarci di una spending review che sia solo una bella analisi dei tagli possibili. Servono tagli veri». «L'emorragia - ha continuato il neo presidente - si misura con le decine di migliaia di imprese che non sono sopravvissute alla crisi. L'emorragia si misura con oltre 2 milioni e 500.000 persone che non trovano lavoro. L'emorragia si misura con il senso di sgomento che attraversa il Paese. Dobbiamo fermare questa emorragia. Dobbiamo idare speranza».

Parlando del fisco ha detto che in Italia è una «zavorra intollerabile che si aggiunge ad altre zavorre»; con una pressione fiscale reale complessiva «al 68,5% contro il 52,8% in Svezia, il 46,7% in Germania, il 37,3% nel Regno Unito». Per Squinzi, «c'è urgente bisogno» di una riforma.

Inoltre «lo Stato deve far fronte alle sue obbligazioni verso i fornitori», ha sottolineato ricordando le «misure importanti» prese «nei giorni scorsi» su certificazione dei crediti e compensazioni riconoscendo che «né verrà ossigeno alle imprese in termini di liquidità». «Ora ci aspettiamo - incalza il presidente di Confindustria - che lo Stato acceleri davvero i pagamenti, sia per quanto riguarda il debito pregresso sia per quello che riguarda le nuove forniture». «Non possiamo più accettare - aggiunge - che le imprese falliscano perché devono versare le tasse per forniture fatte allo Stato e che lo Stato non ha pagato». E ancora, «Non possiamo più accettare che lo Stato ritardi persino i rimborsi dei crediti Iva». «L'ho detto e lo ripeto: la riforma della pubblica amministrazione è la madre di tutte le riforme» è quella che «insieme alla semplificazione normativa più ci può aiutare a tornare a crescere».

«Non stiamo chiedendo la luna e non chiederemo la luna. Stiamo solo chiedendo di poter lavorare in un Paese meno difficile e inospitale, più normale, più simile agli altri Paesi avanzati». Concludendo la relazione all'assemblea annuale ha sottolineato anche che «non chiediamo favori o privilegi». Ma ha sostenuto che «lavorare per le nostre imprese significa lavorare anche per una comunità, per il Paese, per la società italiana, di cui sono parte integrante e indispensabile». E le imprese, ha aggiunto, hanno bisogno di «certezze» per investire «le proprie risorse» e produrre.

Parlando dei temi legati al lavoro il nuovo presidente di Confindustria ha detto che è «essenziale dare attuazione a quanto abbiamo condiviso con i sindacati nell'accordo interconfederale del 28 Giugno 2011» sottolineando il «doppio livello di contrattazione, nazionale e aziendale, ordinato e moderno, flessibile e adattabile alla necessità delle imprese, anche grazie alla possibilità di concordare in azienda "intese modificative"». Inoltre, bisogna «ridurre il numero dei contratti collettivi di categoria, semplificarne i contenuti».

«Come modernizziamo e innoviamo le nostre aziende così dobbiamo modernizzare ed innovare la nostra associazione» ha affermato accennando alla riforma a cui «lavorerà una commissione presieduta da un imprenditore che stimo, Carlo Pesenti. E mi impegnerò

io stesso - ha aggiunto - consultando e coinvolgendo la base imprenditoriale». Per Squinzi «la struttura di Confindustria, il suo meccanismo di funzionamento e le sue articolazioni sul territorio» devono «essere riviste, rese maggiormente efficienti e adeguate ai tempi». Ma, ha precisato, «dobbiamo farlo con equilibrio, senza sconvolgere un sistema che è necessario e che ha funzionato bene».

Accelerare, semplificare e rendere meno costosa la vita alle imprese è il «problema numero uno», il «tema dei temi» ha detto il ministro dello Sviluppo economico, Corrado Passera, intervenendo all'assemblea di Confindustria. Rivolgendosi al neo presidente degli industriali il ministro l'ha quindi invitato a fare su questo «qualcosa insieme, creare un tavolo, un gruppo di lavoro, che periodicamente renda conto di quello che riusciamo a fare». Passera ha assicurato da parte sua il proprio «impegno forte, personale e concreto».

«La relazione del presidente Giorgio Squinzi contiene una forte domanda di semplificazione, che è sempre positiva. E nello stesso tempo una forte domanda di governo. Se questo significa una presa d'atto che il mercato da solo non risolve i tanti problemi che dobbiamo affrontare è una buona notizia» ha dichiarato Fabrizio Solari, segretario confederale della Cgil.

