

GENOVA, IPOTESI CASSA INTEGRAZIONE

Genova - La commessa per la manutenzione ordinaria di una nave da crociera della compagnia Costa porterà un po' di ossigeno a **Gin**, la società costituita dalle industrie navali genovesi **San Giorgio al Porto** e **Cantieri Mariotti**, che però non ha rinunciato a chiedere la cassa integrazione. Ne hanno parlato ancora in questi giorni impresa e sindacati, dopo che lo scorso marzo la San Giorgio aveva ipotizzato di chiedere la cassa per 50 dipendenti. Nulla di concreto, anche perché le incognite sono troppe, legate soprattutto alla possibilità di nuove commesse. L'unica certezza è che per il momento non c'è un calendario. «Sono solamente voci allarmistiche», lamenta il responsabile porto della **Fiom**, **Pino Durante**, mentre anche **Alessandro Vella**, della **Fim**, smentisce che siano state prese decisioni: «Sicuramente ad agosto non ci sarà nessuna cassa integrazione. A settembre capiremo meglio quanto lavoro porta la nave Costa»»

Marco Bisagno, titolare dei Mariotti, conferma che la cassa integrazione è stata chiesta «anche perché la nave Costa arriverà a novembre. Sì, ci sono altre prospettive per il futuro, ma non posso dare ancora informazioni». Nelle scorse settimane si era parlato di trattative per la costruzione di una quarta nave **Seabourne**, che Bisagno non smentisce. Per quanto riguarda le riparazioni, «l'autunno potrebbe essere più sereno. Ma Genova non invoglia i clienti: manca il sesto bacino e dev'essere fatta la manutenzione delle vasche».

LE CROCIERE TENGONO A GALLA L'AMERICA

Genova - Mentre gli Stati Uniti si dibattono in acque particolarmente torbide tra debito pubblico e crisi economica, un salvagente giunge dal settore delle crociere: non sarà sufficiente a riportare il Paese a galla, ma i dati fatti registrare nel 2010 dal settore della crocieristica Usa attestano una volta di più il significativo contributo portato dal settore all'economia nazionale. Lo scorso anno, infatti, l'industria crocieristica a stelle e strisce ha generato 329.943 posti di lavoro, con una crescita di oltre il 5% rispetto al 2009, distribuendo 15,2 miliardi di dollari in retribuzioni (+7%). Sono dati che emergono dallo studio indipendente «The Contribution of the North American Cruise Industry to the U.S. Economy in 2010», commissionato dalla **Cruise Lines International Association (Clia)**, la maggiore associazione di categoria che riunisce al suo interno 26 compagnie di crociere tutto il mondo.

«I numeri sull'occupazione rappresentano un'ottima notizia in questi tempi di difficoltà economica. Siamo orgogliosi che le compagnie che fanno parte della Clia siano state direttamente o indirettamente responsabili dell'impiego di circa 330mila americani», ha annunciato **Howard Frank**, chairman della Clia. Lo studio sottolinea inoltre che nel 2010 le compagnie membre della Clia hanno trasportato 14,8 milioni di passeggeri, facendo segnare un aumento del 10,3% che rappresenta la migliore performance dal 2003 a oggi, oltre a un numero record di imbarchi presso i porti statunitensi. Cifre notevoli, che si pongono in linea con il trend di crescita che da almeno un decennio caratterizza il settore crocieristico e che confermano la crociera quale prodotto in grado di attrarre consumatori anche in frangenti economici difficili. «A livello di industria globale, le compagnie crocieristiche sono riuscite a navigare attraverso alcuni periodi di crisi economica che hanno reso la decisione di andare in vacanza più problematica per milioni di persone», ha dichiarato infatti **Christine Duffy**, presidente della Clia. «Questo studio economico dimostra che il settore dei viaggi e in particolare quello delle crociere rappresenta uno dei cardini della nostra economia: l'industria crocieristica offre prodotti che riscuotono grande apprezzamento da parte dei consumatori e l'acquisto di tali prodotti fornisce un significativo impatto economico diretto e indiretto sul benessere degli americani in tutto il mondo», ha concluso Duffy. Nel 2010, infatti, la spesa diretta dell'industria crocieristica statunitense ha raggiunto quota 18 miliardi di dollari (+5% rispetto al 2009) per un contributo totale (che include anche le spese indirette e l'indotto) all'economia degli Stati Uniti pari a 37,85 miliardi di dollari, con un incremento del 7,8% rispetto all'anno precedente.

Le ricadute economiche prodotte dal settore delle crociere hanno avuto un impatto differente da stato a stato, andando a concentrarsi sugli stati che annoverano i maggiori porti di imbarco. In questo senso, la parte del leone è toccata alla Florida, che con i cinque porti crocieristici di Miami, Port Everglades, Port Canaveral, Tampa e Jacksonville vanta il 60% di tutti imbarchi degli Stati Uniti: qui l'industria delle crociere ha infatti contribuito con oltre 6 miliardi di dollari in spese dirette e l'attivazione di oltre 123mila posti di lavoro, per un reddito superiore ai 5,4 miliardi di dollari. Sul podio anche la California, che ha attratto 1,8 miliardi in spese dirette, e lo stato di New York, che nel 2010 ha fatto segnare un aumento del 32% dei passeggeri; seguono quindi nell'ordine Texas, Alaska, Washington, Georgia, nel Massachusetts, Illinois e Colorado.

