

# RASSEGNA STAMPA 17 FEBBRAIO 2012

Fonte:



## La battaglia degli operai salva Sestri

Può bastare una chiatta semi-sommergibile che trecento operai costruiscono in sette mesi a imprimere una svolta positiva all'infinita battaglia del cantiere di Sestri? Sì, ma solo a condizione che la nave (perché pur sempre di nave si tratta) sia solo un inizio, non un punto d'arrivo, del nuovo capitolo sulla storia della fabbrica-simbolo di Genova. L'accordo firmato mercoledì sera in Confindustria e approvato all'unanimità ieri mattina dall'assemblea dei lavoratori sembra effettivamente gettare le basi per vedere in Sestri qualcosa di diverso da quanto ipotizzato prima della firma dell'accordo: uno stabilimento decotto, avviato a un'ingloriosa chiusura. Messa per iscritto da un documento di Fincantieri l'anno scorso, la chiusura di Sestri era poi diventata in un successivo passaggio, dopo mesi di battaglia degli operai, "cassa integrazione per tutti". Da qui bisogna partire (o meglio, ripartire) per arrivare all'accordo finale che, oltre alla nave che si inizierà a costruire dopo l'estate e fino alla primavera successiva, garantisce tre altri risultati: la cancellazione delle parole "eccedenze strutturali" dal verbale, l'aggancio di Sestri Ponente ai cantieri dell'Alto Adriatico (Marghera e Monfalcone) come struttura "integrata" e la nuova missione "polifunzionale" dello stabilimento, costruzione e meccanica. Va anche detto che l'accordo prevede un'altra opportunità di lavoro, una piattaforma galleggiante per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani. Il via libera è però condizionato alla volontà di "dar seguito alle manifestazioni d'interesse espresse al riguardo dalle istituzioni". Per la chiatta sono comunque 320mila ore e 300 persone in attività. Se arriva la piattaforma si può salire di altre 180mila, occupandone 400. C'è quanto basta, comunque, per non considerare conclusa la vita di Sestri, anche se la crisi continua a mordere e a penalizzare la produzione. Per arrivare all'accordo, mercoledì, sono state necessarie più di dieci ore di confronto e il ricorso alle migliori tecniche di trattativa, sindacali e aziendali. Fincantieri ha sparato altissimo: 370 "eccedenze strutturali", persone da escludere definitivamente dalla produzione, ed è arrivata a 330 "eccedenze" che entreranno in un percorso di ammortizzatori sociali che riguarderanno cassa integrazione, mobilità volontaria (non più di sessanta), esodi agevolati e trasferimenti da un cantiere all'altro.

Il clima si fa ora più sereno e si comincia a guardare al futuro di Sestri in un contesto che, se non ancora condiviso fra azienda e sindacati, può ritrovare punti di contatto. La "multifunzionalità" di Sestri, ad esempio, invocata anche dalle istituzioni a cominciare dal presidente della Regione Claudio Burlando, altro non è che un vecchio progetto dell'amministratore delegato Giuseppe Bono. Anche l'integrazione con il polo dell'Alto Adriatico non è una novità assoluta. Casomai un'esigenza visto che mentre prima Sestri, Monfalcone e Marghera giravano a pieno ritmo, ora il lavoro langue. Ben venga quindi una integrazione che possa portare a una divisione "solidale" del lavoro, senza lasciare a terra nessuno. E ora si riparte. Con la benedizione di Passera. «L'accordo raggiunto tra Fincantieri e tutte le sigle sindacali e approvato dall'assemblea dei lavoratori è un passo in avanti importante per la fase di ristrutturazione e rilancio dell'azienda e per la creazione di un futuro per questo importante gruppo, anche a Genova - dice il ministro dello Sviluppo Economico - L'assegnazione della nuova commessa allo stabilimento è il frutto dello stretto raccordo con cui hanno lavorato azienda e governo, nell'ambito di una strategia di valorizzazione delle competenze e delle strutture di Fincantieri».

## **Burlando: "Decisivi Napolitano e Passera"**

«SONO a Roma per due giorni, vedrò Napolitano, lo informerò di quanto accaduto e ne approfitterò per ringraziarlo. Il suo ruolo è stato fondamentale». Il presidente della Regione Claudio Burlando oggi sarà al Quirinale, dove il Capo dello Stato accoglierà gli Angeli del Fango, simbolo di una città (o almeno di una parte di essa) che è ancora pronta a scendere in campo, quando è il momento del bisogno, come nei giorni dell'alluvione di novembre. Ma ci sarà sicuramente anche il tempo per parlare di Fincantieri e di quella chiatta che consente al cantiere di Sestri Ponente di continuare a vivere. Burlando è il politico che più si è speso in questi mesi, coinvolgendo nella vicenda il presidente della Repubblica Giorgio Napolitano e il ministro dello Sviluppo Economico Corrado Passera. E incassando da loro un impegno diretto che, non a caso, si è concretizzato proprio mercoledì con l'annuncio della chiatta.

Soddisfatto dell'accordo, presidente Burlando?

«Sì, questo accordo molto positivo per tre motivi: dà lavoro al cantiere, consente ai sindacati di ritrovare l'unità e registra una ratifica unanime dei dipendenti».

Partita risolta, quindi?