«Per quanto riguarda più strettamente i temi sindacali - ha detto - abbiamo apprezzato il riferimento all'accordo del 28 Giugno dello scorso anno. Si tratta di un accordo che ora va attuato in tutte le sue parti e in particolare per quanto riguarda i problemi della rappresentanza e della democrazia per garantire la massima trasparenza e il funzionamento corretto delle relazioni tra le parti. Ovviamente sarà ora necessario affinare meglio la cornice per applicare le regole sulla rappresentanza». Secondo la Cgil è poi positivo il passaggio della relazione di Squinzi relativo al superamento del concetto di derogabilità dai contratti. «Solo assumendo le linee decise con l'accordo del 28 Giugno - spiega Solari - è possibile creare un sistema corretto che contenga in sé la possibilità di gestire le flessibilità contrattuali necessarie». «Infine - ha concluso Solari - sono positivi i riferimenti del presidente di Confindustria ai temi più generali della legalità, della sicurezza e della riforma della pubblica amministrazione, alla responsabilità di impresa, grandi temi che ora bisognerà verificare nel merito»

Anche Vasto si candida a diventare porto container

VASTO - Anche il porto di Vasto punta sui container, con l'esperienza degli operatori di Trieste. Una prima riunione operativa ha permesso di valutare la fattibilità di avviare collegamenti di linea di piccole navi feeder.

Dirigenti della Tmt (Trieste Marine Terminal) hanno incontrato i rappresentanti delle istituzioni locali e i responsabili delle aziende industriali più importanti che operano nei distretti di Vasto-San Salvo e Val di Sangro. L'iniziativa, per opera delle associate Confindustria Chieti, Frittelli Maritime Group e Agenzia Marittima Vastese ha come presupposto la possibilità di collegare lo scalo di Vasto con l'hub port di Trieste.

La Tmt gestisce l'attività di servizi feeder dei container tra Trieste, Venezia, Ravenna e Ancona. Una di queste navi potrebbe estendere la rotta di collegamento fino al porto di Vasto per attivare un approdo più a sud del bacino Adriatico raccogliendo l'utenza di tutto il meridione. In caso di successo dell'iniziativa, l'operatore offrirà questo servizio di distribuzione e raccolta container a tutti i vettori e le relative compagnie marittime, che fanno scalo su Trieste, con le grandi navi oceaniche per le aziende d'Abruzzo e Molise.

Porti liguri e la nautica si gemellano con Santos

SANTOS - I porti liguri, considerati la "porta del Mediterraneo" verso l'Europa, si gemellano con Santos, considerato la "porta del Brasile". Questo l'esito della missione di sistema organizzata in Brasile dai Ministeri per lo Sviluppo economico e degli Affari esteri. Dopo gli appuntamenti istituzionali di San Paolo, l'Italia della nautica e della logistica portuale è sbarcata a Santos per un "gemellaggio" dei Ligurian Ports con il più importante porto del Sud America. L'obiettivo è quello di rafforzare gli scambi con un porto da cui passano un quarto delle merci in entrata o uscita dal Paese. Le sue previsioni di crescita per i prossimi anni sono impressionanti: le autorità brasiliane prevedono di raddoppiare il traffico entro il 2024, portandolo a 230 milioni di tonnellate l'anno.

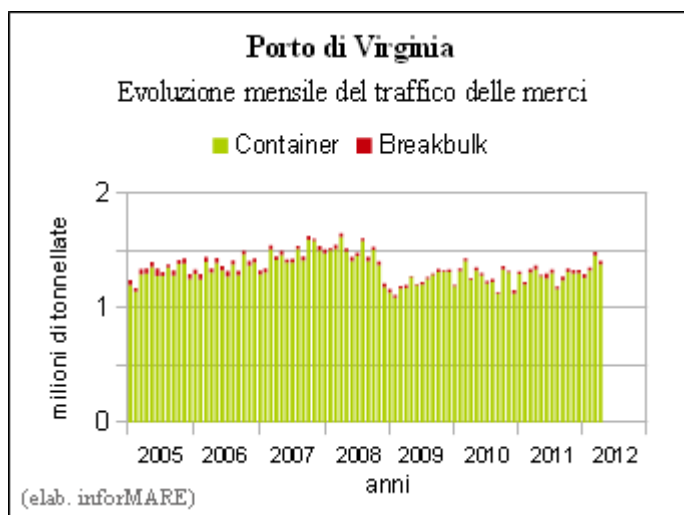
«Le potenzialità di collaborazione per i porti italiani sono enormi, non solo per la parte commerciale - spiega Luigi Merlo, vice-presidente di Assoport, che guida la missione italiana -. Per l'Italia i porti possono essere uno strumento straordinario per uscire dalla crisi». Gli incontri di Santos seguono la firma del memorandum d'intesa siglato a San Paolo. Riguardano sia la nautica che la logistica portuale. Vi partecipano imprese da tutta Italia, rappresentanti dell'Ucina (la Confindustria della Nautica), del ministero dello Sviluppo economico, l'assessore ligure allo Sviluppo, Renzo Guccinelli, e Liguria International, la società regionale per l'internazionalizzazione delle imprese.