Matteo Oliveri

Minova, passaggio a nord-ovest

C'era una volta il "GeMiTo", acronimo (non brillantissimo) che indicava l'alleanza industriale fra i tre capoluoghi di Liguria, Lombardia e Milano. Oggi che l'industria, soprattutto quella manifatturiera, è in declino, l'asse trova nuova linfa nei trasporti e nelle infrastrutture. Ogni regione, su questo fronte, mette a fattor comune le sue eccellenze: i porti della Liguria, i retroporti del Piemonte, l'area logistica della Lombardia. Ecco, allora, prendere corpo un'integrazione che verrà ufficializzata a settembre, con una grande iniziativa alla Festa del Pd fra i sindaci di Genova, Milano e Torino. Il primo passo ufficiale era stato lanciato lo scorso anno dal presidente dell'authority Luigi Merlo con il progetto "Mi Nova", l'integrazione nella grande area logistica lombarda del porto di Genova. Ora si fa un altro passo in avanti, aprendo a Torino. Da mesi Liguria International, la società della Regione Liguria che sostiene l'internazionalizzazione delle imprese, sta lavorando per definire un piano d'azione che verrà operativamente tradotto da un comitato di "sostenitori" scelti fra i rappresentanti dell'economia e della società civile. L'obiettivo, ambizioso, è quello di far nascere, attraverso l'alleanza di commerci e servizi, una «macroregione del mare». Già oggi Genova movimentata oltre trenta milioni di tonnellate di «merce milanese». Ma lo sblocco dei cantieri del terzo valico potrebbe garantire margini di sviluppo fino a oggi inimmaginabili.

L'appuntamento è già stato segnato in agenda. A settembre, l'asse dei comuni del Nord Ovest, Milano-Torino-Genova, darà vita a un nuovo soggetto economico a cui affidare le strategie di rilancio del territorio. Il collante sarà rappresentato dalle infrastrutture, le stesse che legano ormai indissolubilmente, in un'unica macroregione, gli interessi portuali della Liguria e quelli retroportuali e logistici di Piemonte e Lombardia. Il primo passo ufficiale era stato lanciato lo scorso anno dal presidente dell'authority di Genova Luigi Merlo con il progetto "Mi Nova", l'integrazione nella grande area logistica lombarda del porto di Genova. Fin dalla campagna elettorale, infatti, l'allora candidato sindaco per il centrosinistra Giuliano Pisapia aveva condiviso le tesi genovesi, peraltro sostenute con forza anche dal sindaco Marta Vincenzi. Non appena eletto, Pisapia aveva ribadito alla Vincenzi la volontà di procedere celermente sulla strada del dialogo, anche in chiave Expò 2015. La Vincenzi aveva poi allargato il ragionamento anche a Torino, ancor prima dell'elezione a sindaco di Piero Fassino. Un pezzo alla volta, quindi, ha cominciato a prendere forma, per ora sulla carta, una rete di collegamenti e di relazioni tali da coinvolgere i tre porti liguri (Genova, Savona e La Spezia), i retroporti del Piemonte l'area logistica della Lombardia.

Da mesi, in parallelo, Liguria International sta lavorando a definire un piano d'azione che potrebbe appunto vedere la luce in autunno. E a quel punto si ufficializzerà anche il comitato di "sostenitori" del progetto scelti fra i rappresentanti dell'economia e della società civile. Un piano, quindi, particolarmente articolato che muoverà i suoi primi passi a settembre e che punta dichiaratamente a un'alleanza sui commerci e sui servizi, dando vita a una «macroregione del mare». Già oggi Genova movimentata oltre trenta milioni di tonnellate di «merce milanese», tanto quanto necessario a riempire, ogni giorno, quattro grandi navi portacontainer. Ma lo sblocco dei cantieri del terzo valico potrebbe garantire margini di sviluppo fino a oggi inimmaginabili. Discorso più delicato, invece, con il Piemonte, viste le tensioni in ValSusa per la Tav e la parallela offerta ligure di linee ferroviarie veloci e capaci di costa, dalla Spagna all'Italia, passando per la Francia. Temi comunque che verranno affrontati direttamente dagli amministratori alla ripresa di settembre.

La data precisa non è ancora nota, ma l'incontro a tre Fassino-Pisapia-Vincenzi, propedeutico al patto infrastrutturale, dovrebbe rappresentare uno dei punti di forza della Festa Democratica che si svolgerà, tra Caricamento e il Porto Antico, dal 24 agosto al 10 settembre. Dopo gli incontri a due Pisapia-Vincenzi, infatti, sarà la volta del lancio ufficiale del nuovo GeMiTo (che, sia chiaro, non si

chiamerà così) allargato anche a Fassino.

Alla festa (che avrà come temi portanti l'Europa e i trasporti) verranno tutti i big nazionali, da Pierluigi Bersani a Enrico Letta, da Rosy Bindi a Enrico Franceschini. E, proprio in quei giorni, si svolgerà finalmente il vertice tra i segretari dei partiti del centrosinistra, in vista delle Primarie: nelle scorse settimane ad una prima riunione plenaria (quella dei tredici-segretari-tredici, nella sede del Pd di piazza della Vittoria) aveva fatto seguito una serie di incontri a due. Avrebbe dovuto esserci, proprio in questi giorni, un secondo incontro generale per buttare le basi delle Primarie di centrosinistra, ma alcuni sono già partiti per le ferie, altri lo faranno tra oggi e domani, e le tensioni interne ai vari partiti consigliano di andare coi piedi di piombo. Così questo mese di agosto servirà a primi approfondimenti su temi specifici: tanto il Pd quanto Sel hanno indicato i rispettivi responsabili per il lavoro interno alle commissioni per stilare il programma della prossima alleanza, gli altri partiti dovrebbero farlo a giorni.

