

IL MINISTRO CONVOCHERÀ UN NUOVO INCONTRO ENTRO DUE SETTIMANE

Ex Ilva, il governo prende tempo Il sindacato ligure sale sulle barricate

Patuanelli non arretra: «La tutela legale non è un problema»
Le organizzazioni dei lavoratori: «Primo test il 4 novembre»

Gilda Ferrari / GENOVA

Un incontro interlocutorio. «Surreale» lo definisce chi vi ha partecipato, che nulla svela su cosa ci sia dietro la crisi dell'ex Ilva né quale sia l'interlocuzione in corso tra governo e Mittal per superarla. Al Mise ieri c'erano i segretari di Fim, Fiom e Uilm, Marco Bentivogli, Francesca Re David e Rocco Palombella, e i ministri Stefano Patuanelli (Sviluppo economico) e Giuseppe Provenzano (Sud).

Nessuna presa di posizione rispetto alle tutele legali che il 3 novembre terminano. Il governo non arretra rispetto alla norma cancellata, Patuanelli sostiene che ArcelorMittal nemmeno abbia posto il problema. «Laddove vi fossero ragionamenti complessivi - spiega il ministro - che non riguardano solo Taranto (una norma specifica mi sembra evidente non abbia una tenuta parlamentare), sarà chiarita l'applicazione di questo dispositivo». Secondo il governo l'articolo 51 del codice penale basta a proteggere chi fa marciare gli impianti pugliesi. Ma per Bentivogli quell'articolo «dal 2012 (data sequestro) al 2015 (data di introduzione scudo penale) non ha impedito di indagare su figure come il presidente Ferrante fino a impiegati di set-

timo livello». «Il primo test lo avremo il 4 novembre - dice Palombella - quando vedremo se i lavoratori di Taranto continueranno a firmare le carte oppure no, visti i rischi che corrono».

I ministri hanno confermato l'intero impianto contrattuale in essere. «Noi siamo intenzionati a garantire la continuità produttiva, chiederemo all'azienda di rispettare il piano industriale e ambientale - ha detto Patuanelli -. Non possiamo abbandonare la produzione

Bentivogli: «L'azienda ha due strade: produrre 4 milioni di tonnellate o fare le valigie»

dell'acciaio. Mi auguro che non ci sia alcuna polemica politica sull'indirizzo di politica industriale che abbiamo come governo». Ma il fronte sindacale ligure diffida delle dichiarazioni dell'esecutivo.

«Se il governo conferma l'attuale piano industriale a ciclo integrale, allora lo dica agli ambientalisti del partito che parlano di chiusura del caldo e di conversione industriale - commenta Bruno Manganaro, segretario di Fiom Genova -. Molte cose non tornano, è lo

stesso Patuanelli ad aver parlato di ritecnologizzazione in Parlamento, e il sottosegretario Mario Turco ha detto che serve un accordo di programma per la riconversione industriale. Si decidano. Il governo naviga tra ambiguità e contraddizioni, non c'è da fidarsi. Teniamo alta la guardia, restiamo pronti alla mobilitazione».

«Il governo si assuma le proprie responsabilità - dice il segretario di Fim Liguria Alessandro Vella -. Il rischio per tutta la filiera è alto, quindi anche per lo stabilimento di Genova. L'accordo sindacale va rispettato e bisogna partire da questo per riaprire una discussione seria e di prospettiva industriale che tuteli lavoro e ambiente. Altrimenti i lavoratori sono pronti a mobilitarsi da subito, senza i tentennamenti che sta dimostrando politica».

Al Mise ieri di esuberanti non si è parlato (a rischio ci sono sino a 7.000 posti di lavoro in ragione dello schema economico che prevede mille addetti ogni tonnellata d'acciaio prodotta), né di riconversioni industriali, né di quella che Palombella definisce «la grande bufala dei forni elettrici, di Arvedi e Del Vecchio». Qualcosa in più potrebbe emergere dall'incontro a tre - governo, sindacati, azienda - che il ministro Patuanelli ha annunciato che convo-



Il ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli

8.200
i lavoratori del sito
ArcelorMittal Italia
di Taranto, 1.300
dei quali sono in Cig

1.700
le persone attive negli
stabilimenti di Genova
Cornigliano (1.000)
e Novi Ligure (700)

cherà a metà novembre. Di sicuro ArcelorMittal ha difficoltà industriali: la società perde 2 milioni di euro al giorno, la fabbrica nel 2019 produrrà meno di 4,5 milioni di tonnellate a fronte delle 5 stimate e delle 6 autorizzate, la crisi di mercato è più pesante del previsto. «Mittal ha problemi sugli impianti - dice Palombella -. A Taranto si è ritrovata impianti in condizioni più gravi di quanto aveva previsto. Gli investimenti programmati non bastano, cerca via di uscita». Secondo Bentivogli «Mor-

selli ha davanti due strade: consolidare la produzione a 4 milioni di tonnellate annue, che significa ridurre l'organico di 5 mila persone, o, dopo il pasticcio sullo scudo legale, fare letteralmente le valigie».

Re David chiede al governo di «farsi garante di un quadro di certezze normative e del rispetto degli accordi con l'obiettivo di produrre acciaio pulito e di garantire il controllo del piano ambientale e l'occupazione dei lavoratori diretti e dell'indotto».

