

# RASSEGNA STAMPA 25 OTTOBRE 2011

Fonte:



## TIR, SUL FERMO L'OMBRA DELL'EVASIONE

**Genova** - Poco tempo fa, nel corso di un'assemblea di **Trasportounito**, uno dei presenti si era alzato verso il sottosegretario ai Trasporti, **Bartolomeo Giachino**. La questione verteva sui contributi all'autotrasporto (che ricordiamo essere stati cinque miliardi in 10 anni). L'imprenditore diceva di avere 100 autisti. «Bene, significa che per ciascuno avete ricevuto 700-800 euro, se avete versato i contributi Inail» dice Giachino. «Ma io l'Inail non la pago» ha risposto l'imprenditore.

Da questo episodio si ha un piccolo spaccato di quello che succede nel mondo dell'autotrasporto, e della frangia di scontenti che rappresenta la sigla di Trasportounito, una delle 13 associazioni del settore, che ieri ha inaugurato un fermo di cinque giorni, trasformatosi in sostanza in un blocco - almeno fino a ieri sera - del porto di Genova, con possibilità di replica anche oggi. L'**Inail**, l'assicurazione sul mezzo: è lo stesso **Franco Pensiero**, presidente dell'associazione, a chiarire che tutte le imprese dell'autotrasporto hanno crediti con fornitori, banche e soprattutto erario. «C'è anche un situazione di illegalità diffusa che riguarda circa il 60% delle imprese del settore» dice Pensiero.

Soldi che spesso non vengono pagati per «garantire la sopravvivenza delle stesse imprese». Si posticipa, ci si indebita, si abbassa il prezzo. E così i soldi dello Stato non arrivano. Nemmeno i 400 milioni stanziati ancora due settimane fa dal governo. Sarebbe meglio, ha detto Pensiero, destinare quei 400 milioni «agli ospedali o alle università» perché intanto di quei quattrini poco o nulla arriva alle imprese. «Quello che servirebbe, è un costo chilometrico della merce. Almeno quel costo, la committenza dovrebbe pagarlo. O ancora, soste brevi nei porti, non di 24 ore. I 50 milioni per i rimborsi del carburante che arrivano dallo Stato, per fare un esempio, sono briciole, sono frammentati tra mille piccole imprese, non servono».

L'autotrasporto è un settore iper-frammentato - 130 mila imprese, il 45% "padroncini" di un solo camion - negli anni ha fatto pressione quasi unicamente sulla riduzione dei costi. Spesso per tenersi in piedi, rimanendo indietro con i pagamenti delle tasse. Lavoro in nero? Questo rimane un argomento tabù, anche se sono in molti nel settore a sostenere che molti autotrasportatori per il fisco semplicemente non esistono: ditte "terze" che operano per società più grandi, che quindi non possono incassare nemmeno un contributo. Ma certamente, c'è un problema di legalità, legato alla sopravvivenza del settore. Trasportounito rappresenta oggi la frangia più oltranzista dell'autotrasporto, un 4% di imprese che non ha firmato alcuna *pax* sociale con il governo. Una costola della **Fita-Cna**, nata nel 2009 sotto la guida di Maurizio Longo, ex leader dell'associazione uscito per dissapori interni, e «siamo gli unici che non rientrano in logiche confederative» dice Longo, che non nega nemmeno il fatto che la protesta di questo giorni «è anche un modo per farsi conoscere, perché siamo un'organizzazione giovane». È un fatto che siano i più duri, e forse non è un caso che sia l'unica associazione che si lamenta apertamente sul fronte dei pagamenti delle tasse. O di altre situazioni di illegalità: «Lei ha mai viaggiato in autostrada dietro a un camion in marcia a 100 all'ora? Guardi, quasi sicuramente quello è un mezzo che sta viaggiando in maniera illegale - spiega Pensiero -. C'è una calamita che viene collocata sotto il cronotachigrafo, che in sostanza blocca il conteggio delle ore. C'è chi viaggia 13, 14 ore al giorno, altroché norme sulla sicurezza. Queste sono le cose che dovrebbero controllare le forze dell'ordine, e non reprimere le proteste di chi non ce la fa più».

## **APONTE« TROPPI PORTI IN ITALIA»**

**Napoli** - «L'Italia ha troppi porti. Cinque o sei dove concentrare le risorse oggi parcellizzate su troppi scali sarebbero più che sufficienti»: lo ha detto ieri il numero uno di **Msc, Gianluigi Aponte**, a una lectio magistralis tenuta all'Università di Napoli -. Non è possibile che ogni Regione voglia il proprio porto o il proprio aeroporto. Ci sono sprechi enormi di risorse. La programmazione spetta allo Stato e non alle Regioni – insiste Aponte- per cui ci vorrebbe un tavolo serio con persone competenti del settore per capire quali sono i porti sui quali conviene puntare». Aponte si è soffermato anche sul futuro dello scalo di Napoli che rischierebbe di perdere, nei prossimi tre mesi, metà dei suoi traffici container per deficit infrastrutturali, secondo quanto denunciato dall'ad **Conateco** (società terminalistica partecipata da Msc) **Pasquale Legora de Feo**.