Paita: "Dopo il terzo valico subito il raddoppio del Ponente"

Il progetto Interreg parla di una ferrovia veloce che da Barcellona arriva fino a Genova. L'Europa punta però anche su altri corridoi. Non le sembra che potrebbero generarsi degli attriti?

«Noi riteniamo giusto fare un gioco di squadra fra i paesi interessati dalla linea ferroviaria costiera. Non può sfuggire che si stia già parlando di un collegamento Nizza-Ventimiglia. È quindi il momento giusto per fare massa critica e allearsi, ponendo al centro la nostra eccellenza, cioè quella dei porti liguri, una realtà che quest'anno tornerà a livelli pre-crisi, se non addirittura superiori, caso forse unico in Italia. Ecco perché è vitale che il Nord Ovest punti a valorizzare la portualità ligure. Il terzo valico, il nodo di Genova, il raddoppio del Ponente sono tutte opere funzionali a questo disegno nazionale».

E con il Piemonte come la mettiamo?

«Non certo come una guerra, sarebbe un grave errore. Noi dobbiamo semplicemente ragionare sulla base delle nostre priorità, metterle in fila e selezionarle. Che ruolo intende giocare la Liguria nel Paese? Secondo noi un ruolo centrale, proprio grazie ai suoi porti. E non sfugga che questo sta avvenendo in assenza di una politica nazionale di sostegno ai trasporti. Quindi, avanti con il dialogo con Francia e Spagna. Tradotto, per noi significa che dopo il terzo valico dobbiamo andare avanti con il raddoppio del Ponente. E ci riusciremo».

Perché tanto ottimismo?

«Perché noi su questi temi abbiamo una "accettabilità sociale" delle opere che nessun altro ha. Qui si sono fatte manifestazioni a favore del terzo valico. E per il raddoppio del Ponente sono scesi in campo enti locali guidati da maggioranze differenti. C'è la percezione forte che attraverso le infrastrutture si possa realmente far crescere l'economia di questo territorio. Valorizzando ovviamente eccellenze uniche, come quelle dei porti liguri».

Quali margini di crescita individua per la portualità ligure?

«Intanto, ripeto che quest'anno il dato finale sarà in linea se non superiore a quello degli anni pre-crisi. E questo è un punto di partenza, perché se sapremo realmente dotare i nostri porti di infrastrutture adeguate allora potremo dare alla Liguria un ruolo ancor più centrale nella ripresa economica del Paese».

Il "Taurus" come il superbacino galleggiante venduto e rimorchiato fino alla Turchia

Forse il suo destino era già scritto nelle stelle. Per chi crede all'astrologia, infatti, "Taurus" (il toro), secondo segno dello zodiaco, ha influssi negativi. Di certo, quella del traghetto veloce della Tirrenia "Taurus" è una delle storie più tristi, e costose, della marineria italiana. Lanciato come il prodotto di punta della nuova generazione di "fast ferries", i traghetti veloci candidati a portare turisti dal continente alla Sardegna in sei ore, è stato venduto a una società turca dopo un lungo periodo di inattività. Ancorato a un accosto delle Stazioni Marittime, ha atteso di conoscere il suo destino da un'altra parte del porto. Il mese scorso, infatti, era stato spostato a Voltri, alla banchina delle autostrade del mare, visto che in quell'area del porto vecchio si stava lavorando ai dragaggi. Il suo destino è rapidamente cambiato nei giorni scorsi, quando il commissario straordinario della Tirrenia, Giancarlo D'Andrea, ha concluso la trattativa di vendita della flotta pubblica alla Cin, la compagnia italiana di navigazione costituita ad hoc da Manuel Grimaldi, Vincenzo Onorato e Gianluigi Aponte. Il contratto di vendita, però, (380 milioni di euro) riguardava i sedici traghetti della Tirrenia, ma escludeva i fast ferries e le opere d'arte. E per il "Taurus" la trattativa privata si è conclusa con la vendita a operatori turchi. Operatori che per la nave hanno riproposto la formula già adottata per il superbacino. All'epoca, infatti, i cantieri Tuzla dell'imprenditore Kharaman Sadikoglu acquistarono per un milione di dollari il superbacino, rimorchiandolo fino alla Turchia (dove continua a lavorare con successo). Ora accade la stessa cosa, sempre firmata da operatori turchi: il Taurus è stato agganciato a Voltri e verrà rimorchiato fino alle coste della Turchia. Ora il commissario ha trattative avviate anche per gli altri "fast ferries". E poi dovrà dedicarsi all'arte. Il patrimonio artistico delle navi e delle sedi Tirrenia, infatti, ha alcuni pezzi di particolare valore. E più di un collezionista pare già essersi fatto avanti.