«Guai a pensare che tutto sia risolto. Si può solo procedere per gradi. Adesso si deve lavorare per concludere il prima possibile la Oceania Riviera, poi ci si dedicherà alla chiatta e, in parallelo, al ribaltamento a mare del cantiere, sperando che questa congiuntura non sia infinita e che, in prospettiva, possa cambiare».

Sono in tanti a essersi impegnati per Sestri. Se dovesse indicare una persona?

«Direi il presidente della Repubblica Giorgio Napolitano. Lo informerò domani (oggi per chi legge n. d. r.) per la cerimonia degli angeli del fango e ne approfitterò per ringraziarlo. Si è impegnato fin dall'inizio su questa vicenda. Ma altrettanto fondamentale è stato il ministro dello Sviluppo Economico Corrado Passera».

Qual è secondo lei l'elemento-cardine di questo accordo?

«Il fatto che non si parli di esuberanti, cioè di persone definitivamente fuori dalla produzione. Gli ammortizzatori sociali ci sono, poi si vedrà. Se la crisi resta la situazione è dura per tutti, non solo per Sestri. Ma è positivo, intanto, che si sia ritrovato un clima sereno».

In estate partiranno anche i lavori del ribaltamento a mare del cantiere. Lei aveva ipotizzato che in parallelo si potesse aprire una riflessione sulle riparazioni navali. E' sempre della stessa opinione?

«Quello del ribaltamento è l'altro passaggio fondamentale nel futuro del cantiere. Bisogna capire esattamente come affrontare quest'opera, anche alla luce di quello che sta accadendo».

A che cosa si riferisce?

«Alla vicenda dell'aeroporto. Il fatto che l'asta sia andata deserta apre uno scenario nuovo.

L'autorità portuale, infatti, con i soldi previsti dalla privatizzazione avrebbe finanziato i lavori per la costruzione della sesta vasca. Ora tutto si fa più ingarbugliato».

E' preoccupato?

«Mi pare che, in questo momento, tolga un po' di ossigeno all'autorità portuale».

E quindi che cosa ipotizza per il futuro del settore industriale? Possono convivere due poli, uno a levante e uno a ponente?

«Io ritengo che su questi temi sia necessario aprire una riflessione. Mettiamoci attorno a un tavolo e discutiamone. Ora che il clima ha ritrovato quella serenità che sembrava perduta, diventa a mio avviso meno complicato anche affrontare questo tema».

## Le brevi

### TULLO: «UN TAVOLO SULL'AMIANTO»

«La conferma che il governo affronterà almeno parzialmente la vicenda delle pensioni legate all'amianto ci soddisfa, ma contemporaneamente va aperto un tavolo per affrontare la questione nel complesso, perché ci sono centinaia di persone alle quali sono stati sospesi i benefici» commenta Mario Tullio, deputato del Pd, dopo l'interessamento del ministro Fornero ai trenta rimasti senza redditi

### PRIMO APPRODO DI MARMARA SEA

La portacontainer "Wybelsum", ha inaugurato ieri con la prima toccata a Genova il servizio bisettimanale Marmara Sea di Seago line. Il nuovo servizio collega il porto con la Turchia in quattro giorni è operato da Seago line in joint venture con Turkon line

### ERG RENEW PROJECT FINANCING

Erg Eolica Fossa del lupo srl (controllata al 100% da Erg Renew) ha sottoscritto ieri il contratto di finanziamento in project financing per il proprio parco eolico in provincia di Catanzaro entrato in funzione nel 2011. Il contratto, un importo complessivo di 126 milioni di euro, durata 14 anni, è stato sottoscritto da Ing Bank, Credit Agricole Cin e Centrobanca

### ASSOPORTI DÀ L'OK ALLE TASSE PORTUALI

Assoportì è soddisfatta per l'accogliimento, nel Milleproroghe della proposta di ripristinare gradualmente l'adeguamento delle tasse portuali al tasso d'inflazione, dopo un congelamento che durava dal 1993

# LUNEDÌ INCONTRO TRA BURLANDO E I RAPPRESENTANTI DEI LAVORATORI MA IL FUTURO È UN REBUS: ALLO STUDIO LE RIPARAZIONI NAVALI SUL RIBALTAMENTO

## IL RETROSCENA

ALBERTO QUARATI

**GENOVA.** Lavoratori ed enti locali hanno vinto la loro battaglia, ma ora che l'accordo di Sestri è stato firmato, rimane da capire che cosa diventerà il cantiere nei prossimi anni, decurtato di oltre 300 lavoratori. Perché gli interrogativi sulla "mission", come si usa dire, rimangono tutti aperti.

Nel verbale firmato in Confindustria si parla di un «polo cantieristico polifunzionale»: struttura che dovrebbe realizzare tutti quei progetti che Fincantieri ha tirato fuori dal cassetto e messo nero su bianco nell'accordo ministeriale del 21 dicembre. Paleoliche, strutture offshore, forse rigassificatori, progetti sperimentali come le piattaforme Plasmare per bruciare i rifiuti. Si perde il business delle crociere, sostenuto a lungo proprio dagli enti locali, ma su questo Fincantieri ha avuto l'assist del ministro Passera, il quale ha più sottolineato come tenere in piedi 8 stabilimenti è anti-economico. Sestri però continua a lavorare. Detto questo, lavorerà su progetti sui quali si ragiona mesi, e sui quali Fincantieri studia da anni, senza avere l'esclusiva: per esempio Stx, il gruppo coreano che controlla anche i cantieri diretti concorrenti dell'Italia nelle crociere, hanno siglato nel settore offshore 500 milioni di dollari in commesse. Solo nelle ultime due settimane e da clienti europei.