«Il pericolo c'è - ha detto Aponte -. A Napoli è da anni che si parla di escavo dei fondali, di adeguamento infrastrutturale, della realizzazione della darsena di levante. Siamo ancora aspettando. Ovvio che se le nostre mega porta contenitori non possono più accedere alle banchine, non possiamo far altro che dirottarle su altri scali».

**BIANCA D'ANTONIO**

## IERI GIORNATA DIFFICILE, DA OGGI IL BLOCCO È BANDITO FORCIERI ACCUSA: PERSI DEI TRAFFICI E MERLO RINCARA: SONO PIRATI

**GENOVA.** La manifestazione nazionale non ha tenuto in scacco l'Italia come auspicato da Trasportounito, ma sicuramente ha regalato una giornata difficile al porto di Genova. L'associazione aveva annunciato una protesta in tutti "i gangli" della logistica italiana, e proteste si sono effettivamente registrate a Padova, Villa San Giovanni, Brindisi, Rivalta Scrivia. Fulcro della protesta dovevano però essere Genova e La Spezia. In quest'ultimo porto gli autotrasportatori si sono limitati al volantinaggio: «È andata bene - diceva ieri sera il presidente dell'Authority, Lorenzo Forcieri, mentre dall'ufficio scrutava i camion in entrata e in uscita dal porto - anche se per via degli annunci oggi abbiamo perso circa il 20% del traffico giornaliero». Decisamente meno distesa la situazione a Genova, dove solo in serata una convocazione d'urgenza in Prefettura - pare voluta dallo stesso Giachino - ha spinto i rappresentanti a sospendere i blocchi in entrata e uscita dai varchi. Ma a quel punto, la giornata si era quasi conclusa. Giachino, che incontrerà oggi a Roma i rappresentanti di tutte le sigle, ha definito la

protesta «illegale» ricordando il lavoro portato avanti dal governo fino a questo momento sul fronte dell'autotrasporto. Il numero uno dell'Authority genovese, Luigi Merlo, ha chiesto la testa di Longo in Comitato portuale («è entrato che rappresentava un'altra sigla») - appoggiato dagli "ex" della Fita Cna - e dagli spedizionieri della Spediporto, che per bocca del presidente Roberta Oliaro e del segretario generale Giampaolo Botta denunciano di aver perso circa il 70-80% dei traffici giornalieri dello scalo. Merlo ha definito l'iniziativa di Trasportounito «un atto di pirateria, non uno sciopero nazionale», mentre secondo Piero Lazzeri, il presidente di Fedespedi, l'associazione nazionale degli spedizionieri, «tra queste azioni e quelle dei black-bloc c'è poca differenza. Se uno sciopero è nazionale, e si fermano tutti, è un conto. Ma così che senso ha? È legittimo protestare per i propri diritti, ma non si può farlo rendendo impossibile il lavoro a tutti gli altri, che tra l'altro mi pare non abbiamo avuto le stesse attenzioni da parte del governo».

**A. GUA.**

### MENO TASSE A CHI INVESTE NEI PORTI, MA L'IVA È IN BILICO

È SCOMPARSA nelle ultime bozze del decreto sviluppo circolate ieri a Roma la norma che assegnava alle società di progetto affidatarie della costruzione e gestione di opere portuali una quota pari al 25% dell'incremento Iva generato dall'opera stessa. La norma era stata concepita per facilitare, tra l'altro, l'avvio dei lavori per il terminal di Vado. Ma nell'ultima versione questa norma non compare, mentre si parla di «defiscalizzazione» quale contributo di finanziamento per chi investe nei porti. Norme più semplici, inoltre, per la costruzione di nuovi terminal utilizzando materiale di scavo e per il via libera Cipe sulle opere strategiche. Prevista poi la creazione di società di sviluppo pubblico-private per i sistemi logistici (porti-autostrade-ferrovie).

## PUNTI DI VISTA

# AUTOTRASPORTO, REGOLE SULLA SICUREZZA

MARCO GALLO

**D**a anni nel nostro Paese, nell'ambito dell'autotrasporto, si è sviluppato un modo di fare impresa che, sprezzante delle regole e indifferente alle più elementari norme di sicurezza, calpesta in modo sistematico i diritti dei lavoratori.

Sostanzialmente in armonia con le "leggi che regolano" il mercato e contestualmente anche alla insufficienza di controlli da parte degli organi competenti (Polizia Stradale e Direzione Provinciale del Lavoro), di fatto viene sistematicamente anteposta alla vita di questi lavoratori e quella degli utenti della strada, una formula delirante che sviluppa a fronte di ricavi poco leciti, una inevitabile regressione sociale ed economica.

