

# RASSEGNA STAMPA 29 FEBBRAIO 2012

Fonte:



## **Ultimatum al 23 aprile per il terminal rinfuse**

IL COMITATO portuale di Genova ha votato una delibera che dà tempo sino al 23 aprile al Terminal Rinfuse per avviare gli investimenti necessari all'ambientalizzazione delle operazioni, pena la decadenza della concessione. Via libera anche alla delibera d'indirizzo dell'Hennebique.

Le richieste avanzate dall'Autorità portuale sono allineate - come tempistica - a quelle già espresse dalla Provincia. Per quanto riguarda l'Hennebique, invece, è stata approvata la delibera d'indirizzo che porterà alla gara per l'assegnazione dell'edificio. Un terzo del mega-silos dovrà essere destinato a strutture ricettive, il 51% a funzioni di interesse pubblico, come musei. Sono indicazioni che sono già state approvate dal Comune.

«Nel caso il Terminal non dovesse ottemperare alle richieste - ha spiegato il Presidente Merlo - si avvierebbe la procedura di decadenza della concessione. Ci auguriamo che ci sia una proposta concreta di intervento per poter arrivare alla piena operatività di un terminal che rimane indispensabile per la funzione multivocazionale del Porto di Genova.» Per quello che riguarda Hennebique l'Autorità Portuale ha preso atto della modifica dell'accordo di programma e, di conseguenza, potrà procedere alla conferenza dei servizi. «Il Consiglio Comunale ha deliberato le funzioni ammissibili che sono: servizi pubblici, alberghieri, legati anche al raccordo con la Stazione Marittima - ha sottolineato Merlo - e quindi, tra qualche mese, ritengo entro maggio, proporrò la delibera per un bando di gara per l'assegnazione dell'edificio con un intervento di project che potrà finalmente portare al recupero di un manufatto storico che è anche importante punto di congiunzione tra Stazione Marittima e Porto Antico»

## MIAMI SI DEFILA, A RISCHIO ANCHE LA BANDIERA

Genova - Oggi è il giorno della vergogna per Costa Crociere. Dello sberleffo. Dello slogan diventato irridente, sali a bordo di nave Allegra e «farai tesoro di questa esperienza per tutta la vita».

Al quinto piano del palazzo che ospita la sede della società, cristalli e vetri fumé, l'unità di crisi ha le stesse facce del naufragio Concordia, con il top manager Roberto Ferrarini che si sente come quando gli hanno rubato il boma al circolo velico di Cogoleto, in un bel giorno di vento teso, e lui che voleva uscire in mare è rimasto sulla spiaggia desolato e impotente.

Oggi è il giorno della paura per Costa Crociere, con il numero due della casa-madre della Carnival, Howard Frank, che chiama il presidente e amministratore delegato Pier Luigi Foschi: cosa state combinando in Italia, ragazzi? Naturalmente il contenuto della telefonata è top secret, Foschi non risponde alle telefonate del Secolo XIX e mister Frank, attraverso la sua portavoce Aly Bello, fa sapere da Miami che al momento non ha niente da dire. Parlerà al Seatrade, il meeting internazionale che fa il punto sul mercato delle crociere in programma a metà marzo. L'appuntamento è ancora a Miami e forse quel giorno si discuterà di marchio Costa, come rilanciarlo? E se fosse meglio alienarlo?

Sarebbe un disastro. Un'eventuale Carnival Italia non batterebbe più bandiera tricolore, con ricadute pesantissime sugli organici e sugli stipendi. E le conseguenze fiscali e d'immagine per il sistema Paese, e in primis la Liguria? Cristoforo Canavese, presidente del porto di Savona che è il capolinea della Costa, ieri ha parlato a lungo con i vertici della compagnia. Ufficialmente può dire che «il mercato delle crociere tiene e il nostro prodotto resta appetibile», ma sempre di terminal dedicato si tratta. Con un rapporto privilegiato con Fincantieri.

«Questione di giorni: siamo in piena wave season», fanno sapere dalla casamadre, la «stagione dell'onda» che aiuta a capire come sarà il mercato del 2012. Due, tre settimane. Prima Seatrade e poi gli azionisti Carnival, che dovranno discutere il bilancio 2011, decideranno il futuro di uno dei fiori all'occhiello dell'economia italiana e ligure. Spiega un anonimo operatore d'oltreoceano che Carnival ha perduto il 18 per cento in Borsa, dopo il disastro Concordia, e molto rischia di perdere nei prossimi giorni. Ieri i segnali erano tutti negativi.

Non aiuta la pessima gestione della comunicazione, con i vertici che latitano e qualche impiegato che ha cominciato a insultare e minacciare i giornalisti via Facebook: «Se perdo il lavoro so dove trovarvi», ha scritto un esagitato, come se al timone della Concordia o nella sala macchine dell'Allegra ci fossero gli inviati dei media. Anche l'autorevole Trade Winds, vangelo on line dello shipping, punta il dito contro l'incapacità di difendere il marchio sul terreno più difficile, quello - ovviamente - dell'immagine.

Tant'è. Silente Pier Luigi Foschi (nella foto), silente il direttore generale Gianni Onorato e silente Ferrarini, silenziati tutti i dipendenti con precise disposizioni aziendali e affidato all'ufficio stampa il compito di depistare i giornalisti, restano poche informazioni certe. La più importante: l'Allegra è una nave molto anziana, la più vecchia dell'intera flotta Costa. Rientrando dai mari del sud sarebbe stata destinata al Nord Europa e poi, probabilmente, dirottata in un cantiere di demolizione. La

deila compagnia oppongono alla domanda il solito, ostinato silenzio. E le voci corrono.

