



FERROVIARIO

Rassegna Stampa del 23/12/2008 10:08

INDICE

NTV - NUOVO TRASPORTO VIAGGIATORI

- 23/12/2008 La Repubblica - Nazionale 9
Le ferrovie di Montezemolo fanno partire le assunzioni

FERROVIARIO

- 23/12/2008 La Repubblica - Torino 11
La Gam non perderà il suo spazio alle Ogr
- 23/12/2008 Il Sole 24 Ore 12
Rischi cinesi per i porti greci
- 23/12/2008 Il Sole 24 Ore 14
Francia, maxi-sconti sui treni
- 23/12/2008 La Nazione - Firenze 15
TRENITALIA, PENDOLARI IGNORATI MA L'ALTA VELOCITA' RENDE EUROPEI
- 23/12/2008 Il Giorno - Milano 16
Con l'Alta velocità l'Europa è più vicina
- 22/12/2008 Gente 17
Una donna ad Alta velocità

AEREO

- 23/12/2008 Corriere della Sera - NAZIONALE 19
Sfogo dei vertici della compagnia «Traditi dalle altre linee aeree»
- 23/12/2008 La Stampa - NAZIONALE 20
Riggio (Enac) "Hanno violato tutte le norme"
- 23/12/2008 Il Messaggero - Nazionale 21
Caos a Fiumicino, cancellati 100 voli
- 23/12/2008 Il Messaggero - Nazionale 23
Ma Air France e Cai a Parigi studiano una nuova "governance"
- 23/12/2008 Corriere della Sera - ROMA 24
Voli cancellati la notte del bivacco

23/12/2008 La Repubblica - Roma	25
"È una vergogna, mai più con Alitalia "	
23/12/2008 La Repubblica - Torino	27
Nebbia a Caselle, 4 voli cancellati riapre la statale Pinerolo-Sestriere	
23/12/2008 La Repubblica - Nazionale	28
Cinquemila persone bloccate e ora a rischio i viaggi di Natale	
23/12/2008 La Stampa - CUNEO	29
Dal 7 gennaio stop ai voli Cuneo-Roma	
23/12/2008 La Stampa - NAZIONALE	30
Nuovo incontro Oggi alle 17 alla Magliana i sindacati tornano a discutere con Colaninno e Sabelli	
23/12/2008 Il Messaggero - Nazionale	31
Lufthansa, ecco il piano per lo sviluppo di Roma	
23/12/2008 Il Sole 24 Ore	33
Fiumicino si blocca Cancellati 120 voli	
22/12/2008 ANSA 16:10	34
ALITALIA : FIUMICINO; ENAC, SITUAZIONE NON CONFORME A REGOLE	
22/12/2008 Corriere Economia - ECI	35
Se Freccia Rossa trafigge la Cai	
21/12/2008 Repubblica.it 09:49	36
Denver, aereo esce di pista e prende fuoco: tutti salvi	
20/12/2008 Repubblica.it - Bari	37
Vacanze, arrivano i charter un ponte aereo per il Kenia	
22/12/2008 TgCom	38
Voli cancellati, interviene il ministro	
23/12/2008 Il Secolo XIX - Nazionale	39
L'ENAC CONFERMA LA CONCESSIONE DEL "COLOMBO"	
20/12/2008 Il Denaro - NUMERO 239	40
Edison fa luce su Capodichino	
23/12/2008 ItaliaOggi	41
Rimborsi soltanto per i voli cancellati per guasti ordinari	
23/12/2008 Unione Sarda	42
Iberia e Sfirs forse entrano in Meridiana	

23/12/2008 Unione Sarda	43
In tilt anche la Sardegna: saltano otto collegamenti	
23/12/2008 Il Giorno - Nazionale	44
La lunga odissea si è conclusa Ma solo per pochi	
23/12/2008 Il Giorno - Nazionale	45
«In ritardo e senza bagagli, questo è troppo»	
23/12/2008 Corriere del Mezzogiorno - SALERNO	46
Volpe: «Tra sette giorni si tornerà a volare»	
23/12/2008 Metro - Milano	47
Caos- Alitalia : i voli delle Feste a rischio	
22/12/2008 TTG Italia	48
Stelios Ioannou sfida la sua easyJet	
22/12/2008 TTG Italia	49
Delta alza la posta su Pisa	
23/12/2008 MF	50
Alitalia , all'Ars audizione con Riggio	
22/12/2008 Guida Viaggi Portale 12:59	51
Assemblee Az Airport: l'Enac invita a chiarire le contrapposizioni	
22/12/2008 Guida Viaggi Portale 11:49	52
Per Ryanair salgono a quattro i collegamenti dallo scalo di Cuneo	
22/12/2008 Virgilio.it 21:03	53
Aerei / Tajani: bene Corte Ue su diritto rimborso passeggeri	
23/12/2008 Cronaca Qui Torino	54
Nebbia all'aeroporto Cancellati otto voli	
22/12/2008 Borsaitaliana.it 17:13	55
Trasporto aereo : Corte Ue, passeggeri risarciti per i guasti	
22/12/2008 Borsaitaliana.it 12:19	56
Alitalia : Enac, cancellati voli per assenze assistenti terra	

MARITTIMO

23/12/2008 Finanza e Mercati	58
Confindustria e Fincantieri pronte per vaporetto ibrido	
22/12/2008 Il Tirreno - Nazionale	59
Spinelli: ho solo aiutato Lucarelli lo socio? Vedremo	
22/12/2008 Il Tirreno - Piombino elba	61
«La Toscana? E' la regione del no»	
22/12/2008 Il Tirreno - Livorno	62
Spinelli: il porto mi interessa	
22/12/2008 ItaliaOggi Sette	63
Influenze europee nel pacchetto	
22/12/2008 La Nazione - GROSSETO	65
«Ltm» acquista le quote della Unicoop Servizi	
22/12/2008 TTG Italia	66
Corsica Sardinia apre il booking	
22/12/2008 Corriere dei trasporti	67
OPERATORI PORTUALI	
22/12/2008 Corriere dei trasporti	69
Per Tirrenia uno scenario "molto preoccupante" I tre sindacati insoddisfatti dalla privatizzazione	
22/12/2008 Corriere dei trasporti	70
Nel 2009 buone prospettive per le autostrade del mare	
22/12/2008 Borsaitaliana.it 15:41	71
Trasporti: Antitrust, istruttoria su servizi Golfo Napoli	
23/12/2008 Il Tirreno - Piombino elba	72
Flotta sommersa dai debiti	
23/12/2008 Il Tirreno - Livorno	73
La compagnia pubblica ha detto sì	
23/12/2008 Il Tirreno - Livorno	74
Unicoop esce dal capitale di Ltm	
23/12/2008 Corriere del Mezzogiorno - NAPOLI	75
Compagnie di navigazione, l'Antitrust apre un fascicolo	

23/12/2008 Corriere del Mezzogiorno - SALERNO Vie del mare, indaga l'Antitrust	76
23/12/2008 Corriere del Mezzogiorno - NAPOLI D'Abundo: è tutto in regola, nessuna anomalia	77
23/12/2008 Gazzetta del Sud - SICILIA Da 25 giorni non riesce a raggiungere Linosa	78
23/12/2008 Libero Mercato Ora Fincantieri ha paura dell'Est	79

TERRESTRE

23/12/2008 La Repubblica - Milano	81
Ticino, le condizioni dei sindaci	
23/12/2008 Il Sole 24 Ore	83
Una parola d'ordine: sburocratizzazione	
23/12/2008 ItaliaOggi	85
G8, intesa Anas-regione sarda per opere di grande viabilità	
23/12/2008 MF	86
Via allo spin-off della Serenissima	

NTV - NUOVO TRASPORTO VIAGGIATORI

1 articolo

Il piano A gennaio i primi macchinisti firmano il contratto

Le ferrovie di Montezemolo fanno partire le assunzioni

ROBERTO MANIA

ROMA - Saranno ex ferrovieri dello Stato a formare i macchinisti di **Ntv**, la società privata per i treni veloci che cominceranno a viaggiare dal 2011. Ma sarà anche l'unica contaminazione tra i due concorrenti sull'alta velocità almeno fino allo start.

La crisi non ha cambiato i piani di **Ntv (Nuovo trasporto viaggiatori)**: «Andiamo avanti secondo i nostri programmi», assicura Giuseppe Sciarrone, amministratore delegato della società presieduta di Luca di Montezemolo, e che vede tra i soci, con il 20 per cento, anche i francesi di SnCF. D'altra parte - stando alle previsioni della maggior parte degli economisti - i segnali di ripresa dovrebbero arrivare dal 2010. Da qui la conferma di tutti i programmi. Tra i quali: quasi un miliardo di investimenti di cui 25 milioni destinati alla formazione e circa mille assunzioni a regime e con contratto a tempo indeterminato. Niente contratti a termine con eventuale rinnovo. Un'azione in controtendenza: assunzioni con contratti standard anziché tagli al personale.

I primi 50 macchinisti firmeranno il contratto a gennaio. Sono già stati selezionati e devono superare soltanto la visita medica. Poi, suddivisi in due gruppi da 25 cominceranno, a Roma, i corsi di formazione: uno ad aprile e l'altro a giugno. Guideranno i 25 nuovi treni Agv (.Italo è il nome scelto dopo un concorso condotto su internet) usciti dagli stabilimenti della Alstom. Tra un anno i macchinisti raddoppieranno e passeranno a 110. Età tra i 25 e i 30.

«Attraverso i giovani - spiega Sciarrone - vogliamo costruire una nuova cultura aziendale. È una delle nostre sfide». Il sito di **Ntv** è stato subissato dall'invio di curricula: ci hanno provato in oltre 13 mila a fare i macchinisti; quasi 18 mila si sono candidati per lavorare a bordo del treno, nei servizi di staff o in stazione. Una marea di domande, questa sì segno della crisi e per nulla in controtendenza. Nel corso del 2009 saranno assunte 23 persone per lo staff, né manager né servizi a bordo. Poi **Ntv** scommette sui maghi di internet. Perché cerca due giovanissimi a cui dare due borse di studio per utilizzare in maniera innovativa il web nel rapporto con la clientela.

Le maggior parte delle assunzioni verrà fatta nel 2010: oltre ai macchinisti, 20 coordinatori per la sala operativa, 50 operatori di impianto, 480 assistenti viaggiatori a bordo dei treni, 225 assistenti nelle stazioni. Un po' prima arriverà, invece, un gruppo di 5-6 nuovi manager per il marketing e l'assistenza ai viaggiatori. Nessuno verrà strappato dalle Fs.

Contro cui l'Antitrust, su segnalazione proprio di **Ntv**, ha aperto un'istruttoria per verificare se c'è un abuso di posizione dominante nel mercato nazionale «nell'accesso alle infrastrutture ferroviarie» e che impedisce l'ingresso di nuovi operatori. Gli uomini di Antonio Catricalà hanno tempo per l'indagine fino al 31 dicembre del prossimo anno.

1 mld L'INVESTIMENTO **Ntv** investirà circa un miliardo. Alla formazione sono stati già destinati 25 milioni
1.000 LE ASSUNZIONI Le assunzioni a regime saranno circa mille e tutte a tempo indeterminato.

Si parte dai macchinisti

Foto: Luca Cordero di Montezemolo con un modellino del locomotore **Ntv**

FERROVIARIO

6 articoli

L'intervento

La Gam non perderà il suo spazio alle Ogr

FIorenzo ALFIERI *

La Città ha fatto di tutto e di più per risolvere il problema degli spazi di cui la Gam ha bisogno, allo scopo di mettere a disposizione del pubblico le sue collezioni di arte contemporanea.

Collezioni che hanno fruito certamente del prezioso contributo della Fondazione Crt per l'arte e della Fondazione De Fornaris, ma che hanno visto impegnato in modo consistente anche lo stesso Comune di Torino.

Malgrado le perplessità sollevate a suo tempo dalla proposta di Ugo Perone di destinare alla Gam gli spazi delle Ogr da parte della Regione Piemonte e del Castello di Rivoli, che comprensibilmente si preoccupavano della potenziale concorrenza appunto con Rivoli, la Città avviò la progettazione delle Ogr con un concorso internazionale che fu vinto dal raggruppamento Baietto-Gritella-Giugiaro e altri. Quel progetto, portato fino al livello dell'esecutività, prevedeva e prevede tuttora che metà delle Ogr sia destinata alla Gam e l'altra metà sia utilizzata dalla Città o da altri soggetti per grandi mostre.

