

LAVORO

In breve

SCIOPERO/1

Tirreno Power, oggi stop dei dipendenti

Incrociano le braccia oggi, e per l'intera giornata su tutto il territorio nazionale, i lavoratori del Gruppo elettrico Tirreno Power. «Il gruppo - spiegano i sindacati del settore Filitem-Cgil, Flaeci-Cisl, Uiltec-Uil, promotori della mobilitazione - è investito da qualche anno da una pesante crisi industriale. Ma non mancherà l'erogazione dell'energia elettrica né tantomeno i servizi essenziali ai cittadini».

SCIOPERO/2

Almaviva, è corsa per una soluzione

Nuovo sciopero ieri dei lavoratori di Almaviva. La protesta arriva a ridosso della ripresa al Mise del vertice tra ministero, sindacati e imprese da cui dovrebbe arrivare una soluzione sul futuro dei 2.988 esuberanti. È un passaggio importante, fondamentale individuare una soluzione. Scade oggi infatti il contratto di solidarietà. Senza un nuovo accordo dal 5 giugno scatteranno i licenziamenti.

IMPIANTO CHIMICO

Incendio a Ivrea: almeno 5 feriti

Un incendio ha devastato ieri sera a Scarmagno, alle porte di Ivrea (Torino), lo stabilimento chimico Darkem. Feriti in modo leggero quattro pompieri e un carabinieri, due intossicati. Gravi i danni anche ad alcuni camion dei vigili del fuoco travolti dalle esplosioni.

Credito. Dopo la riforma istituti e sindacati tornano al tavolo per rinnovare il contratto scaduto nel 2013

# Federcasse, riparte il rinnovo

## Per la parte economica chiesti 85 euro, in linea con l'intesa di Abi

Cristina Casadei

Ritornati al tavolo per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro, Federcasse e i sindacati (Fabi, First Cisl, Fisac Cgil e Uilca) si sono ritrovati a parlare in uno scenario piuttosto diverso da quello in cui si era interrotto il dialogo nell'autunno del 2015. Nel frattempo, infatti, c'è stata la riforma che rappresenta un nuovo punto fisso di cui le parti dovranno tenere conto per il negoziato che riguarda 37 mila bancari. Il contratto delle Bcc è scaduto da due anni e mezzo, alla fine del 2013 e, da allora, tra una disdetta e un annuncio di disapplicazione, il contratto applicato è sempre rimasto quello dell'ultimo rinnovo. Ieri, alla ripresa del negoziato avvenuta dopo l'incontro politico tra i segretari generali del credito, Lando Maria Sileoni (Fabi), Giulio Romani (First Cisl), Agostino Megale (Fisac Cgil) e Massimo Masi (Uilca) e il presidente di Federcasse Alessandro Azzi è arrivata la richiesta di «un rin-

novo in tempi brevi che non penalizzi i lavoratori», sintetizza Luca Bertinotti, segretario nazionale della Fabi. Un rinnovo che «salvaguardi il potere d'acquisto dei salari, riconoscendo l'impegno quotidiano dei lavoratori, e che rafforzi gli ammortizzatori sociali per gestire senza traumi l'inevitabile trasformazione del settore dei prossimi anni», continua Bertinotti.

Il prossimo incontro è previsto per il 15 giugno e in quell'occasione i sindacati cominceranno a mettere sul piatto le prime richieste. Come quella economica, con l'aumento di 85 euro, come quello di Abi perché «altrimenti si genererebbe un dumping sociale intollerabile», osserva Alessandro Spaggiari, segretario nazionale della First Cisl. Ma sul piatto verrà messo un ragionamento complessivo sui sistemi d'intervento per affrontare le crisi locali e per gestire le eventuali fusioni. In particolare si discuterà di come rendere operativo il Fondo per la nuova occupa-

zione e utilizzarlo anche in funzione di ammortizzatore sociale per gestire la fase di trasformazione del settore e dell'ipotesi governativa di aumentare il periodo di permanenza dei lavoratori sul fondo esuberanti da 5 a 7 anni. Lo scenario profondamente mutato fa sì che la parte economica, pur importante, passi in secondo piano. Ciò che appare «prioritario è sostenere questa fase con gli strumenti adeguati - continua Spaggiari - per accompagnare i lavoratori alla pensione e per la loro ricollocazione, qualora ve ne fosse bisogno». Di diverso dagli ultimi incontri c'è adesso «la volontà reciproca delle parti di rinnovare il contratto per disporre di strumenti di tipo solidaristico per accompagnare il cambiamento del sistema - conclude Spaggiari -. Visto che non si prevedono miglioramenti del contesto esterno è ragionevole pensare che si continuino a generare delle criticità anche maggiori a quelle già affrontate».