Offerta di APM Terminals per gestire i principali terminal del porto di Virginia

La società del gruppo A.P. Møller-Mærsk vuole operare i terminal Norfolk International Terminals, APM Terminals Virginia, Newport News Marine Terminals, Portsmouth Marine Terminal e Virginia Inland Port

APM Terminals, società terminalista olandese del gruppo armatoriale danese A.P. Møller-Mærsk, intende assumere la gestione di tutti i terminal dell'area di Hampton Roads del porto statunitense di Virginia, dove attualmente possiede il container terminal APM Terminals Virginia, situato nell'area portuale di Portsmouth, che ha però assegnato in gestione per la durata di 20 anni (con inizio il 6 luglio 2010) alla Virginia Port Authority che lo opera attraverso la Virginia International Terminals, Inc. (VIT) (inforMARE del [14 maggio](#) e [25 giugno](#) 2010).

L'azienda olandese ha infatti sottoposto al governo dello Stato della Virginia un'offerta per gestire l'intera area portuale di Hampton Roads nonché le infrastrutture logistiche inland collegate. La proposta prevede che APM Terminals trasferisca la proprietà del suo terminal di Portsmouth, per un totale di 576 acri, al Commonwealth of Virginia e che, in cambio, ottenga un contratto di concessione della durata di 48 anni per gestire le infrastrutture portuali e inland della Virginia Port Authority.



La proposta prevede quindi che APM Terminals, oltre all'APM Terminals Virginia, gestisca il Norfolk International Terminals (NIT), che è il più grande container terminal del porto americano, nonché i terminal Newport News Marine Terminals (NNMT) e Portsmouth Marine Terminal (PMT), che movimentano entrambi merci sfuse e rotabili. Inoltre la società olandese intende gestire anche il Virginia Inland Port (VIP) che è situato nella Contea di Warren, a circa 350 chilometri dai terminal portuali di Hampton Roads.

Secondo i calcoli della società terminalista, grazie all'accordo lo Stato della Virginia incasserà tra 3,1 e 3,9 miliardi di dollari nell'arco di 48 anni attraverso investimenti iniziali, canoni di concessione, quote sugli introiti e imposte. Inoltre APM Terminals ha sottolineato che l'accordo consentirebbe di trasferire il rischio d'impresa dallo Stato al settore privato. «La nostra proposta - ha spiegato il presidente per l'area americana di APM Terminals, Eric A. Sisco - offre i minori costi e una soluzione a lungo termine per la futura crescita in un momento di stabilizzazione dell'economia seguito da un'espansione degli scambi mondiali».

«Nessun altro porto della East Coast - ha commentato il presidente della Virginia Port Authority, Michael J. Quillen - sta ottenendo questo tipo di attenzione da quello che probabilmente è il principale terminal operator mondiale. Quando 11 anni fa APM Terminals ha deciso di costruire qui il suo terminal ha inviato un messaggio al resto del mondo in merito al porto di Virginia. Ora sta cercando di ottenere una concessione a lungo termine e noi siamo lusingati da questo interesse. Siamo ancora una volta al centro dell'attenzione ed è una situazione molto positiva, in particolare se

si considera che tale situazione è al centro dell'attenzione dell'intera industria. Noi abbiamo un'estrema fiducia nella Virginia International Terminals, che è la nostra attuale unità operativa, ma abbiamo l'obbligo di valutare tutte le opzioni».

Lo scorso anno il porto di Virginia ha movimentato complessivamente un traffico dei container pari ad oltre 1,9 milioni di teu, con una crescita dell'1,2% sul 2010. Il volume movimentato dal solo terminal APM Terminals Virginia è stato pari a 827.000 teu.