Pare dunque che tra Miami e Genova siano intercorse telefonate furibonde, nelle ultime ore, e che la Carnival stia facendo l'impossibile per separare il proprio destino da quello della società controllata. Spiegano in Florida che lo stato maggiore del colosso crocieristico sta seguendo con il fiato sospeso l'ennesima catastrofe, perché un eventuale tragico epilogo avrebbe ripercussioni a catena. E Seatrade, anche per questo, minaccia di trasformarsi in un processo pubblico all'Italian Style. Se le vacanze per mare sono uno dei pochi settori in espansione, e un marchio rischia di rovinare tutto, si sacrifica il marchio. Elementare: i vertici della compagnia potranno consolarsi con stipendi e liquidazioni milionarie, stock option e brillanti operazioni di borsa, ma migliaia di persone rischiano di perdere il posto di lavoro.

A questo punto è importante sapere se si è trattato solo di sfortuna.

PAOLO CRECCHI

## **Una flotta “verde” per la hapag-loyd**

Amburgo - La compagnia tedesca di trasporto container Hapag-Lloyd è la prima la mondo ad avere l'intera flotta certificata in accordo con l'indice Energy Efficiency Design (Eedi) dell'Organizzazione internazionale marittima (Imo), il braccio dell'Onu operativo sulle politiche del mare.

La certificazione è stata data dal Germanischer Lloyd e illustra come molte navi della flotta Hapag-Lloyd abbiano un Eedi che è superiore - con una forbice tra il 20 e il 27 per cento - rispetto alla media della flotta mondiale. Questo significa che queste navi emettono una quota significativa inferiore di Co2 rispetto alla media delle unità che navigano nei mari di tutto il mondo.

L'Eedi è determinato dall'utilizzo di una formula fissa e illustra le emissioni di Co2 di una nave mercantile in grammi per tonnellata trasportata e miglia marittime percorse. L'indice è stato sviluppato dall'Imo per stabilire un riferimento per l'impatto sull'efficienza energetica e ambientale delle navi mercantili, come portacontainer, rinfusiere e navi-cisterna.

## **Medmar e Alilauro multate dall'antitrust**

Le compagnie del Golfo di Napoli Medmar Navi e Alilauro sono state multate dall'Antitrust a seguito di procedimenti avviati su segnalazione di una associazione nazionale di difesa dei consumatori. Le due compagnie avrebbero penalizzato i consumatori residenti nelle isole dell'arcipelago campano, non consentendo di prenotare e acquistare in anticipo biglietti a tariffa agevolata, ma solo nell'ora precedente la partenza della corsa di interesse.

Diversamente, sui siti internet delle compagnie è possibile l'acquisto dei biglietti al prezzo ordinario che risulta circa tre volte superiore a quello applicato ai residenti. La multa inflitta sia a Medmar Navi che ad Alilauro è stata di 70.000 euro. Ad Alilauro è stata comminata anche una sanzione di 30.000 euro per la particolare configurazione del sistema di prenotazione , che aggiunge l'importo di 3 euro per “diritti di prenotazione” a conclusione dell'acquisto del biglietto.

## **Allegra attracca giovedì a mahé**

Genova - La nave da crociera Costa Allegra, da ieri alla deriva dopo un incendio in sala macchine durante la navigazione verso le Seychelles, sarà rimorchiata fino all'isola di Mahé per ragioni di sicurezza, dove è attesa per giovedì primo marzo.

Lo riferisce Costa Crociere, dopo che stamani la società armatrice aveva previsto l'attracco all'isola di Desroches -- a circa 230 km a sud-est di Mahé, la più grande isola dell'arcipelago delle Seychelles -- approdo più vicino ma ritenuto poi non sicuro e insufficiente per quanto riguarda l'accoglienza delle oltre mille persone a bordo. «Costa Crociere informa che a fronte delle approfondite e accurate verifiche effettuate con il supporto di esperti marittimi locali, per garantire la massima sicurezza degli ospiti a bordo, non sarà possibile effettuare lo sbarco sull'isola di Desroches ed è stato pertanto deciso che la nave verrà trainata fino a Mahé» -- si legge in una nota -- «anche con il supporto di due rimorchiatori che stanno raggiungendo la nave e che consentirebbero di aumentare la velocità».

Al momento la Allegra è trainata da una nave da pesca d'altura. L'approdo a Mahé è previsto nella mattinata (ora locale) del primo marzo e nel frattempo la società ha approntato «continui collegamenti via elicottero» per il rifornimento di cibo, generi di conforto e torce, visto che l'incendio di ieri ha messo fuori uso il quadro elettrico e funzionano solo i generatori di emergenza. Intanto sull'incidente - avvenuto in acque internazionali - la procura di Genova ha aperto un'inchiesta senza indagati né ipotesi di reato, come riferito da fonti giudiziarie. L'incidente alla Costa Allegra - che non ha provocato feriti o vittime - segue di circa un mese e mezzo il naufragio della Costa Concordia davanti all'isola del Giglio, che ha provocato la morte di almeno 25 persone.

Ieri Costa ha sottolineato che, malgrado il mancato funzionamento dei motori, a bordo dell'Allegra -- dove ci sono anche nove fucilieri della Marina Militare per il servizio anti-pirateria -- la situazione è tranquilla e sotto controllo.

# Porto, serve un'assemblea anche per l'ok alle giostre

SAMUELE CAFASSO

**GENOVA.** C'è una città dove prima di autorizzare i giostrai ad occupare un piazzale per alcune settimane prima di Natale è necessario convocare una riunione con il sindaco, il presidente della Regione, quello della Provincia, quello della Camera di Commercio, l'ammiraglio della Capitaneria, cinque sindacalisti, un armatore, un agente marittimo e altri imprenditori ancora, per un totale di 25 persone. È la stessa città dove l'Autorità portuale che ha in mano l'esecuzione di 600 milioni di euro di lavori pubblici va avanti con 7 ingegneri e 4 avvocati - più una trentina tra laureati in economia, giurisprudenza, scienze politiche, architetti, biologi e ingegneri - impegnati nella titanica impresa di schivare i ricorsi incrociati delle imprese rimaste a becco asciutto.