In questo contesto di irregolarità si sta verificando sempre con maggiore frequenza che il "lavoro cattivo" sta scacciando il "lavoro buono".

Dalle organizzazioni sindacali è stato chiesto presso il Ministero del Lavoro di dare priorità ai controlli diretti verso queste realtà, meno virtuose e meno visibili di tutte, stilando quella che venne definita una "Black List", su cui puntare le attività di controllo, per il semplice motivo, che laddove si da luogo ad una negoziazione tra le parti sicuramente si concretizza un maggior controllo sociale all'interno delle aziende.

La legge 127 del 4 agosto 2010 sulle "tariffe minime di sicurezza nel trasporto" interviene rispetto alle tematiche dell'autotrasporto e delle tariffe concretamente applicate. Finalmente si opera per rom-

pere un disequilibrio rivolto a sottopagare i servizi acquistati sul mercato del trasporto merci su gomma, che inevitabilmente si sbilancia a sfavore dei vettori e subvettori.

Con questo provvedimento si tenta di contrastare la concorrenza senza regole.

I committenti che a oggi non riconoscono in toto i costi delle tariffe minime di sicurezza del trasporto, non stanno svolgendo un buon servizio alla società. Non è più tollerabile la deregolamentazione sino a oggi praticata, occorre da parte di tutti i soggetti coinvolti una presa di coscienza, troppe ormai le tragiche conseguenze che un lavoro svolto in condizioni inadeguate

produce, effetto principale nelle cifre esponenziali delle morti bianche in questo settore, ricondotte in maniera troppo riduttiva a fatali incidenti stradali.

Essendo consapevoli, delle

problematiche che le imprese di autotrasporto si trovano quotidianamente a fronteggiare per la difficoltà di vedere l'effettiva applicazione della legge sulle tariffe minime, auspichiamo che il confronto e la coesione del settore sia funzionale al fine di giungere all'obiettivo.

Le organizzazioni sindacali chiedono con fermezza il rispetto delle regole, innovazione, professionalità, sicurezza, strumenti che contribuiscono fattivamente a riportare il nostro Paese nel novero di quelli maggiormente sviluppati e ad una sana e corretta concorrenza.

MARCO GALLO, LEONARDO CAFUOTI MASSIMO PROGLIO, ALBERTO GILA, MARCO Odone, GIOVANNI CIACCIO

FILT-CGIL-FIT-CISL UILTRASPORTI

### CONTESTO IRREGOLARE

**Si sta verificando che il "lavoro cattivo" sta scacciando il "lavoro buono"**

## **Autotrasporto, la rivolta inchioda Genova Merlo all'attacco: "È un atto di pirateria"**

Annunciato, temuto, subito, il blocco dell'autotrasporto firmato da una sola delle tredici sigle sindacali, Trasportounito, ha finito per mettere in ginocchio soprattutto il porto di Genova. A nulla è valsa la convocazione al tavolo della trattativa da parte del sottosegretario ai Trasporti Mino Giachino. L'incontro si terrà oggi, così come indicato la scorsa settimana, ma questo non ha scongiurato lo sciopero che, nelle intenzioni di Trasportounito, continuerà fino a venerdì. Alla vigilia dello sciopero c'era chi temeva che, oltre all'astensione dal lavoro, la sigla sindacale potesse mettere in atto anche azioni di blocco, come quella di mettere i rimorchi di traverso, come annunciato in un primo tempo. Si è scelto invece di organizzare presidi con volantinaggio all'ingresso dei varchi portuali. E questo, inevitabilmente, ha finito per rallentare sempre più le operazioni. Centocinquanta tir, in gran parte provenienti dall'Austria e dalla Svizzera, sono rimasti fermi dalla mattina agli ingressi. «Il calo dell'attività giornaliera è stato del 70-80%» denunciano gli spedizionieri.

Durissima la reazione del presidente dell'autorità portuale di Genova, Luigi Merlo, che annuncia denunce per danni. «Quello di Trasportounito non è stato uno sciopero nazionale, è stato un atto di pirateria, una sopraffazione per tutte le aziende e i lavoratori che operano in porto - spiega - Non può esistere nessuna motivazione che giustifichi una tale sopraffazione. Mi sento tradito da Trasportounito, essendo stati noi uno dei pochi porti che in questi anni ha cercato di costruire un rapporto dialogante e collaborativo che per me da oggi si interrompe».