Rifiuti



### Si ferma il 90% dei lavoratori

I sindacati parlano di un'adesione pari al 90%. È il risultato della protesta organizzata ieri dai sindacati del settore dell'igiene ambientale. L'obiettivo della vertenza è il rinnovo del contratto ma non solo. «Abbiamo chiesto maggiore sicurezza e condizioni di lavoro migliori, anche in cambio di maggiore produttività», spiegano in una nota.

Il progetto. Ieri al Mise incontro con i sindacati e il ministro Calenda dopo l'accordo sul piano sociale

## Italcementi, per 170 un posto in Germania

Il piano sociale di Italcementi, dopo la sottoscrizione dell'ipotesi di accordo con i sindacati, Feneal Uil, Filca-Cisl, Fillea-Cgil (nei prossimi giorni verrà sottoposto a referendum dei lavoratori) va avanti e Heidelberg ha già aperto le prime posizioni riservate a lavoratori Italcementi - in tutto saranno 170 - in Germania con un pacchetto di misure a sostegno del trasferimento, tra cui la possibilità di avere per 3 anni

il contratto italiano, mantenendo ferma la validità del resto del piano sociale allo scadere dei 3 anni. Il job posting a poco a poco si sta concretizzando, sono già stati fatti 35 colloqui e non sono che i primi del percorso individuato dal gruppo attraverso il piano sociale per far fronte ai 45 esuberanti. Piano sociale che nell'ipotesi di accordo è stato ritoccato e migliorato a favore dei lavoratori rispetto alla sua versione originaria

(si veda il Sole 24 Ore del 6 maggio). Sono state infatti introdotte misure che adeguano l'incentivo monetario all'anzianità di servizio, allo stipendio e ai carichi familiari. Il risultato è stato un pacchetto di misure che complessivamente vale circa 85 mila euro per dipendente e che costituiscono per l'azienda un impegno da 35 milioni di euro (originariamente erano 25 milioni). L'incontro di ieri al Mise a cui

hanno partecipato oltre a Italcementi e a Heidelberg Cement i sindacati, il ministro Carlo Calenda e il viceministro, Teresa Bellanova, è stata l'occasione per fare il punto sulle principali novità. E cioè il via libera Ue alla fusione e la sigla dell'ipotesi di accordo sul piano sociale su cui c'è stato anche l'apprezzamento del Governo. I sindacati, dal canto loro, continuano però a chiedere una revisione del piano indu-

striale. In una nota spiegano che «è necessario incrementare gli organici al Centro di ricerca di prodotto (Llab), poiché diventerà il punto di riferimento mondiale, e prolungare i termini della Cig. È necessario inoltre che a Bergamo si costituisca un satellite di HC per il centro tecnico (ex CTG), dal quale far partire i tecnici a supporto di tutta l'area del Mediterraneo, e che siano mantenuti inalterati tutti i siti produttivi presenti oggi in Italia, almeno sino al 2020».

C. Cas.

ATTIVITÀ MARITTIMA

In breve

TRANSHIPMENT  
Richiesta di Cigs a Gioia Tauro

La società terminalista Medcenter container terminal ha fatto partire le procedure per la richiesta di Cigs per i portuali in servizio nel porto di Gioia Tauro. I dipendenti interessati saranno, secondo quanto è stato comunicato dalla società, 442 di media giornaliera tra i 1.292 attualmente in forza. La media è stata calcolata sulla base delle eccedenze che si sono registrate nel periodo da maggio 2015 a 2016 ma può essere rivista sulla base del piano di risanamento aziendale e dell'acquisizione di nuovi volumi. Alla base della richiesta di ammortizzatori sociali per un altro anno, una lunga crisi aziendale. Le procedure sono scattate con un incontro tra i vertici aziendali e le organizzazioni sindacali, ma anche con le comunicazioni indirizzate a Regione Calabria, Dipartimento lavoro, Direzione territoriale del lavoro e a Confindustria. Il confronto iniziato tra le parti dovrà concludersi entro 30 giorni.