Al momento dell'avvio dei lavori, il passaggio delle Ogr dalle **Ferrovie** dello Stato alla Città, ritenuto da sempre scontato, risultò difficile o per meglio dire impossibile a causa di una valutazione economica completamente diversa tra i due contendenti. Per questo motivo si ipotizzò l'utilizzo da parte della Gam di Torino Esposizioni e venne organizzata una mostra (dal titolo significativo di "Museo Museo Museo") per trasmettere un'idea chiara ai cittadini di che cosa si sarebbe trattato a trasformazione conclusa. In quella mostra trovarono spazio molte opere tra quelle acquisite nel frattempo.

Successivamente le **Ferrovie** si resero disponibili a dare in comodato le Ogr alla Città per trent'anni: cosa che avvenne grazie a un protocollo di intesa ed è per questo motivo che si iniziò qualche mese fa ad utilizzarne una parte per mostre legate al congresso degli architetti e a World Design Capital. È però evidente che senza un passaggio definitivo di proprietà non si sarebbe potuto realizzare il progetto di cui la Città disponeva. Allora la Fondazione Crt, con nostra grande soddisfazione (espressa dal Sindaco anche davanti al suo consiglio di indirizzo), propose di acquisire dalle **Ferrovie** le Ogr non solo per collocarvi le collezioni della Gam, ma anche per sviluppare nuove attività legate alla promozione presso i giovani e i cittadini in genere dell'arte e della cultura contemporanea.

Tale orientamento portò a ipotizzare da parte della Regione Piemonte l'utilizzo di Torino Esposizioni per collocarvi quel Science Center a lungo pensato e progettato insieme alla Provincia e alla stessa Città.

Ultimamente la difficile situazione finanziaria ha indotto gli enti locali e le fondazioni ex bancarie a razionalizzare il più possibile gli interventi già previsti. In particolare a ipotizzare che il Science Center possa essere collocato in quella parte di Ogr prevista per le grandi mostre, trattandosi di un utilizzo che non richiederebbe cambiamenti radicali del progetto originario che la Città ovviamente mette a disposizione. Quindi la destinazione di una parte delle Ogr alla Gam rimarrebbe della stessa natura e delle stesse dimensioni di quelle previste.

Dopo la pausa natalizia ci si rivedrà per procedere nella concertazione che dovrà essere chiusa al più presto, anche per permettere l'uso provvisorio delle Ogr per le celebrazioni del centocinquantenario dell'Unità d'Italia.

* assessore comunale alla Cultura (SEGUE dalla prima di cronaca)

BUSINESS NEL MONDO LOGISTICA

Rischi cinesi per i porti greci

Cosco al Pireo e Hutchison a Salonicco, ma il traffico è in calo INCOGNITA PER IL GOVERNO Gli uomini di Pechino vengono chiamati a gestire i terminal container nel momento in cui l'export asiatico rallenta

Vittorio Da Rold

ATENE

La situazione era già allarmante per il porto greco del Pireo nel 2007: l'anno scorso il trans-shipment, ovvero la spedizione di beni verso una destinazione intermedia per poi farla ripartire per quella finale, era calato di un drammatico 33,70%, passando da 694mila a 460mila container trattati all'anno.

Certo c'erano stati due mesi di scioperi a dirottare le navi, ma anche quest'anno le cose non vanno molto bene: il fatturato nel terzo trimestre 2008 è sceso del 37,47% passando a 78 milioni di euro rispetto ai 126 del 2007, mentre il bilancio provvisorio ha registrato una perdita netta dopo le tasse di 568mila 712 euro contro 19 milioni del terzo trimestre 2007. Un campanello di allarme che richiedeva un intervento immediato per evitare che il porto greco per eccellenza perdesse ulteriori quote di mercato mondiale nonostante il futuro ampliamento del terminal di interconnessione con il sistema ferroviario greco (finanziato dalle **Ferrovie** nazionali), e i 400 milioni di investimenti previsti nei prossimi sette anni.

Così Anastassopoulos Nikolaos, amministratore delegato del porto del Pireo, assieme ai responsabili della terza flotta mercantile del mondo (turismo e noli mercantili sono pari al 25% del Pil greco) avevano ridisegnato in tutta fretta una nuova strategia per attrarre investitori e ribaltare la situazione in pochi mesi. La scelta dei nuovi partner era caduta sui cinesi, ma mancava il suggello politico di Pechino all'operazione. Situazione risolta quando il 25 novembre scorso il presidente cinese Hu Jintao e il premier greco Costas Karamanlis hanno firmato un accordo definito storico che concedeva alla cinese Cosco la gestione trentennale del terminal container del Pireo, ignorando le proteste dei lavoratori sostenuti dall'opposizione di sinistra del Pasok (che si opponevano per ragioni ideologiche alla privatizzazione del porto).

Atene ha dato il via libera alla cessione alla China Ocean Shipping Company (Cosco) della gestione del centro container del più grande porto del Mediterraneo orientale per 1,1 miliardi, ma con un valore complessivo valutato in 4,3 miliardi di dollari, tenendo conto degli accordi per la divisione degli utili e gli investimenti che l'impresa cinese si è impegnata a fare, inclusa la costruzione di un altro molo.

Ma c'è di più. Un'altra multinazionale controllata dai cinesi, la Hutchison Port Holding di Hong Kong (che già ha in concessione il vicino porto turco di Smirne) sta negoziando un accordo per la gestione di un ulteriore porto greco, quello di Salonicco, seconda città del Paese.

L'accordo-quadro, considerato da Pechino un ponte di lancio per le esportazioni cinesi, ha il sostegno oltre che del Governo Karamanlis anche degli armatori greci, che vi vedono uno strumento per rilanciare ed espandere le capacità operative soprattutto in un momento in cui la crisi ha già colpito i traffici commerciali mondiali, i noli e la marina greca.

Hu Jintao aveva ribadito la volontà di consolidare gli investimenti nel settore marittimo mentre Karamanlis aveva evidenziato l'importanza dell'accordo che avrebbe dovuto trasformare i due porti greci in centri logistici per i Balcani e la regione mediterranea, perno delle esportazioni cinesi in Europa. Così facendo la Cina, che esporta per mare il 90% delle sue merci, ha rinsaldato i legami strutturali con la terza marina mercantile mondiale, quella greca che, oltre a trasportare una quota rilevante delle merci cinesi, si farà costruire molte delle sue navi in Cina.

Purtroppo, a cambiare lo scenario è arrivata la crisi globale: 30 anni dopo l'avvio delle riforme economiche varate nel novembre 1978 da Deng Xiaoping, Pechino ha dovuto registrare a novembre che l'export cinese è sceso per la prima volta da sette anni. La domanda globale ed europea di beni cinesi è in frenata e probabilmente non sarà un fatto isolato ma congiunturale: la Cina deve trovare una nuova formula per preservare la sua stabilità interna e la sua crescita futura.

Così il Governo Karamanlis, già in difficoltà per le rivolte degli studenti, la crisi del turismo e una fragile coalizione che si basa su un solo punto di maggioranza, si trova nell'impasse per aver dato per trent'anni in concessione ai cinesi i due principali porti marittimi del Mediterraneo orientale, il Pireo (Atene) e Salonicco, proprio nel momento in cui l'export cinese cala e Pechino tenta di rivitalizzare i consumi interni, le opere pubbliche e quindi rivedere il suo modello di sviluppo export-oriented. La crisi del Dragone potrebbe così far affondare le speranze di rilancio greche.

vittorio.darold@ilsole24ore.com

Misure anti-crisi

Francia, maxi-sconti sui treni

L'ALLARGAMENTO La carta riservata finora a chi ha almeno tre figli (due milioni di persone) estesa ad altri 5-7 milioni di francesi

Leonardo Martinelli

PARIGI

Lo scorso aprile il Governo francese aveva ventilato la possibilità di mettere fine alla carta "famiglie numerose" della Sncf, le **Ferrovie** nazionali, che consente da quasi novant'anni una riduzione del costo dei biglietti ai nuclei che abbiano almeno tre figli. Nicolas Sarkozy era stato costretto a fare marcia indietro, a causa delle proteste. Ieri è arrivata la conferma di una novità nell'aria da alcune settimane: quei vantaggi non solo saranno confermati nel 2009, ma verranno addirittura estesi a tutte le famiglie con redditi modesti, pure con un solo figlio a carico.

Lo ha annunciato Guillame Pepy, presidente della Sncf. «Ci stiamo lavorando - ha sottolineato - ma l'annuncio ufficiale lo faremo all'inizio di gennaio». Ha fornito, comunque, qualche dettaglio. La riduzione varierà, secondo il tipo di treni e le condizioni economiche della famiglia, fra il 25 e il 50% del costo del biglietto. Ne beneficeranno le famiglie con redditi modesti, con due o un solo figlio e anche i nuclei monoparentali (in questo caso il reddito medio mensile richiesto non dovrebbe superare i mille euro, con un solo minore a carico). «Investiamo sui bambini - ha sottolineato Pepy - perché diventeranno adolescenti e poi adulti. E continueranno a prendere il treno».

Attualmente la carta "famiglie numerose" viene concessa gratuitamente ai nuclei con almeno tre figli: la riduzione è del 30% con tre, del 40% con quattro e sale ulteriormente con più figli a carico. Almeno uno di loro deve essere minorenne. Sono due milioni le persone che usufruiscono di questi sconti, ma con le nuove condizioni se ne dovrebbero aggiungere fra i cinque e i sette milioni. Per l'estensione dei vantaggi lo Stato continuerà a finanziare la Sncf? Non è chiaro. A un giornalista che l'ha interpellata sulla questione, Nadine Morano, sottosegretario alle politiche familiari, ha risposto: «Le ricordo che la Sncf fa ancora utili. Anzi, molti utili».

D'altra parte, in questi tempi di crisi, le preoccupazioni sui conti non sono più d'attualità a Parigi. Le ultime previsioni del Governo indicavano per il 2009 un deficit pubblico pari al 3,9% del Pil. Ma ieri il quotidiano La Tribune ha citato esperti che ritengono ormai sicuro che si sfori l'anno prossimo la soglia del 5%, a causa del piano di rilancio voluto da Sarkozy. E del deficit in forte crescita della previdenza sociale.

TRENITALIA, PENDOLARI IGNORATI MA L'ALTA VELOCITA' RENDE EUROPEI

CARA NAZIONE, era lecito aspettarsi qualche spiegazioni più dettagliata da Trenitalia dopo le proteste legate all'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario. Quello che stupisce è la scarsa considerazione nella quale sono tenuti i pendolari, eppure stiamo parlando di oltre centomila toscani che cinque o sei giorni la settimana prendono due volte al giorno il treno e che pagano all'inizio di ogni mese un abbonamento anticipato. Sono insomma clienti fedeli costretti a viaggiare, come denunciano da anni e inutilmente i pendolari aretini, su convogli che assomigliano più a carri bestiame che a treni passeggeri. Quanto al nuovo orario, anche se Trenitalia nega, l'Alta Velocità ha creato un aumento dei tempi di percorrenza e dei ritardi e, dunque, si sta rivelando solo un disagio in più del quale non avevamo proprio bisogno. C'è da chiedersi se valeva la pena spendere cifre enormi per far viaggiare velocemente solo una piccola parte degli italiani che prendono il treno. Per loro Frecciarossa, per noi treni lumaca vecchi e sporchi. Elbano Banti, Arezzo

IL CAPOREDATTORE PIERANDREA VANNI

RISPONDE

L'ALTA velocità ci fa diventare più europei, rende competitivo il servizio ferroviario sulle grandi tratte e avvicina il Nord al Sud. Dunque è una conquista, faticosa ma positiva. L'Italia però non è fatta solo di grandi tratte e non si può continuare a trascurare le necessità dei pendolari, oltretutto in crescita perché è sempre più difficile raggiungere i luoghi di lavoro nelle areemetropolitane, quotidianamente intasate dal traffico su gomma. Lo Stato assicura da tempo finanziamenti inadeguati, non tutte le Regioni investono fondi propri (la Toscana lo fa) e Trenitalia sta alla finestra minacciando un giorno sì e l'altro pure di tagliare i treni non sovvenzionati e lamentandosi per le tariffe troppo basse. Conclusione: abbiamo una flotta formata, finalmente, dalla modernissima Frecciarossa e da vecchi convogli anni '60 e '70, con le portiere che spesso non si aprono e con i locomotori che ogni tanto flop. Siamo davvero un'Italia a due velocità: una alta e una purtroppo molto bassa.