Non che le previsioni per oggi siano più confortanti. D'altra parte l'intenzione della sigla sindacale era proprio quella di attirare la massima attenzione sulla situazione del settore, respingendo al mittente anche le richieste del sottosegretario Giachino che aveva ricordato come il governo avesse già deciso di investire nell'autotrasporto 400 milioni di euro. «I 400 milioni di euro che il governo ha deciso di erogare anche per il 2012 per l'autotrasporto sono soldi buttati al vento - ha risposto in una nota Trasportounito - E' ora di finirla. Anche negli anni passati le imprese di autotrasporto, hanno raccolto solo briciole, perdendo giorno dopo giorno capacità contrattuale e vedendo i costi di gestione superare anche del 25-30% il prezzo del servizio reso sul mercato». Gli operatori privati non sembrano però disposti a tollerare ulteriormente una protesta che ha ricadute pesanti sul lavoro. «Pensiamo che Genova sia l'unico porto italiano ad aver subito il fermo - dichiara la presidente di Spediporto, Roberta Oliaro - Siamo ancora una volta lo strumento utilizzato da questo gruppo di autotrasportatori». A questo punto, però, gli operatori si mettono al fianco del presidente Merlo e annunciano una nuova, clamorosa iniziativa. Assagenti, Spediporto, Anita, Cna Fita, Confartigianato Trasporti, Confapi Trasporti, vale a dire tutte le associazioni di categoria e gli operatori economici del Porto di Genova «esprimono apprezzamento e totale sostegno a quanto dichiarato questa mattina da Luigi Merlo. Queste associazioni si identificano nelle parole del Presidente

ritenendo che la crisi profonda del settore non si risolve con azioni come queste, che hanno come effetto prevalente quello di inasprire gli animi e acuire la tensione mettendo ancora più in difficoltà le imprese, e senza indicare una possibile soluzione, concreta e sostenibile. «Sosteniamo pertanto, e condividiamo, tutte le parole del presidente Merlo - scrivono - dalla proposta di avviare una procedura di class action nei confronti di coloro che dicono di rappresentare le imprese di autotrasporto ma in realtà non fanno altro che danneggiare tutto il settore portuale, alla richiesta di dimissioni del rappresentante dell'autotrasporto nel comitato portuale Maurizio Longo». «Le prospettive di crescita ci sono tutte. Gli ordini dei clienti pure» dice Roberto Deiana, titolare della Nuova Seristudio di Monleone di Cicagna (particolari in plastica verniciati per il settore automotive) che, nei mesi scorsi, è stata messa in forte difficoltà da un vasto incendio che ha devastato la seconda sede di Carasco. Nel prossimo inverno l'ultima ammiraglia di Costa Crociere, la Costa Favolosa, opererà negli Emirati Arabi. Previsti 22 scali e 233.000 passeggeri movimentati. «Costa Favolosa sarà la nave da crociera più grande e moderna mai impegnata nell'area» dichiara Gianni Onorato, d. g. di Costa Crociere. È tornata dopo anni nel porto della Spezia una portacontainer della Maersk, la "Seville". A dare il benvenuto al comandante del cargo da 8.500 teus, il presidente dell'Autorità Portuale della Spezia, Lorenzo Forcieri, accompagnato dall'amministratore delegato di Lsct, Marco Simonetti. I dati sui traffici portuali del nord europeo relativi al terzo trimestre dell'anno dicono bene. Percentuali di crescita che riportano al primo periodo pre crisi, quello del 2008. Movimento merci e container su livelli assoluti. Ma per parlare di ripresa effettiva dei traffici e soprattutto di necessità di mettere in mare nuove navi per sostenerne la domanda è ancora molto presto. Identico il discorso sulla redditività. L'Europa del nord (e non solo) fa numeri anche grazie all'indebolimento dell'euro, ma soprattutto grazie agli interventi pubblici in termini di agevolazioni sulle tariffe ed imposte. Tute opportunità, queste ultime, che Genova sogna a vuoto. Ricordarle gioverebbe a chi avesse voglia di sentire. Germania e Spagna hanno fatto da apripista al rilancio del settore portuale utilizzando l'alleggerimento fiscale. In Spagna le opportunità di richiamo si leggono nella riduzione del 10% dei diritti portuali con sconto del 14% della tassa portuale sulle merci e del 7% sulla tassa di ancoraggio. Nella città stato di Brema (porto congiunto con Bremerhaven) nel blocco delle tariffe praticate. Il che significa, anno dopo anno per chi sbarca, un risparmio secco quantomeno sul corso dell'inflazione. Anche i porti belgi e olandesi hanno impostato la loro ripresa sul rafforzamento delle autonomie e l'elasticità sui prezzi. Che Genova sia riuscita a crescere sugli stessi livelli senza alcuna opportunità del genere sa di miracolo. Ora i numeri. Nei primi nove mesi di quest'anno - rispetto al pari periodo del 2010 - il porto di Anversa ha movimentato 142 milioni di tonnellate di merci (+7,5%), mentre i container hanno raggiunto quota 6,5 milioni di teu (+3,1%). Ma, stando all'autorità portuale, i dati vanno letti con prudenza. Infatti, dopo una consistente crescita dei volumi registrata nella prima metà del 2011, il trend di crescita del traffico ha successivamente mostrato un rallentamento. Più precisamente, nel primo trimestre del 2011 il volume di traffico complessivo è risultato in crescita del 12,7% sul corrispondente trimestre del 2010; nel secondo trimestre del 2011 è stato computato un aumento dell'8,2% sul secondo trimestre del 2010 e nel trimestre successivo il traffico è cresciuto solo lievemente (+1,9%) rispetto al terzo trimestre dello scorso anno. Quindi, nel gioco delle percentuali e negli allarme su una recessione in formazione, l'ultimo trimestre potrebbe chiudere su livelli anche negativi. Pessimo viatico per il 2012. Anche Rotterdam ha messo in archivi