MERCI

In crescita i traffici di Venezia

Nel primo quadrimestre del 2016 il porto di Venezia ha movimentato 8,7 milioni di tonnellate di merci, con una crescita dell'8,1% rispetto al periodo gennaio-aprile 2015. Le merci varie si sono attestate a 3,1 milioni di tonnellate (+7%), di cui 1,9 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+14,9%), pari a 204.499 teu (+15,5%). Nelle rinfuse liquide il traffico è aumentato del 7%.

Porti. Un report Nomisma-Prometeia-Tema studia le ricadute della filiera che aumenteranno col nuovo Prp

# Genova genera 122mila occupati

## Lo scalo ligure produce 9,5 miliardi di valore aggiunto in Italia

Raoul de Forcade

Il porto di Genova, oltre a essere il primo scalo italiano di destinazione finale dei container e uno dei principali del Mediterraneo, dimostra di avere ricadute importanti sull'economia nazionale e, in particolare, delle regioni limitrofe. A metterlo in risalto è lo studio, presentato ieri, curato dal raggruppamento Nomisma-Prometeia-Tema, per conto dell'Autorità portuale genovese.

Dalla ricerca emerge che, a livello nazionale, lo scalo della Lanterna «genera effetti diretti, indiretti e indotti per oltre 9,5 miliardi di euro di valore aggiunto e crea 122 mila unità di lavoro». Numeri che si alzeranno ancora, secondo lo studio, nel momento in cui sarà applicato il nuovo piano regolatore portuale, già approvato dalla port Authority.

«È la prima volta - ha spiegato Massimo Guagnini, partner di Prometeia - che viene realizzata un'elaborazione attraverso un modello input-output multiregionale che ha permesso di fotografare l'impatto di-

retto, indiretto e indotto della filiera portuale sia a livello regionale che nazionale».

Ha poi proseguito spiegando che «i confini del primo scalo italiano si estendono ben oltre il territorio regionale, non solo dal punto di vista della delimitazione dell'hinterland ma anche quale effetto delle molteplici relazioni

NUMERI

Genova ha totalizzato 2,2 milioni di teu (container da 20 piedi) nel 2015 e movimentata 51,3 milioni di tonnellate di merce

produttive, distributive, commerciali attivate dalla filiera portuale. La domanda generata da questa filiera ha una dimensione tale, circa 9 miliardi trascurando gli effetti indotti, da generare sia importazioni dall'estero, valutata circa 800 milioni, sia importazioni di beni e servizi dalle altre regioni». Considerando, quindi,

«gli effetti complessivi suddivisi per singole regioni - chiarisce Guagnini - alla Liguria viene associato il 47,9% del valore aggiunto generato dal porto, alla Lombardia il 18,5%, al Piemonte il 9,5% all'Emilia Romagna il 5,7%, alla Toscana il 4,4%, al Veneto il 3,9%, al Lazio il 2,4% e alle rimanenti regioni il 7,7%».

E se, per quanto riguarda la Liguria, il porto di Genova garantisce una produzione di 10,9 miliardi di euro (4,6 miliardi di valore aggiunto e un impiego di 54 mila unità di lavoro (con un peso della filiera pari a 10,8% del valore aggiunto e 8,3% dell'occupazione), i complessivi effetti a livello nazionale «totalizzano (Liguria compresa) - si legge nello studio - 122 mila unità di lavoro, distribuite come segue: 22.500 in Lombardia; 13 mila in Piemonte, 7.600 in Emilia Romagna; 5.600 in Toscana; 5.100 in Veneto e 14.100 nelle rimanenti regioni».

Per quanto riguarda la sola città metropolitana di Genova, invece, gli effetti della filiera per il territorio raggiungono i 3,2 mi-

È ammesso il ravvedimento per chi paga meno del dovuto ?

L'ACCONTO PER IMU E TASI DOMANI LA GUIDA PRATICA DEL SOLE 24 ORE

L'appuntamento per pagare entro il 16 giugno la prima rata delle imposte sulla casa: aliquote, ravvedimento, abitazioni di lusso, terreni, immobili in comodato ed eredità



liardi di valore aggiunto e le 37 mila unità lavorative (pari al 12,6% del valore aggiunto e al 9,7% dell'occupazione).

