

# RASSEGNA STAMPA 3 OTTOBRE 2011

Fonte:



# Porti autonomi, la resa del governo

**GENOVA.** Nella migliore delle ipotesi sarà una cifra intorno ai 100 milioni l'anno - secondo le intenzioni, «continuativi per almeno dieci anni perché ancorati a una delle tante imposte dello Stato» - da dividere tra le 24 Autorità portuali italiane in misura direttamente proporzionale ai traffici: l'80% agli scali maggiori, il 20% a quelli minori per perequazione. Nelle peggiori delle ipotesi, invece, la riforma della 84/94 non conterrà neppure questa lontana parente dell'autonomia finanziaria da tempo richiesta da Assoporti. Per la portualità italiana la notizia è pessima: la possibilità di incassare direttamente una (piccolissima) parte dell'Iva sui traffici tramonta.

Quel che sabato, nel corso dell'inaugurazione del Salone nautico di Genova, il ministro alle Infrastrutture Altero Matteoli non ha trovato il coraggio di dire nell'annuncio, peraltro prematuramente, l'autonomia finanziaria, lo spiega il senatore Luigi Grillo (Pdl), da anni impegnato nel traguardare la riforma della legge sui porti del '94.

«Sull'Iva il ministro Tremonti ha posto un veto - ammette Grillo - e dopo molte insistenze dobbiamo prendere atto che questa strada non è percorribile. Tra l'altro - aggiunge - una forma di extragetto esiste dal 2007-2008 e si è dimostrata fallimentare, perché quando i traffici diminuiscono (come accade in questi



## OPERATORI DELUSI

Una vera autonomia finanziaria dei porti è raggiungibile solo con l'Iva

## FRANCESCO NERLI

Assoporti

anni di crisi) pure le entrate calano e i quindi problemi non si risolvono».

I «problemi» di cui parla Grillo sono gli stessi che hanno spinto Assoporti a rivendicare il punto percentuale dell'Iva per il territorio, è cioè la compromessa capacità di investimento delle authority italiane

da quando lo Stato ha posto fine ai trasferimenti. Nel 2007 la Finanziaria del governo Prodi introdusse una parziale autonomia con la cessione del gettito generato dai servizi marittimi: operazione che, tuttavia, non è stata sufficiente a permettere alla portualità italiana di fare investimenti per crescere.

L'Iva generata dai traffici portuali frutta alle casse dello Stato circa 9 miliardi di euro, di cui «quasi la metà sono prodotti dai porti liguri», sottolinea Luigi Merlo, presidente dell'Authority di Genova.

«L'autonomia esiste in tutto il mondo, da Miami a Barcellona. Non si capisce perché qui la neghino. - dice Merlo - Che sia un punto percentuale o anche solo mezzo punto: l'importante è inserire in riforma il principio. Optare per soluzioni alternative significa mettere in piedi un meccanismo transitorio e precario: non è questo che ci occorre».

Né Merlo né altri riusciranno però a invertire la rotta del testo al vaglio della commissione Bilancio martedì prossimo. Grillo ne difende la validità: «I soldi sono pochi, ma ancorati a imposte dello Stato certe e continuative, e questo significa che quei 100 milioni, garantiti per i prossimi 10 o 20 anni, possono produrre un effetto leva consistente. Permetteranno alle authority di ottenere prestiti dalle banche e di fare quegli investimenti che altrimenti non sarebbero in grado di fare». Le imposte cui ancorare il contributo

ai porti «devono ancora essere individuate», spiega il senatore. Martedì in commissione Bilancio si parlerà proprio di questo. Indiscrezioni dicono che una delle ipotesi allo studio siano le tasse sui tabacchi. Grillo non entra nel merito, preferisce invece parlare di tempi.

«Se tutto va bene, il testo potrebbe essere approvato dal Senato entro ottobre. - dice - Poi passerebbe alla Camera, dove si aprirebbe la discussione». Affatto scontato l'esito,

visto che in Parlamento non tutti i partiti hanno la medesima sensibilità in materia. La strada, insomma, è in salita, anche per questo nuovo ed estremo tentativo parlamentare di portare ossigeno agli scali liguri.