un buon terzo trimestre. Oltre il 7% complessivo di aumento. Nessuna sorpresa dopo che, lo scorso anno, lo scalo olandese era riuscito a superare il porto di Ambrurgo in termini di volumi containerizzati movimentati per il mercato russo. I riflessi delle buone trimestrali del nord, che però potrebbero aver già perso il proprio fulgore, si sono riverberati anche sul sud Mar Mediterraneo sponda occidentale. I dati del traffico container nel porto di Barcellona, che nel primo semestre aveva superato quota un milione di teu, con una crescita del 18% si sono confermati. Gran parte del volume di traffico containerizzato movimentato dal porto di Barcellona è generato dagli scambi con l'Estremo Oriente, il Nord Africa e il Medio Oriente. In particolare, la Cina continua a consolidare il proprio ruolo di principale partner commerciale del porto con un traffico, vale ricordarlo, che nei primi sei mesi del 2011 era salito ad oltre 195. mila teu, con un incremento del 13% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.



## BUIO SUGLI ORDINI, RISCHIO GUERRA TRA STABILIMENTI

**Genova** - Troppo presto per sapere se il governo firmerà per la nave oceanografica di cui si parla da anni, ancora tutte da chiudere le trattative con alcuni armatori su nuove commesse: se **Fincantieri** aveva ieri degli assi in mano in tema di nuovo lavoro per gli stabilimenti, ieri non li ha mostrati ai sindacati. E tra i lavoratori sale la tensione, a partire da quelli di Genova **Sestri Ponente** che vedono come una prospettiva sempre più concreta lo stop alle attività dopo la consegna della nave Oceania a marzo. Ma non è tutto: lo scontro sulla nave prima destinata allo stabilimento di Ancona e che invece potrebbe andare a Marghera accende il rischio, latente in questi mesi, della guerra tra cantieri: «Una volta assegnavamo gli ordini secondo criteri di solidarietà, oggi non possiamo fare a meno di valutare il criterio della solidarietà a fianco dell'efficienza» ha spiegato il top management aziendale, amministratore delegato **Giuseppe Bono** assente, ieri alle Rsu dei diversi cantieri e ai sindacati. Per i rappresentanti dei lavoratori tutto si traduce così: chi non accetta i piani di esuberi è fuori e, comunque, sono penalizzati gli stabilimenti più deboli come infrastrutture, tra cui Genova. Ma all'azienda respingono questa lettura che riduce al "ricatto" i rapporti sindacali: «La verità - spiegano fonti aziendali - e che la concorrenza tra gli stabilimenti europei, e non solo, è tale che non possiamo più permetterci di lavorare sottocosto su nessuna nave: una volta avevamo 10-12 navi l'anno nelle crociere, oggi c'è un mercato di 5-6 dove noi possiamo averne 3-4». Ci sono altri numeri, non ufficiali, che spiegano meglio cosa sta succedendo: le ultime due navi che saranno costruite per Aida (**gruppo Carnival**) sono state assegnate ai cantieri giapponesi **Mitsubishi** un paio di mesi fa. Secondo quanto risulta al *Secolo XIX*, Fincantieri si era candidata per costruire le due navi a poco meno di 500 milioni di euro l'una, piazzandosi come migliore offerta in Europa. I giapponesi hanno sforbiciato del 25%. Sarebbero questi numeri a spiegare meglio d'altri lo "sforzo" per rendere più efficienti i diversi stabilimenti, anche attraverso gli esuberi «che però non sono licenziamenti» spiegano all'azienda che punta a prepensionamenti e ammortizzatori sociali. Non per questo i numeri sono meno pesanti: Monfalcone ha già firmato per un piano di esuberi che vale 250 posti, 260 a Riva Trigoso e Muggiano, la sede di Genova di Via Cipro dimagrirà di 55 unità, Ancona (ma non ha ancora firmato) dovrebbe perdere 180 posti. Numeri a cui vanno aggiunti quelli di Sestri, Palermo, Castellammare, gli stabilimenti che probabilmente saranno più colpiti da altri non avendo ancora una precisa mission industriale individuata. La situazione di Genova Sestri Ponente si sta rivelando in particolare molto critica: il **presidente della Repubblica Giorgio Napolitano** si è mosso personalmente per sollecitare un intervento del governo che scongiuri la chiusura a marzo. Ma i segnali che Genova debba almeno temporaneamente rinunciare al business delle crociere si moltiplicano: ieri, ad esempio, il Pdl ligure è intervenuto nel dibattito con un documento firmato dal coordinatore regionale **Michele Scandroglia**, il consigliere regionale Gino Garibaldi e Renata Oliveri, responsabile regionale politiche economiche, in cui si chiede di «identificare una missione produttiva che veda il cantiere rivolto verso progetti speciali (chiatte per lo smaltimento rifiuti, prigioni galleggianti, off shore eolico) ai quali potrebbero aggiungersi altri progetti innovativi anche nel campo del naviglio speciale, non escludendo le sinergie con grandi gruppi industriali nazionali». Come a dire, facciamo altro. «Da chi ha la responsabilità di sorreggere con il proprio voto il governo ci si attenderebbe che sappia indicare una direzione di marcia credibile» rispondono dal Pd, considerando i progetti in oggetto "campati in aria". Comunque sia, è chiaro che una direzione di marcia è ancora lontana da essere stata individuata. Lo stesso vale per Castellammare: ieri il presidente degli armatori italiani, **Paolo D'Amico**, ha invitato a «ragionare con serenità sulla riconversione».