Il Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia ha approvato il disegno di legge sulla disciplina della portualità di competenza regionale

Riccardi: non accentriamo, ma regolamentiamo ciò che era dello Stato e oggi è di nostra competenza

Il disegno di legge n. 192 sulla disciplina della portualità di competenza regionale è stato approvato oggi dal Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia con il voto favorevole dei gruppi di maggioranza e contrario di quelli di opposizione.

Prima della votazione Federico Razzini (Lega Nord) ha espresso soddisfazione per la legge che si andava ad approvare, che ha definito importante per i cittadini al pari di quella del welfare e del credito alle imprese. Dà risposte concrete - ha spiegato - a una parte importante della portualità regionale, soprattutto a domande annose. Il tempo - ha precisato - farà emergere le eventuali migliorie necessarie, ma intanto si tratta di uno strumento nuovo di sviluppo.

Giorgio Brandolin (Partito Democratico), invece, ha fatto presente che non si tratta di una riforma, ma del tentativo di ridurre le pastoie che hanno bloccato sino a oggi il porto di Nogaro e il porto di Monfalcone, ed ha ricordato i limiti di questi due scali come i loro canali di accesso, che non saranno risolti con questa legge. Non ci auguriamo venga impugnata - ha ribadito - ma abbiamo questa preoccupazione. Negativa, poi, l'esclusione dell'intesa con i Comuni nel Piano triennale delle opere: la Regione - ha sottolineato Brandolin - non può decidere tutto da sola.

Nessuno - ha detto Roberto Marin (Popolo della Libertà) - ha mai detto che si tratta di una grande riforma ma una riorganizzazione normativa: è l'inizio di un percorso del quale dobbiamo essere orgogliosi, che rimarca competenze che la Regione può e deve esercitare.

La legge, per Stefano Pustetto (La Sinistra L'Arcobaleno), è all'insegna del "vorrei ma non posso": non potendo agire sulle grosse linee portuali - ha rilevato - ci accontentiamo di muoverci su Monfalcone e Porto Nogaro. Si è svalutata - ha aggiunto - l'abilità lavorativa degli operatori portuali e li si è marginalizzati con la creazione di un mero Comitato consultivo dal parere oltretutto non vincolante.

L'assessore regionale alle Infrastrutture, Riccardo Riccardi, ha difeso la bontà della legge, evidenziando che la norma, piuttosto che un "vorrei ma non posso", è all'insegna di "faccio ciò che posso" e lo faccio con il favore dello Stato, con cui continuerà il dialogo per arrivare a un'Autorità unica con il porto di Trieste. Gli intoppi - ha precisato - si verificheranno con l'applicazione della norma. Non accentriamo - ha concluso Riccardi - ma regolamentiamo ciò che era dello Stato e oggi è di nostra competenza, e non era di competenza di nessun altro

«L'Italia si aspetta molto dalle imprese»

Carmine Fotina

ROMA

Per la crescita non ci sono scorciatoie. Il ministro dello Sviluppo economico ripete come un mantra il concetto che permea l'azione del governo, cauto nel proporre idee miracolose in un contesto che non permette fughe dal rigore. Ecco che, anche in occasione dell'assemblea annuale di Confindustria, Passera insiste su un mix di «leve che producono sviluppo ed eliminano tutti gli ostacoli che lo frenano» ma invita anche le imprese a un ulteriore scatto: «Tutto il paese si aspetta molto dalla sua industria». Nessun cenno diretto ai provvedimenti che dovrebbero approdare la prossima settimana al consiglio dei ministri, se non alla riforma degli incentivi attesa in realtà dal 2009 quando la legge sviluppo introdusse sul tema una delega al governo. Al centro di un discorso che non sembra accendere gli entusiasmi della platea, che concederà solo un applauso finale, arriva comunque un'apertura sul tema che domina l'agenda di Squinzi: la semplificazione e modernizzazione della Pa. «Mettiamo insieme un gruppo di lavoro», dice Passera rivolto al nuovo presidente di Confindustria - che entro l'estate possa trasferirci le vostre idee e noi, con decreti e dise-

gni a seconda dei casi, andremo a colmare il vostro problema numero uno. Tutti i meccanismi che possano accelerare la nascita e rendere meno costosa la vita delle imprese. Questo è un impegno concreto su cui dovremo rendere conto». Impegno al quale si associa il ministro per la Pa Filip-

po Patroni Griffi: «Invito il presidente Squinzi al Dipartimento per un confronto operativo su Riforma Pa e Semplificazioni. Siamo disponibili da subito».