«Conosco la norma e sono molto preoccupato - commenta Francesco Nerli, presidente di Assoporti - Noi abbiamo bisogno di una vera autonomia e quella è raggiungibile solo attraverso l'Iva. Cento milioni di euro l'anno legati a chissà quale imposta statale sono una cifra, e un meccanismo, molto discutibile».

La resa sull'Iva farà discutere. Ma anche quest'ultimo tentativo di traguardare un'autonomia finanziaria atipica rischia di sollevare più critiche che plausi. La delusione di Assoporti è palpabile - e ancora di più lo sono le difficoltà attraversate dal sistema portuale italiano.

«Poiché questi sono anni difficilissimi - chiude Nerli - per quanto ci riguarda non butteremo via alcun aiuto, purché sia utile a fronteggiare l'emergenza attuale. Se proprio hanno deciso di sostenerci con un contributo così modesto, che almeno venga inserito nel decreto Sviluppo così da renderlo disponibile in tempi rapidi».

gilda.ferrari@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Inchiesta sui camalli Spinelli: «C'è qualcuno che vuol farsi notare»

MARCELLO ZINOLA

SORPRESI? Più che altro amareggiati. L'inchiesta dei pm sul presunto lavoro abusivo dei camalli (il ruolo di collettore della mano d'opera svolto dalla Culmv dal 2003 al 2008) ha fatto visita a tutti i terminalisti del porto. La sintesi delle reazioni è nell'osservazione del loro presidente, Luigi Negri: «Ogni tanto qualcuno sente la mancanza di "qualcosa" sul porto». Aldo Spinelli aggiunge: «Sembra sempre che ci sia qualcuno che gli manca qualcosa, che ha bisogno di farsi vedere». La nuova fase di indagine sulla presunta "abusività" del lavoro dei portuali rispetto alla collocazione (tecnicamente "sommministrazione") che ne fa, storicamente, la Compagnia unica, desta dubbi e preoccupazioni.

L'uomo dei camion gialli dice: «Io non nascondo nulla». Ma è arrivata la Finanza però. «Guardi, sono venuti da me e da tutti quanti gli altri. E gli abbiamo dato le copie degli accordi con quelli della Culmv, tutto in regola e secondo quando era stato deciso dall'Autorità Portuale». E voi usate i camalli. «Li usiamo, devono lavorare, se non lavorano vanno a fare gli uscieri in tribunale dove sono tanto curiosi?». Spinelli ha una preoccupazione: «La crisi c'è, i portuali non arrivano a tutte e 20 le giornate piene. Hanno fatto una scelta ben precisa con l'articolo 17 (la norma della legge portuale che regola gli accordi nella collocazione del lavoro), hanno rinunciato a tante cose, ma non hanno mai rubato niente. Con queste indagini, il problema...». Il problema è...? «Ma non mi faccia dire niente». Lo dica: «Guardi che facciano pure tutte le verifiche, ma sembra sempre che ci sia qualcuno che gli manca qualcosa, che ha bisogno di farsi vedere». Colleghi o chi indaga? «Eh no, i colleghi, si lavora tutti, lavorano i portuali poveracci anche loro. Sa, il porto dà sempre notorietà...».

Tutto ruota attorno al contenzioso nato a suo tempo attorno agli articoli della legge portuale sulla regolamentazione del lavoro. E dal 2008 con le determinazioni assunte dal Comitato Portuale e dall'Autorità Portuale, la procedura è chiara: articolo 17. Spiega Luigi Negri, presidente dei terminalisti: «Da almeno 3 anni noi utilizziamo la compagnia, se altri fanno cose poco consone, non lo so, non credo. Abbiamo 240 unità del nostro personale e con i picchi di lavoro usiamo personale della compagnia. Non capisco dove si voglia andare a parare. Noi lavoriamo e cerchiamo di stare sereni, non vorrei che alla fine fossero poi quei poveracci

a passarsela male o non lavorare». I "poveracci", tra incudine (una precedente indagine che aveva negato anomalie) e martello (nuova inchiesta, vecchi temi) sono i portuali. L'arco temporale dell'indagine data dal 2003 al 2008 quando la determinazione portuale chiarì la situazione. Prima c'era un assetto diverso «ma sempre dentro alle norme, le autorizzazioni l'autorità portuale non se le sognava, il ministero era sempre a conoscenza» commenta il Console della Culmv, Antonio Benvenuti. Genova era un'osservata speciale sotto molteplici aspetti.