SAMUELE CAFASSO

L'INTERVENTO  Italia Futura**Walter Bertini****«Ora il governo  
batta un colpo  
sulla portualità»**

Da Walter Bertini, direttore di Italia Futura Liguria riceviamo una lettera sulla portualità nel nostro paese che pubblichiamo

**Il Governo ignora la portualità italiana.** L'ennesima conferma è arrivata dall'assemblea di Assoporti che si è tenuta a Roma il 18 ottobre. Il ministro Altero Matteoli, per il secondo anno consecutivo, ha abdicato al suo ruolo ed ha evitato di partecipare alla riunione della portualità del Paese, uno dei principali motori dell'economia nazionale, «seconda in Europa per tonnellaggio solo a quella olandese» ha ricordato l'associazione degli scali.

E' comprensibile il difficile momento per l'economia, è comprensibile che gli italiani stiano affrontando molti sacrifici, ma un governo che si ostina a sostenere 25 autorità portuali, parte delle quali praticamente inutili per il sistema portuale nazionale, è decisamente fuori dai parametri europei.

Il comparto marittimo chiede non solo interventi "onerosi", come l'autonomia finanziaria, ma anche a costo zero, primo fra tutti la sburocratizzazione delle procedure, per esempio quelle che accompagnano le merci dentro e fuori dai porti e che rendono l'Italia fanalino di coda in Europa, facendo comprendere perché, purtroppo, molte merci scelgano ancora i porti del Nord Europa.

Alcuni interventi, lo ripetiamo, sarebbero a costo zero e consentirebbero di rendere più efficiente e competitivo il sistema portuale italiano. Dunque, signor ministro e spettabile Governo, battete un colpo, fateci capire che non è vero che per voi la portualità non conta nulla.

**WALTER BERTINI**  
DIRETTORE D'ITALIA  
FUTURA LIGURIA

# La "betta" di Roma

## Gelo sui nuovi ordini

*Il direttore generale Pappaianni: «Anche nel 2012 il lavoro dimezzato»  
Manganaro (Fiom): «Navi solo a chi taglia. Peggio del vecchio piano»*

«I carichi di lavoro per il 2011 e quelli previsti per il 2012 sono dimezzati rispetto ai livelli pre-crisi» gela le speranze il direttore generale di Fincantieri, Vitaliano Pappaianni, nell'incontro con i sindacati a Roma che si aspettavano novità sui carichi di lavoro per i cantieri del gruppo. L'azienda ha illustrato la situazione attuale di mercato che è tutt'altro che rassicurante, ha tirato le somme sulla cassa integrazione, ma non ha annunciato nuove commesse. «La nave che prima era per Ancona e poi hanno detto che sarebbe andata a Marghera che alla fine ci hanno confermato, hanno spiegato che sarà affidata al "miglior offerente". Significa che la filosofia da domani è che ad ogni nave deve corrispondere una riduzione di organico, quindi le nuove commesse saranno assegnate ai cantieri che hanno firmato gli accordi separati. È peggio del vecchio piano» commenta a fine riunione Bruno Manganaro, responsabile della cantieristica della Fiom-Cgil per Genova e il Tigullio. L'incontro, iniziato come un excursus sulla crisi mondiale della cantieristica, si conclude con una discussione accesa fra azienda e Fiom, e con i delegati dei singoli cantieri che si aspettavano