LE GRANDI OPERE

Con l'Alta velocità l'Europa è più vicina

- MILANO - ALTA VELOCITÀ e Milano. Col completamento delle tratte, la popolazione a distanza di 3 ore da Milano crescerà di circa 7 milioni, comprese parti di Francia e Svizzera. Una città che si allarga con 1,5 milioni in più di lavoratori in grado di raggiungere Milano in meno di due ore, tra questi anche potenziali pendolari. Un indotto turistico in crescita di 4,8 miliardi di euro al completamento delle opere, con un aumento del 19% circa, a partire dai romani. Un aumento del 30% tra studenti e personale universitario. SONO questi alcuni degli effetti dell'alta velocità stimati nella ricerca «Analisi dell'impatto socio-economico del completamento delle grandi opere ferroviarie su Milano» realizzata dalla Camera di Commercio con l'Università Carlo Cattaneo e il Gruppo Clas. E ora c'è il collegamento tra Milano e Bologna. «Un sistema moderno ed efficiente - ha commentato Pier Andrea Chevallard, segretario generale della Cciaa - è una condizione essenziale per la competitività e la produttività di un territorio. In questo senso, il miglioramento della accessibilità ferroviaria collocherà Milano al centro dell'Europa. Gli effetti del completamento delle grandi opere ferroviarie avranno un impatto a largo raggio».

Una donna ad Alta velocità

L'ingegnere Francesca Raciti è incaricata di istruire e dare la patente ai macchinisti dei nuovi super treni

Nella cabina di un treno ci salì per la prima volta nel 1999, a 26 anni: laureata in ingegneria, aveva risposto all'annuncio di un'azienda "leader del settore dei trasporti". Oggi Francesca Raciti è il capo che sta dietro a tutti i macchinisti dei Freccia Rossa, i treni ad alta velocità che corrono a 300 chilometri orari. Siciliana di Giarre (Catania), ha preso tutto da papa Giuseppe, anche lui ingegnere come la sorella Erminia; solo mamma Ada "canta" fuori dal coro: è insegnante di italiano. L'ingegner Raciti ha trascorso gli ultimi mesi su e giù lungo la nuova linea Milano-Bologna, che ormai conosce come le sue tasche. Così, il giorno dell'inaugurazione, il 14 dicembre scorso, c'era lei alle spalle dei due macchinisti "ufficiali". È stata lei a rilasciare loro la speciale patente Av, Alta velocità. Chissà quanti commenti e sorrisi a denti stretti, quando "i maestri", come sono chiamati i macchinisti, la vedevano entrare in aula. «All'inizio non credevano che fossi io a esaminarli», ricorda. Ma di problemi neanche a parlarne: «Sono sempre stata rispettata sia come donna sia come ingegnere», dice, «e la famiglia dei ferrovieri mi ha fatto subito sentire a casa». D'altro canto, proprio nelle ferrovie ha fatto nascere la sua di famiglia: Gaetano Pitisci, suo marito, lavora anche lui sui binari, a Roma, dove non vede l'ora di tornare alla fine di ogni turno. Naturalmente in treno. •

Foto: VIAGGIO INAUGURALE Milano. Francesca Raciti, 35 anni, pronta a partire, il 14 dicembre, per il viaggio Inaugurale della nuova Milano-Bologna ad alta velocità. Sotto, la cabina di manovra.

AEREO

35 articoli

Rivali e veleni Le aziende concorrenti dietro il mancato aiuto ai passeggeri in difficoltà

Sfogo dei vertici della compagnia «Traditi dalle altre linee aeree»

L'accusa Dietro il no a collaborare di tre ditte impegnate nella gestione bagagli ci sarebbe la polemica per gli aiuti concessi dal governo

Pa. Fo.

ROMA - «Ci hanno volutamente chiuso la porta in faccia, lasciandoci nei guai. Già ci fanno la guerra»: dai vertici di **Alitalia** parte uno sfogo amaro. Ce l'hanno con le compagnie aeree rivali. Quando ieri mattina è emerso che l'agitazione del personale di **Alitalia** Airport avrebbe comportato disagi per i passeggeri, per di più in un periodo di intenso traffico, la compagnia della Magliana - secondo le indiscrezioni - ha chiesto alla direzione aeroportuale e all'Enac, l'ente per l'aviazione civile, di costringere gli altri operatori del settore dei bagagli a intervenire in aiuto. La direzione aeroportuale ha però verificato la mancanza di strumenti legali per costringere gli altri operatori a intervenire. E allora - raccontano fonti vicine alla trattativa - ha chiesto informalmente ai tre operatori (Flight Care, Aviapartner e Eas) di «collaborare volontariamente».

La risposta però è stata negativa. «Siamo già sotto stress e con il personale impegnato alle massime potenzialità», hanno replicato - sempre informalmente - le tre società. Ma dietro il rifiuto in realtà - sostengono dentro **Alitalia** - ci sarebbe stata la volontà di danneggiare la compagnia italiana. O meglio di non scontentare le altre compagnie: quasi tutti i concorrenti hanno più o meno protestato per gli aiuti concessi dal governo ad **Alitalia** negli ultimi anni e adesso per le condizioni agevolate concesse alla Cai di Rocco Sabelli e Roberto Colaninno per rilevare l'azienda. Ora i rivali vogliono sfruttare la possibilità di far perdere ulteriori quote di mercato ad **Alitalia** prima che subentri la nuova gestione. Le tre società di handling del resto lavorano per la concorrenza di **Alitalia** e non hanno potuto mettersi contro i propri «datori di lavoro».

«Eppure sarebbe bastata davvero una collaborazione minima per evitare disagi a migliaia di persone e per dare un'immagine diversa dell'aeroporto», dicono dai vertici di **Alitalia**. Ora comunque, se l'agitazione dovesse continuare, dopo l'intervento della commissione di garanzia sul diritto allo sciopero ci sono due possibilità per scongiurare nuovi disagi: o la precettazione; o comunque l'obbligo di intervento per gli altri operatori, per «motivata decisione di ordine pubblico». «Ma speriamo di non dover arrivare a tanto», tagliano corto dalla prefettura di Roma.

Foto: Maschere bianche La protesta a Fiumicino

Intervista - La compagnia rischia sanzioni

Riggio (Enac) "Hanno violato tutte le norme"

Intervista

Presidente Riggio, com'è possibile che si decida di lasciare a piedi migliaia di passeggeri senza preavviso?

«Non è né possibile né tollerabile. Sono state violate tutte le leggi e i comportamenti sindacali, dando un immenso danno alle famiglie e all'immagine del Paese. Spero in sanzioni adeguate».

Ma non è l'Enac che può comminare sanzioni?

«L'Enac può sanzionare la compagnia aerea: probabilmente saremo obbligati a farlo, ma in questo caso mi sembra una beffa, non mi sento di imputare niente ad **Alitalia**. Ma si possono sanzionare i lavoratori direttamente. I sindacati non possono consentire che cose di questo genere avvengano sotto Natale; e al governo, con il ministero dell'Interno, spetta il potere di precettazione».

Lei dice che **Alitalia** non le sembra colpevole: ma non sarebbe tenuta a riproteggere i viaggiatori, cioè a trovare loro **voli** e sistemazioni?

«Ma come si fa se non parte niente? In questi giorni tutti gli **aerei** sono stracolmi: non si trova posto né sugli **aerei** né negli alberghi. Comunque ci andrò fino in fondo, e verranno fatte istruttorie per capire».

Quale potrebbe essere la sanzione per **Alitalia**?

«Il regolamento parla di 50mila euro a **volo**. Forse però ci saranno deroghe nel caso in cui l'azienda non può fare nulla. Ma è presto per parlare dell'istruttoria».

Come si può evitare che succeda di nuovo?

«Applicando le leggi e sanzionando chi non le rispetta. Se si vuole avere credibilità, lo stato faccia rispettare le leggi».

Come saranno i giorni prossimi?

«C'è un rischio trascinarsi: consiglio di rivolgersi al numero verde **Alitalia**. Davanti a eventi non prevedibili seguiamo anche noi giorno per giorno. I passeggeri possono fare causa, ma purtroppo **Alitalia** è fallita. L'abbiamo tenuta aperta perché ci ha dato la garanzia che avrebbe funzionato, invece bastano 300 lavoratori per bloccare la compagnia. D'altronde non mi sento di fermarla, perché aggiungerei danno a danno». \

SCIOPERI SELVAGGI I lavoratori di terra che si sono riuniti in assemblea hanno bloccato lo scalo per ore

Caos a Fiumicino, cancellati 100 voli

Passeggeri infuriati, tensioni e proteste. Poi arriva la precettazione di Matteoli VIAGGIATORI PRIGIONIERI «Sembra di essere nel film "Terminal" con Tom Hanks»

CORRADO GIUSTINIANI

ROMA - Il contropot del sistema-Italia va in scena a tre giorni dal Natale, nel teatro del più grande aeroporto italiano, brulicante di dannati. C'è il girone infernale dei cercatori di valigie rimaste chissà dove, quello dei "cancellati", che continuano a imprecare perché il loro **volo** non c'è più, il girone dei dirottati dall'**aereo** al bus, quello dei forzatamente trasferiti in albergo, che aspettano un trasporto che non arriva. E c'è una folla sterminata di parenti in impaziente attesa dei loro cari e di bambini spossati appesi al collo dei genitori. Italiani, francesi, americani, cinesi, giapponesi, arabi, bulgari e chi più ne ha è più ne metta. I sindacati hanno denunciato che la Cai non sta onorando gli accordi presi per le riassunzioni, e si sono riuniti a discutere con l'azienda nella sede della Magliana, mentre gli addetti alla manutenzione degli **aerei Alitalia**, e gli altri di Az Airport settore handling, quello che cura il servizio di carico e scarico dei bagagli, hanno smesso di lavorare per riunirsi in assemblea permanente. Il bollettino è drammatico, alle 19 i **voli** cancellati erano già 74, alle 21 circa cento. Allora Altero Matteoli, ministro delle Infrastrutture, ordina a tutti «di riprendere con decorrenza immediata le prestazioni lavorative», perché l'assemblea spontanea «si configura come uno sciopero in violazione della legge, dello Statuto dei lavoratori e del contratto». Alle 21,50 la richiesta del ministro verrà accolta, e i dipendenti faranno ritorno al lavoro. In quel clima esasperato, fra fischi, grida e cori di protesta contro i malcapitati assistenti aeroportuali di turno, sembra paradossale il festoso boato che, attorno alle 18,30, esplode al banco partenze di **Alitalia scalo A**. «E' arrivato, il pullman! E' arrivato!». A gioire è un gruppo di napoletani. Spiega Raffaello, spiccata somiglianza con Pino Daniele, professione imbianchino, maglietta con impresso sopra il volto della Statua della Libertà. «Abbiamo messo un'ora di bus per arrivare da New York all'aeroporto di Newark, e da qui il **volo Alitalia** per Roma è partito con sei ore di ritardo. Atterriamo a Fiumicino alle 12, ma il **volo** per Napoli Capodichino delle 17,30 è stato cancellato. Adesso, finalmente, c'è il pullman sostitutivo. Ma i bagagli chissà dove sono». Lì vicino il concittadino Mario esclama: «Oh, mi sembra di essere nel film "Terminal" con Tom Hanks! Ma almeno la chiudano l'**Alitalia**, così ci regoliamo». Arriva Nicoletta, l'hostess di terra incaricata di condurli al bus. «Seguitemi!». Risposta: «E chi ti molla?». La prendono sottobraccio e camminano con lei urlando trionfanti: «Diego, Diego, Diego Maradona!» Fuori, il parcheggio dei bus navetta è il punto d'incontro di masse di profughi. Claudio viene da San Paolo del Brasile, lavora come primo ufficiale per una compagnia di navigazione spagnola. «Sono sei mesi che non vedo la mia bimba, e adesso arrivo senza valigia e senza regalo!». Gli autobus grigi della ditta Di Tommaso partono. Uno per Napoli, l'altro per Firenze, affollato di turisti giapponesi dall'aria vagamente allibita. Un gruppo di cinesi con giacca a vento arancione fa esercizi ginnici con le braccia, per ingannare l'attesa e smaltire la rabbia. Tatiana, bulgara, arriva con la figlia da Boston, dove lavora. «Sono da 37 ore in viaggio, per un enorme ritardo del **volo Alitalia** e tutto il resto. Devo andare a Sofia, ora mi portano in albergo. Spero di partire domani, altrimenti dovrò prendermi qui la benedizione del papa». Tra i passeggeri rimasti a terra c'è chi, dopo aver fatto il check-in ed essere arrivato al gate, ha scoperto che il **volo** era stato annullato ed è dovuto correre indietro a recuperare il bagaglio già etichettato ma non ancora imbarcato. A un giovane sardo giunto in mattinata da Londra non sono bastate otto ore per recuperare la valigia. «Dopo un anno di lavoro all'estero, sono tornato a salutare mia madre, che è malata. Ho perso la coincidenza con Cagliari e ho pochi giorni di ferie. Che rabbia». Una famiglia americana giunta da Boston, non sa se potrà indossare i vestiti comprati per le feste di fine anno. Sono in attesa anche i volontari di Rieti del programma "Puer" per offrire una vacanza due volte l'anno ai bambini di Chernobyl, ma l'**aereo** dalla Bielorussia non atterra. «Aspetto la nostra Pilkina Cristina, che ha 17 anni e viene per l'ultima volta da noi» annuncia accorato Paris Sanpalmieri. Intanto supera il varco arrivi un uomo con barbetta e occhiali, dall'aria felicemente stupita. E' il ricercatore fisico