Benvenuti a Genova, anzi, nel porto di Genova. Il primo scalo d'Italia, quello che dovrebbe funzionare come polmone della grande industria del Nord, ha chiuso il 2011 con un sospiro di sollievo: dopo la crisi devastante del 2009-2010, i traffici sono tornati a crescere sino ai livelli pre-crisi, nonostante le difficoltà dei mercati nordafricani. Inoltre, dopo la stasi degli anni che hanno seguito lo scandalo giudiziario in porto durante la presidenza Novi, le grandi opere sono ripartite: sono stati fatti i dragaggi, una nuova banchina per le grandi navi da crociere, nuovi piazzali per le merci. Tra pochi anni Genova sarà in grado di gestire il doppio dei container di oggi, in attesa che la linea ferroviaria veloce con Milano, il Terzo valico, sia realizzato.

Cambiare la testa del porto dopo averne cambiato il corpo, però, per il presidente appena rieletto dell'Autorità portuale potrebbe essere più difficile. «Il mio sforzo - spiega Luigi Merlo - è far cambiare pelle a questo ente: abbiamo avviato un percorso che ora voglio portare a termine». Vecchia storia: quando, quattro anni

mezzo fa, fu eletto per la prima volta, Merlo parlò addirittura di cambiare sede all'ente, lontano da quello storico Palazzo San Giorgio un po' troppo pieno di storia (nelle segrete Marco Polo scrisse il Milione) e un po' troppo lontano dalle banchine. Non se ne fece niente e la trasformazione dell'ente è un'opera ancora in cantiere. Per portarla a termine, Merlo ha bisogno di una mano da parte del governo. L'ultimo "grido di dolore" l'ha lanciato ieri, quando ha ricordato che tutte le Autorità portuali italiane hanno tanti dipendenti quanto la sede centrale di Anas, ovvero poco più di mille.

A Genova, che è la più grande, lavorano poco meno di 220 persone. I laureati, però, fondamentali nello svolgere i compiti di sorveglianza propri di un ente di controllo, sono 39. Scarseggiano i laureati in economia (10), gli ingegneri sono sette, gli architetti quattro. Il motivo è semplice: l'Autorità portuale è nata dalle ceneri del Cap, il consorzio del porto che negli anni Ottanta dava lavoro a oltre tremila persone, molte operative sui moli. Nel 1995 si è deciso che il Cap sarebbe diventato l'Autorità portuale, che non è un ente operativo ma di garanzia. Chi stava sui moli è stato messo dietro una scrivania. Molti si sono inventati con successo un nuovo lavoro.

Ma, ovviamente, molte professionalità mancano. Nei primi 4 anni Merlo ha coperto le caselle mancanti con contratti interinali a tempi determi-

nati. Alcuni di questi posti sono stati trasformati in tempi indeterminati, per gli altri si attende il via libera del governo che ha fissato a 208 la pianta organica dell'ente. Di questi 208 posti, è il ragionamento che propone l'Autorità portuale al governo, 202 sono coperti, mentre 15 dipendenti occupano mansioni a esaurire e sono quindi in esubero. Ergo, c'è posto per sei giovani da integrare, gli ultimi di una pattuglia di 19 under 35 che, con stipendi netti che si aggirano intorno ai 1.200-1.300 euro al mese, potrebbero essere la linfa di una nuova stagione. «La priorità per noi è la stabilizzazione dei precari» dicono in coro i sin-

dacalisti che a Genova si occupano di porto, Enrico Ascheri per la Filt-Cgil, Ettore Torzetti per la Fit-Cisl, Marco Odone per la Uiltrasporti. Ed è sicuramente vero, ma c'è da gestire anche il rapporto con la vecchia guardia non sempre facile, soprattutto in un ente attraversato per molti anni dai veleni di un'inchiesta giudiziaria devastante. Il tempo lenisce le ferite, certo, e oggi molti dei protagonisti della vecchia stagione sono in pensione. Ma, tant'è, qualche mugugno è arrivato quando Merlo ha scelto una figura esterna - Andrea Calcagno, proveniente dalla Capitaneria - per la direzione del territorio, cioè il controllo

del demanio. «I prossimi dirigenti? Spero siano valorizzate le professionalità interne» dice, un po' in sindacalese, Torzetti. Ma, nel frattempo, uno

dei quattro direttori - Andrea Pieracci - è incappato in una nuova inchiesta sugli appalti in porto e, di fatto, oggi all'interno dell'ente è un'anatra zoppa. Ancora nemmeno rinviato a giudizio, non può essere spostato dal suo incarico senza far scattare cause da migliaia di euro. Ma nemmeno si può ignorare quanto successo.