Dunque il dopo-accordo non è facile, e su questa partita si incrociano altri due fattori: ribaltamento a mare e sesta vasca. La prima opera venne chiesta da Fincantieri 10 anni fa. Il progetto è caduto nel dimenticatoio sino a quando nel 2008, alle prime avvisaglie di crisi, non fu riesumato dall'ex ministro dello Svi-

luppo economico, Claudio Scajola. Il difficile accordo sull'opera è datato 28 luglio 2011. Quella struttura doveva servire a Fincantieri per le navi da crociera, cosa che oggi Sestri non produrrà più - se i numeri del mercato continuano a essere questi, e al momento non c'è alcuna inversione di tendenza.

Dall'altra parte c'è la sesta vasca, il bacino per le riparazioni navali. Lunedì su questo tema c'è un incontro tra i sindacati e il presidente della Regione, Claudio Burlando. «Noi siamo rimasti agli ultimi accordi - dice Alessandro Vella, Fim Cisl Riparazioni Navali - vogliamo sapere se viene confermato l'impegno da parte delle istituzioni, e se l'opera si realizzerà». Dove? Vella dice nell'area delle Riparazioni, perché è lì che il progetto è nato. Ma nelle scorse settimane Burlando aveva rilanciato l'ipotesi di una collocazione a Sestri. E nel verbale di ieri è scritto che Sestri sarà «un polo cantieristico polifunzionale», ma anche che «la missione del sito potrà ulteriormente essere ampliata in relazione alle opere che troveranno realizzazione nell'area, a seguito del riempimento a mare».

Su Sestri, i sindacati sono sostanzialmente contrari. «Prima della firma dell'accordo, l'importante era fare passare questo concetto: tutto, basta che non chiuda, anche le riparazioni» dice Burlando. Però, proprio in questi giorni è andata deserta la gara per la vendita delle quote dell'Authority nell'Aeroporto. Con i soldi ricavati, Palazzo San Giorgio contava di comprare la vasca da mettere alle Riparazioni. Realizzare la stessa opera sul ribaltamento, dove il porto ha già impegnato 70 milioni, potrebbe essere un'ipotesi più economica. «Lunedì ribadiremo il nostro impegno per la sesta vasca. Non premo perché si faccia a Sestri o nel bacino storico delle Riparazioni». Ma l'ipotesi-Fincantieri sarà discussa. La partita non è comunque semplice: il gruppo ha già a Palermo il suo polo per le riparazioni, il gruppo potrà dire qualcosa nell'incontro sul ribaltamento, il 27 febbraio.

### **Utile in flessione per golden ocean**

New York - Golden Ocean, una compagnia quotata negli Stati Uniti e controllata dall'armatore John Fredriksen, ha chiuso l'ultimo trimestre 2011 con un utile di 6 milioni, contro i 23,9 milioni di dollari dello stesso periodo dell'anno precedente.

Per l'ultimo trimestre non sarà distribuito alcun dividendo. Per l'intero esercizio, l'utile è stato di 14,1 milioni di dollari contro i 108 milioni di dollari dell'esercizio precedente. Il portafoglio ordini di Golden Ocean comprende attualmente una Capesize, quattro Kamsarmax e sette Panamax Ice-Class.

### **La Star bulk taglia il dividendo**

New York - Star Bulk, una compagnia quotata al Nasdaq, ha chiuso l'ultimo trimestre 2011 con la perdita netta di 69,3 milioni di dollari a fronte dell'utile netto di 20,7 milioni di dollari registrato nello stesso periodo dell'anno precedente.

Escluse partite non ricorrenti come una impairment loss di 62 milioni di dollari relativa e due vecchie Capesize, la perdita sarebbe stata di 3,2 milioni di dollari. Nel trimestre il Time Charter equivalente medio ha registrato una flessione del 27% dai 26.859 dollari del 2010 a 19.989 dollari al giorno. A fronte del risultato negativo, la società ha deciso di distribuire un dividendo ridotto del 70%, da 0,05 a 0,015 dollari per azione.

## **Il comitato portuale si rinnova**

Livorno - E' stato rinnovato oggi il nuovo Comitato portuale di Livorno che era scaduto il 31 gennaio scorso.

A nominarne i rappresentanti è stato il presidente della Port Authority, Giuliano Gallanti (foto) , che ha appena firmato il provvedimento con il quale ha convalidato le scelte effettuate dalle organizzazioni nazionali di categoria e dai lavoratori del porto.

I nuovi sei rappresentanti designati ciascuno dalle categorie imprenditoriali di riferimento sono: Nello D'Alesio in rappresentanza degli armatori; Enzo Raugeri per conto degli imprenditori ex art. 16 e 18; Roberto Alberti per gli spedizionieri; Silvio Fremura per gli agenti raccomandati marittimi; Giorgio Neri per gli industriali e Marcello Magagnini, che è stato designato dal comitato centrale dell'albo degli autotrasportatori.

A questi si aggiungono i sei rappresentanti dei lavoratori, dei quali cinque eletti dai portuali delle imprese che operano nel porto e uno dai dipendenti dell'Autorità Portuale. Sono Maurizio Strazzullo (eletto dai dipendenti di Palazzo Rosciano), Stefano Benassei (Unicoop); Giacomo Marchesini (consigliere Compagnia Portuale); Dario Menichelli (Fit-Cisl); Claudio Picchiottino (Filt-Cgil) e Claudio Sodano (Uiltrasporti). Per le imprese ferroviarie il legale rappresentante è Mirella Bologna.