(mas.m.) Un nuovo direttore generale per l'Italia per Royal Caribbean. È Gianni Rotondo che prenderà il posto di Lina Mazzucco, alla guida della controllata italiana dal 2005. «Dopo sei anni di attività in quest'azienda ho deciso che era arrivato il momento di lasciare per proseguire per altre strade» ha spiegato la Mazzucco Il Rina, la società di classificazione con sede a Genova, ha recentemente introdotto nuovi e più severi standard di progettazione per la modifica o la costruzione di navi bulk carrier, in modo da renderle adeguate al trasporto sicuro di minerali fini a qualunque contenuto di umidità L'agenzia marittima Medov è diventata rappresentante della Montreal Port Authority in Europa. Medov è responsabile della promozione del porto di Montreal presso le compagnie europee, i caricatori, gli importatori e gli esportatori. Il mandato copre sia il settore dei contenitori che quello delle crociere

PORTO  Replica a comitato e Merlo

Caso container Spinelli furioso «Patti rispettati basta attacchi»

«Io ho rispettato i patti. Ho liberato la quinta e la sesta fila dei container, come eravamo d'accordo col comitato. Ora arriviamo alla quarta fila in altezza, sotto il capannone, i contenitori non tolgono visibilità. Abbiamo fatto la nostra parte e ci atteniamo alle regole. Il nostro gruppo sta investendo e assumendo, spendendo cifre considerevoli. È ora di finirla con le critiche in-

«STIAMO INVESTENDO»

Aldo Spinelli: «Il nostro gruppo sta investendo e assumendo, spendendo cifre considerevoli. È ora di finirla con le critiche ingiuste nei nostri confronti»

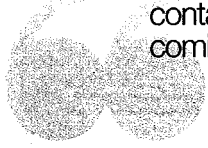
giuste nei nostri confronti».

Replica così, Aldo Spinelli, presidente dell'omonimo gruppo, alla contestazione dei comitati di Ponente e alle parole del presidente dell'autorità portuale Luigi Merlo, in merito allo spostamento dei container impilati davanti a Palmaro, nei pressi del District Park.

La scorsa settimana una delegazione di comitati del ponente aveva atteso all'esterno di palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità portuale, con tanto di striscioni e slogan. L'obiettivo era quello di fare sentire la presenza dei cittadini durante lo svolgimento della riunione del comitato portuale, per chiedere ancora una volta lo spostamento dei contenitori.

«C'è un tavolo aperto che riguarda il fatto che il porto cre-

Ho liberato la quinta e sesta fila dei container, come eravamo d'accordo col comitato. Ora arriviamo alla quarta fila



Aldo Spinelli
Presidente del Gruppo Spinelli



Aldo Spinelli

scende e crescono anche i container - aveva spiegato in quell'occasione

Merlo - Solo che in alcuni casi questi container, secondo il comitato degli abitanti, sono posizionati troppo vicino alle case, anche se in area portuale. Abbiamo cercato di venire incontro alle loro esigenze coinvolgen-

do i responsabili che in questo caso sono i terminalisti del Vte e del Gruppo Spinelli. La soluzione è portare i container in zone meno a ridosso delle case e ridurre l'altezza delle pile. Se questo avverrà attraverso una pro-

cedura condivisa con gli operatori bene, altrimenti l'autorità portuale cercherà di venire incontro alla popolazione ponendo limiti di altezza compatibili con l'operatività portuale ma anche con la vivibilità dei quartieri. Però vorrei che fosse chiaro a tutti che con la contrapposizione muro contro muro il porto non cresce. Lo spostamento può avvenire in aree del Vte attraverso un percorso dei concessionari, come autorità noi su questo però noi non possiamo intervenire, possiamo agire solo con una limitazione per l'altezza; mi auguro comunque che la buona volontà prevalga da tutte le parti».

Le basi per la crescita di Gioia Tauro Vince il "sì" al referendum per la cassa integrazione

GIOIA TAURO - Ha vinto il sì con 486 voti, contro il no che ne ha ottenuti 351. Così si è concluso sabato il referendum indetto tra i lavoratori del porto di Gioia Tauro sull'ipotesi di accordo raggiunta mercoledì scorso tra i sindacati (tranne il Sul) e la Mct sull'applicazione degli esuberanti e sui criteri con i quali applicare la cassa integrazione. I votanti sono stati 846, gli astenuti 211, le schede bianche 4 e le nulle 5.

Successivamente, a palazzo Alemanni, sede della Regione, si è tenuto il previsto tavolo tecnico-istituzionale per l'esame della situazione. Presieduto dalla vice presidente della Regione Antonella Stasi, vi hanno partecipato tutti i soggetti coinvolti nella vicenda, Medcenter Container Terminal, rappresentata dall'ad Domenico Bagalà, il presidente dell'Autorità portuale di Gioia Tauro Giovanni Grimaldi ed i rappresentanti delle organizzazioni sindacali di categoria.

«Si è sancita la chiusura dell'iter procedurale che ha dato avvio alla Cassa integrazione straordinaria (partita ieri). Abbiamo, così, scongiurato l'aspetto più preoccupante rappresentato dalla messa in mobilità dei lavoratori che, invece, potranno guardare al proprio futuro e a quello delle proprie famiglie con maggiore serenità», ha commentato Giovanni Grimaldi, a conclusione della riunione.