La vicenda Pieracci, in fondo, è solo l'ultimo capitolo di un lungo corpo a corpo tra Palazzo di Giustizia e Palazzo San Giorgio. L'arresto di Novi, cinque anni fa, scopercchiò una gestione "allegra" dello scalo che, tuttavia, secondo il giudizio emesso in primo grado non aveva quei caratteri corruttivi che gli avevano invece attribuito i pm in sede d'accusa. Novi, in primo giudizio, è stato condannato per turbativa d'asta e ritenuto innocente rispetto alle altre accuse. L'eredità di quella stagione sono due: l'Autorità portuale è impegnata come parte civile nel processo, cosa che gli ha creato molti nemici in città e qualche attrito dentro l'ente. La seconda eredità è il fatto che ora serve un'autorizzazione per tutto. «La vuole sapere una cosa? Abbiamo votato una concessione temporanea anche per l'acqua occupata da una na-

ve in disarmo o sequestrata, ora non ricordo. Credo che succeda solo qui» racconta Ascheri. In effetti è così: a Genova deve passare dal Comitato

portuale, un organismo pletorico di 25 membri con dentro tutte le istituzioni, i rappresentanti di imprese e lavoratori, del governo e molto altro ancora, qualsiasi decisione sulle concessioni in porto, che sono oltre 700. Si vota per i piccoli bar, per le subconcessioni di 10 metri quadrati, per i giostrai in Piazzale Kennedy. I documenti arrivano sette giorni prima del voto a tutti i membri del Comitato che ricevono, dopo la riunione, i verbali e i documenti definitivi. Tutti cartacei, ovviamente: «Io ci ho riempito una stanza» racconta Torzetti. Gli industriali a bassa voce perché non si sa mai - mugugnano contro questo andazzo anche se, certo, non vogliono tornare al passato. Qualcuno alza la voce, come Tirreno Bianchi, console della Pietro Chiesa: «Chi comanda, oggi, nel porto di Genova? Il presidente Luigi Merlo o i magistrati della procura? Vorrei che l'Autorità portuale ce lo spiegasse, perché noi non lo abbiamo ancora capito».

Al netto della polemica, rimane il fatto che i tempi per autorizzazioni e avvio di lavori in porto rischiano di essere molto, troppo lunghi. Calata Bettolo, il nuovo terminal container di Sampierdarena, è stato concepito e inserito nel piano regolatore portuale nel 2001 e, ad oggi, non è ancora pronto. Caso limite, certo, ma è prassi italiana che da quando viene presentato il piano regolatore portuale a quando viene approvato dal governo passino dai tre ai quattro anni. Poi, quando l'opera è pronta e viene assegnata al terminalista con concessioni di 10-15 anni, c'è il problema di far rispettare ai terminalisti stessi i piani d'impresa presentati. Chi non lo fa, rischia di perdere la concessione. Da quando 15 anni fa sono nate le Autorità portuali, però, nessun ente ha mai proceduto in tal senso. E non perché va tutto bene, ma perché nessuno vuole imbarcarsi in un atto d'imperio che, nove volte su dieci, finisce in una interminabile lotta in tribunale. Liberalizzare, sburocratizzare, aumentare la competitività? In banchina il liberalizzatore Monti non l'ha ancora visto nessuno.

## IL CASO

# SCALO APERTO 24 ORE? NON SI PUÒ

Dogane e sanità marittima: poco personale per allungare gli orari dell'operatività

UN PORTO che si avvia o vorrebbe avviarsi a lavorare "h 24", ma che sconta sulla sua pelle anche i ritardi della macchina pubblica. Assoportori si era offerta per verificare la possibilità di implementare gli organici di dogane, sanità marittima e altri servizi nel porto di Genova come in altri scali ma, sinora, non sono arrivate risposte. A denunciarlo Luigi Merlo, presidente dell'Autorità Portuale di Genova al convegno "Riformiamo e modernizziamo la macchina pubblica" organizzato a palazzo San Giorgio dalla Cisl genovese. «Il porto di Genova - ha spiegato Merlo nel suo intervento - si avvia e vorrebbe avviarsi a lavorare sull'arco delle 24 ore, ma a fronte di difficoltà del settore pubblico, riesce a farlo per ot-

to, dodici ore». Il freno viene da ostacoli oggettivi: quelli delle carenze di organico e disponibilità di servizi quali le dogane, la sanità marittima, e altri. «Assoportori - ha aggiunto Merlo - aveva offerto la propria disponibilità a farsi carico della implementazione degli organici e degli straordinari, un'offerta concreta alla quale il settore pubblico non ha ancora risposto». Questo, secondo Merlo, avviene in un quadro complesso, ma anche di razionalizzazione produttiva portato avanti dalle autorità portuali italiane. «In Italia le Autorità portuali hanno circa mille dipendenti in totale, tanti quanti ne ha l'Anas nella sola sede centrale». Eppure le Autorità portuali, secondo Merlo «sono una delle realtà economi-

che che potrebbero investire di più in professionalità, ma soffrono il peso delle riduzioni degli organici a causa dei ridimensionamenti nel pubblico». Altro elemento quello dei contratti. «L'Autorità Portuale - ha evidenziato Merlo - non ha il contratto del pubblico impiego, ma uno di carattere privatistico: la nostra pianta organica ha visto 42 esuberanti, arrivando a 208 lavoratori. E in porto ci sono contraddizioni, vengono applicati contratti di lavoro diversi, per esempio quello dei porti e dei metalmeccanici e questo sta determinando situazioni di conflitto come, per esempio, nel settore delle riparazioni navali».

MA. ZIN.



## **Passera:«Tirrenia, decisione a giugno»**

Roma - Dal 14 novembre scorso sono stati aperti alla prenotazione e alla vendita tutti i collegamenti di Tirrenia per Sardegna e Sicilia: lo ha chiarito nell'Aula della Camera il ministro per lo Sviluppo economico Corrado Passera in una informativa sulle recenti vicende della compagnia di navigazione, con particolare riferimento alla questione dei collegamenti da e per la Sardegna.

Passera ha spiegato che dalla privatizzazione «non ci sarà nessun pregiudizio per l'utenza».

Passera ha puntualizzato che l'estate 2012 «no ci sarà nessun pregiudizio per i viaggi e per l'utenza e la continuità territoriale. Tirrenia - ha spiegato - è tenuta al rispetto obblighi di comunicazione, a partire dalle modifiche delle tariffe, in diversi casi con la necessità di preventiva espressa autorizzazione da parte del ministero, che gode di un potere sanzionatorio in caso di mancata ottemperanza senza giustificato motivo agli obblighi di convenzione».