Passera ricorda i primi decreti sulle semplificazioni approvati - uno sugli adempimenti amministrativi, l'altro su quelli tributari - e promette che il tavolo aperto con Patroni Griffi produrrà un nuovo pacchetto di misure. Al consiglio dei ministri della prossima settimana, intanto, dovrebbe approdare la riforma incentivi con un decreto allargato anche all'internazionalizzazione, alle

mentare e di nuovi strumenti finanziari per le imprese.

«La riforma degli aiuti - sintezza Passera - punta a una maggiore focalizzazione su obiettivi strategici riducendo l'attuale dispersione di risorse in una moltitudine di strumenti dalla dubbia efficacia». Il credito di imposta alla ricerca sarà il pezzo forte del riassetto. Resta molto da fare sull'innovazione, con l'avanzamento dell'Agenda digitale, e sull'internazionalizzazione dopo mesi di stallo trascorsi tra la soppressione dell'Ice, la sua ricostituzione in forma "light" e, adesso, il progetto di un nuovo rafforzamento. I dati deludenti sul commercio verso i paesi extra Ue richiamano a un'accelerazione, e Passera cita margini di crescita potenziale ancora notevoli. La quota di esportazioni sul Pil (circa il 30%) secondo il ministro può allinearsi gradualmente a quella tedesca (intorno al 50%), «e se centriamo quest'obiettivo il nostro export potrebbe crescere di circa 250 miliardi». Entro l'estate, il ministero conta di presentare un programma straordinario di sviluppo delle esportazioni basato sul rilancio delle fiere e delle iniziative all'estero.

Passate in rassegna le azioni finora messe in campo dal governo, su liberalizzazioni, infrastrut-

ture, credito, mercato del lavoro, il ministro apre a interventi sul fisco - «si faranno cose tangibili e positive» - ma sottolinea la grande incognita delle politiche per la crescita, ovvero le risorse da mobilitare. «Alcune misure non peseranno sul bilancio pubblico, altre porteranno a una razionalizzazione delle attuali spese ma ulteriori risorse dovranno essere recuperate dalla spending review, dalla valorizzazione degli attivi pubblici, dalla lotta all'evasione». Su quest'ultimo punto, non è mancata un'osservazione sulla sperequazione che costringe «molti italiani onesti a pagare troppe tasse perché altri italiani - privati e imprese - non pagano la loro parte».

La chiusura è un invito alle imprese affinché facciano la loro parte. Con la messa in equilibrio dei conti pubblici l'Italia ha evitato un commissariamento «che ci avrebbe tolto dal novero dei paesi che se la possono giocare». «Siamo solo a sei mesi di lavoro - prosegue Passera - certo ci deve essere un impegno aggiuntivo come ha chiesto anche il presidente Squinzi e l'impegno per uno sforzo aggiuntivo c'è, ve lo assicuro, ma il paese si aspetta molto anche da voi. Il benessere di tutti dipende in larga misura dalla vostra capacità ed impegno, e di questo vi siamo grati».

Gli imprenditori: Squinzi concreto ed efficace

Laura Di Pillo
Giorgio Pogliotti

Un relazione che ha convinto per pragmatismo ed efficacia. Giorgio Squinzi nel giorno del suo debutto incassa il giudizio positivo di imprenditori e sindacati.

Un discorso che «mi è piaciuto, sono sicuro che Squinzi saprà immettere in Confindustria la sue capacità imprenditoriali e l'entusiasmo» ha detto l'ad dell'Eni Paolo Scaroni. Relazione apprezzata anche dal Presidente Giuseppe Recchi. Giudizio positivo anche da Luigi Abete. Per il presidente di Bnl, past president di Confindustria, «il 94% dei consensi in assemblea dimostrano che Confindustria è unita», il «confronto per la nomina del nuovo presidente è talvolta anche dinamico ma poi ci si ritrova sugli obiettivi». E sul debutto del presidente degli industriali italiani: «Mi sembra sia andato molto bene - ha osservato Abete - conferma le priorità di Confindustria dando una particolare attenzione alla riforma

della Pa che è la condizione per rilanciare il Paese».