Presto  
il vertice  
dal ministro

Sestri  
ferma  
a marzo

qualche risposta e non ne hanno ottenute e con una sottolineatura degli accordi separati, cantiere per cantiere, come è avvenuto a Monfalcone e a Riva Trigoso e Mugliano, come strategia. «Si capisce che qualche commessa c'è, ma la strategia è: se vuoi una nave da costruire taglia gli organici. Senza un progetto che dia prospettive per il futuro - continua Manganaro -. A questo punto l'incontro con il governo è

determinante, è determinante tenere un tavolo nazionale, per avere un piano nazionale da gestire, con garanzie precise a fronte di eventuali tagli e non navigare a vista».

Le cifre della cassa integrazione sono pesanti: 1.968 dipendenti su un totale di 8.200 e le previsioni sono che aumenterà pesanti per Sestri Ponente che a marzo consegnerà l'ultima nave e per Ancona che è ferma.

«Non sono arrivate risposte - commenta Tiziano

Roncone, segretario regionale ligure della Fim-Cisl, che alla riunione non c'era ma ha seguito tutti i passaggi -. Per Sestri Ponente ora che ci sono i soldi del ribaltamento ci vuole un lavoro per far funzionare il cantiere anche durante il ribaltamento e poi è necessario trovargli una "missione". E diversamente dalla Fiom penso che questo si debba fare a livello di sito, perché a livello nazionale ci sono territori più forti dei nostri e questo potrebbe danneggiarci».

# Aponte: su Tirrenia fugheremo tutti i dubbi dell'Europa

Francesco Prisco  
NAPOLI

Sull'esito dell'indagine che l'Antitrust europeo ha avviato a proposito della compravendita di Tirrenia «c'è molta fiducia». Un po' meno ce n'è su come in Italia si stanno gestendo le politiche dei trasporti: «Prevalgono i localismi, Governo e Regioni agiscono in maniera scoordinata mentre occorrerebbe un Piano regolatore nazionale della logistica che contempra al massimo cinque porti e dieci interporti».

Va a ruota libera Gianluigi Aponte, presidente del gruppo armatoriale Msc che ieri a Napoli ha preso parte all'evento "L'era del container", organizzato in occasione del bicentenario della facoltà di Ingegneria dell'Università Federico II. Come nel suo stile, poche ma incisive battute sul palco, ampia analisi delle problematiche di settore a margine. Si parte dall'operazione di acquisto di Tirrenia che lo vede protagonista insieme con Vincenzo Onorato e Manuel Grimaldi, gli altri due armatori napoletani suoi soci nella cordata Cin. Un'operazione da 380 milioni al momento "appesa" alla decisione dell'Antitrust dell'Ue che dovrà pronunciarsi sulla liceità della compravendita della compagnia di navigazione di Stato. Aponte non ha timori di sorta: «Le aspettative - dichiara - sono ottime. Non ci siamo opposti alle verifiche di Bruxelles, anzi le abbiamo noi stessi volute affinché fosse da subito chiaro a tutti che l'acquisizione avviene secondo criteri di assoluta trasparenza. Meglio chiarire subito tutti i

passaggi, - ha detto - piuttosto che incorrere successivamente in obiezioni».

Poi Aponte indirizza i suoi strali contro la politica «che in Italia gestisce male - dichiara - le politiche di settore. Noi operatori avremmo bisogno di un Piano regolatore nazionale della logistica che stabilisca a livello centrale su quali infrastrutture puntare. Dati i flussi di mercato che interessano il nostro Paese, sarebbero sufficienti dieci interporti e cinque o sei porti: poche strutture ma caratterizzate dai più moderni standard di servizio». E invece prevalgono i localismi: «In tutta Italia - ha detto Aponte - il sistema di porti e interporti non funziona a causa di questa disconnessione che c'è fra il governo centrale e le regioni che esortano la loro indipendenza senza che l'esecutivo nazionale interferisca. Assurdo per un paese inserito nell'economia globale in cui tutto dovrebbe essere regolato da un governo centrale». Quindi, da parte dell'armatore nativo di Sant'Agnello da tempo residente a Ginevra, un riferimento anche al futuro di Napoli: «Il porto diventerebbe fondamentale per lo sviluppo della città se avesse i dragaggi giusti che permettessero alle navi grandi di attraccare. È necessario poi - ha aggiunto l'armatore - sviluppare anche la cantieristica, perché noi abbiamo molte difficoltà a portare le nostre navi in riparazione a Napoli, dove i bacini sono spesso non disponibili o non sono abbastanza capienti». Aponte ha quindi promosso l'iniziativa delle world series della Coppa America di vela a Bagnoli, fortemente voluta dal presidente dell'Unione industriali di Napoli Paolo Graziano: «Se si fa è una cosa positiva» ha detto l'armatore.