Il ministro dello Sviluppo ha poi detto di «seguire con particolare attenzione la definizione delle complesse procedure di vendita» della Tirrenia e, in particolare, «le varie fasi dell'indagine» dell'Antitrust europeo, «auspicando che possa essere trovata da parte dell'acquirente una soluzione condivisa con le istituzioni europee». La decisione da Bruxelles sulla concentrazione, ha puntualizzato, dovrebbe arrivare nei «primi giorni di giugno».

«Le misure oggetto di valutazione - ha sostenuto Passera - sembrano possano consentire di portare positivamente a conclusione l'operazione di dismissione, risolvendo al tempo stesso i problemi di concorrenza rilevati dalla commissione. Attualmente risulta che le parti acquirenti stiano valutando come rafforzare gli impegni già presentati ricercando le misure correttive da adottare al fine di fornire una soluzione strutturale, definitiva, ai problemi concorrenziali rilevati in sede Antitrust».

## FINMECCANICA

## Fiom e Cgil «Vendere è sbagliato»

«È necessario avviare un confronto con Finmeccanica sulle strategie industriali scongiurando l'ipotesi di dismissioni per fare cassa. Anche il Governo è chiamato a fare la sua parte: la situazione sta superando il livello di guardia». Antonio Caminito, coordinatore Fiom Cgil Liguria, e Federico Vesigna, della segreteria ligure della Cgil hanno messo per iscritto la loro preoccupazione. «Abbandonare settori come quello dei trasporti o dell'energia è una scelta miope per un Paese che voglia investire sul proprio futuro» è il giudizio che danno sul piano di Finmeccanica che ha deciso di dismissioni per un miliardo di euro e la concentrazione in un'unica azienda di Elsag Selex, Selex Galileo e Selex Sistemi integrati, concentrandosi sulle attività militari. Per la Liguria, che ha oltre settemila dipendenti in Finmeccanica, di cui 5 mila nel settore civile, ci sono forti timori di ridimensionamenti e vendite. Per Fiom e Cgil regionali questo è invece «il momento in cui si deve consolidare l'apparato industriale: vendere o ridimensionare è sbagliato, soprattutto in queste aziende che sono state risanate, oggi sviluppano prodotti di qualità e sono competitive sui mercati mondiali».

## **Trasporto su gomma: arrivano 400 milioni**

ROMA - I ministri dei Trasporti e dell'Economia hanno firmato il decreto per la suddivisione delle risorse stanziata dalla legge (approvata dal precedente Governo, ndr) di stabilità all'autotrasporto per il 2012, pari a 400 milioni di euro.

La ripartizione delle risorse è stata effettuata secondo quanto convenuto tra il vice ministro Mario Ciaccia e le associazioni dell'autotrasporto, nella riunione dello scorso 11 Gennaio, assegnando in particolare: 26,4 milioni di euro per la compensazione degli oneri finanziari necessari ad attuare dal 2012, il rimborso trimestrale, anziché annuale, delle accise sul gasolio.

Inoltre sono stati assegnati 91 milioni di euro per la riduzione dei tassi di premio Inail (82 per i dipendenti delle imprese e 9 per gli artigiani); 102,6 milioni di euro per la riduzione compensata dei pedaggi autostradali; 135 milioni complessivi per la deduzione forfettaria delle spese di trasferta delle imprese minori ed il rimborso del contributo al servizio sanitario nazionale, sui premi Rc Auto pagati dalle imprese nel 2011 (di cui 113 per le prime e 22 per il rimborso del Ssn); 30 milioni di euro per l'ecobonus sui viaggi intermodali strada mare effettuati nel 2011.

Infine, 15 milioni di euro per le iniziative relative alla formazione professionale nel settore.

## **Misure per rilancio della Compagnia Nuovo piano industriale**

LIVORNO - I soci lavoratori della Compagnia portuale di Livorno hanno votato a favore del pacchetto di interventi per risollevarne le sorti della "Cpl". Su 317 votanti, tra soci cooperatori e soci sovventori, 278 lavoratori hanno espresso il loro voto favorevole, 18 sono stati contrari e 21 gli astenuti. Un segno tangibile che i lavoratori di questo grande gruppo hanno voluto dunque dimostrare: affrontare nuove sfide con coesione, determinazione, impegno e coraggio, pur di far vivere la Cooperativa.

La revisione del sistema di governance del gruppo ed una sua semplificazione; interventi strutturali tesi al contenimento dei costi soprattutto nelle retribuzioni ed un nuovo piano industriale che caratterizzerà il percorso di lavoro da qui a due anni e che ha, come obiettivo, lo studio di nuovi business, la rivisitazione dei processi produttivi ed il pareggio di bilancio nel 2013.

Questi i punti principali contenuti nella manovra che i membri del Cda hanno elaborato e proposto con la collaborazione di un esperto in materia, Alberto Bruschini, al quale è stata affidata la delega di un'ampia gestione del gruppo. La richiesta di collaborazione avanzata dalla Cpl a Fidi Toscana ha trovato nel dott. Bruschini la persona giusta grazie ad un curriculum di grande spessore ed esperienza nel campo economico e finanziario. Queste le scelte coraggiose che il presidente della Cpl, Enzo Raugei, ha spiegato ai lavoratori nella relazione generale, indicando come primo passo quello di creare un gruppo con impostazione più manageriale, dove siano precise le responsabilità e gli obiettivi.

«Scelte che oggi significano sacrificio - ha sottolineato Raugei - ma anche gettare le basi per poter guardare avanti e continuare a svolgere un ruolo importante sia per il porto che per la città. Scelte epocali che anche in passato la Compagnia ha saputo affrontare nei momenti di forte crisi con risposte altrettanto forti, concrete, ma soprattutto giuste poiché hanno portato a risultati importanti ed hanno permesso a tantissimi lavoratori di vivere il rapporto con il lavoro con dignità e rispetto.