Ludovico Pontecorvo, che lavora al Cern di Ginevra: «A me è andata bene - esclama - La consegna bagagli del mio **volo** non era stata ancora annunciata, che già mi è arrivato il bagaglio. Manco fossi ancora in Svizzera»

Foto: Migliaia di passeggeri in coda bloccati a terra dalle manifestazioni dei lavoratori di terra

LA STRATEGIA

Ma Air France e Cai a Parigi studiano una nuova "governance"

Ai transalpini potrebbero spettare azioni di categoria diversa GLI SCOGLI DA SUPERARE Modifiche dello statuto della compagnia in arrivo

ROMA - British Airways lascia cadere l'alleanza con la nuova **Alitalia** che invece tiene aperti i contatti con Air France, dopo l'incontro di venerdì scorso a Milano. Ieri pomeriggio a Parigi, secondo quanto risulta a Il Messaggero, si sarebbe tenuta una riunione fra i legali delle parti, presenti i gruppi di lavoro misti. Al centro del negoziato le modifiche alla governance della nuova compagnia che, per far posto ai francesi ma anche per tener conto del nuovo assetto azionario, potrebbe subire sostanziali modifiche. Cai, che il 29 dicembre cambierà nome in **Alitalia** in occasione di un'assemblea ad hoc, vuole congelare eventuali propositi di rafforzamento di Air France: per questo avrebbe proposto che l'ingresso di Parigi nel capitale avvenga col 25% circa ma in azioni di categoria diversa da quella in mano ai soci italiani. Per recepire questa nuova governance, sarà necessaria un'assemblea straordinaria della nuova **Alitalia** che recepisca le modifiche dello statuto. In pratica si potrebbe ripetere lo stesso copione di Telco, la newco che controlla Telecom, dove i soci italiani hanno azioni di tipo A, Telefonica azioni di tipo B che precludono agli spagnoli tutta una serie di prerogative. Di pari passo si vorrebbe dare ad Air France titoli con poteri diversi in termini di diritti di governo. resterebbero immutati invece i diritti patrimoniali. La definizione delle differenze sarebbe stata al centro della lunga riunione di ieri terminata in serata. I legali di Cai (studio Bonelli Erede Pappalardo) che si sarebbero tenuti in stretto contatto con Roberto Colaninno e Rocco Sabelli e con gli uomini di Intesa Sanpaolo vorrebbero che nella modifica dello statuto la categoria di azioni attribuita a Parigi sia esclusa completamente dai meccanismi di trasferimento dei titoli fra soci. Attualmente vige un lock up di cinque anni e sono previste particolare strettoie alla vendita dei titoli fra soci. Ma c'è il timore che i francesi, magari non subito, possano approfittare della volontà di alcuni azionisti della compagnia di uscire dalla compagnia e gradualmente, aumentare il proprio peso. Per scongiurare questo pericolo, i legali di Cai stanno negoziando con quelli dei francesi (La Porte e Legance) le modifiche da apportare allo statuto. Che comunque la nuova compagnia vuole modificare per allargare la composizione del consiglio: oggi è formato da 15 membri ma gli ultimi ingressi nel capitale e la necessità di riservare ad Air France fino a un massimo di tre posti, rende inevitabile l'allargamento della composizione del board. I francesi entrerebbero all'interno dell'aumento di capitale già deliberato fino a 1,1 miliardi ma del quale i soci italiani coprono fino a 847 milioni. E' possibile che tra Natale e Capodanno Colaninno e Sabelli possano incontrarsi con Jean Cyril Spinetta.

Foto: L'aeroporto francese di Parigi, base centrale della compagnia

Fiumicino caos

Voli cancellati la notte del bivacco

Disagi I viaggiatori infuriati calmati a stento da polizia e carabinieri
Alessandro Fulloni

La telefonata al cellulare è urlata davanti alla cassa di un bar alle partenze nazionali del Leonardo da Vinci. «Mamma no, stasera non mi vedrai. Il volo è cancellato. Non so neanche quando potrò partire. Dove dormirò? Credo qui sulle poltroncine dell'aeroporto. L'Alitalia dice di aver chiamato gli alberghi, ma sono tutti pieni. Tu però non ti preoccupare, in qualche modo m'arrangio».

Ore 19 di ieri: a 48 ore da Natale, Fiumicino è nel caos per l'agitazione improvvisa delle «tute verdi» di Az Airport, gli addetti alle operazioni di stivaggio bagagli. Che ieri a migliaia non sono stati caricati nè scaricati. Risultato: aerei a terra, per un totale di 74 voli cancellati. A decine quelli ritardati con record di otto ore.

L'esodo festivo (il picco è atteso per domani, con 160 mila viaggiatori in transito) anche oggi si preannuncia piuttosto tribolato. Alla protesta degli operai potrebbe aggiungersi quella di molti assistenti di volo che non vogliono saperne del «kit d'assunzione» proposto da Cai. In serata tra hangar e terminal si sono rincorse le voci di possibili blocchi notturni della pista in caso dovessero restare in stallo le trattative sui criteri di assunzione nella «Nuova Alitalia».

A Fiumicino i disagi si sono moltiplicati a partire dalle 9, quando è iniziata l'assemblea permanente delle «tute verdi» che sinora non avevano aderito alle agitazioni promosse dal personale di volo.

I colli hanno cominciato a impilarsi sui montacarichi senza che nessuno li caricasse a bordo. A mezzogiorno le cancellazioni erano già venti. Quaranta a metà pomeriggio, quando si sono formate code lunghissime davanti ai check-in. Verso le 17 carabinieri e polizia sono intervenuti per calmare i viaggiatori furibondi che avevano preso a insultare delle hostess di terra scambiando per una specie di sciopero improvviso un semplice cambio di turno. Le addette si erano infatti alzate per lasciare il posto ai colleghi, venendo per questo quasi aggredite.

Per molti viaggiatori, i disagi sono solo all'inizio: «Non c'è posto negli alberghi» è stata la risposta fornita dall'Alitalia ai passeggeri in transito che hanno appreso del volo cancellato. È rassegnata Manuela, studentessa venticinquenne di Bari diretta a Toronto: «Vado a trovare mia nonna, non la vedo da quando ero bimba. Trascorrerò la notte all'addiaccio senza sapere se potrò partire».

"È una vergogna, mai più con Alitalia "

Voli cancellati e bagagli smarriti, la rabbia dei passeggeri a Fiumicino File di ore anche soltanto per avere il rimborso del viaggio Lo sfogo: "Ci ho messo più tempo da Roma a Napoli che da Roma a New York"
MARIA ELENA VINCENZI

"G IURO che è l'ultima volta che compro un biglietto **Alitalia**, è davvero una vergogna: sono atterrato da sei ore, hanno annullato il mio **volo**, perso la mia valigia e sto in fila da cinque ore per riavere i soldi del mio biglietto".

Le parole di Andrea Piras, infuriato mentre aspetta che arrivi il suo turno in una fila lunghissima per avere il rimborso dell'**aereo** per la Sardegna che è stato cancellato, sono quelle di un coro di malcontento che ieri ha coinvolto tutto l'aeroporto di Fiumicino.

Un'altra giornata di ko proprio a ridosso delle feste per l'assemblea del personale di Az Airport.

Se, sotto, al piano degli arrivi la gente esce esasperata dall'attesa di una valigia che, dopo ore, ancora non è arrivata, sopra, alle partenze, la biglietteria di **Alitalia** è letteralmente presa d'assalto da una coda di passeggeri che cercano di essere riprenotati su un qualche **volo**. Ore di fila e gente innervosita anche solo per avere il rimborso del biglietto su un **volo** che non partirà più. Tanto che, proprio qui, al terminal A, partenze nazionali, è stato necessario l'ausilio della polizia per cercare di calmare gli animi. Chi urla, chi si arrabbia, chi piange per la disperazione del primo giorno di ferie passato così. "Arrivo da New York - dice Marina Carnevale - fermavo a Roma sulla via per Napoli. Ma il mio **volo** è stato cancellato, tra informazioni contraddittorie e insufficienti. Ora aspetto da sette ore per cercare di avere il rimborso, ma chissà se ci riuscirò. Intanto qualcuno mi sta venendo a prendere da Napoli perché treni non ce ne sono e **aerei** nemmeno. È davvero ridicolo: ci ho messo meno tempo a fare New YorkRoma che Roma-Napoli!". E l'impressione di molti è proprio questa: essere prigionieri di un disservizio. A ridosso dal Natale i **voli** sono tutti stracarichi. E impossibile trovare un treno per qualsiasi destinazione.

E al piano inferiore, agli arrivi, il clima non è migliore. "Arriviamo da Messico - dice Diana Guevara - abbiamo fatto **scalo** a Parigi e ora siamo qui, atterrati da tre ore e ancora senza bagagli.

Ma come è possibile autorizzare una protesta a tre giorni da Natale? Per non parlare del controllo: al deposito chiunque può andare e prendere una valigia non sua senza che nessuno dica niente".

È tanta la gente che aspetta fuori chi, a sua volta, aspetta il bagaglio dentro. La fila al servizio "Bagagli smarriti" è lunghissima.

"Sono atterrata tre ore fa da Trieste - spiega Adelaide Bona - e ancora sono senza valigia. Passano con il contagocce. Sono uscita per prendere qualcosa da mangiare. Dentro è il delirio: non danno nemmeno il modulo da compilare per la perdita del bagaglio. È davvero incredibile".

Passeggeri che danno in escandescenze, sindacati che non mollano. "Una giornata nera per Fiumicino? - chiede ironico Paolo Brinciotti, segretario romano della Filt Cgil - La colpa è di Cai che non rispetta gli accordi presi con palazzo Chigi che definivano un perimetro entro il quale operare con dei criteri. E invece questi criteri vengono usati per abbattere i paletti: parlo dell'anzianità che non viene tenuta in considerazione e di alcune mansioni che rischiano la cassintegrazione".

Hanno detto CLAUDIA ALEXANDUR «Sono qui dalle 5 di mattina, avevo un **volo** per Bucarest, adesso non so né quando né se riuscirò a partire.

E nessuno è in grado di darci informazioni» COLE AGAR «Dovrei andare a Chicago, a casa mia. Sono atterrato a Roma per una coincidenza, non avevo trovato un **volo** diretto. E adesso mi trovo bloccato qui da 12 ore» ANNA DI LODOVICO «La famiglia mi aspetta in Venezuela per il Natale. La cosa incredibile è che ieri ho chiamato il call center e mi avevano assicurato che tutto era regolare» FRANCO SCAFURO «Dovevo andare a Toronto.