La riunione di insediamento è prevista per la prima settimana di marzo.

## **Nerli:« soddisfatti per il milleproroghe»**

Roma - Soddisfazione è stata espressa dal presidente di Assoport, Francesco Nerli (foto) , per l'accoglimento nel cosiddetto decreto Milleproroghe della proposta di ripristinare gradualmente l'adeguamento delle tasse portuali al tasso d'inflazione.

«È importante - ha infatti commentato Nerli - ricordare che queste tasse sono congelate dal 1993»

La nuova norma consentirà alle Autorità Portuali di disporre di risorse e fondi indispensabili per consentire la manutenzione delle infrastrutture. Resta invariata la seconda parte dell'articolo di legge relativa alle tasse portuali, così da consentire alle Authorities che lo ritenessero utile per il loro scalo di prevedere variazioni sino all'azzeramento delle tasse.

## **Cma Cgm e Ibm hanno sottoscritto nuova partnership**

MARSIGLIA - Dopo cinque anni di lavoro comune, Cma Cgm Group e IBM hanno annunciato ieri la prosecuzione della loro collaborazione attraverso la creazione di una nuova strategica partnership. Secondo i termini del nuovo accordo che avrà una durata quinquennale, IBM fornirà competenze specifiche di settore attraverso nuove tecnologie in modo da sostenere la crescita di Cma Cgm verso migliori standard qualitativi offrendo servizi di information technology ("IT") che aiuteranno l'armamento francese a ridurre significativamente i costi.

I team "IT" delle due società saranno fusi nella "Cma Systems" che avrà una struttura di governance in cui saranno equamente rappresentati i due gruppi (50 - 50) e che in linea diretta farà riferimento a Jacques R. Saadé, presidente e amministratore delegato di Cma Cgm. I nuovi servizi e le tecnologie sviluppate dal nuovo joint, così come la singola struttura organizzativa, consentirà nel 2012 a Cma Cgm di ottenere notevoli risparmi. «L'innovativa tecnologia IBM permetterà al nostro gruppo di migliorare ulteriormente il servizio clienti. Questo è uno dei principali aspetti su cui si basa la competitività di Cma Cgm» ha dichiarato Jacques R. Saadé. «La creazione di questa nuova partnership con un società leader del mercato globale è un fattore strategico per il gruppo. Saremo in grado di offrire ai nostri clienti soluzioni "IT" innovative, appositamente progettate, che miglioreranno la nostra capacità di controllare i costi».

«Questa nuova collaborazione - ha aggiunto Alain Bénichou, presidente IBM France - ci consentirà di sostenere Cma Cgm nel suo percorso di promozione dell'efficienza aumentandone l'innovazione attraverso nuove applicazioni "cloud e analytics"».

## **Genova dovrà essere sempre scalo operativo**

GENOVA - Turni straordinari per i terminal, orari allungati per dogana e spedizionieri, operazioni straordinarie per il ritiro delle merci da parte degli agenti marittimi. Sono alcune delle procedure d'emergenza a cui l'Autorità portuale di Genova sta lavorando, insieme alle categorie e agli enti interessati, per far fronte a chiusure forzate dello scalo di oltre 24 ore.

«Si tratta di un'intesa pensata dopo l'ultimo fermo dell'autotrasporto - spiega Massimo Moscatelli, segretario generale di Assagenti - che ci ha costretto a lavorare febbrilmente per innescare tutta una serie di meccanismi per rendere più agevole il lavoro in porto. I tempi sono abbastanza stretti, sia per le condizioni climatiche che per il rischio di nuovi fermi dell'autotrasporto, e, di conseguenza, pensiamo di poter chiudere l'accordo nelle prossime due settimane».

## **Nel porto di Brindisi passeggeri in aumento stabili le merci**

BRINDISI - Nel 2011 il traffico passeggeri nel porto di Brindisi si è incrementato del 1,18%, passando dai 520.853 passeggeri del 2010 ai 527.001 dello scorso anno. Su tale dato incide positivamente l'incremento del 5,97% dei passeggeri delle navi ro-ro (pari a 29.411) mentre incide negativamente la riduzione dei crocieristi.

Quest'ultimo dato - secondo il presidente dell'Autorità portuale brindisina, Hercules Haralambides - si inserisce in un quadro che già oggi si può definire in netto miglioramento sulla scorta degli scali programmati dalle navi da crociera nel porto di Brindisi per il 2012 ed il 2013.