Per questa nostra storia e per il coraggio che ci ha sempre contraddistinto - ha concluso il presidente della Cpl - sono convinto che anche nella fase attuale saremo in grado di superare le difficoltà che stiamo incontrando ed il risultato di oggi, di questa assemblea, ne è già una prima grande testimonianza».

**Renato Roffi**

## **MARINA DI CARRARA - Chi non ricorda l'istruttiva favola del re Travicello?**

Ebbene, quanto è avvenuto in questi giorni a Marina di Carrara sembra davvero riportare in attualità il famoso apologo di Esopo. Come in quell'antico esempio di saggezza, infatti, la portualità apuana, più per la propria incapacità di trovare una soluzione di sintesi al proprio interno che per altre ragioni, da ormai quasi un mese (mai accaduto prima in alcun altro porto) avvertiva il disagio di un'Autorità portuale assolutamente priva di un soggetto responsabile, di uno, insomma, che potesse apporre la firma al più semplice dei documenti o dei provvedimenti.

Prendere tempo sembrava essere l'imperativo categorico delle autorità locali e regionali, ma oltre non era più possibile andare, così qualcuno - c'è chi parla del presidente della Regione, Enrico Rossi - potrebbe aver dato al ministro Passera il proprio placet per la nomina di un commissario, chiunque fosse, purché fosse.

La scelta dell'ex uomo banca si è, dunque, appuntata sull'avvocato penalista Dario Buzzelli, abruzzese con studio nella capitale, con un passato ultraventennale di profondo conoscitore del diritto sportivo ed un curriculum veramente ricchissimo in cui fa però difetto il benché minimo riferimento ad alcunché possa anche lontanamente richiamarsi al mondo marittimo.

Il mandato dell'avvocato Buzzelli avrà una durata di sei mesi, giusto per dar modo alle comunità locali di affrontare le prossime elezioni amministrative a bocce ferme e di formulare poi una nuova terna di nomi.

Pensando alla della legge 84/94 relativamente ai criteri di comprovata competenza in subjecta materia, da adottare nella scelta dei responsabili delle Authorities, non si può che essere consolati dal fatto che, a fronte dell'inerzia passiva del fantastico re Travicello, il commissario gettato agli operatori marinelli dall'Olimpo romano ha, quanto meno, tutte le carte in regola, per impegnarsi nell'arricchire la propria blasonata esperienza anche delle necessarie conoscenze del mondo marittimo e portuale, oltre che di quella branca di nicchia del diritto costituita dal codice della navigazione e dall'amministrazione di porti.

## **Comitato Portuale di Napoli, via libera ai regolamenti propedeutici all'attuazione delle linee di indirizzo per lo sviluppo**

*Approvati i criteri per la redazione del Piano Regolatore Portuale di Castellammare di Stabia*

Nella riunione di ieri il Comitato Portuale di Napoli ha portato avanti la procedura per l'attuazione delle "Linee di Indirizzo per la promozione e la programmazione di misure urgenti allo sviluppo sostenibile del Porto di Napoli" che sono state approvate all'unanimità dal Comitato straordinario dello scorso 28 luglio e che hanno costituito la base della proposta di finanziamento del Grande Progetto per il porto di Napoli alla Comunità Europea, che prevede un investimento per lo scalo campano pari a 335 milioni di euro. L'Autorità Portuale ha ricordato che il finanziamento è strutturato su un unico asse di ammissibilità, scandito da una serie di interventi che si identificano nei settori: ambiente (bonifica e dragaggio dei fondali), logistica (asse ferroviario e creazione di piazzali operativi), regolamentazione (verifiche delle imprese per la concorrenza effettiva, disciplina del rilascio delle concessioni).

Nell'ambito della riunione del Comitato Portuale dello scorso 21 febbraio sono stati depositati i regolamenti indicati dalle stesse Linee di Indirizzo, la bozza del Piano Regolatore del Porto di Napoli e di assetto del territorio demaniale marittimo-costiero, modificato secondo le Linee di Indirizzo, ed i criteri per l'adozione del Piano Regolatore Portuale di Castellammare di Stabia; contestualmente sono stati approvati il Programma Triennale 2012-2014, il Bilancio Preventivo 2012 ed è stata deliberata la dismissione delle quote di partecipazione dell'Autorità Portuale di Napoli nella Spa Terminal Napoli.

L'Autorità Portuale di Napoli ha reso noto che, in prosieguo di questi lavori, ieri sulla scorta degli atti programmatici e regolamentari ed a seguito delle osservazioni pervenute, sono stati approvati i seguenti regolamenti: 1) Attività procedimentale amministrativa del demanio portuale e costiero; 2) Criteri e metodologie di analisi e verifica dei piani di impresa; 3) Regolamento per l'esercizio dei bacini di carenaggio. Il Comitato Portuale ha deliberato in ordine all'inserimento nel Piano Regolatore Portuale delle "Linee di Indirizzo" istituendo un tavolo tecnico che entro la prossima settimana verificherà l'ottimale recepimento dei criteri che hanno ispirato tali Linee. Inoltre sono stati approvati i criteri per la redazione del Piano Regolatore Portuale di Castellammare di Stabia.

## **CMA CGM ristruttura i collegamenti tra l'Asia e la costa orientale degli USA**

*Jean Philippe Thenoz: il potenziamento prevede tre partenze alla settimana e una più ampia copertura geografica*

Il gruppo armatoriale francese CMA CGM ha annunciato una ristrutturazione dei propri servizi di linea che collegano l'Asia con la costa orientale degli Stati Uniti che sarà attuata dal prossimo 28 marzo. «Il potenziamento delle tre nostre rotazioni Asia-US East Coast - ha anticipato il senior vice-presidente North America Lines di CMA CGM, Jean Philippe Thenoz - prevede tre partenze alla settimana e una più ampia copertura geografica».