Ci hanno fatto imbarcare, poi hanno fermato il decollo per un seggiolino rotto. Ora non sappiamo neanche dove andare a dormire»

foto="REP/RM/images/RM03foto3.jpg" xy="" cropect=""

foto="REP/RM/images/RM03foto2.jpg" xy="" cropect=""

foto="REP/RM/images/RM03foto1.jpg" xy="" cropect=""

foto="REP/RM/images/RM03foto4.jpg" xy="" cropect=""

La situazione Disagi limitati nello scalo rimasto sempre aperto. Migliora la situazione in montagna

Nebbia a Caselle, 4 voli cancellati riapre la statale Pinerolo-Sestriere

Confermate per oggi temperature miti sui rilievi e banchi nelle zone di pianura
SARAH MARTINENGI

P ASSATI i disagi che riguardavano la circolazione stradale dopo l'abbondante nevicata della scorsa settimana, cominciano ora quelli per la scarsa visibilità. Una nebbia fittissima, fin dal mattino e per tutta la giornata di ieri, è calata sull'aeroporto di Caselle portando con sé difficoltà al traffico **aereo**: alcuni **voli** sono stati cancellati, altri dirottati, e i passeggeri in partenza e in arrivo hanno subito attese e ritardi in media di oltre sessanta minuti. La Sagat minimizza spiegando che i **voli** coinvolti nei disagi sono stati molto pochi, e che lo **scalo** di Caselle è rimasto sempre operativo nonostante la visibilità fosse inferiore ai cinquanta metri. "Gli **aerei** che non sono potuti atterrare o decollare sono quelli che per le condizioni degli aeromobili o dell'equipaggio non erano abilitati ad effettuare le manovre in queste particolari condizioni atmosferiche". Una decina di **voli** in tutto. In particolare sono stati cancellati i **voli** per Lussemburgo, sia in arrivo che in partenza. Mentre sono stati dirottati quelli provenienti e diretti a Monaco, Tirana, e Cagliari: i passeggeri sono dovuti partire e sbarcare rispettivamente da Malpensa, da Cuneo, e da Bergamo, località raggiunte con i servizi sostituiti di navetta.

La circolazione La nebbia ha creato disagi anche su strade e autostrade. Se da un lato la giornata di ieri ha portato alla riapertura alle otto di sera della statale 23 Pinerolo-Sestriere, che era chiusa allo svincolo di Fenestrelle a causa di una slavina, e alla riapertura anche del tunnel del Col di Tenda, scarsa visibilità e traffico rallentato hanno caratterizzato invece la circolazione soprattutto lungo la tangenziale Sud di Torino, tra Santena e lo svincolo Drosso-Beinasco e Orbassano, lungo la diramazione per Pinerolo, tra corso Orbassano e lo svincolo per None, sulla A21 Torino-Piacenza-Brescia, per i banchi tra Santena e Voghera, e sulla A6, Torino-Savona, nel tratto compreso tra Moncalieri e Marene.

Le previsioni meteo Sebbene la fascia di alta pressione centrata sulla Francia porti un cielo sereno e aria mite sui monti, di nebbia si parlerà anche oggi: i banchi saranno presenti in pianura, secondo le previsioni meteorologiche, nelle ore più fredde, specialmente lungo il Po, e sulle zone orientali dove potranno persistere per tutta la giornata. La presenza di nebbie in pianura, più estese alla notte e al mattino, caratterizzerà anche la vigilia di Natale, nonostante il cielo ancora sereno e soleggiato.

Foto: DIROTTATI I tre **voli** dirottati per la troppa nebbia a Caselle sono stati spostati su Malpensa, Levaldigi e Bergamo

Il racconto

Cinquemila persone bloccate e ora a rischio i viaggi di Natale

Passeggeri accampati: "Vergogna, lasciati in balia del caso" Coperte, acqua e viveri per i viaggiatori fermi tutta la notte nello scalo

MARIA ELENA VINCENZI

ROMA - Le biglietterie **Alitalia** di tutti i terminal sono letteralmente prese d'assalto da una folla fuori di sé. Esattamente come i gate, le sale d'attesa, gli uffici reclamo bagagli. Ancora caos a Fiumicino. Lacrime, fischi, urla, tensione. E viaggiatori accampati ovunque. L'assemblea indetta da tutte le sigle sindacali del personale di handling ha messo in ginocchio l'aeroporto Leonardo Da Vinci a tre giorni da Natale. Quasi un centinaio di **voli** cancellati per mancanza di assistenza, migliaia di bagagli smarriti o attesi per ore e altrettanti passeggeri imprigionati nello **scalo**.

Un'altra giornata no che arriva a sorpresa a turbare l'inizio delle festività natalizie. Ieri ad incrociare le braccia sono state le "tute verdi", il personale addetto alla manutenzione, alle pulizie e ai bagagli di Az Airport. Un'assemblea generale che, ancora una volta, ha messo ko lo **scalo** romano in uno dei giorni clou per arrivi e partenze di Natale. I disagi sono iniziati nelle prime ore della mattina e sono andati via via peggiorando. E con loro la tensione: più volte durante la giornata polizia e carabinieri sono dovuti intervenire per cercare di calmare i viaggiatori che davano in escandescenze dopo ore passate in fila nel disperato e vano tentativo di ottenere qualche informazione.

Famiglie con bambini bloccati su una panchina, genitori che aspettano i figli in arrivo dall'estero imprigionati nella zona aeroportuale per aspettare una valigia che non c'è. Ma anche disabili senza assistenza e viaggiatori fermi nell'**aereo** per mancanza della scaletta o della navetta per raggiungere il terminal. Insomma, il delirio: oltre cinquemila persone ostaggio dell'aeroporto. Tanto che in serata la protezione civile del Lazio ha inviato nello **scalo** una cinquantina di operatori per portare coperte, acqua, bevande e vivere ai passeggeri bloccati nello **scalo**.

«Sono quattro giorni che cerchiamo di tornare in Moldavia per le vacanze di Natale dopo un anno passato a lavorare in Italia - dice Svetlana Gricianuc - Ci hanno fatto venire da Linate a Fiumicino e ora ci tocca passare un'altra notte in aeroporto come vagabondi.

Sono ore che siamo senza notizie, inizio a temere che il panettone lo mangerò qui».

E il clima non è migliore agli arrivi. «Siamo in balia di qualsiasi cosa - spiega Soledad Cellerino - sto aspettando mia madre che, però, non trova la valigia. La chiamo e da dentro mi dice che non scaricano. Non si sa dove siano: dentro, al ritiro bagagli c'è un solo nastro che funziona e che gira a vuoto e migliaia di persone intorno». Stessa situazione alla biglietteria **Alitalia**, centro nevralgico della tensione che invade tutto l'aeroporto. «Sono partita da Bergamo stamattina alle 7 - racconta Simona Ielo - e devo arrivare a Reggio Calabria. Quando siamo atterrati a Roma per lo **scalo** ci hanno fatto scendere. Da allora non si è più capito niente: dopo due ore di attesa, ci hanno detto che si poteva ripartire, addirittura hanno fatto imbarcare un disabile. Alla fine niente, eccomi qui, in fila da 6 ore per cercare di capire se riesco a trovare un altro **volo**. Anche perché treni, ho già controllato, non ce ne sono. È davvero una vergogna: anche dentro ai gate la gente è esausta». E se i passeggeri sono esasperati, le "tute verdi" non passano momenti migliori. «Mi dispiace per i disagi, ma io con il lavoro mantengo una famiglia - spiega un dipendente di Az Airport - Ci sentiamo traditi, fa male vedere oggi che proprio noi che all'epoca avevamo detto sì a Cai pur di mantenere il posto, siamo i primi che vengono messi in mezzo a una strada». (Ha collaborato Flaminia Savelli)

Foto: PROTESTE E DISAGI Lavoratori fermi e passeggeri bloccati ieri per tutto il giorno all'aeroporto di Fiumicino

AEROPORTO. IERI L'ANNUNCIO - Le tappe

Dal 7 gennaio stop ai voli Cuneo-Roma

L'Air Alps interrompe il servizio per usare gli aerei su tratte più redditizie
PAOLA SCOLA

LEVALDIGI

Dal 7 gennaio non ci sarà più il **volo** Cuneo-Roma. La comunicazione ufficiale è arrivata ieri mattina dal responsabile della compagnia Air Alps, che copriva la tratta dal 14 aprile. Un annuncio che non ha colto completamente di sorpresa i vertici dell'aeroporto di Levaldigi, dopo che, la scorsa settimana, c'erano già state le decisioni prima di modificare gli orari e poi di ridurre il servizio a un solo viaggio al giorno, per tutte le vacanze.

Perché Air Alps lascia Cuneo? La compagnia di Innsbruck lo spiega senza giri di parole: ragioni di economicità e redditività del collegamento (per il quale riceveva 350 mila euro), rispetto ad altri percorsi. Più «conveniente» sarebbe in particolare quello da Rimini. E poi c'è la questione della «continuità territoriale» (**voli** a tariffe agevolate per i residenti grazie a un contributo dello Stato), al quale Air Alps aspirava, ma il cui iter ha raggiunto ormai tempi biblici.

Il presidente della Geac (società di gestione dello **scalo** cuneese), Gian Pietro Pepino: «Avevamo avuto un'occasione fortunata, perché da marzo Air Alps era stata sostituita su Parma da **Alitalia** e si trovava con un **aereo** libero. Così eravamo riusciti a farla venire a Cuneo, anche confidando in tempi rapidi per la continuità territoriale».

Pepino: «La conferenza dei servizi c'è stata il 29 febbraio, ma la pratica non è stata ancora pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale europea. Intanto è esplosa la vicenda **Alitalia**, che ha liberato rotte importanti, e la compagnia è tornata su Parma, oltre che sulla Trieste-Milano». «Ora speriamo che la continuità territoriale si attivi in tempi ragionevoli almeno a partire da ora - conclude il presidente -. Così si potrà ripristinare un **volo** che, continuo a rimarcarlo, senza un contributo importante non regge». Se ne parlerà stamane, nella commissione provinciale.

1988

primo **volo** di linea

Linea per Milano. Nel '94 il Roma, sospeso dal '95 al '97

2003

Air Exel

Voli Roma e Strasburgo fino al 17 dic. 2004

2005

18 gennaio-1° maggio

Volo Cuneo-Albenga-Roma con AirOne

2

maggio 2005

Stop ai **voli** di linea

2008

14 aprile

Primo **volo** per Roma
con Air Alps

Nuovo incontro Oggi alle 17 alla Magliana i sindacati tornano a discutere con Colaninno e Sabelli

Mi sa dire quando parte il **volo** per Bucarest? **Alitalia** i 350 euro del mio biglietto li ha già in tasca da tre mesi, ora non ci possono dire che non si parte». Occhialini viola e sguardo severo, Elena, 38 anni, babysitter romena da otto anni in Italia, protesta con una giovane hostess di terra. «Ha ragione, ma non so che dirle», abbassa gli occhi lei, tra il rassegnato e lo spazientito, al banco check in dei **voli** internazionali **Alitalia**. Sopra la testa delle poche signorine in tailleur verde resta beffarda l'indicazione "Check in economy": peccato che loro ripetano invece ai passeggeri inferociti che «fino alle 19 non possiamo fare niente perché c'è sciopero». Poi? «Poi si vedrà, non sappiamo».

Non si può fare niente per Elena, due figli di 13 e 8 anni ad aspettarla in Romania: «Io capisco il disagio dei lavoratori di **Alitalia**, ma non possono scaricarlo sulle spalle di altri lavoratori. Non si sa quando potremo partire: ma io voglio fare il Natale con la mia famiglia... E il 4 gennaio devo tornare in Italia», si preoccupa. Dovevano prendere lo stesso **aereo** anche Anda, da 13 anni qui («Io avevo detto che non volevo volare **Alitalia**: mi hanno fregata, mi hanno venduto un **volo** della compagnia romena che però lavora in sharing con **Alitalia**»); Constantina, badante; un'altra Elena che sospira ricordando i due ragazzi che l'aspettano, 13 e 14 anni, e che non vede da 4 mesi.

Poco più avanti, Olga e la figlia quindicenne Cristina, aspettano di capire come faranno ad arrivare a Kiev: «Settecento euro di due biglietti: è il mio stipendio. E ora sembra non ci paghino niente, né cibo né albergo», sgrana gli occhioni blu Olga.

Alla biglietteria di **Alitalia**, terminal C, accanto all'albero di Natale illuminato, la coda diventa lunghissima, un migliaio di persone in un serpentone continuo. Dietro al bancone a cercare altri **voli** che accolgano gli sfollati quattro o cinque impiegati, non di più. «L'**Alitalia** fa schifo», urla un ragazzo tunisino che doveva partire per Tunisi. Con lui, compagni casuali di sventura, Douiri, Omar, Anis, Salen: una ventina d'anni ciascuno, in Italia fanno i muratori, gli operai, i saldatori. Tornano dalla famiglia per Natale, o almeno vorrebbero. Si surriscaldano gli animi, arrivano poliziotti e carabinieri, controllano che la gente non si schiacci contro i banconi, portano bottigliette d'acqua per i forzati del viaggio.