In compagnia il nuovo contenzioso non è arrivato inatteso. La notizia delle viste della Finanza a tutti i terminalisti era ormai nota: «Da noi erano venuti nel 2008. Ne abbiamo parlato con i delegati e in commissione. Abbiamo spiegato che non c'era nulla di nuovo. Torneremo, nel caso, di fronte a un giudice e rispiegheremo, documenteremo, come già fatto. L'impressione, con tutto il rispetto, è che ci sia ancora chi non capisce o non ha capito. Non avremo problemi a rispiegare, pazientemente, tutto. C'è già una sentenza favorevole. E non abbiamo nulla di cui vergognarci».

# PRIMI INDAGATI ISCRITTI SUL REGISTRO NEL MIRINO DEI PM IL PERIODO 2003-2008

**MATTEO INDICE**

NON SOLO il sequestro di centinaia di carte, ma anche le prime iscrizioni di nomi nel registro degli indagati con l'accusa di «somministrazione illecita di manodopera». Un dettaglio che la Procura aveva tenuto finora top secret, ma che è svelato dai decreti con i quali, nelle ultime tre settimane, la Guardia di finanza si è presentata nei vari terminal del capoluogo ligure, per sequestrare i contratti stipulati con i *camalli* della Compagnia unica.

I pubblici ministeri Walter Cotugno e Mario Morisani hanno fatto acquisire le copie degli accordi fra i terminalisti che si sono serviti della Culmv unica per scaricare le merci approdate nei

loro moli. Una procedura considerata come prassi quasi secolare da qualunque genovese. E però nell'opinione degli inquirenti rappresenta una violazione di legge. In particolare, sostengono i pm ricollegandosi a una norma specifica del 2003, «la somministrazione illecita si verifica nei casi in cui il contratto sia concluso in assenza dell'autorizzazione rilasciata dal Ministero al somministratore stesso». In sostanza, la Compagnia si sarebbe messa a disposizione dei vari operato-

ri che dovevano sbarcare container, senza avere uno specifico *placet* da Roma. E non ci vuol molto a capire che un addebito del genere è potenzialmente estensibile a parecchi big dello scalo genovese.

Ma perché que-

st'inchiesta? E soprattutto: si tratta solo di accertamenti preliminari, o sono già state formalizzate imputazioni precise nei confronti di soggetti precisi, in quello che pare un (altro) fascicolo destinato a mettere sott'accusa un modo di lavorare tipico della portualità all'ombra della Lanterna? La risposta è netta: non solo i pubblici ministeri hanno requisito carte a tamburo battente, ma già attribuito reati a persone ben definite. E la conferma viene da un tecnicismo. Nell'ordinare ai vari

terminalisti di consegnare gli incartamenti, non si contestavano loro reati. Ma nel documento con cui si chiedevano formalmente i dossier era indicata una formula (il numero di procedimento penale con accanto la dicitura

«modello 21») che si usa esclusivamente in presenza di un'indagine contro soggetti «noti». Non solo. Nelle ultime ore, fonti interne al palazzo di giustizia hanno confermato come il nuovo filone sia lo sviluppo di un'altra indagine sul lavoro in porto, condotta dagli stessi inquirenti. Si tratta d'un fascicolo per truffa ai danni dello Stato che vede indagati gli ex segretari generali dell'Authority Erido Moscatelli e Alessandro Carena, ai quali è attribuita la responsabilità per la concessione della cassa integrazione ai *camalli* stessi, ritenuta dai pm «indebita». Anche all'origine di quei rilievi stava la particolare configurazione giuridica della Culmv, per il cui lavoro fino al 2008 (prima che palazzo San Giorgio bandisse una regolare gara d'appalto) nell'opinione di chi indaga sarebbero state necessarie particolari autorizzazioni ministeriali.