La rotta verrà coperta dal servizio PEX 3, operato dalla compagnia francese con 11 portacontainer da 5.500 teu, che scalerà i porti di Xiamen, Hong Kong, Chiwan, Shanghai, Busan, Punta Manzanillo, Houston, Mobile, Miami, Jacksonville, Xiamen, e con l'utilizzo di spazi di carico nel servizio Manhattan Bridge, operato dalle compagnie China Shipping Container Lines, Evergreen e UASC con nove navi da 4.000 teu, che tocca i porti di Shanghai, Xiamen, Yantian, Hong Kong, New York, Norfolk, Savannah, Shanghai.

CMA CGM ha precisato che rimarrà inalterato il servizio Columbus Suez operato dalla compagnia francese insieme con Maersk Line con 16 portacontainer da 8.100 teu. Il servizio ha la seguente rotazione: Shanghai, Ningbo, Hong Kong, Yantian, Tanjung Pelapas, Canale di Suez, New York, Norfolk, Savannah, Canale di Suez, Tanjung Pelapas, Hong Kong, Yantian, Shanghai, Busan, Seattle, Vancouver, Yokohama, Shanghai.

**Flessibilità.** Convergenza sull'apprendistato, domani vertice su ammortizzatori

# Lavoro, chiuso il primo round

**Giorgio Pogliotti**  
ROMA

Si è concluso il lavoro di ricognizione sulla flessibilità in entrata, primo capitolo della riforma del lavoro, al tavolo del ministero del welfare.

Nella riunione tecnica di ieri ciascuna delle parti sociali ha illustrato le proposte che confluiranno in una tavola sinottica che verrà elaborata dal ministro Fornero che oggi incontrerà il premier Monti per fare il punto sulla trattativa. Tutti sono d'accordo nel considerare l'apprendistato il contratto prevalente d'ingresso dei giovani nel mondo del lavoro, mentre sulla durata restano le divergenze, in particolare sull'armonizzazione tra i diversi comparti (per artigianato e commercio può durare fino a 5 anni rispetto ai 3 ordinari). Su alcune forme contrattuali, come gli associati in partecipazione, c'è convergenza nel voler contrastare gli abusi, resta da chiarire se affidandosi alle ispezioni o con la soppressione della tipologia quando serve per mascherare il

lavoro subordinato. I sindacati sono d'accordo con il ministro Fornero che intende far costare di più i contratti a tempo determinato, con un meccanismo che preveda un aggravio contributivo, recuperato al momento della stabilizzazione secondo il principio del "prima lo fai e più recuperi". Mentre per le imprese non vanno aumentati i costi e la burocrazia per la flessibilità in entrata "buona", considerando che in virtù degli sgravi fiscali concessi ai contratti a tempo indeterminato già c'è una differenza di costi a svantaggio dei contratti a termine. L'interinale per i sindacati è il modello al quale ricondurre una serie di contratti flessibili, ma la posizione unitaria su questo punto è a rischio dopo le forti critiche della Cgil al Dlgs del governo - in recepimento della direttiva europea 2008/104 - che affranca il contratto di somministrazione dall'obbligo di indicare la causa per una serie di tipologie di lavoratori "svantaggiati".

«Non c'è nessuna novità. Andiamo avanti sugli ammortizza-

tori sociali. Non vedo allontanamenti», ha commentato la presidente di Confindustria Emma Marcegaglia. Giorgio Santini (Cisl) ha sottolineato che «l'incontro è stato tecnico, non è possibile dare giudizi politici, ma è stato utile per il tentativo di costruire un'intesa che tutti dobbiamo perseguire».

Il prossimo appuntamento è per domani pomeriggio, quando il tavolo si riunirà in plenaria con i leader di sindacati e imprese, per parlare di ammortizzatori. Susanna Camusso avverte: «Siamo i primi a sostenere un sistema di protezione universale. Ma non può essere finanziato solo con i contributi delle imprese e dei lavoratori. Allargare senza risorse vuol dire ridurre la copertura sociale mediante gli ammortizzatori». Sull'articolo 18 la leader della Cgil bocchia la proposta della Cisl di spostare i licenziamenti economici individuali nell'ambito della disciplina dei licenziamenti collettivi della legge 223 del 1991.



# Italia strategica nei corridoi Ue

TORINO

In Italia continuano le barricate per l'avvio di un'opera che, in realtà, nel caso del cantiere della Maddalena, è un tunnel preliminare e propedeutico allo scavo del futuro tunnel di base. Ma, intanto, in Francia la Torino-Lione è già realtà. Le discenderie sono già tre ed è in corso la progettazione di un nuovo tunnel geognostico, che costituirà già una parte della futura galleria fra Italia e Francia.

La parte del leone, finora, nell'uso delle risorse europee l'ha fatta la Francia. «È il caso della discenderia di St. Martine La Porte», spiega Rainer Masera, presidente della Conferenza Intergovernativa. «Un'opera dalla valenza fondamentale, non solo per l'investimento degli scavi, che valgono mezzo miliardo e su cui l'Europa partecipa al 50%, visto che il tunnel fa parte dello stanziamento fino al 2014 per la progettazione. Masoprattutto perché l'infrastruttura, pur essendo un tunnel geognostico, utile ad analizzare gli eventuali rischi e le problematiche sull'esecuzione dei lavori, potrà poi essere integrata nell'assetto definitivo del collegamento».