Quanto alle destinazioni: il numero di passeggeri diretti o provenienti dall'Albania è aumentato dell'11,41% mentre quello relativo ai passeggeri diretti o provenienti dalla Grecia ha registrato un incremento del 3,69%. È cambiata la modalità con la quale si muovono i passeggeri e in particolare di quelli diretti o provenienti dall'Albania che prediligono l'uso di bus (+ 42,86) in sostituzione delle auto (- 20,43%) e di quelli provenienti dalla Grecia che in controtendenza preferiscono le autovetture (+ 5,12%) agli autobus (- 16,42%). Negativi i dati dei mezzi commerciali su tutte e due le direttrici. Per quanto riguarda le merci, il dato relativo al volume complessivo movimentato nel corso del 2011 rappresenta - sempre secondo l'Autorità portuale brindisina - una conferma del dato relativo al 2010 avendo registrato una leggera riduzione dello 0,58%. In dettaglio le rinfuse liquide scendono del 4,50% mentre quelle solide vedono un incremento complessivo del 4,44% dovuto principalmente all'incremento della movimentazione dello zucchero, che nell'anno considerato ha superato le 320.000 tonnellate, con una variazione percentuale del 528% circa ed alla riduzione, abbastanza contenuta, della movimentazione del carbone dello 0,95%. Le ceneri, diretta conseguenza dell'uso del carbone, hanno registrato una riduzione del 5,04%. Si conferma il dato positivo relativo agli oli vegetali il cui volume movimentato nel 2011 ha confermato il livello raggiunto nel 2010 ed il successo riscontrato da questo nuovo tipo di traffico.

## Le brevi

### TULLO: «UN TAVOLO SULL'AMIANTO»

«La conferma che il governo affronterà almeno parzialmente la vicenda delle pensioni legate all'amianto ci soddisfa, ma contemporaneamente va aperto un tavolo per affrontare la questione nel complesso, perché ci sono centinaia di persone alle quali sono stati sospesi i benefici» commenta Mario Tullio, deputato del Pd, dopo l'interessamento del ministro Fornero ai trenta rimasti senza redditi

### PRIMO APPRODO DI MARMARA SEA

La portacontainer "Wybelsum", ha inaugurato ieri con la prima toccata a Genova il servizio bisettimanale Marmara Sea di Seago line. Il nuovo servizio collega il porto con la Turchia in quattro giorni è operato da Seago line in joint venture con Turkon line

### ERG RENEW PROJECT FINANCING

Erg Eolica Fossa del lupo srl (controllata al 100% da Erg Renew) ha sottoscritto ieri il contratto di finanziamento in project financing per il proprio parco eolico in provincia di Catanzaro entrato in funzione nel 2011. Il contratto, un importo complessivo di 126 milioni di euro, durata 14 anni, è stato sottoscritto da Ing Bank, Credit Agricole Cin e Centrobanca

### ASSOPORTI DÀ L'OK ALLE TASSE PORTUALI

Assoportì è soddisfatta per l'accogliimento, nel Milleproroghe della proposta di ripristinare gradualmente l'adeguamento delle tasse portuali al tasso d'inflazione, dopo un congelamento che durava dal 1993

## **Installato nel porto di Rotterdam uno scanner per treni che viaggiano fino a 60 km/h**

*È il più avanzato sistema al mondo*

Ieri nel porto di Rotterdam, alla presenza del sottosegretario alle Finanze, Frans Weekers, è stato inaugurato un nuovo scanner per l'ispezione dei container trasportati dai treni che, essendo in grado di produrre immagini nitide mentre i convogli viaggiano fino ad una velocità di 60 chilometri all'ora, è il più avanzato sistema al mondo in quanto gli altri scanner possono funzionare fino ad una velocità di 30 chilometri orari.

Lo scanner, che è situato nell'area portuale Maasvlakte, è stato adottato per i container che giungono nel porto olandese sulla linea ferroviaria Betuwe ed è stato integrato nelle procedure della Dogana.

## **Le tasse dei porti italiani saranno adeguate al tasso d'inflazione**

*Rimane la parte della norma che ne consente la variazione fino all'azzeramento*

Le tasse portuali saranno adeguate al tasso d'inflazione. Lo ha reso noto oggi l'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti): «esprimiamo soddisfazione - ha spiegato il presidente dell'associazione delle Autorità Portuali, Francesco Nerli - per l'accoglimento della nostra proposta nel cosiddetto "Decreto Milleproroghe" della previsione normativa che consente il graduale ripristino dell'adeguamento delle tasse portuali al tasso d'inflazione». «È importante ricordare - ha sottolineato - che le stesse tasse erano ferme al 1993».

Assoporti ha evidenziato che la possibilità di adeguare le tasse darà maggiori entrate alle Autorità Portuali, le quali potranno riutilizzare i fondi anzitutto per la manutenzione degli ambiti portuali. La seconda parte dell'articolo, quello che ne consente la variazione fino all'azzeramento - ha precisato l'associazione - rimane fermo, in modo che quelle Autorità Portuali che lo ritengono utile potranno applicarla.

## **I sindacati chiedono maggiori controlli e sanzioni per chi viola le regole nel porto di Livorno**

*Si all'avviamento di lunga chiamata per i lavoratori dell'art. 17*

Oggi Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti in un incontro con Giuliano Gallanti hanno chiesto al presidente dell'Autorità Portuale di Livorno un rafforzamento della vigilanza in porto, l'applicazione di sanzioni in caso di violazioni reiterate, l'avviamento di lunga chiamata per i lavoratori dell'Agelp e la possibilità per la Porto 2000 di avvalersi del personale ex art 17 per lo svolgimento delle proprie attività.

In particolare le Ras dell'Agelp, presenti alla riunione, hanno lamentato una drastica riduzione rispetto al 2010 del numero di turni svolti nello scalo labronico (1.500 in meno, stando ai dati ufficiali) ed hanno chiesto all'Autorità Portuale di intervenire rafforzando le misure di controllo sulle imprese portuali ex art 18 sanzionando pesantemente con gli strumenti previsti dalla legge (sospensione e revoca della concessione) le presunte irregolarità o le violazioni reiterate che dovessero essere osservate durante gli accertamenti effettuati da parte degli ispettori.