indice@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

**INDAGINI SULLA CASSA**  
**Indagati per truffa**  
**anche due**  
**ex segretari**  
**per la cassa**  
**concessa ai camalli**

## «I camalli? Abusivi» nuova bufera a Genova

Genova. La **portata dell'accusa** non si può cogliere completamente nella fredda denominazione del reato, «somministrazione illecita di manodopera». Ma se quella «manodopera» ritenuta fuorilegge è il lavoro svolto dai **camalli** in porto a Genova negli ultimi otto anni, si capisce quale terremoto - ancorché la prescrizione incomba - potrebbe innescare l'ultimo blitz della Procura sulle attività in banchina. I pubblici ministeri **Walter Cotugno** e **Mario Morisani**, nei giorni scorsi, hanno fatto sequestrare dalla Guardia di finanza le copie degli accordi fra i terminalisti che, a partire dal 2003 e fino a oggi, si sono serviti della Compagnia unica per scaricare le merci approdate nei loro moli. Una procedura che, agli occhi di qualunque genovese, è prassi quasi secolare. Ma che nell'opinione degli inquirenti rappresenta una violazione di legge. In particolare, sostengono i pm Cotugno e Morisani ricollegandosi a una norma specifica del 2003, «la somministrazione illecita si verifica nei casi in cui il contratto sia concluso in assenza dell'autorizzazione rilasciata dal Ministero al somministratore stesso».

In sostanza, la Compagnia si sarebbe messa a disposizione dei vari operatori che dovevano sbarcare container, senza avere uno specifico placet da Roma. È chiaro che sulla carta un'indagine del genere - basata sul principio per cui tutte le prestazioni dei camalli, a diversi committenti, sarebbero illegali - rischia di coinvolgere "big" a ogni livello. E nei decreti di sequestro della documentazione, notificati di recente e in più terminali, è spiegato con pochi fronzoli. I **magistrati** richiedono i carteggi «ritenuta la necessità di acquisire al procedimento i contratti tra le società autorizzate ai sensi dell'articolo 18 legge 84/94 (i terminalisti appunto) e **Compagnia unica** srl». Tutti coloro che insomma hanno utilizzato la manodopera della Culmv, e in un periodo molto lungo. Chi, dunque, è finito sott'inchiesta nel nuovo filone che rischia di destabilizzare (parecchio) il porto genovese? Oltre ai vertici della Compagnia, definito tecnicamente dagli investigatori il «somministratore» delle prestazioni incriminate, ci sono fior di terminalisti coinvolti. Dai Messina a Spinelli, senza risparmiare il **terminal Sech**, il Vte, la **Tirrenia**.