Il presidente Grimaldi ha poi aggiunto: «Il mio ringraziamento lo rivolgo per primo alle forze dell'ordine alle quali abbiamo chiesto un forte impegno, da loro esercitato con grande professionalità e discrezione. Il mio sentito ringraziamento va, altresì, alla Regione Calabria e, in particolare, alla vice presidente Antonella Stasi che, da vicino, ha costantemente seguito la trattativa. E infine, ma non per ultimo, un particolare ringraziamento va ai lavoratori che hanno dimostrato un forte attaccamento al proprio lavoro. Che hanno saputo, con senso di responsabilità, intraprendere un percorso che, anche se a tratti poco semplice, li ha visti impegnati a mantenere vivo il dialogo con l'azienda, che si è rivelato essere fondamentale. Da oggi, credo si possa guardare al futuro con maggiore serenità. Sono state gettate le basi per poter pensare e programmare la crescita del porto di Gioia Tauro, che deve continuare a mantenere la sua leadership nel settore dei traffici internazionali del Mediterraneo. Abbiamo creato le condizioni ottimali - già concluso il presidente - per poter continuare l'opera di pianificazione, già intrapresa, dello scalo chiamato ad offrire le attese ricadute economiche all'intera regione Calabria». Soddisfatta dell'esito dell'incontro anche la Regione che in una nota, ribadisce il massimo impegno ad attuare tutti gli interventi possibili a favore dell'occupazione e a realizzare le iniziative necessarie a dare compiuta attuazione alle misure ritenute strategiche per il porto di Gioia Tauro, come scaturito dal protocollo d'intesa dello scorso 5 Luglio.

«Rimane l'impegno della Regione e del presidente Scopelliti nel sostenere fortemente il rilancio del Porto di Gioia Tauro e dell'intera area retro-portuale - ha dichiarato Antonella Stasi - avvieremo da subito un tavolo tecnico per le politiche attive del lavoro in grado di integrare il reddito dei lavoratori sottoposti a Cigs, con percorsi formativi, tesi ad indirizzarli successivamente anche ad altre attività specifiche. Continueremo, inoltre, il lavoro insieme al ministero delle Infrastrutture».

Progetto Uirnet finanziato da Cassa depositi

ROMA - E' stato siglato fra Cassa depositi e prestiti e Uirnet il contratto per la concessione di un finanziamento di 3,411 milioni di euro destinato all'implementazione del progetto di piattaforma telematica finalizzata all'ottimizzazione dei flussi di trasporto sulle strade italiane.

Il prestito, a durata quindicinale con un tasso particolarmente vantaggioso rispetto a quelli di mercato, da un lato, consente a Uirnet di disporre dei mezzi indispensabili per ampliare la piattaforma a rete; dall'altro, rappresenta la conferma della validità complessiva del progetto di piattaforma telematica che in fase iniziale ha visto l'installazione a campione di "device telematici" su una flotta di automezzi pesanti in esercizio in Italia e che nei prossimi mesi entrerà nella fase di collaudo dei primi blocchi funzionali della piattaforma stessa.

«L'intesa con Cassa depositi e prestiti - ha affermato Rodolfo De Dominicis, presidente di Uirnet - fornisce al progetto anche un'importante qualificazione strategica, in un momento di grande ristrettezza di fondi pubblici e privati per le infrastrutture».

Come noto, Uirnet è partecipata dagli Interporti italiani, da Selex Elsag, Telespazio, Autostrade per l'Italia, Telecom. Fondazione Slala, oltre che da tutte le principali Associazioni dell'autotrasporto italiano.

Manufatti all'export in crescita del 17,7%

BOLOGNA - Nei primi cinque mesi del 2011 le esportazioni di manufatti italiani, al netto della componente energetica, sono cresciute ad un tasso del + 17% (a valore), un risultato in linea con il + 17,7% registrato dall'export tedesco nel medesimo periodo. La crescita ha consentito al settore manifatturiero italiano di interrompere l'erosione dei conti con l'estero, nonostante una crescita delle importazioni molto elevata e concentrata nei prodotti più a monte delle filiere produttive, dove più elevati sono stati gli effetti del rincaro delle commodity. Lo rileva l'Analisi dei settori industriali condotta da Prometeia e Intesa Sanpaolo.

Spicca l'accelerazione registrata dalle esportazioni della metallurgia, che nella prima parte dell'anno crescono a tassi decisamente superiori rispetto ai prodotti tedeschi.