La ricerca ha valutato anche gli effetti complessivi del nuovo piano regolatore portuale. Questi raggiungeranno «i 940 milioni di valore aggiunto (2,2% del totale regionale) e una crescita di 8 mila unità di lavoro (2,8% del totale regionale), a fronte di un piano di investimenti per circa 2 miliardi. Il programma previsto dal nuovo Prp comporterà un aumento della produzione di circa 6,1 miliardi e un valore aggiunto di 1,9 miliardi, con un aumento occupazionale di 42 mila unità». Lo studio, ha detto Marco Sanguineri, direttore pianificazione e sviluppo della port Authority, «sarà parte integrante della valutazione ambientale del Prp». A fronte di questi numeri, il governatore ligure Giovanni Toti ha proposto di inventare, per Genova, «un marchio vero e proprio da lanciare sul mercato: "porto d'Italia", da far utilizzare a tutte le imprese e gli operatori».

Recruiting. Funziona per un caso su tre

# Il lavoro si trova ancora grazie a parenti e amici

Claudio Tucci

Parenti amici continuano a essere il canale principale per trovare lavoro in Italia: un occupato su tre (vale a dire il 33,1%) deve il proprio impiego grazie all'intervento di un familiare o un conoscente. Al secondo posto, c'è l'autocandidatura (l'invio anche on line del curriculum vitae), che ha determinato direttamente un'assunzione al 20,4% dei candidati.

E i servizi pubblici per il lavoro? Restano su performance decisamente modeste: i centri per l'impiego (Cp) hanno assicurato un contratto ad appena il 3,4% degli occupati (nonostante il 33% abbia dichiarato di essersi rivolto ai loro sportelli nella fase di ricerca). Percentuali bassissime di placement anche per scuole e università: solo il 3,7% di chi lavora lo deve a un loro intervento diretto. Fa un po' meglio il segmento privato: le agenzie di somministrazione sono state utilizzate da poco più del 30% degli attuali lavoratori con una percentuale di collocamento pari al 5,6 per cento.

Il nuovo rapporto Isfol-Plus 2014 sui canali di intermediazione (cioè le modalità con cui le persone cercano un'occupazione) conferma il peso ancora preponderante nel nostro Paese del canale delle «conoscenze»: il 60% degli occupati ha infatti chiesto «una mano» a queste reti informali nella fase di ricerca di un impiego; a testimonianza, spiega il numero uno dell'Isfol, e consigliere economico di palazzo Chigi, Stefano Sacchi, «di come le chance occupazionali e di carriera restino fortemente condizionate dalla famiglia d'origine, dalla storia personale

e dal territorio di residenza (con una tendenza che si è accentuata durante la crisi). Ciò ha un effetto: penalizza il merito e riduce le opportunità di ascesa delle fasce più deboli», che solo in misura marginale ottengono un aiuto dai centri per l'impiego.

Ed è soprattutto la forte debolezza del servizio pubblico a incidere sulle performance degli altri canali. A partire dall'autocandidatura presso un'impresa, che viene largamente utilizzata: per il 58% degli occupati è stata di ausilio nella fase di ricerca e per il 20% ha permesso in via diretta un'assunzione.

RAPPORTO ISFOL

Al secondo posto: l'autocandidatura, in coda il pubblico. Meglio invece i privati: a loro si è rivolto il 30% dei disoccupati

I contatti nell'ambito lavorativo e la lettura di offerte su stampa sono stati un canale di intermediazione indiretta rispettivamente per il 44% e il 36% dei lavoratori e un canale di intermediazione diretta, che ha portato cioè alla firma di un vero e proprio contratto, per il 10% e il 2,6%. Il 9% degli occupati afferma poi di aver trovato lavoro avviando un'attività autonoma.

Discorso a parte meritano i concorsi pubblici, il cui ruolo negli ultimi anni è ridimensionato sia per la contrazione del perimetro della Pa che per il blocco delle assunzioni. Risultato? Le selezioni statali hanno garantito un posto ad appena il 10% degli occupati.