I pm li ritengono «consapevoli» del presunto illecito? Qui viene il bello. E non è un mistero che, oltre che su camalli e terminalisti, i fari puntino dritto pure sui management che si sono susseguiti negli anni ai vertici dell'Authority. I quali non avrebbero comunicato come «necessaria» l'autorizzazione ministeriale, lasciando che si proseguisse proseguissero in un clima d'illegalità. Difficile, al momento, prevedere che piega prenderanno i rilievi, finora tenuti parecchio sottotraccia dalle **Fiamme Gialle**. Non v'è dubbio che i tempi siano molto particolari, dopo un periodo di relativa calma negli accertamenti sui giganti portuali. Fra un mese esatto, il 3 novembre, inizierà il **processo d'appello** sul filone principale, quello che negli anni ha catalizzato l'attenzione di addetti ai lavori e non. È il processo sulla presunta "spartizione" a tavolino del **Terminal Multipurpose**, con annessi ricatti ai Messina per indurli ad accontentarsi d'una fetta ridotta, e sui favori alla Culmv sottoforma di rimborsi indebiti. In primo grado il tribunale ha spazzato la gran parte delle accuse mosse a carico di alcuni fra i più noti esponenti dello shipping genovese, condannando per turbativa d'asta (pena di due mesi) l'ex presidente dell'Authority **Giovanni Novi** (in sella fino al febbraio 2008), il suo consulente **Sergio Maria Carbone**, l'ex segretario generale di **palazzo San Giorgio** Alessandro Carena e l'armatore **Aldo Grimaldi**, che potrebbe aver "ispirato" la divisione sospetta. Cancellata invece l'ipotesi di ricatto ai Messina e soprattutto quella dei favori alla Culmv. Nell'assolverla, il giudice rimarcò come i camalli avessero in qualche modo salvato i molti in un periodo di delicatissima transizione, riabilitando in tutto e per tutto il **console Paride Batini** scomparso prima che fosse emessa la sentenza. Quel processo avrà un secondo round, ma ora la Procura riparte su un nuovo fronte. Sostenendo che il lavoro della Compagnia unica sia stato «fuorilegge», e facendo sequestrare tutti i contratti di chi quel medesimo lavoro utilizzò.

**Matteo Indice**

## La finta autonomia del ministro Matteoli

Genova. «L'**autonomia finanziaria dei porti**? Grillo mi ha assicurato che lunedì la **commissione Bilancio** del Senato darà parere favorevole su come individuare le risorse: se non succede, prendetevela con lui». Debutta così il **ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti** davanti all'aspettativa che anche quest'anno accompagna l'inaugurazione del Salone nautico internazionale. E non debutta benissimo, **Altero Matteoli**. Primo perché sbaglia il giorno.

«La commissione si pronuncerà martedì», rettificcherà qualche minuto più tardi il **senatore Luigi Grillo**. Secondo perché le novità che il ministro annuncia suonano come cattive notizie alle orecchie delle istituzioni locali. In platea il presidente dell'Autorità portuale assume un'espressione tesa, mentre il presidente della Regione Liguria **Claudio Burlando** scandisce: «Ciò che aggrava la crisi è l'incertezza, se il governo non ha soldi che lo dica». L'autonomia finanziaria dei porti rischia di concretizzarsi - ammesso che lo faccia - secondo modalità diverse da quelle che, secondo l'Authority e la **Regione**, sarebbe invece necessario seguire.

Matteoli annuncia che il provvedimento non sarà contenuto nel **decreto Sviluppo** e il senatore Grillo conferma: «È la riforma della legge 84/94 l'ambito naturale, perché organico, dove inserire l'autonomia». Autonomia che, in termini numerici, si annuncia deludente, come ammette il ministro stesso: «Vi dico subito che le risorse non saranno molte, ma sarà un primo passo». Della cifra parla il senatore Grillo: «Cento milioni di euro - rivela - da dividere tra i porti secondo il loro peso». Ancora da definire i criteri di ripartizione e, soprattutto, ancora top secret la copertura finanziaria: «Illustreremo tutto mercoledì prossimo», dice Grillo.