Ampio spazio dell'evento, dominato dalla lectio magistralis di Ennio Cascetta, docente di

pianificazione dei Trasporti a Napoli ed ex assessore regionale al ramo, ruotava proprio intorno al caso aziendale del gruppo Msc, secondo player mondiale del mercato dello shipping con un fatturato che, solo a considerare le attività connesse alla logistica, supera i dieci miliardi di dollari. Secondo le previsioni, il gruppo Msc chiuderà il 2011 con 13 milioni di contenitori trasportati pieni, per un incremento dell'8,3% sulla performance dell'anno precedente. Pari a un milione di Teu le sole movimentazioni riguardanti l'Italia. Dei 13 milioni di contenitori movimentati in tutto il mondo, circa quattro milioni riguarderanno i trasporti via terra, un ambito sul quale Msc sta investendo enormemente. Il tutto mentre a livello nazionale il settore della logistica fa registrare una significativa contrazione.

## NUMERI

**13 milioni**

**Il traffico**

In Teu i container pieni che il gruppo Msc movimenterà in tutto il 2011, per un incremento dell'8,3% sull'anno scorso

**10 miliardi**

**Il giro d'affari**

In dollari, il fatturato delle attività collegate alla logistica del gruppo presieduto da Gianluigi Aponte

**40 mila**

**Gli organici**

I dipendenti del gruppo, sparsi per i 420 uffici e le 452 navi del marchio attivi in tutto il mondo

**380 milioni**

**L'offerta**

In euro, l'offerta per l'acquisto di Tirrenia da parte della cordata Cin

**Rapporto.** Un cluster da 39 miliardi che nel 2012 aumenterà il fatturato

# Cresce l'economia del mare

**Raoul de Forcade**

GENOVA

Nonostante la crisi economica ancora in atto, il cluster marittimo italiano sta tenendo. E prevede una crescita complessiva contenuta nel 2011 e una più decisa ripresa nel 2012. A testimoniare lo è Paolo d'Amico, presidente, oltre che di Confitarma, della Federazione del mare, che raggruppa i principali attori del comparto e che oggi presenta il IV Rapporto sull'economia del mare.

Il documento testimonia che il Pil generato dal sistema marittimo nazionale, comprensivo sia della componente industriale manifatturiera e terziaria che di quella istituzionale (marina militare, capitanerie di porto, Autorità portuali e sistema previdenziale-assicurativo dei marittimi), nel 2009 ha raggiunto i 39,5 miliardi, pari al 2,6% del totale nazionale. Il contributo maggiore è dato dai comparti manifatturieri e terziari, con un Pil pari quasi a 35 miliardi nel 2009, previsto in crescita nel 2010 fino a una somma compresa tra 38 e 39,7 miliardi.

In 15 anni, si legge nel rapporto, da una produzione di beni e servizi per un valore pari a oltre 21 miliardi si è passati a 35 miliardi; l'occupazione è salita da 120mila addetti diretti e 190mila indiretti a 170mila e 310mila. La crescita del settore, pur rallentata negli ultimi anni dalla crisi finanziaria ed economica, è di oltre il 60 per cento.

## COMPETITIVITÀ

D'Amico: «Il sistema ha mantenuto il proprio peso con forti investimenti  
Rinnovare le agevolazioni per battere bandiera italiana»

«Un aspetto che tengo a sottolineare - afferma d'Amico - è che il sistema marittimo ha mantenuto, negli ultimi anni, il proprio peso grazie a un processo di riforma che lo ha reso competitivo. Dal 1998 a oggi abbiamo investito oltre 35 miliardi nella costruzione di nuove navi e siamo leader nei settori Ro-ro e crociera.

Per rimanere competitivi chiediamo una rinnovata sensibilità istituzionale su temi come il mantenimento delle agevolazioni per battere bandiera italiana, il collegamento degli scali con le reti di trasporto terrestre e la semplificazione fiscale».

Tra i molti dati compresi nel rapporto si legge che i trasporti marittimi generano una spesa annuale di circa 700 milioni in prodotti alimentari e bevande, di 330 in prodotti della raffinazione del petrolio, di 240 in mobili e altri manufatti, di 100 milioni in servizi di intermediazione finanziaria. La logistica portuale acquista per 265 milioni nel settore delle costruzioni, per 155 nelle attività immobiliari, per 140 milioni nei computer e servizi connessi. La cantieristica spende 960 milioni in componenti per mezzi di trasporto, 540 in prodotti metallici, 410 milioni in apparecchiature meccaniche ed elettriche, 100 in prodotti di plastica. La nautica impegna 360 milioni in prodotti metallici e 165 in apparecchiature meccaniche ed elettriche.