Shipping. L'ente di classifica Usa a Roma

# Gli armatori italiani vedono la ripresa grazie al know-how

Nonostante gli armatori italiani «in termini di espansione della flotta e di nuove costruzioni siano stati colpiti, come molti altri, dalle restrizioni sui finanziamenti del debito necessario per rinnovare le loro flotte, nonché dalla contrazione dei volumi di scambio, rimangono detentori di conoscenza, esperienza e competenza nello shipping. E nel momento in cui le condizioni generali del mercato miglioreranno, ci saranno nuove sorgenti di finanziamento e si apriranno per loro nuovi orizzonti nel commercio marittimo». A sostenerlo è Kirsì Tikka, vicepresidente esecutivo di Abs (American bureau of shipping), una delle più importanti e rigorose società di classifica al mondo, il cui Comitato nazionale italiano (presieduto da Cesare d'Amico) si riunisce oggi a Roma.

Dopo aver spezzato una lancia a favore dell'armamento italiano, Tikka fa un'analisi generale dello shipping affermando che, nonostante la situazione del mercato marittimo, in particolare per quanto riguarda i carichi secchi, sia poco felice, si percepiscono anche segnali positivi. «L'eccesso di capacità - sottolinea - rimane il problema più grande della flotta mondiale, aggravato dalla crisi finanziaria del 2008 e dall'evoluzione della situazione macroeconomica. Non vi è dubbio, però, che la domanda di commercio marittimo rimanga forte e così continuerà ad essere anche nel futuro. L'industria sta imparando a far fronte a un elevato grado di volatilità, a effetti a breve termine e all'incertezza sulla crescita della domanda. Ciononostante, in questi mercati depressi, si intravedono opportunità. E coloro che riusciranno a cavalcare questa tempesta e a pianificare il futuro

usciranno rafforzati e in una posizione di vantaggio».

Tikka ricorda, inoltre, che negli ultimi anni sono emerse normative, sia per le navi cisterna che per quelle dedicate ai carichi secchi, che «rappresentano un notevole potenziale incremento del capitale investito e dei costi operativi ed esercizio». E dato che la regolamentazione «è sempre stata un driver per i mercati marittimi, a partire dal divieto di costruire cisterni monoscafo», tutto questo potrebbe portare «alcuni armatori a demolire il tonnellaggio più vecchio della loro flotta. Gli armatori non solo saranno portati a ope-

NUOVI ORIZZONTI

Tikka (vicepresidente Abs): «Il settore sta imparando a far fronte a un elevato grado di volatilità e all'incertezza della domanda»

rare navi più nuove con maggiore potenziale di guadagno, ma riconosceranno che sarà più facile essere in conformità con i requisiti di classe e della bandiera, ma anche con i controlli dei port State (quelli svolti dalle capitanerie dei diversi Stati, ndr)».

Secondo Tikka, dunque, le nuove navi dovranno essere per forza all'avanguardia: eco-ship. «Un armatore - dice - che considerasse oggi una nuova costruzione guarderebbe ad una vita operativa di 15-20 anni e opterebbe pertanto per una nave con la maggiore efficienza energetica possibile. I progetti moderni e le navi nel futuro dovranno essere flessibili e risultare efficienti dal punto di vista economico per diverse condizioni di mercato».

R.d.F.

In consegna a luglio

## Lo yacht totalmente custom di Otam

Sarà consegnata ai primi di luglio, per poi essere presentata a fine settembre al Monaco Yacht Show, l'unità Otam Sd35 (nella foto), che avrà tre ponti di 35 metri per una lunghezza di 7,8 metri, ed è attualmente in costruzione (primo della linea Otam custom range) presso il cantiere Otam a Genova. La proprietà della barca c'è di un armatore italiano di esperienza, che era alla ricerca di uno yacht in alluminio totalmente su misura per soddisfare le esigenze specifiche

del suo stile di vita. La costruzione in alluminio, spiegano al cantiere, permette di creare «una versione unica della barca che riflette il gusto personale dell'armatore, sia in termini di disposizione interna che di design delle linee esterne, in questo caso entrambi affidati allo studio Spadolini». Tra le varie caratteristiche dello yacht c'è l'owner deck, sul ponte superiore, «che gode di privacy assoluta ed è stato fortemente voluto dall'armatore»