«Lo stanziamento non è consistente - aggiunge Grillo - ma quel che conta è l'effetto moltiplicatore che garantisce: grazie a queste risorse, poche ma garantite negli anni, i porti avranno la possibilità di indebitarsi per fare investimenti». Più dello stanziamento in sé, da molti definito «ridicolo» se suddiviso per **24 Autorità portuali**, preoccupa la natura della copertura finanziaria. Grillo di Iva non parla e tutti sanno che il ministro Tremonti non vede di buon occhio la questione. Secondo indiscrezioni i primi 100 milioni di euro sarebbero recuperati dai fondi non utilizzati dai porti, ma se così fosse, più che di autonomia finanziaria si tratterebbe una forma di distribuzione, più o meno a pioggia, di risorse. **Merlo e Burlando** restano con le antenne alzate. Burlando fa notare che «per incrementare la capacità di indebitamento dei porti è necessario che eventuali fondi siano garantiti negli anni e questo lo puoi fare solo con il meccanismo dell'Iva o con un provvedimento pluriennale, che si estenda per 15 anni almeno». Merlo è sulla stessa lunghezza d'onda: «Se il meccanismo di copertura finanziaria non ci garantirà la certezza delle risorse negli anni, nessuna leva potrà essere creata, tanto più sulla capacità di indebitamento». «L'unico modo per garantire un minimo di autonomia finanziaria è la **cessione dell'Iva**, anche solo di mezzo punto percentuale se non si può fare di più». Da questo orecchio, però, Tremonti ci sente poco. Tant'è che indiscrezioni dicono che l'articolo 18 "**pro Vado**" (si prevedeva di destinare «alla società di progetto affidataria della costruzione e gestione dell'opera una quota pari al 25%, per un periodo non superiore a 15 anni, dell'incremento del gettito Iva relativo alle operazioni di importazione riconducibile all'infrastruttura oggetto dell'intervento») sia stato stoppato dal Tesoro e rischi di sparire dal decreto Sviluppo. La **piattaforma di Vado** potrà contare solo sui 62 milioni (su 150 inizialmente promessi dal **Milleproroghe**), così come al ribaltamento a mare di **Sestri Ponente** vanno 50 milioni (su 70): ammesso e non concesso che il Tesoro sottoscriva il decreto che ieri Matteoli ha ribadito di avere già firmato.

**Gilda Ferrari**

## E il ministro saltala conferenza stampa

Genova. Raggiunge il **quartiere fieristico di Genova** dal mare, a bordo di una motovedetta della **Capitaneria di porto**, e così facendo **Altero Matteoli** dribbla la protesta dei sindacati su piazzale Kennedy, impegnati a picchettare l'ingresso. Sul tappeto rosso lo attendono il sindaco Marta Vincenzi, senza fascia in segno di protesta; **Claudio Burlando** (Regione Liguria), Alessandro Repetto (Provincia di Genova) e Luigi Merlo (Autorità portuale) sfoggiano sorrisi tirati. Più scortato che mai, il ministro viene quasi aggredito dai giornalisti desiderosi di avere notizie. **Fincantieri?** «Buono che il vecchio piano sia stato fermato, ora vediamo». Terzo valico: «È già passato al Cipe, il cantiere può aprire anche subito per quanto ci riguarda». L'indagine dell'Ue sulla privatizzazione di Tirrenia: «Siamo sereni, il governo ha fatto tutto secondo le regole».

Dopo essere stato più volte contestato in occasioni pubbliche e a fronte delle difficoltà che il governo sta attraversando, Matteoli dimostra di avere poco voglia di intrattenersi in pubblico. Il programma iniziale prevedeva che al termine dei discorsi ufficiali, il ministro avrebbe risposto alle domande dei giornalisti nel corso di una conferenza stampa. Ma poiché **tv e radio riescono a strappargli qualche battuta** prima della cerimonia, lo staff decide che il capito stampa si chiude così. Niente conferenza: «Il ministro ha già parlato troppo». L'atmosfera è tesa e anche la passeggiata tra gli stand è frettolosa: non è tempo di strette di mano e saluti. Sul palco il presidente dell'Ucina, **Anton Francesco Albertoni**, denuncia la crisi di un settore che «in Italia ha perso il 33% del mercato». Burlando comincia il suo intervento con un «sono molto preoccupato». Meno sembra esserlo il ministro che - dopo aver ascoltato una carrellata di interventi all'insegna della preoccupazione per le sorti del Paese, della Liguria e di Genova - parla della nautica come di un'industria da «5 miliardi di fatturato». «Erano 5 nel 2009. - sibilano in sala - Quest'anno siamo a 3,5 miliardi, altro che 5 miliardi: qualcuno dovrebbe dirglielo...». La cerimonia **si chiude in serenità**, senza contestazioni né scontri, solo freddezza. «Se non fosse stato per la capacità di mediazione delle istituzioni locali forse non saremmo qui a inaugurare il Salone nautico insieme al ministro», dice Burlando. E davanti all'affondo del presidente della Regione i colleghi **Vincenzi e Repetto** annuiscono. Per tenere sotto controllo la situazione le istituzioni sono riuscite a strappare al ministro un incontro sul trasporto pubblico locale: si è tenuto all'aeroporto, prima che Matteoli e i suoi collaboratori salissero sul volo di ritorno per Roma.