Si guardano intorno disarmati ed esausti: «Ci facciamo la guerra tra poveri», si lamenta Giovanna, da Palermo, guardando una signora che strilla contro uno che tenta di saltare la fila. Sedute vicino a lei, le figlie Denise e Giorgia: loro fanno la fila per avere una nuova sistemazione; il papà, intanto, vaga per l'aeroporto alla ricerca di qualcuno che gli dica dove sono finiti i loro bagagli. «Dovevamo passare una settimana a Parigi: una vacanza che è diventata un'odissea. Ci hanno fatti salire sull'**aereo**, poi ci hanno detto "c'è un seggiolino rotto, bisogna aspettare a partire" - racconta esasperata Giovanna - Due ore di attesa, poi non c'era nessuno per aprirci e farci scendere. Una specie di sequestro: dopo due ore di nuovo a terra. E le valigie, non sappiamo che fine abbiano fatto».

Alle sei di sera, dopo quasi sette ore di coda, Ekaterina, 24 anni, studentessa di ingegneria a Cosenza, si allontana dal bancone della biglietteria sorridente. Lei ce l'ha fatta: tra le mani ha un nuovo biglietto per San Pietroburgo. «Mi mettono sul **volo** di una compagnia russa, faccio **scalo** a Mosca ma riesco ad arrivare. Con un giorno di ritardo», spiega. «Però non so dove sia la mia valigia: non so se la troverò, e sono molto dispiaciuta, ci sono dentro anche cose preziose...». Nanda, invece, 73 anni, aspetta ancora di capire come e quando potrà arrivare a Londra, a trovare figlio e nipoti che non abbraccia da agosto. «Sono molto incavolata», dice mentre si rigira tra le mani la prenotazione inutile. «Ho girato mezzo mondo: India, Cina, Birmania. Ma le pare che mi devo bloccare a Roma?».

LA SCELTA DELL'ALLEATO Dopo Natale vertice tra Roberto Colaninno e il numero uno di Francoforte Mayrhuber

Lufthansa, ecco il piano per lo sviluppo di Roma

Più fatturato per 155 milioni con l'alleanza con i tedeschi RECUPERARE TERRENO La compagnia cerca di colmare lo svantaggio con Air France
UMBERTO MANCINI

ROMA - Lufthansa insiste nel rush finale per conquistare la partnership con **Alitalia**. Il piano messo a punto dai tedeschi, inviato ai vertici Cai, verrà esaminato nei dettagli nelle prossime ore. E subito dopo Natale, Roberto Colaninno e i suoi incontreranno il "numero uno" di Francoforte, Wolfgang Mayrhuber, e Holger Hatty che oltre ad essere membro del board della compagnia è l'uomo che sta conducendo le trattative in Italia. I vertici si sono sentiti e - secondo quanto risulta al Messaggero - hanno concordato di vedersi. Un summit a tutto tondo per spiegare e spiegarsi dopo una fase in cui i concorrenti di Air France hanno monopolizzato l'attenzione di Cai. Parigi, che resta comunque in vantaggio, non è però riuscita a chiudere la trattativa. Ed ora aspetta un segnale. Anche perchè la proposta tedesca che, come anticipato dal nostro giornale, prevede sinergie per oltre 500 milioni di euro e lo sviluppo paritetico di Fiumicino e Malpensa, è giudicata particolarmente allettante dagli italiani. E, dato non trascurabile, è apprezzata pure da Palazzo Chigi. La carta in più di Lufthansa sarebbe proprio legata allo sviluppo e alla valorizzazione di Fiumicino. Lo **scalo** romano nei piani di Mayrhuber deve infatti diventare, alla pari di Malpensa, un hub centrale nella strategia complessiva. Compatibile con Milano, ma orientato a sfruttare fino in fondo tutte le potenzialità offerte dalla Capitale in termini di flussi turistici, clientela internazionale ed esigenze dell'imprenditoria legata al territorio. Senza parlare della posizione strategica per le connessioni verso Oriente ed Africa. Nel documento messo a punto dai tedeschi c'è una cifra chiave: se **Alitalia** scegliesse Lufthansa e quindi il network di Star Alliance i benefici per lo **scalo** romano sarebbero dell'ordine di 155 milioni di euro. Circa 25-30 milioni derivanti da Lufthansa e circa 130-140 da Star Alliance. Più fatturato quindi e, in prospettiva, più posti di lavoro e più lavoro per l'indotto. Cifre che potrebbero ovviamente implementarsi ancora, dopo l'incontro con Cai. Insomma, Francoforte punta su Roma anche dopo gli appelli del sindaco Alemanno e del presidente della Regione Marrazzo, che chiedono prospettive certe per Fiumicino. I tedeschi del resto sono pronti a garantire a Cai assoluta autonomia in un quadro però di condivisione delle scelte strategiche. E che Mayrhuber tenga particolarmente al mercato italiano, tra i primi del mondo per traffico, lo dimostra il fatto che dal primo febbraio Lufthansa avrà con l'Italia oltre mille **voli** al mese. E questo contando ovviamente anche Lufthansa Italia, che si sta rafforzando su Malpensa, Swiss Air e Air Dolomiti. Del resto è la stessa clientela corporate italiana che, secondo i sondaggi di Francoforte, auspica il "matrimonio" con la nuova **Alitalia**. «Noi offriamo una soluzione molto buona ad **Alitalia** sia per Roma, sia per Milano - ha spiegato Hatty al Messaggero e a differenza di altri possibili partner non vogliamo un solo hub, nè dividere in due il Paese». Il modello paritario, multi-hub e multi brand è adesso sul tavolo di Colaninno. E, probabilmente, finirà anche su quello di Palazzo Chigi. Air France studia le mosse dei competitori e prepara le contromisure. E secondo molti osservatori potrebbe tentare di chiudere proprio tra Natale ed il primo dell'anno. Proprio il nuovo assalto dei tedeschi potrebbe però rimescolare le carte. A Parigi sono comunque convinti che la fase di definizione della partnership sia ormai avviata ad una soluzione condivisa. Salvo colpi di scena quindi Cai dovrebbe sciogliere le riserve in tempi rapidi. E, una volta risolti i problemi sindacali, concentrarsi sull'ultimo e fondamentale tassello dell'alleanza internazionale.

IL PIANO DEI TEDESCHI I VOLI 1.000 SONO I VOLI CON L'ITALIA CHE IL GRUPPO TEDESCO RAGGIUNGERA' DAL PRIMO FEBBRAIO ATTRAVERSO LE COMPAGNIE CONTROLLATE COME AIR DOLOMITI E LUFTHANSA ITALIA LE SINERGIE 500 SONO, IN MILIONI DI EURO, LE SINERGIE CHE SECONDO IL PIANO MESSO A PUNTO DAI TEDESCHI E INVIATO A CAI LUFTHANSA STIMA DI RAGGIUNGERE CON LA COMPAGNIA ITALIANA FIUMICINO 155 E', SEMPRE IN MILIONI DI EURO, IL

POSSIBILE INCREMENTO DEL FATTURATO PER LO **SCALO** DI FIUMICINO IN CASO DI ALLEANZA CON LUFTHANSA E IL NETWORK DI STAR ALLIANCE

Foto: La compagnia tedesca è guidata da Wolfgang Mayrhuber

Alitalia . Lavoratori in assemblea

Fiumicino si blocca Cancellati 120 voli

TRA DISAGI E NUOVE GARE Proteste per i tagli della Cai Matteoli ordina la ripresa immediata del servizio
Oggi il bando di Fantozzi per la vendita di 46 velivoli

ROMA

Tutti a terra. Quasi tutti i voli Alitalia a Fiumicino sono stati cancellati ieri o sono decollati con forte ritardo, per agitazioni del personale in aeroporto, provocando disagi anche ai passeggeri negli altri scali per l'effetto a catena. La Protezione civile del Lazio ha inviato 50 uomini in aeroporto «per portare aiuto e sostegno ai passeggeri bloccati».

I disservizi sono stati provocati da assemblee dei lavoratori di Alitalia Airport dei servizi di terra (handling), pulizia degli aerei e scarico bagagli in particolare, per protesta contro le procedure di assunzione e per i tagli della Cai, la società privata che ha acquisito la polpa dell'aviolinea pubblica.

Alitalia ieri mattina si è limitata a una generica segnalazione della previsione di disagi, ritardi e cancellazioni. Secondo fonti Enac sono 120 i voli soppressi a Fiumicino. Una percentuale elevatissima se si considera che sono 350 i voli quotidiani sull'intera rete. I disagi hanno colpito anche altre compagnie, "servite" da Az Airport, tra cui Meridiana e la spagnola Air Europa. Molti passeggeri sono rimasti bloccati a lungo (anche mezzora) in aereo senza poter scendere, nessuno si è curato di scaricare o imbarcare i bagagli. Ad esempio sono rimasti a terra più di 500 bagagli di passeggeri di Meridiana.

È bastata la protesta selvaggia di poche decine di lavoratori a paralizzare l'attività a Fiumicino e a provocare disagi sugli altri scali, a causa del blocco dei voli. «I disagi a Fiumicino sono diretta responsabilità dei vertici Cai. Manca completamente il buon senso ed il rispetto delle persone. Possiamo solo invitare Cai ad un'immediata revisione degli errori commessi», hanno affermato i sindacati confederali e l'Ugl in un comunicato. La Cai respinge le critiche dei sindacati. Ma la situazione per chi deve viaggiare è difficilissima.

La contrapposizione è aggravata dal fatto che a protestare non sono i sindacati che non hanno aderito agli accordi con Cai (i piloti di Anpac e Up), ma le sigle che, pur in contrasto con molti dipendenti, hanno sottoscritto le intese.

«I comportamenti dei lavoratori potrebbero configurare l'interruzione di pubblico servizio», ha detto il presidente dell'Enac, Vito Riggio. In serata il ministro dei Trasporti, Altero Matteoli, con proprio provvedimento ha ordinato ai lavoratori in assemblea di riprendere il servizio «con decorrenza immediata». Il ministro ricorda che l'assemblea in corso a Fiumicino, per le sue modalità di effettuazione, si configura come uno sciopero in violazione della legge dello Statuto dei lavoratori e del contratto collettivo di lavoro.

Oggi intanto verrà pubblicato il bando del commissario Augusto Fantozzi per la cessione dei 46 aerei di Alitalia che non sono stati acquistati dalla Cai (Md-80, Embraer e Atr 72). Le manifestazioni di interesse dovranno essere depositate entro le ore 12 del 29 gennaio 2009.

G.D.

Foto: A terra. Passeggeri bloccati all'aeroporto di Fiumicino di Roma

ALITALIA : FIUMICINO; ENAC, SITUAZIONE NON CONFORME A REGOLE

(ANSA) - ROMA, 22 DIC - Il Presidente dell'Enac, Vito Riggio, "ha invitato le parti a chiarire al piu' presto le contrapposizioni per permettere un sereno svolgimento delle attivita' di **volo**, fermo restando che tale modo di agire da parte dei lavoratori appare non conforme alle regole applicabili nel settore del trasporto, soprattutto in un periodo di particolare movimento come quello pre-natalizio". E' quanto si legge in una nota dell'Enac che in riferimento alle assemblee spontanee dei lavoratori **Alitalia** Airport che si stanno svolgendo all'Aeroporto di Fiumicino ed alla decisione di molti lavoratori di lasciare lo **scalo** per recarsi alla Magliana, sede della compagnia **Alitalia**, "informa che le attivita' sull'aeroporto stanno subendo disagi e rallentamenti". "Tali comportamenti dei lavoratori, che potrebbero configurare l'interruzione di pubblico servizio, stanno creando disagi e disservizi sia ai passeggeri in arrivo che a quelli in partenza" da Fiumicino, prosegue la nota, spiegando che "sono gia' stati cancellati alcuni **voli** internazionali e a breve saranno cancellati anche alcuni **voli** nazionali in quanto mancano i servizi di assistenza a terra gestiti da **Alitalia** Airport". L'ENAC invita "i passeggeri a contattare la compagnia **Alitalia** per avere notizie aggiornate in merito allo stato dei propri **voli**". (ANSA). COM

La sfida Nuova Alitalia e Ferrovie

Se Freccia Rossa trafigge la Cai

SERGIO RIZZO

L e stanno studiando tutte, in Cai, per essere più veloci dell'Alta Velocità. Al centro della contesa tra la nuova **Alitalia** e la Freccia Rossa, naturalmente, c'è la tratta Milano-Roma. La più redditizia per chi fa *business* aeronautico in Italia, ma anche per chi fa correre i treni. Per questo Rocco Sabelli e Roberto Colaninno si preparano alla concorrenza col «ferro». Che presto, tra l'altro, vedrà l'ingresso dei privati.