© BY NC ND AL CUNO DIRITTI RISERVATI

Gli agenti marittimi propongono soluzioni per il loro porto. A novembre la call per capire se ci sono soggetti interessati al terminal oggi fermo

Traghetti e yacht, Cagliari cerca le alternative ai container

IL CASO

Simone Gallotti
INVIATO A CAGLIARI

Non sarà semplice provare a resuscitare il «porto dei fantasmi» come lo hanno definito gli agenti marittimi sardi riuniti a convegno insieme al cluster locale, dal presidente Giancarlo Acciaro. Cagliari, dopo l'addio di Contship e Hapag-Lloyd, cerca una soluzione per fermare il declino: «Entro metà novembre partiremo con la call: chiameremo i principali operatori per valutare il loro interesse» assicura al *Secolo XIX/TheMediTelegraph* il presidente del porto, Massimo Deiana. Quindi entro un mese gli operatori interessati po-

tranno presentare i propri piani di sviluppo. Ma la fiducia che si faccia avanti qualcuno non è ai massimi: non è un caso che gli armatori stiano pensando ad altro. Matteo Savelli, responsabile Servizi portuali del gruppo che controlla Tirrenia e Moby, conferma la sua strategia: «L'interesse per un terminal nostro c'è, l'attenzione sulla Sardegna è sempre forte. Nel rispetto delle regole».

Serve però un ripensamento dello scalo, con il trasferimento dei rotabili dal porto storico a quello industriale, come ha spiegato il presidente della Regione, Christian Solinas: è il «piano B» per Cagliari, visto lo scarso ottimismo sul futuro dei container nel capoluogo sardo. Per i contenitori al momento c'è Msc, che ha scelto il terminal del gruppo genovese Grendi, ma è presente an-



Il Porto Canale di Cagliari

che lo stesso armatore ligure che collega il capoluogo sardo da Marina di Carrara: «Bisogna però fare in fretta - dice Antonio Musso, managing director di Grendi - perché gli operatori hanno bisogno di garanzie e risposte dall'Authority a supporto di questo traffico, altrimenti saremo in seria difficoltà». Musso però non è d'accor-

do sulla scelta di abbandonare i contenitori «perché servirà sempre al tessuto economico sardo un collegamento internazionale». Ma c'è un'esigenza forte legata al destino «degli oltre 300 lavoratori a cui ad agosto scade la cassa integrazione» ricorda Deiana, che vuole fare in fretta. «Dovremo destinare il Porto Canale al

settore del multipurpose. E dare più impulso alla nautica» tuona Acciaro.

I progetti ci sono, investimenti cantierabili per un centinaio di milioni, «sia per i rotabili che per la cantieristica legata alla nautica, ma restiamo bloccati per la burocrazia» spiega il numero uno del porto. Hanno trovato, racconta Deiana, una colonia di 25 conigli autoctoni e hanno così fermato i progetti: «Senza l'eliminazione del vincolo ambientale, senza la zona economica speciale e senza zona franca, è difficile che gli armatori si siedano al tavolo che abbiamo apparecchiato sul porto Canale». Il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, ricorda però che «da Roma non dovete aspettarvi nulla» e sprona i sardi all'attività di protesta per difendere il territorio «come ha fatto Genova

con Fincantieri». Crociere e yacht non riusciranno comunque a colmare i vuoti occupazionali: i portuali di Cagliari «assediano» Deiana prima che inizi il convegno. Sono preoccupati: «Bisogna muoversi, crociere e yacht non bastano».

Eppure i numeri dei grandi yacht sono in decisa crescita, come racconta Lorenzo Pollicardo, direttore di Sybass: «L'Italia batte la Francia sugli accosti dei mega yacht». Su 11 mesi all'anno la nautica preferisce le nostre coste a quelle francesi, anche in bassa stagione. Vuol dire che gli armatori delle grandi barche - che sono arrivate b a 8.850 accosti in Italia nel 2018, segnando un nuovo record - ritengono il Mediterraneo sempre più strategico. E la Sardegna vorrebbe mettersi al centro anche di questo mercato. —

L'EX STELLA DELLA BORSA

Caso Bio-on, al via i tavoli per lavoratori e azionisti

BOLOGNA

Verificare il sistema dei controlli, tutelare i 65 lavoratori dell'azienda e i circa 10 mila piccoli risparmiatori che con il crollo e la sospensione del titolo Bio-on a Piazza Affari, avrebbero perso oltre 400 milioni di euro, dei circa 500 che sarebbero stati in loro possesso. A due giorni dalla tempesta giudiziaria che ha azzerato i vertici di Bio-on, azienda bolognese produttrice di bioplastiche a lungo considerata il fenomeno della Borsa italiana (arrivando a capitalizzare un miliardo), sono queste le emergenze in attesa che la magistratura, con i primi interrogatori previsti a inizio settimana, cominci a far luce sulla vicenda. La Consob ha assicurato la propria collaborazione alla Procura di Bologna che indaga per false comunicazioni sociali e manipolazione del mercato, e mentre si attende anche la nomina del custode giudiziario, da parte del tribunale. Il 6 novembre, in Città metropolitana a Bologna, comincerà i propri lavori il tavolo di salvaguardia, mentre il Codacons per lo stesso giorno ha organizzato un'assemblea informativa lo stesso giorno. Il sindacato ha messo piede per la prima volta in azienda, e sarà quindi necessario capire se ci sarà una sua prosecuzione, e in caso contrario attivare gli ammortizzatori sociali. Il governo è in campo: «È necessario, come sempre accade in questi casi - dice Antonio Misiani, viceministro dell'Economia - verificare se il sistema dei controlli abbia funzionato o meno». —