**Gilda Ferrari**

## **Savona, via ai lavori nella vecchia darsena**

Savona. L'Autorità Portuale di Savona ha affidato alla Cometal, per la cifra di 916 mila euro, la costruzione del nuovo ponte pedonale sulla vecchia darsena. Nei prossimi due mesi, l'azienda emiliana dovrà realizzare il progetto esecutivo del pontile, che entro l'autunno 2012 sostituirà quello attuale. Il cantiere dovrebbe aprire entro gennaio. Il nuovo ponte sarà spostato di alcuni metri verso il Palacrociere, in un punto più stretto della vecchia darsena, e sarà largo 2 metri e mezzo.

## **Militare, disgelo Fincantieri-sindacato**

Genova. Sindacati e Fincantieri più vicini nella vertenza per il comparto militare. Nel corso di una riunione fiume, svoltasi ieri sera presso la sede della Confindustria di Genova, Fim-Cisl e Uilm hanno firmato un verbale di riunione che prevede il mantenimenti degli stabilimenti di Riva Trigoso e Muggiano, ridefinendone l'organizzazione sulla base di un cantiere integrato. Previsti ammortizzatori sociali per il personale in eccedenza, circa 250 lavoratori, e incentivi alla pensione per gli aventi diritto.

Mercoledì il verbale della riunione sarà sottoposto alle assemblee dei lavoratori per il via libera all'accordo. Polemica la Uilm per l'assenza, all'incontro di ieri, della Fiom: «Un sindacato serio - commenta Antonio Apa, segretario generale della Uilm Liguria - non persegue la logica del "tanto peggio tanto meglio", ma partecipa ai negoziati e discute del futuro dei lavoratori». Sono circa 2.100 i lavoratori al momento impegnati da Fincantieri nel comparto militare.