A PAGINA 8

Il volo della Continental Airlines stava decollando per Houston A bordo c'erano 107 passeggeri e cinque membri dell'equipaggio

Denver, aereo esce di pista e prende fuoco: tutti salvi

LOS ANGELES - Un Boeing 737-500 della Continental Airlines è uscito di pista e ha preso fuoco ieri in fase di decollo a Denver, in Colorado. Tutte salve le 112 persone a bordo, che sono riuscite ad abbandonare l'**aereo**. Secondo il *Denver Post*, almeno 36 sarebbero state condotte in ospedale, ma nessuna con ferite gravi.

Un portavoce dello **scalo** di Denver ha reso noto che i 107 passeggeri e i cinque membri dell'equipaggio hanno lasciato il velivolo tramite gli scivoli d'emergenza e i soccorritori sono riusciti rapidamente a spegnere le fiamme.

Il **volo** 1404 della Continental stava decollando per Houston. Ancora da accertare le cause dell'incidente.

Vacanze, arrivano i charter un ponte aereo per il Kenia

Così le low cost coprono i buchi di Alitalia
Antonio Di Giacomo

di Antonio Di Giacomo Bari si attrezza con gli ultimi preparativi per le festività natalizie e intanto **Aeroporti** di Puglia ha già messo in moto la macchina organizzativa per offrire soluzioni low cost a chi Natale e Capodanno ha scelto di trascorrerlo altrove. In Africa, per esempio. Così la catena per il Kenia - 13 rotazioni tra Bari e Mombasa - si annuncia senza dubbio come il pezzo forte dell'offerta charter che gli **aeroporti** pugliesi mettono in campo per il prossimo Natale. Il vettore Air Italy - in collaborazione con il tour operator Viaggiland - ha già infatti ripreso la sua programmazione tra lo **scalo** pugliese di Palese e quello kenyota, sospesa lo scorso anno a seguito della difficile situazione politica vissuta dal Paese africano.

Il **volo** - effettuato con aeromobili B757 o B767 - avrà frequenza settimanale, ogni venerdì, e permetterà ai viaggiatori del Sud Italia di raggiungere agevolmente una tra le più amate mete turistiche internazionali senza ritrovarsi costretti a passare attraverso gli hub di Roma o Milano.

Ma le splendide spiagge africane non rappresentano l'unica destinazione disponibile. A questo collegamento - che nel primo periodo di attività lo scorso anno aveva già incontrato il favore del mercato - si aggiungeranno, in prossimità del Natale, ulteriori **voli** charter che andranno a completare ed arricchire l'offerta a disposizione di quanti hanno deciso di trascorrere le prossime festività all'estero: Sharm El Sheikh, Marsa Alam, Barcellona, Berlino, Lubiana, Malta, Praga, Titograd e l'intramontabile Parigi sono le destinazioni programmate finora che, tra Natale e l'Epifania, saranno interessate dalle rotazioni charter pianificate dai tour operator per far fronte, in modo adeguato, alla domanda del mercato.

Ai **voli** richiamati si aggiunge la rete dei collegamenti di linea internazionali (Amsterdam, Atene, Barcellona, Bruxelles, Bucarest, Colonia, Francoforte, Londra, Madrid, Malta, Monaco, Parigi, Praga, Stoccarda, Timisoara e Tirana da Bari, Ginevra, Londra, Memmingem, Parigi e Zurigo da Brindisi).

Anche sul fronte dei collegamenti nazionali il mese di dicembre si segnala per alcune importanti novità. Dal 15 dicembre scorso, del resto, la compagnia Myair ha già attivato i **voli** per Roma Fiumicino e Venezia (rispettivamente due e una frequenza giornaliera), mentre sulla direttrice Bari-Roma Fiumicino il vettore easyJet assicura già due **voli** giornalieri.

«In un periodo di forte incertezza per il mercato del trasporto **aereo** - spiegano dalla Ap, presieduta da Domenico Di Paola - l'avvio di nuovi collegamenti di linea su direttrici che hanno risentito della ridotta offerta operativa di **Alitalia**, e la conferma di una programmazione charter che integra l'attuale network internazionale rappresentano il segnale di un'auspicabile inversione di tendenza rispetto al trend più recente e un incoraggiamento a guardare con rinnovata fiducia ai prossimi impegni». // =252) refR=refR.substring(0,252)+"...";//--> //]]>]]>

Voli cancellati, interviene il ministro

Alitalia , disagi a Fiumicino

Disagi a Fiumicino a causa della vertenza **Alitalia**. Si parla di più di 70 **voli** cancellati per assemblee di lavoratori della manutenzione. E i disagi per i viaggiatori in partenza per le vacanze potrebbero ulteriormente aumentare. Nei prossimi giorni l'operatività sullo **scalo** romano rischia di non essere al 100%. Il ministro Matteoli ha ordinato ai lavoratori di tornare in servizio. In serata i dipendenti che protestavano sono tornati al lavoro.

Già dal mattino alcune assemblee spontanee di lavoratori hanno provocato la cancellazione dei **voli**. La protesta si è levata spontanea per l'incertezza sui criteri di assunzione da parte di Cai.

A protestare in particolare sono gli addetti alla manutenzione degli **aerei Alitalia**, le cosiddette "tute verdi", e i lavoratori di Az Airport del settore "handling", la società che si occupa del carico e scarico bagagli per l'**Alitalia**. I dipendenti protestano contro il presunto mancato rispetto da parte di Cai degli impegni presi sul fronte delle assunzioni. Secondo i sindacati dei lavoratori **Alitalia** alcuni dipendenti in cassa integrazione saranno sostituiti da personale esterno.

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli, con proprio provvedimento ha ordinato ai dipendenti di riprendere, con decorrenza immediata, le prestazioni lavorative. E' quanto si legge in una nota, in cui lo stesso ministro ricorda che l'assemblea in corso a Fiumicino, per le sue modalità di effettuazione, si configura come uno sciopero in violazione della legge dello Statuto dei lavoratori e del contratto collettivo di lavoro.

L'astensione dal lavoro - prosegue Matteoli - sta causando pesanti disservizi al funzionamento del servizio interessato e grave pregiudizio al diritto di mobilità garantito dalla Costituzione in un periodo in cui il numero dei viaggiatori che usufruiscono degli **aerei** è altissimo. I lavoratori hanno sospeso la protesta ma hanno annunciato l'attesa di nuove proposte da parte dell'azienda. Nelle prossime ore Cai incontrerà i sindacati.

GENOVA

L'ENAC CONFERMA LA CONCESSIONE DEL "COLOMBO"

•• GENOVA. Il Consiglio di amministrazione di Enac (Ente nazionale dell'aviazione civile) si è riunito ieri, deliberando il prolungamento della concessione ad Aeroporto di Genova Spa sino al 31 dicembre 2027. La richiesta di proroga era stata avanzata dalla Società di gestione per disporre di un adeguato orizzonte temporale per l'ammortamento dei previsti investimenti in autofinanziamento, per un totale di 45 milioni di euro, necessari al potenziamento dello **scalo** e al mantenimento di adeguati livelli di servizio all'utenza. Tra i progetti previsti per potenziare lo **scalo** genovese, c'è la revisione del piano partenze e del piano arrivi, la costruzione di nuovi posti auto al di fuori della aerostazione, per poter accogliere un maggiore flusso di passeggeri. Previsto anche il potenziamento dell'accoglienza, con il raddoppio dei banchi di accettazione, e l'aumento dei controlli di sicurezza, per rendere il movimento dei passeggeri più fluido e tagliare le code. Tra i consiglieri dell'Enac c'è il genovese Franco Pronzato, che ha già proposto di liberalizzare gli slot lasciati liberi dalla riduzione dei **voli Alitalia**, in modo da garantire l'introduzione di nuove linee aeree, che garantiscano migliori collegamenti per la città.

Edison fa luce su Capodichino

L'appalto è stato pubblicato dalla Gesac, società che gestisce l'aeroporto di Capodichino e controllata dalla britannica British Airways Authority, lo scorso 15 settembre.

Alla gara hanno partecipato quattro aziende, mentre solo due le aziende invitate a presentare le offerte. Alla fine l'ha spuntata il gruppo Edison, guidato da Umberto Quadrino, per un valore di appalto da 1,72 milioni di euro.

Edison avrà l'obbligo di fornire energie elettrica a partire dal primo gennaio e fino al 31 dicembre del 2009.

Nell'appalto, però, la Gesac ha la facoltà di prorogare l'investimento per altri 12 mesi, allo stesso prezzo di offerta da parte della società energetica.

Edison dovrà fornire l'energia presso il terminal 1, l'aree e uffici di proprietà della Gesac, cioè il terminale 2, alle cabine utenze come l'autogrill, l'area cargo, le aree e uffici in via Maddalena, l'area deposito carburanti, e gli altri siti che la Gesac riterrà opportuno.

Edison è uno dei principali operatori in Italia nel settore dell'energia, attivo dall'approvvigionamento alla produzione, e vendita di energia elettrica e di gas. Nel settore elettrico dispone di una potenza installata di 11.400 Mw, comprendendo la quota di competenza Edison in Edipower pari a 3.500 Mw (consolidamento al 50 per cento). Edison è stata protagonista del mercato libero dell'energia elettrica e del gas sin dagli inizi degli anni Novanta.

Oggi ha una quota sul mercato totale dell'20,8 per cento nel settore dell'energia elettrica (che cresce al 22,4 per cento considerando il mercato libero) e del 15,7 per cento nel settore del gas naturale.

Nel settore elettrico, Edison mira a consolidare la propria quota del 15 per cento di capacità installata in Italia, mentre nel settore degli idrocarburi si propone di raggiungere una disponibilità di gas pari a circa 23 miliardi di metri cubi entro il 2013: il portafoglio di supply sarà basato quasi totalmente su contratti stipulati direttamente da Edison con i produttori internazionali.

La crescita nel periodo di piano sarà perseguita attraverso lo sviluppo delle fonti rinnovabili, la realizzazione di impianti all'estero (Grecia e Europa Orientale). Per quanto riguarda Capodichino, il network dei collegamenti diretti dell'aeroporto internazionale di Napoli è stato notevolmente ampliato lo scorso anno: 37 le destinazioni internazionali di linea, 14 i collegamenti nazionali e oltre 50 quelli charter.

Sono 28 le compagnie aeree che operano dallo **scalo** partenopeo nel 2007.

Dal 2000 al 2007 il traffico complessivo dell'aeroporto di Napoli è cresciuto del 40 per cento grazie al potenziamento del network di collegamenti sia nazionali che internazionali. Notevole l'incremento registrato dal traffico di linea internazionale (più 188 per cento) a conferma della vocazione internazionale dello **scalo** partenopeo e del forte impulso dato ai flussi turistici: il dato estremamente positivo è da attribuirsi proprio all'aumento delle destinazioni internazionali collegate con **voli** diretti di linea e al potenziamento delle rotte esistenti.

Lo scorso 8 dicembre, in occasione del ponte dell'Immacolata, saranno circa 42mila i passeggeri previsti in arrivo e partenza dall'aeroporto di Napoli: 25mila sulle rotte nazionali, 14mila sui **voli** di linea internazionali e 3mila sui **voli** charter.