La Port Authority ha accolto la richiesta dei sindacati di autorizzare lo strumento dell'avviamento di lungo periodo che - ha spiegato l'authority - è un modo per dare una boccata di ossigeno ai lavoratori del soggetto ex art. 17: oggi, infatti, l'impresa che abbia bisogno di manodopera si serve di un lavoratore dell'Agelp per uno, al massimo due turni; con l'avviamento di lunga chiamata, invece, la stessa impresa sarebbe autorizzata ad utilizzare quel lavoratore per un periodo più lungo.

L'ente portuale ha ricordato che già nel 2009 il Comitato Portuale si era espresso favorevolmente a riguardo: la delibera era stata approvata e quindi adottata, mentre era stata rinviata ad una successiva discussione l'adozione di un apposito regolamento attuativo che però non è mai stato presentato, anche perché nel frattempo - ha spiegato l'Autorità Portuale - erano venute meno quelle condizioni che nel periodo del boom economico avevano portato diverse imprese a distribuire il lavoro un po' a tutti. Ora - hanno sottolineato i sindacati - la situazione è di nuovo cambiata. L'Autorità Portuale ha quindi annunciato che entro la prima settimana del prossimo mese porterà in Commissione e in Comitato il provvedimento per l'adozione di questa sorta di "job on call" a lunga durata.

In merito alla Porto 2000, i sindacati hanno formulato la richiesta di far sì che il contratto collettivo nazionale dei lavoratori in porto sia applicato anche ai dipendenti della società che a Livorno gestisce il traffico delle crociere. Soltanto così - hanno spiegato - la Porto 2000 potrebbe maturare il legittimo e pieno diritto ad esprimere i propri pareri e le proprie determinazioni all'interno dei luoghi dibattimentali definiti dalla legge 84/94 (Commissione e Comitato Portuale).

Inoltre i sindacati hanno posto la questione se, considerando che Porto 2000 opera in ambito portuale e che è partecipata per il 70% dall'Autorità Portuale, la società può avvalersi dell'Agelp per lo svolgimento di alcune proprie attività, fermo restando che queste non possono considerarsi operazioni portuali: nelle crociere, infatti, vengono movimentate persone e non merci, mentre il discorso cambia per i traghetti. È un nodo che il segretario generale dell'ente portuale, Massimo Provinciali, si è impegnato a sciogliere in vista del prossimo incontro con le istituzioni, i sindacati e le associazioni imprenditoriali. Il prossimo 29 febbraio, difatti, verrà convocato un nuovo tavolo sul patto del lavoro con all'ordine del giorno la crisi occupazionale nel porto, un argomento - ha precisato la Port Authority - già trattato in precedenti due sedute, ma che ora potrà essere analizzato

meglio alla luce dei nuovi dati sul ricorso agli straordinari e alla cassa integrazione che, nel frattempo, da gennaio ad oggi la maggior parte delle imprese ha fatto pervenire agli uffici competenti.

### **Via al bando per il terminal crociere al molo Rinascita**

È pronto il bando per la creazione di un terminal crociere sul molo Rinascita, che dovrebbe prendere il posto di quello al molo Ichnusa, costato 5 milioni e mai usato. Stesso discorso anche per la costruzione del Pif (punto di ispezione frontaliero), utile a smistare le merci alimentari e vegetali provenienti da tutto il mondo. Queste le due decisioni principali prese, ieri mattina, dalla riunione del Comitato portuale. Un'occasione servita anche per nominare il nuovo segretario generale dell'Autorità portuale, Roberto Farci, che subentra a Valeria Serra. Alla fine della riunione, il presidente dell'autorità portuale, Piergiorgio Massidda, si dice soddisfatto delle decisioni prese. «Oggi sono state poste due pietre miliari per il futuro e lo sviluppo economico di tutta l'area vasta», esordisce Massidda, «il bando per il terminal crociere nel Molo Rinascita è stato votato all'unanimità. L'offerta economica è di 120mila euro annui, ma andrà a scalare in ragione di quante persone riuscirà a far sbarcare la ditta vincitrice. Ho dato 15 ulteriori giorni di tempo per suggerimenti e eventuali integrazioni al bando, dopo di che sarà cosa fatta. Trasformeremo in pochi anni il porto in home-port, tutti i passeggeri crocieristi potranno imbarcarsi da Cagliari». Per la costruzione del Pif, la situazione è leggermente diversa. «È un altro passo storico, l'augurio è di presentare il progetto finale entro marzo, la sua realizzazione porterà un pazzesco ritorno economico. Abbiamo già le risorse per farlo, esattamente 2100000 euro», argomenta Massidda, che conclude informando che «al più presto partiranno corsi di formazione per operatori dei cantieri navali, abbiamo già tante richieste. Servirà un bando anche per l'assegnazione dei cantieri a operatori esteri, si sono fatti vivi persino dai paesi arabi».