## Shipping italiano, questione di famiglie

Genova. La conduzione familiare fa bene alle **imprese dello shipping**. Nell'ultimo decennio, fino alla crisi finanziaria, i ricavi delle aziende familiari del settore marittimo sono cresciute a un ritmo molto superiore rispetto ai ricavi medi delle imprese nazionali. Lo rivela l'**Osservatorio Aub** (creato da Aidaf - Associazione italiana delle aziende familiari, Unicredit e Bocconi), nel suo ultimo rapporto sulle "Strutture, le dinamiche e le performance di tutte le aziende familiari italiane con ricavi superiori a 50 milioni di euro». Sono state monitorate 7.660 aziende di cui è stato possibile identificare la natura della proprietà. Di queste, 2.522 sono considerate "familiari". Secondo i dati dell'Osservatorio, fra 2000 e 2008 i ricavi delle aziende familiari sono cresciuti in media dell'84%, ben più di quelle non familiari che sono aumentati del 63%. Questo dimostrerebbe che la proprietà familiare è un «fattore influente nel sostenere un percorso di crescita prolungato e costante negli anni». Il rapporto aggiunge che il fattore familiare «è risultato ancora più determinante per le aziende appartenenti al settore dello shipping, che nello stesso periodo sono cresciute del 136%». Il rapporto contiene altri dati positivi per lo shipping formato famiglia, come la longevità delle imprese e contemporaneamente il dinamismo e il ricambio con la nascita di molte nuove realtà negli ultimi dieci anni. «Dai dati dell'Osservatorio Aub - afferma **Dario Prunotto**, responsabile del Network Private Banking Italia di **UniCredit** - emerge in particolar modo la dinamicità delle imprese operanti in questo specifico settore: oltre alla presenza di aziende "storiche" abbiamo infatti rilevato un'importante incidenza di aziende con meno di 10 anni di vita e una buona percentuale di leader giovani e di estrazione familiare a cui si accompagnano, probabilmente non a caso, performance di bilancio particolarmente brillanti». Unico neo è la scarsa presenza femminile nei cda: le donne sono il 12,6%. Il 19,1% delle imprese familiari dello shipping ha oltre 50 anni di vita, contro il 7,8% degli altri settori. Ci sono realtà attive da molte generazioni, come i **Messina di Genova** o i **Grimaldi** e i **Bottiglieri** di Napoli. «Lo shipping - afferma Ignazio Messina, che coi cugini partecipa alla gestione della compagnia genovese - è un lavoro che si impara sul campo, non ci sono scuole. La gestione familiare ha pro e contro, ma complessivamente è positiva. C'è la possibilità di fare la pratica completa in tutti i settori dell'azienda, anche se può mancare l'esperienza in altre realtà. La parte più accattivante è vedere all'opera le generazioni precedenti, capire le motivazioni imprenditoriali di scelte fatte non sempre seguendo i numeri, ma l'istinto». La buona salute della compagnia è testimoniata dai recenti ordini di nuove navi, la prima delle quali arriverà a Genova a dicembre. Nelle aziende di shipping, l'età media del leader aziendale è scesa da 62,2 anni nel 2000 a 52,5 anni nel 2008. Un **ricambio generazionale** che non si riscontra al di fuori dello shipping, dove l'età media del leader è invece salita nello stesso periodo da 54,4 a 57,8 anni. Circa le dimensioni, il 38,2% sono imprese con fatturati oltre 250 milioni di euro (contro una media del 15%) e solo il 19% va da 50 a 100 milioni (contro il 53% medio fra tutti i settori). I dati post-crisi, sul periodo 2008-2009, mostrano una battuta d'arresto molto forte per lo shipping, che ha fatto perdere parte del margine guadagnato negli anni precedenti. I livelli del fatturato sono regrediti però "solamente" a livello del 2007, mentre per altre tipologie d'impresa, cresciute meno nel decennio, il **fatturato** durante la crisi è tornato a livello del 2006.

**Alberto Ghiara**

## Porto Costa contro lo sciopero «Ordinanza strumentalizzata contratti migliori»

VENEZIA — «Non si può strumentalizzare un'ordinanza di cinque mesi fa», dice il presidente del Porto. Paolo Costa ce l'ha con Cisl e Uil che hanno proclamato lo sciopero dei lavoratori portuali contro proprio quell'ordinanza che secondo le due sigle porterà a una diminuzione degli appalti per i cosiddetti «articoli 16» cioè le imprese private non concessionarie di supporto ai terminalisti. Costa sottolinea come le motivazioni dello sciopero sono dovute a equivoci interpretativi del provvedimento di aprile. Il nodo riguarda l'autorizzazione che secondo la norma l'Autorità dovrebbe dare di volta in volta, ma che di fatto sarebbe automatica proprio come chiedono Cisl e Uil, sebbene con dei paletti: che il terminalista mantenga almeno il 50% dell'attività, che l'affidamento riguardi uno dei tre segmenti del ciclo operativo, e che le attività siano affidate sulla base di appositi contratti di appalto per dare stabilità al mercato degli operatori portuali. «Il problema — spiega il presidente del Porto — nasce dal fatto che i cosiddetti articolo 16 negli ultimi anni hanno avuto meno lavoro, perché storicamente lavorano più con le rinfuse mentre la Cooperativa lavoratori portuali lavora di più con i container, che sono cresciuti in doppia cifra. L'ordinanza anzi costringe i terminalisti a stipulare contratti migliori favorendo proprio gli articolo 16». Lo sciopero comincerà stamattina alle 7, con un presidio agli ingressi di Marghera che durerà tutta la giornata. Intanto oggi la Cgil incontrerà Costa per parlare del presunto comportamento antisindacale di Serenissima Vigilanza, la cooperativa che ha in appalto porto turistico e merci, accusata di aver licenziato 3 delegati della Cgil senza una vera motivazione.

Andrea Saule