Una maggiore vivacità rispetto all'export tedesco caratterizza anche il largo consumo e la farmaceutica. Viaggiano su ritmi simili ed elevati anche l'elettrotecnica e gli intermedi chimici (chimica di base e chimica specialistica), settori importanti per entrambi i paesi e caratterizzati da forti legami, data la rilevante presenza di multinazionali tedesche in Italia. Risultati sostanzialmente in linea anche per la moda e l'elettronica. Mostrano una buona capacità di crescere sui mercati esteri, sia pure a tassi inferiori a quelli tedeschi, anche il comparto automotive, i prodotti in metallo e la meccanica, settore che sta acquisendo un peso sempre più importante per i conti con l'estero dell'Italia. I dati confermano il buon livello competitivo delle imprese italiane che operano in questi settori, a fronte di un migliore - e più diffuso - posizionamento su molti mercati emergenti dei produttori tedeschi. Nettamente inferiori ai ritmi di sviluppo tedeschi invece due importanti settori produttori di beni durevoli, mobili ed elettrodomestici, dove le imprese italiane appaiono in difficoltà strette tra la concorrenza dei prodotti di fascia alta e quelli provenienti dai paesi a basso costo. Prosegue la fase di recupero del fatturato manifatturiero italiano, aumentato dell'11,1% nei primi cinque mesi del 2011, grazie anche ai rialzi dei listini di vendita. La vivacità delle esportazioni ha consentito al fatturato manifatturiero di sperimentare un andamento positivo sostenuto anche dai rialzi nei prezzi. In quasi tutti i settori manifatturieri, la crescita del fatturato estero si è mostrata più dinamica rispetto a quella interna, testimoniando la debolezza della domanda nazionale che continua a risentire della prudenza dei consumatori e delle imprese nelle decisioni di spesa, specie quelle di importo più elevato. Nel complesso dei primi cinque mesi 2011, solo pochi settori sono riusciti a riportare il fatturato sui livelli dello stesso periodo del 2008. Fra questi figurano, in particolare, i settori produttori di beni di consumo meno comprimibili: alimentare, farmaceutica e largo consumo. Recuperano poi gli intermedi chimici, che hanno potuto beneficiare della ricostituzione delle scorte a livello mondiale e del rialzo dei prezzi internazionali delle commodity e l'elettronica, principalmente per l'effetto statistico del confronto con una prima parte del 2008 già molto depressa. L'evoluzione positiva del fatturato potrebbe, però, rallentare nella seconda parte del 2011, scontando anche l'elevata incertezza che caratterizza i mercati internazionali, e che rende difficile la costruzione di piani e visioni a medio lungo termine. L'impatto delle manovre di correzione del debito, in Italia come in altri paesi industrializzati, e il fisiologico rallentamento del ciclo anche nei paesi emergenti, creeranno - secondo l'analisi - minori opportunità di crescita anche per le imprese italiane nei prossimi mesi. Le attese delle imprese manifatturiere mostrano, infatti, nelle ultime rilevazioni un peggioramento diffuso del sentiment rispetto all'inizio dell'anno, con poche eccezioni settoriali. A un quadro di maggiore incertezza sulle

prospettive della domanda, si aggiunge - conclude l'analisi di Prometeia e Intesa Sanpaolo - il rischio indotto dalle tensioni che caratterizzano i mercati finanziari e quelli delle materie prime, che rendono particolarmente difficile la definizione dei listini di vendita e l'attuazione di piani a medio-lungo termine necessari per consentire alle imprese di fornire risposte strategiche adeguate alle forti trasformazioni in atto.

Ancona: approvata costruzione della banchina Marche

ANCONA - Il Consiglio superiore dei Lavori pubblici ha approvato il progetto definitivo per la banchina Marche del porto di Ancona, in attuazione del Piano regolatore portuale.

«Il porto di Ancona - sottolinea il presidente della Regione Gian Mario Spacca - riveste un ruolo strategico dal punto di vista infrastrutturale, data la sua centralità nella rete logistica insieme ad aeroporto e interporto, e dal punto di vista economico, in quanto una delle principali imprese della nostra regione. Quindi sviluppo del porto significa sviluppo per l'economia dell'intero territorio. L'approvazione del progetto per la banchina Marche, che consentirà l'attracco di navi di grosso tonnellaggio, è un ulteriore, importante passo, per il potenziamento del porto e, di conseguenza, per la crescita infrastrutturale complessiva della regione».

«Con questa opera attesa da molti anni, e con il molo foraneo - commenta l'assessore Viventi - il porto potrà avere finalmente un'area operativa di ampliamento. Siamo vicini così al conseguimento di un ulteriore obiettivo strategico per lo scalo. Quest'anno abbiamo compiuto alcuni fondamentali passi avanti in questo senso, prima con l'approvazione al Cipe dello schema di convenzione necessario per procedere nell'iter dell'Uscita Ovest e poi, a fine Maggio, con l'appalto dei lavori per il molo di sovraflutto».

La lunghezza della banchina sarà di circa 600 metri e l'opera consentirà di ricevere navi di grosso tonnellaggio in quanto i fondali potranno raggiungere la profondità di 14 metri. Il Consiglio superiore ha dato mandato all'Autorità portuale di adeguare il progetto alle prescrizioni formulate, per passare alla fase esecutiva e quindi all'appalto delle opere. Per quanto riguarda la copertura economica, alcune delle osservazioni formulate consentiranno, insieme con un affinamento progettuale, di rivisitare i costi e di poter coprire così l'intera opera con i fondi disponibili e con quelli del ribasso d'asta risultante dall'appalto del Molo Nord.

Al via i lavori per il Terzo Valico investimento totale di 6.200 mln

ROMA - Al via i lavori della linea ad Alta velocità / Alta capacità Terzo Valico dei Giovi. E' stato firmato a Roma dall'amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo Fs), Michele Mario Elia, e dal presidente del consorzio Cociv (Consorzio collegamenti integrati veloci), Alberto Rubegni, il verbale di accordo per l'avvio dei cantieri del primo lotto costruttivo per un costo complessivo di 500 milioni di euro. Committente dell'Opera è Rfi, mentre general contractor è il consorzio Cociv; l'alta sorveglianza è affidata a Italferr. L'investimento complessivo per la realizzazione del Terzo Valico dei Giovi è previsto in 6.200 milioni di euro e la conclusione dei lavori è prevista per la fine del 2019.