# Contractor o soldati Tra Africa e India si viaggia sotto scorta

## La Difesa ha messo 60 uomini a disposizione degli armatori

**L**o scorso 11 ottobre il ministero della Difesa ha siglato un protocollo d'intesa con la Confederazione degli armatori che prevede la protezione delle unità mercantili italiane da «atti di pirateria o depredazione». Si tratta di una convenzione che consente a personale armato - unità della Marina militare e altre forze della Difesa (Nuclei militari di protezione), oppure «contractor» forniti da società di sicurezza private italiane - di imbarcarsi a bordo di navi battenti il tricolore e destinate a solcare acque «a rischio». Il riferimento è in

### I COSTI DELLA SICUREZZA Confitarma paga le spese per l'utilizzo di militari sulle proprie imbarcazioni

particolare a quel tratto di Oceano compreso tra Corno d'Africa, Stretto di Hormuz e coste indiane, teatro di numerosi attacchi condotti da bande di moderni bucanieri dotati di Kalashnikov e barchini (skiff) che prendono di mira mercantili e petroliere. Le scorte armate sono contemplate dal decreto legge del 12 luglio 2011, provvedimento propedeutico al Protocol-

lo di Ottobre, in base a cui «Confitarma si impegna al rimborso degli oneri connessi all'impiego dei nuclei, incluse le spese per il personale, il funzionamento e il sostegno logistico nell'area di interesse».

È l'armatore a dover fare richiesta di una scorta militare e provvedere al rimborso dei costi, o in alternativa rivolgersi a società di «private security». La Difesa ha messo a disposizione «dieci nuclei della Marina ciascuno composto da sei uomini». Tra i prescelti ci sono gli specialisti del Reggimento San Marco, gli stessi presenti a bordo della «Enrica Lexie». Il loro impiego varia a seconda delle necessità, principalmente Gibuti, nel Corno d'Africa, Muscat, la capitale dell'Oman e alcuni porti del Kenya. I marò si imbarcano in base alle procedure tecnico-amministrative de-

finite tra la Capitaneria di porto italiana e i governi dei Paesi interessati dalle «rotte a rischio». È previsto che le unità mercantili adibiscano un locale idoneo per il deposito e il trasporto delle munizioni, mentre i militari sono considerati «personale diverso dall'equipaggio», ovvero non sottoposto alla catena di comando della nave, ma inquadrati nelle gerarchie naturali.

I «fucilieri» del San Marco sono uomini dalle elevate capacità tecniche affinate nel corso di addestramenti duri

### DETERRENZA

Le regole d'ingaggio si basano  
sul principio dell'autodifesa  
Sempre 3 spari di avvertimento

e specializzati, e presentano caratteristiche fisiche di elevata caratura. Di recente hanno partecipato alle operazioni in Iraq, Afghanistan e Libano come forza d'entrata, assieme al Reggimento Lagunari dell'Esercito, nell'ambito dell'operazione «Unifil 2». Le regole di ingaggio per gli Nmp si basano sul principio dell'autodifesa: si interviene solo se attaccati. Sovente la loro presenza da sola è un deterrente volto a dissuadere i pirati dal compiere azioni ostili, come accaduto per il tentativo di arrembaggio del mercantile «Jolly Arancione» sventato giorni fa nel Mar Arabico. In caso non basti, tuttavia, devono intervenire con «warning shot», tre raffiche di avvertimento sparate in aria o a distanza di sicurezza. Procedura, sembra, rispettata anche due giorni fa al largo delle coste indiane.

# Fornero: «Niente costi ulteriori per le imprese»

**Davide Colombo**  
ROMA

La flessibilità «buona», soprattutto quella «in entrata» che sarà ristudiata per assicurare lavoro molti giovani che oggi un impiego neppure lo cercano, non si tradurrà in maggiori costi per le imprese. Lo ha assicurato il ministro del Lavoro, Elsa Fornero, che ieri è tornata a parlare dell'apprendistato come una delle leve cruciali della riforma. L'apprendistato è una «importante scommessa» per il Governo, ha detto e «dovrà rappresentare una vera occasione di formazione per i giovani e

non prevalentemente uno strumento di flessibilità in entrata». Due giorni fa il presidente della Confindustria, Emma Marcegaglia, aveva espresso preoccupazione per il costo della burocrazia che il contratto di apprendistato porta con sé. «L'Italia - ha ribadito ieri Fornero a proposito del contenuto formativo dei contratti di apprendistato - è piuttosto in ritardo e il nostro intendimento è fare in modo che le risorse necessarie siano allocate bene, perché le cose migliori alle quali sperabilmente arriveremo non costino di più neanche per le imprese, perché non

ce lo possiamo permettere».

Di apprendistato ieri il ministro è tornata a parlare anche con i rappresentanti di Rete Imprese Italia, che avevano chiesto un nuovo incontro bilaterale. «Abbiamo approfondito gli aspetti della flessibilità in entrata e abbiamo ribadito la nostra

contrarietà a un aggravio di costi per le imprese - ha detto al termine dell'incontro Mauro Bussoni, vicedirettore generale della Confesercenti -. Abbiamo detto no alla burocratizzazione e si agli istituti che si sono rivelati validi come i contratti a tempo determinato, l'apprendistato, i contratti a chiamata». Gli esponenti di Rete Imprese Italia hanno poi ribadito le loro preoccupazioni anche per la prospettiva di un riordino degli ammortizzatori sociali, tema che sarà al centro del tavolo convocato per lunedì prossimo. La posizione di questa organizza-

zione è di collegare gli oneri assicurativi al reale utilizzo degli strumenti, mentre «sarebbe un errore aumentare i costi dei contratti a tempo determinato. Servono invece meno costi in ingresso e un premio per chi stabilizza i lavoratori» ha concluso Mauro Bussoni.