Diverso il discorso per la Maddalena di Chiomonte, dove quello che partirà in estate è uno scavo della lunghezza di 7,5

chilometri, anche in questo caso utile a sondare la natura delle rocce, ma non ancora indicata nel progetto come discenderia di servizio per il tunnel di base. Al punto che le stesse occupazioni dei terreni, finché non si chiarirà l'utilità dell'opera, saranno occupazioni temporanee e non veri espropri. «Anche sul lato italiano - prosegue Masera - cercheremo però di dare vita a lavori che poi resteranno definitivi. Penso alla stazione di Susa, per la quale partirà a breve la seconda fase di un concorso di

progettazione, che porterà a disegnare l'area, o al raccordo con la linea storica». Passi avanti, negli ultimi mesi, ci sono stati. «Oggi - prosegue Masera - abbiamo finalmente un tracciato chiaro per il tunnel Italia-Francia e per la tratta transnazionale. Certo, ora ci dovrà essere un ulteriore passaggio in Cipe, per l'approvazione della realizzazione per fasi e del relativo conto economico per i prossimi an-

ni, rimasto in sospeso».

Chiamarsi fuori a questo punto sarebbe miope: la pensa così Carlo Secchi, docente di Economics of European Integration all'Università Bocconi di Milano e coordinatore europeo di due progetti chiave nell'ambito dei corridoi europei, il PP3, che collega Francia, Spagna e Portogallo, e il PP19, nella penisola iberica. Il corridoio mediterraneo - di cui la Tav Torino-Lione è una parte - rappresenta uno dei dieci corridoi definiti prioritari dalla Commissione europea lo scorso autunno, in vista della nuova programmazione finanziaria 2014-2020. «Il punto chiave - spiega Secchi - è pensare al futuro e alle potenzialità di questa opera, senza perdere di vista il contesto in cui è inserita, e cioè la realizzazione del corridoio che unirà il Sud della Spagna all'Ucraina, lungo la direttrice Ovest-Est».

Quattro delle dieci direttrici definite prioritarie dalla Commissione, e ora al vaglio di Consiglio e Parlamento, attraversano l'Italia. Accanto al corridoio mediterraneo, ci sono la Genova-Rotterdam, il corridoio Baltico-Adriatico e infine la direttrice Nord Sud - da Helsinki a Malta, passando per il Brennero e Palermo. Per tutti, l'orizzonte di realizzazione è il 2030. La commissione europea ha formaliz-

zato la sua proposta al Consiglio il 19 ottobre scorso. Al centro della sua proposta, l'ipotesi di costituire un fondo denominato "Connecting Europe facility" da 50 miliardi, 32 da destinare alle infrastrutture per il trasporto il resto a infrastrutture per energia e Ict. «A questo si aggiungono i nuovi strumenti di garanzia - spiega Secchi - per rendere i progetti più attrattivi per gli investitori privati, come i project bond».

L'Italia è in ritardo rispetto alla Francia sulla Torino Lione, da qui non si sfugge, «però sul resto delle opere che rientrano nella rete europea - aggiunge Secchi - sta procedendo in maniera dignitosa: si pensi ad esempio al Brennero, dove si sta avanzando in maniera spedita nei lavori preparatori e dove l'Italia risulta più veloce dell'Austria». Anche l'Alta velocità Roma-Milano e Torino-Milano sono considerati a livello internazionale un investimento di successo. Anche se Francia e Spagna, in linea generale, risultano più avanti. «La Spagna, in particolare - sottolinea Secchi - ha fatto progressi formidabili con l'Alta velocità nella penisola iberica, con molte linee sono già operative. Anche la Francia, in autunno, ha avviato i lavori per l'Alta velocità Tours-Bordeaux e da lì verso la Spagna, il più importante progetto pubblico-privato attualmente in corso al mondo».

## INTEGRAZIONI

**I dieci corridoi.** Il 19 ottobre 2011 la Commissione Ue ha adottato una proposta per creare, partendo dalle attuali infrastrutture - strade, ferrovie, aeroporti, canali - una rete unificata rinnovata, con la creazione di nuovi collegamenti: è la cosiddetta "Ten-T". Questa rete avrà un'espansione progressiva a due fasi. Il primo obiettivo, da raggiungere entro il 2030, è la creazione di un corpo centrale composto da dieci corridoi, tra cui quello Mediterraneo. Entro il 2050 invece sarà costruita un'ulteriore rete più ramificata destinata ad alimentare quella centrale. Quest'ultima - nelle intenzioni della Commissione - dovrà garantire la copertura completa del territorio dell'Ue. La rete centrale tocca 83 porti, 37 aeroporti, 15.000 km di linee ferroviarie convertite all'alta velocità, 35 grandi progetti transfrontalieri. Secondo stime, il costo della prima fase di finanziamento per la rete centrale, durante il periodo 2014-2020, sarà di 250 miliardi euro.

### **Costa Allegra, tappa a Cagliari l'8 maggio. Massidda: "Speriamo sia tutto confermato"**

Nove tappe, la prima il prossimo 8 maggio: la Costa Allegra, che lunedì ha dovuto fare i conti con un incendio in sala macchine a largo delle isole Seychelles, nell'Oceano Indiano, aveva in programma numerosi appuntamenti con il Mediterraneo e in particolare con il porto di Cagliari. L'incidente, però, ha complicato tutto, mettendo a rischio una tabella di marcia fissata da tempo. "L'auspicio – spiega il presidente dell'Autorità portuale di Cagliari Piergiorgio Massidda – è che i nove attracchi siano confermati. In caso contrario, sarebbe davvero un grave problema". I danni provocati dall'incidente della Costa Allegra si sommerebbero a quelli derivanti dal disastro della Concordia, che ugualmente era attesa in città in primavera. La Allegra, intanto, è stata trainata da un rimorchiatore francese nel porto di Mahè. Ora bisognerà fare la conta dei danni e capire quando l'imbarcazione potrà riprendere il mare alla volta del Mediterraneo.