La firma dell'intesa - messa alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Altero Matteoli e dell'amministratore delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane Mauro Moretti - costituisce un impegno per la realizzazione completa dell'opera che procederà, secondo le indicazioni della Legge Finanziaria 2010, per lotti costruttivi.

La nuova linea, parte integrante del Corridoio europeo dei due mari Lione / Genova - Basilea - Duisburg - Rotterdam / Anversa, ha una lunghezza di circa 53 chilometri, oltre a 14 chilometri di interconnessioni con la rete ferroviaria esistente, per un totale di circa 67 chilometri di nuove infrastrutture e si sviluppa prevalentemente in galleria. Interamente integrato con la rete esistente, il Terzo Valico dei Giovi è interconnesso a sud con il nodo di Genova, per assicurare il collegamento diretto con i bacini portuali e con la linea Genova - Ventimiglia e a nord, nelle direzioni di Torino, Novara, Milano e Piacenza, attraverso le connessioni con le linee convenzionali in prossimità di Novi Ligure e Tortona.

In linea con i più avanzati standard di sicurezza, realizzato prevalentemente in sotterraneo, si sviluppa in due gallerie a semplice binario affiancate e unite tra loro da collegamenti trasversali, in modo che ognuna possa servire da galleria di sicurezza per l'altra. Le interconnessioni con la rete ferroviaria esistente sono previste a Voltri, Genova Parco Campasso, Novi Ligure e Tortona. Il tracciato interessa il territorio di dodici Comuni, quello delle province di Genova e Alessandria, e le Regioni Liguria e Piemonte.

Mercato del lavoro. L'Istat: a giugno tasso di inattività a quota 38,1%, in aumento gli «scoraggiati»

La disoccupazione si stabilizza all'8%

Claudio Tucci
ROMA

Frena il tasso di disoccupazione in Italia, che a giugno 2011 si attesta all'otto per cento. Ma crescono di ben 22mila unità (rispetto a maggio scorso) le persone, tra i 15 e i 64 anni, scoraggiate, che rinunciano cioè a cercare lavoro. Addirittura rispetto a giugno 2010 il numero di "inattivi" (così vengono chiamati in gergo statistico gli "sfiduciati") ha toccato quota 160mila, mentre il tasso di inattività veleggia oltre il 38 per cento.

I dati sono contenuti nel rapporto mensile su occupati e disoccupati pubblicato ieri dall'Istat, che evidenzia anche a giugno scorso (sempre rispetto al mese prima) una diminuzione sia del numero complessivo di disoccupati, dello 0,3% pari a meno 7mila unità. Ma pure del numero di occupati, meno 0,1%, pari a 14mila persone in meno (quasi tutte donne). «La crisi ha creato un forte scoraggiamento e sta toccando anche la componente femminile», ha commentato Carlo Dell'Aringa, economista del lavoro all'università

Cattolica. Significativo, ha spiegato, è il dato «che sempre più disoccupati si sentono demotivati e rallentano la ricerca di un'occupazione, passando tra la popolazione inattiva. E in assenza di misure strutturali di rilancio dell'economia, la ripresa dell'occupazione resterà per molto tempo una chimera». Senza peraltro riuscire a recuperare il gap di oltre 500mila posti di lavoro persi dal 2008.

Qualche segnale positivo arriva invece dalla diminuzione della disoccupazione giovanile, 15-24 anni, che, sottolinea l'Istat, scende al 27,8%, segnando un meno 0,4% rispetto a maggio 2011. Ma in Europa, ha certificato sempre ieri Eurostat, l'ufficio europeo di statistica, l'Italia resta maglia nera. Nella Ue a 17 siamo terzi, superati solo dal record spagnolo (45,7%) e da quello svedese (33,3% di giovani disoccupati). La media di Eurolandia è ferma a quota 20,3 per cento. «Il nostro è un Paese in difficoltà», ha sottolineato Cesare Damiano del Pd che punta il dito soprattutto contro il Governo: «che volutamente ignora la

situazione per propri interessi propagandistici».

Quello che preoccupa poi è il tasso di occupazione che rimane al di sotto del 57%, traguardo molto distante dall'obiettivo europeo del 70 per cento. Mentre il numero di disoccupati si è attestato intorno ai due milioni. Siamo di fronte «a tre emergenze nazionali» attacca Fulvio Fiamoni della Cgil: «donne, giovani e Mezzogiorno» e, in più, aggiunge, con una manovra economica «iniqua e sbagliata». Per Guglielmo Loy della Uil è urgente ora tenere sott'occhio il numero di persone inattive e scoraggiate, «segnale preoccupante in quanto indice di un potenziale ingrossamento delle fila del lavoro irregolare». Il Governo deve muoversi per mettere in campo «efficaci misure per lo sviluppo», ha rilanciato Giorgio Santini della Cisl. Ma attenzione a non abbassare la guardia sulla disoccupazione giovanile, ha sottolineato Nazzareno Mollicone dell'Ugl: perché nonostante sia in calo, resta su valori «drammaticamente elevati».