Dopo le assicurazioni del ministro Fornero che la revisione dei contratti sarà valida sia per il settore privato sia per il pubblico impiego, ieri il ministro della Pa e la Semplificazione, Filippo Patroni Griffi ha chiamato la collega: «Dobbiamo vederci per ricordare il tavolo del la-

voro pubblico col tavolo del lavoro privato» ha detto il titolare di palazzo Vidoni. «Le norme non sono mai state automaticamente estese - ha spiegato Patroni Griffi - anche con la riforma Biagi, perché ci sono una serie di vincoli per il lavoro pubblico che possono non esserci per il privato: l'esempio più evidente è che nel pubblico si può essere assunti solo per concorso. Quindi percorsi di reclutamento e contratti che eludano questa regola non potrebbero essere trasposti». Insomma pubblico e privato sono due mondi «che dialogano e devono continuare a dialogare - ha concluso Patroni Griffi - ma sono due mondi distinti che hanno esigenze talvolta peculiari».

Europa a due velocità. Tra i Paesi in recessione c'è (quasi) tutto l'arco meridionale

# La crescita mancata del «club Med»

Gianluca Di Donfrancesco

Sei Paesi dell'Unione europea sono già in recessione e hanno messo in fila almeno due trimestri consecutivi di contrazione del Pil. Nel club c'è quasi tutto il fronte meridionale del con-

## DOPPIO HANDICAP

Alla minore crescita, strutturale rispetto ai nordici, si sommano gli effetti recessivi delle manovre anti-deficit

tinente: Italia, Portogallo e ovviamente Grecia, che però dalla recessione non è mai uscita dal 2008 e che ha accusato una flessione addirittura del 7% negli ultimi tre mesi del 2011 (ma su base annuale).

All'appello manca solo la Spagna, per un soffio, però: nel ter-

zo trimestre la sua economia si è fermata, senza perdere terreno. La flessione, dello 0,3%, è arrivata nel quarto, come ha riferito ieri l'Istituto nazionale di statistica (Ine). Il Pil del 2011 cresce del complesso dello 0,7 per cento. L'appuntamento con la recessione tecnica è però solo rimandato e per la Banca centrale spagnola arriverà con i dati sul primo trimestre 2012. Previsione condivisa dal ministro dell'Economia Luis de Guindos. Pesa la flessione della domanda interna, che secondo El País è «simile a quella registrata durante la recessione» del 2009, quando il Pil crollò del 3,7%.

Se pochi Paesi dell'Unione europea sono riusciti a chiudere in crescita l'ultimo trimestre del 2011 (perfino la Germania ha visto il Pil arretrare dello 0,2%), sono quelli dell'arco meridionale a subire gli effetti più severi della crisi. Al di là dello struttu-

rale differenziale di dinamicità tra economie del Nord e Sud Europa (fotografato dagli spread con la Germania), il caso spagnolo dimostra come i piani di risanamento varati dai Paesi al centro della crisi del debito pubblico hanno già preteso un prezzo in termini di crescita. La crisi e le ricette per superarla, anzi, stanno accentuando un divario che tra le altre cose ha sempre reso estremamente complicato il compito della Banca centrale europea: stabilire una politica monetaria che possa andar bene a Paesi alle prese con dinamiche opposte in termini di crescita economica, occupazione, conti pubblici.

Uno scenario che non potrà che complicarsi nel 2012. La Spagna, con una disoccupazione del 23%, dovrà tagliare ancora la spesa pubblica per riportare il deficit verso il 3 per cento. Dopo i 50 miliardi di manovra vara-

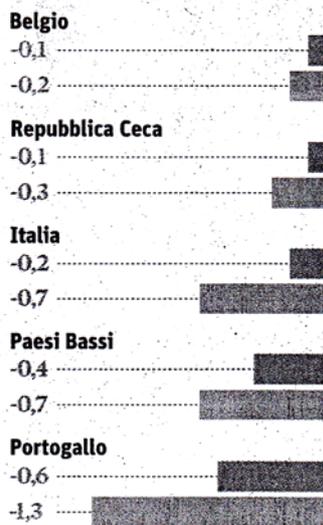
ti da Zapatero, Rajoy ha già annunciato altri 16 miliardi per il 2012. Lo stesso dovrà fare il Portogallo, dove pure la disoccupazione ha ormai raggiunto il 14% nell'ultimo trimestre del 2011. Era al 12,4% nel trimestre precedente e all'11% alla fine del 2010. Sono gli effetti recessivi dell'austerità che Lisbona ha dovuto imporre al Paese per ottenere i 78 miliardi di euro di aiuti da Ue ed Fmi. Il rischio è una spirale che si autoalimenta: il rigore per ridurre il deficit soffoca l'economia, la cui contrazione rende ancora più arduo abbassare il rapporto tra disavanzo e Pil. La Grecia vive queste contraddizioni elevate all'ennesima potenza.

Al contrario, la Germania si prepara già ad alleggerire il carico fiscale, con una riduzione del prelievo da sei-sette miliardi a partire dal 2013. E con i disoccupati al 6,7%, i sindacati sono già pronti ad affrontare la prossima stagione di rinnovi contrattuali con richieste di aumenti salariali del 6%.

## A passo di gambero

Var. % del Pil sul trimestre precedente, dati 2011

■ III trim. ■ IV trim.



Fonte: Eurostat