Una relazione concreta «espressione di un imprenditore vero com'è Giorgio Squinzi - ha commentato il presidente del Gruppo 24 Ore Giancarlo Cerutti - che fotografa benissimo la crudeltà dei problemi del Paese e fissa gli obiettivi che è vitale raggiungere in tempi stretti». Che ha proseguito: «Accanto ai tanti temi specifici che ho condiviso, ho apprezzato molto anche la forza tranquilla nei toni del suo intervento». Il riferimento ad accelerare sulle infrastrutture ha particolarmente convinto l'ad delle Fs Mauro Moretti: «Certamente le infrastrutture sono un volano di crescita e vanno attivate veloce-

mente, chiaramente mettendo i soldi dove servono». Relazione «ottima» per il presidente dell'Abi Giuseppe Mussari «il programma è molto buono, molto condivisibile e complesso» e ha aggiunto: «Squinzi ha fatto uno spaccato complesso dei meriti e dei limiti del paese». Riguardo ai crediti delle imprese verso la Pa ha spiegato: «mi sembra che abbia dato atto dello sforzo che le banche stanno facendo per la soluzione dello sblocco dei crediti, quindi la relazione è convincente». Giudizi positivi anche dall'ad di Unicredit Federico Ghizzoni e dal presidente di Mps: «Mi è piaciuta veramente molto» ha detto Alessandro Profumo. È un «programma ampio e concreto. Mi

sembra che la platea lo abbia seguito, condivido quello che ha detto» ha aggiunto Ghizzoni.

Un discorso di «grande pragmatismo ed efficacia, concentrato sulle emergenze delle imprese» ha precisato Franco Bernabè, presidente di Telecom Italia ricordando che «c'è un'agenda importante per la presidenza. Ci sono temi forti come la semplificazione normativa, i sistemi di pagamento della Pa, il credito alle imprese, emergenze da affrontare». Per il presidente dell'Ance «bene ha fatto Squinzi a individuare nei quattro punti cardinali della riforma della Pa, dei pagamenti alle imprese, dei tagli alla spesa pubblica e del credito le priorità sui cui il Governo deve incentrare la sua azione» ha chiarito Buzzetti ringraziando Emma Marcegaglia «per il grande impegno e passione» dimostrata nel suo mandato.

Relazione condivisa anche dall'ad di Finmeccanica Giuseppe Orsi: «Apprezziamo molto le parole di Squinzi, la relazione è stata positiva. Misureremo in se-

guito la nostra posizione». Intervento «concreto» per il presidente degli industriali di Venezia Luigi Brugnaro. Mentre Nerio Alessandri, fondatore di Technogym, sottolinea il ruolo degli imprenditori per uscire dalla crisi: «serve grande sacrificio» spiega. Plauso alle parole di Squinzi è venuto dal presidente di Confindustria Giorgio Guerrini e da Carlo Sangalli presidente di Concommercio che ha detto: «Oggi il Paese ha assoluta necessità di scelte utili alla crescita e alla coesione sociale. Avere alla guida di questa importante confederazione un uomo come Giorgio Squinzi, è un bene».

Giudizi positivi anche dai sindacati che evidenziano come l'esperienza di Squinzi alla guida di Federchimica «fa ben sperare», visto lo stato di salute delle relazioni industriali della chimica. Per la Cgil - assente Susanna Camusso che ha partecipato all'iniziativa nazionale antimafia a Corleone - Fabrizio Solari ha apprezzato «il riferimento all'accor-

do del 28 giugno del 2011 che va attuato in tutte le sue parti» insieme alla «forte domanda di semplificazione, legalità, sicurezza e di riforma della pubblica amministrazione», temi che «bisognerà verificare nel merito». Il leader della Cisl, Raffaele Bonanni, è «rassicurato» dalla «continuità con la politica del suo predecessore, Emma Marcegaglia», a cui «va riconosciuto di aver guidato la Confindustria con grande autonomia e spirito collaborativo con il mondo del lavoro». La relazione di Squinzi, secondo Bonanni «fa sperare in un rinnovato rapporto improntato al dialogo e collaborazione»; c'è condivisione per «l'appello per la riduzione della pressione fiscale sui lavoratori e le imprese». Ma Bonanni non ha condiviso «le critiche alla democrazia economica che è un veicolo importante per superare la crisi». Luigi Angeletti (Uil) giudica «abbastanza ecumenico» l'intervento di Squinzi: «ha raccontato ancora una volta quelli che sono i nostri mali». Per Giovanni Centrella (Ugl) «sulla nuova politica industriale e la crescita le idee di Squinzi sono in sintonia con le nostre».