Il porto riparte

Primo week end di fuoco nonostante il caro carburante. Ieri, complice il turn-around di 4 navi da crociera, lo scalo è stato “invaso” da oltre 40.000 passeggeri. Primo comitato portuale per il presidente Monti. Variazione di bilancio da 8 milioni destinati alle opere

CIVITAVECCHIA - Oltre quarantamila persone in transito in porto ieri. Quest'anno, soprattutto per il caro-carburante che ha ridotto in parte il traffico dei passeggeri per la Sardegna, con i biglietti più che raddoppiati rispetto allo scorso anno, finora non si era assistito ai week end bollenti d'estate, con lo scalo preso d'assalto da turisti e vacanzieri.

Ieri, invece, c'è stato il “pieno”, soprattutto per la contemporanea presenza in porto di 6 navi da crociera, di cui ben 4 in turn-around (ossia che facevano capolinea del viaggio a Civitavecchia, con il cambio di passeggeri). Solo l'altro ieri, infatti, sono stati ben 22.000 i crocieristi arrivati a Civitavecchia, a cui si sono aggiunti i passeggeri dei 13 collegamenti delle autostrade del mare. Per quanto conerne il traffico ro-ro, l'inversione di tendenza nei numeri assoluti è dovuta al successo di Saremar, che ha in gran parte compensato il calo delle altre compagnie. La flotta sarda, appoggiata dalla politica del Presidente Cappellacci, parte infatti a pieno carico, facendo forza sulla convenienza delle proprie tariffe.

Le altre compagnie, in particolare Moby e Snav (ora anche Gnv, dopo l'acquisizione da parte del gruppo di Gianluigi Aponte) anche prima di aver definito l'accordo per Cin, che acquisirà Tirrenia, avevano affrontato la crisi con accordi commerciali di “code sharing”, come da anni fanno soprattutto le compagnie aeree.

Intanto, sempre ieri, il neo presidente dell'Autorità Portuale Pasqualino Monti ha presieduto il suo primo comitato portuale. All'ordine del giorno c'erano una importante variazione di bilancio e la definizione di una annosa questione legata ad una concessione demaniale di Gaeta. L'Autorità portuale è riuscita a recuperare oltre 8 milioni di euro di crediti pregressi, in seguito ad una ricognizione fatta dallo stesso Monti da dirigente dell'area amministrativa dell'ente. I soldi saranno investiti in conto capitale, quindi sulle opere, tra il porto di Fiumicino (dove verranno impegnati 4 milioni per il restyling della parte storica dello scalo) e Civitavecchia. In particolare, circa tre milioni di euro saranno utilizzati per proseguire nell'allargamento dell'antemurale. Sarà allargata la banchina 13, dove poi la Rct procederà alla realizzazione del terminal crociere. Un altro milione servirà invece per la prima tranche della demolizione dei sili del grano che è stata fortemente richiesta dal sindaco Gianni Moscherini. La restante parte dell'intervento verrà invece finanziata con circa 1 milione e mezzo di euro già messo a disposizione dell'Autorità Portuale. L'obiettivo è quello di procedere appena possibile con la demolizione degli antichi magazzini del sale. Mentre per i sili, si stanno stringendo i tempi per consegnare la banchina 26 dove saranno realizzate le nuove strutture per il grano e le altre rinfuse.

LA COMMISSIONE VUOLE STRALCIARE IL PROGETTO DALL'ELENCO DEI PRIORITARI

Gli eurodeputati italiani a Barroso "Il Ponte sullo Stretto non si tocca"

Firmano anche
gli esponenti Pd
Non ci sono invece
quelli della Lega

MARCO ZATTERIN
CORRISPONDENTE DA BRUXELLES

Offensiva degli eurodeputati in difesa della «Helsinki-Palermo» che, nella proposta di bilancio europeo per il 2014-2020, la Commissione europea ha proposto di trasformare in «Helsinki-Bari». Diciassette parlamentari di Pdl, Pd e Idv hanno scritto al presidente dell'esecutivo ue, José Manuel Barroso, per

contestare questo «pericoloso cambiamento d'approccio che penalizza intere regioni del nostro paese e anche l'area mediterranea nel complesso». Bruxelles ha spiegato a fine giugno la scelta con l'esigenza di razionalizzare i programmi e di finanziare quelli che possono essere realizzati.

I deputati - fra cui i vicepresidenti Pittella (Pd) e Angelilli (Pdl) e i capigruppo Mauro (Pdl), Sassoli (Pd) e Rinaldi (Idv) - ritengono ingiustificata l'esclusione di Calabria e Sicilia. «Lo scenario futuro per le reti Ten-T prospettato dalla Commissione rischia di accentuare il divario economico fra i paesi del centro-nord Europa e quelli mediterranei». E' una

posizione che «il governo condivide e che ha già manifestato alle autorità competenti», ha dichiarato il ministro dei Trasporti, Altero Matteoli.

In Commissione nicchiano. Il progetto destinato a Palermo è «più costoso» e si teme un'altra vertenza in stile Torino-Lione. «Quando noi mettiamo il nostro terzo - spiegano a Bruxelles -, l'Italia deve versare i suoi due terzi». Dubbi sui fondi, insomma. E sulla volontà politica di realizzare un'infrastruttura tanto complessa. «Non è questa la battaglia - precisa Pittella a titolo personale -. Non è per il "ponte Silvio" ma per il Mezzogiorno». A proposito. La lettera non è firmata da leghisti. Solo un caso?