Dal 1995 a oggi sono stati investiti 150 milioni di euro nello **scalo** partenopeo. Nel 2007 i passeggeri sono stati quasi 6 milioni, mentre le tonnellate di merce scambiate sono state

7.263. I movimenti (intesi come decolli e atterraggi), invece, sono stati 72.330.

Una sentenza della Corte di giustizia Ue sui disservizi aerei

Rimborsi soltanto per i voli cancellati per guasti ordinari

Il vettore **aereo** non può rifiutarsi di compensare pecuniariamente i passeggeri a seguito di una cancellazione del **volo** causata da problemi tecnici dell'aeromobile, salvo circostanze «eccezionali». E non qualsiasi eccezionalità, ma solo quella per cui i problemi tecnici derivino da eventi che, per la loro natura o la loro origine, non siano inerenti al normale esercizio dell'attività del vettore **aereo** e sfuggano al suo effettivo controllo, come per esempio in un caso di sabotaggio legato a motivi terroristici. Così ha stabilito ieri in una sentenza la Corte di giustizia europea. Infatti, spiega il Tribunale comunitario, il regolamento sulla compensazione e l'assistenza ai passeggeri degli **aerei** dispone che, in caso di cancellazione del **volo**, ai passeggeri coinvolti spetta una compensazione pecuniaria da parte del vettore **aereo**, a meno che essi siano stati tempestivamente informati della cancellazione del **volo**. Tuttavia, un vettore **aereo** non è tenuto a pagare tale compensazione pecuniaria se dimostra che la cancellazione è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso. Nella specie in questione, la Corte comunitaria faceva riferimento al caso della sig.ra Wallentin-Hermann che aveva prenotato, presso l'**Alitalia**, per se stessa, suo marito e sua figlia, tre posti su un **volo** in partenza da Vienna (Austria) e diretto a Brindisi, con **scalo** a Roma. Dopo il check-in, cinque minuti prima dell'ora di decollo prevista, però i tre passeggeri erano stati informati che il loro **volo** era stato cancellato causando la perdita della coincidenza per arrivare a Brindisi in mattinata. La cancellazione del **volo** dell'**Alitalia** in partenza da Vienna era dovuta ad un complesso guasto al motore, con conseguenze sulla turbina, scoperto il giorno precedente nel corso di una verifica. **Alitalia** ne era stata informata la notte precedente al **volo**. A fronte del rifiuto dell'**Alitalia** di corrisponderle una compensazione pecuniaria di 250 euro, nonché di 10 euro per spese telefoniche, la sig.ra Wallentin-Hermann aveva avviato un procedimento giudiziario giunto fino al Tribunale dell'Ue. Nella sentenza di ieri, la Corte europea ha constatato che, tenuto conto delle particolari condizioni in cui si svolge il trasporto **aereo** e del grado di sofisticatezza tecnologica degli aeromobili, i vettori **aerei** devono regolarmente fare fronte, nell'esercizio della loro attività, a svariati problemi tecnici inevitabilmente connessi al funzionamento di tali apparecchi. Risolvere un problema tecnico causato da una carenza nella manutenzione di un apparecchio deve quindi essere considerato inerente al normale esercizio dell'attività del vettore **aereo** e non può attenersi ad una circostanza eccezionale. Di conseguenza, la Corte ha condannato **Alitalia** a pagare i danni arrecati alla parte attrice.

Iberia e Sfirs forse entrano in Meridiana

Non solo tagli, ma anche progetti. E uno di questi potrebbe riguardare il personale di terra. A spiegare quel che bolle nella pentola di Meridiana sono i sindacati. Secondo Cgil e Uil, l'azienda dell'Aga Khan starebbe lavorando alla creazione di una società per gestire l'area delle manutenzioni tecniche. Si tratterebbe di una cessione di ramo d'azienda, da compiersi con un partner industriale (Iberia) e uno finanziario (Sfirs): la società regionale potrebbe entrare come socio di minoranza nell'impresa.

VANTAGGI L'operazione permetterebbe di alleggerire il costo del lavoro della compagnia e di "aggreddire" nuove fette di mercato. Meridiana ha già avviato la procedura di mobilità per 145 dipendenti (piloti e assistenti di **volo**). Ma nel piano, per ora, non è prevista alcuna sforbiciata per i lavoratori di terra, fra cui quelli dell'area tecnica (in tutto sono 280). Per loro, sospettano i sindacati, il futuro potrebbe essere una nuova società esterna, partecipata sempre da Meridiana, da Iberia e Sfirs.

PROGETTO «Meridiana», spiega Marco Bardini, della Uil, «ha mostrato in più occasioni un interessamento verso lo sviluppo di un polo tecnico in Gallura. E va in questa direzione la richiesta al Comune di Olbia per aprire un terzo hangar». L'idea è chiara: «La nuova società si occuperebbe di manutenzioni degli **aerei** propri e di terzi», continua Bardini. «L'obiettivo è diventare un punto di riferimento per Paesi del Mediterraneo». Il nuovo polo - che dovrebbe prendere forma entro la prossima Primavera - nascerebbe all'interno dell'aeroporto di Olbia, base d'armamento di Meridiana.

TIMORI Insomma, il progetto è in pista, ma i sindacati sono prudenti. «Per la Gallura potrebbe essere positivo avere un centro di prestigio: occorrerà tuttavia capire quale siano le intenzioni aziendali sul fronte occupazionale. Non accetteremo ulteriori tagli». Più critico Giancarlo Palanghi, della Cgil: «È difficile ragionare con l'azienda di progetti. Inoltre, oggi tutto il settore della manutenzione è in crisi».

ASSEMBLEA Intanto, la vertenza fra piloti, assistenti di **volo** e manager resta aperta. Ieri, i lavoratori si sono riuniti in assemblea per discutere delle azioni da intraprendere contro la società. Oggi è previsto un altro incontro con la società. Resta infine confermato lo sciopero a gennaio.

LANFRANCO OLIVIERI

23/12/2008

In tilt anche la Sardegna: saltano otto collegamenti

È rimbalzato anche in Sardegna l'effetto della protesta scattata a Fiumicino. L'aeroporto di Elmas è quello che ha sofferto di più i disagi del traffico **aereo**, con ben otto **voli** cancellati (tre Meridiana, 5 **Alitalia**) e tanti altri ritardati in conseguenza del caos nello **scalo** romano. Nella rete della protesta **Alitalia** sono rimasti impigliati centinaia di sardi, di ritorno nell'Isola per le vacanze o in partenza da Cagliari.

Il classico effetto-domino ha comportato anche lo stravolgimento dei **voli** Meridiana (da e per Cagliari) causando pesanti disagi alla compagnia che per il carico e scarico bagagli si serve normalmente di **Alitalia Service**, il cui personale è coinvolto nell'agitazione. «Non potendo contare su questo servizio - spiega il capo ufficio stampa di Meridiana, Loredana Di Filippo - anche la nostra tabella di marcia ha subito pesantissimi rallentamenti. Nei limiti del possibile a occuparsi dei bagagli sono stati i nostri tre funzionari a Fiumicino e lo stesso personale di **volo** degli **aerei** che hanno dato il loro aiuto nell'emergenza: nessun **aereo** può ripartire se a bordo ci sono ancora i bagagli del **volo** precedente».

La tabella dei **voli** è stata stravolta fin dal primo mattino: è saltato il **volo** Meridiana per Roma delle 7.30 (a causa anche delle proteste interne), il Roma-Cagliari delle 10.50 e il Napoli-Cagliari delle 11.40. **Alitalia** invece ha cancellato le rotte per Cagliari delle 17.30, delle 18.40 e delle 23.25 e quella per Roma delle 20.15. Di conseguenza salterà anche il primo **volo** di questa mattina delle 6.30. Meridiana, servita da AZ Airport, provvederà oggi a recuperare gli oltre 500 bagagli della compagnia rimasti ieri a terra per caricarli a bordo di un Tir che li trasporterà su una nave diretta in Sardegna. Domani saranno consegnati ai proprietari.

23/12/2008

La lunga odissea si è conclusa Ma solo per pochi

ROSELLA FORMENTI

di ROSELLA FORMENTI - MALPENSA (Varese) - LA LUNGA odissea dei cittadini moldavi che da giovedì 18 dicembre cercano di tornare in patria, a Chisinau in Moldavia, per la maggior parte di loro non è ancora conclusa. Solo 9 persone tra le 75 che fino a domenica sono rimaste bloccate a Malpensa in attesa che la loro vicenda sulla quale nessun politico ha manifestato attenzione, trovasse uno sbocco positivo, sono da ieri giunte a destinazione nella capitale moldava finalmente non avvolta nella nebbia. Le favorevoli condizioni meteorologiche hanno consentito l'atterraggio del **volo** decollato da Verona intorno a mezzogiorno. Proprio la nebbia sullo **scalo** di Chisinau ha causato da giovedì scorso il lungo peregrinare dei moldavi dirottati prima a Bucarest, dove le autorità locali per i pessimi rapporti diplomatici tra i due stati, non hanno consentito lo sbarco e quindi il proseguimento del viaggio verso casa in corriera, poi a Malpensa. Ieri dunque per 9 di loro, partiti il mattino presto dall'albergo di Legnano dove hanno trascorso la notte dopo aver lasciato Malpensa e diretti a Verona, l'odissea si è conclusa. La maggior parte della comitiva invece è ancora in viaggio e sta affrontando il lungo trasferimento (sono 800 chilometri da percorrere su strade normali perchè non c'è autostrada) da Kiev a Chisinau. Una fatica che si aggiunge a quella già enorme accumulata durante i giorni passati in aeroporto, nell'estenuante attesa di un **volo** che li portasse a casa. E tra di loro anche bimbi molto piccoli. Una fatica che tuttavia si sopporta perchè finalmente dopo mille disagi si intravede la meta che in alcuni momenti sembrava diventata irraggiungibile. Ieri sera Elena, 30 anni, il marito Sergio, 30 anni, apprendista pasticciere a Vicenza e la loro bimba di 2 anni e mezzo sono riusciti ad imbarcarsi da Malpensa per Kiev. Come loro altri 8 connazionali. «Non ci speravo più - ha detto Elena - è stata un'esperienza troppo brutta. Ci sono stati momenti in cui ci siamo sentiti come fantasmi, come se non esistessimo, abbandonati a noi stessi. Ma adesso se Dio vuole si parte». Arrivati a Kiev dovranno affrontare un altro trasferimento in torpedone: ancora 800 chilometri prima di essere a casa.

«In ritardo e senza bagagli, questo è troppo»

- FIUMICINO (Roma) - OLTRE al problema del **volo** cancellato, molti passeggeri, italiani e stranieri, giunti ieri a Fiumicino con **aerei Alitalia**, dopo molte ore non erano ancora riusciti a ritirare il bagaglio. «Non so cosa è meglio fare», ha protestato un giovane sardo giunto da Londra in mattinata alle 10,30 con un **volo** AZ e che, dopo circa otto ore passate nella sala ritiro bagagli, non era ancora riuscito a trovare la sua valigia. E' a dir poco arrabbiato: «Dopo un anno di lavoro passato lontano da casa, sono tornato in Italia per trascorrere a Cagliari insieme con mia madre malata le vacanze di Natale. Oltre alle preoccupazioni legate allo stato di salute di mia madre e al bagaglio, ora c'è anche quella di non sapere come fare a raggiungere la Sardegna entro oggi (ieri per chi legge, ndr.), visto che il **volo Alitalia** delle 17 in coincidenza per Cagliari è stato cancellato». Tra gli stranieri coinvolti nei disagi per il ritiro bagagli da **voli** AZ, anche una famiglia americana arrivata da Boston. «Abbiamo organizzato una vacanza di 10 giorni in Italia per trascorrere le feste - ha spiegato il capofamiglia in uno stentato italiano - Staremo cinque giorni a Firenze e altrettanti a Roma. Ma le mie figlie di 18 e 20 anni sono disperate, perché in valigia avevano messo i vestiti da indossare a Natale e il 31 per il veglione di fine anno. Speriamo - ha concluso guardando sconsolato la lunga fila di passeggeri formatasi nel frattempo davanti al banco 'lost and found' **Alitalia** - che ce li consegnino prima che le feste siano finite». Il clima è sempre più teso. Fischi e anche applausi ironici nei confronti del personale **Alitalia** addetto al servizio di biglietteria al terminal C di Fiumicino sono stati rivolti, in serata, da almeno 200 passeggeri rimasti a terra a causa della cancellazione dei **voli** per le assemblee dei lavoratori di AZ Airport. A far scattare la protesta dei viaggiatori, la lunga permanenza in aeroporto in attesa di notizie sulla riprogrammazione dei **voli**. Intanto, la Meridiana ha fatto sapere che provvederà (stamattina) a recuperare gli oltre 500 bagagli della compagnia rimasti a terra.

Aeroporto in crisi OrionAir attacca Gan: non pagava. Cinque (Confindustria): «Ennesima caduta d'immagine della provincia di Salerno»

Volpe: «Tra sette giorni si tornerà a volare»

SALERNO - Il futuro dell'aeroporto Salerno-Costa d'Amalfi nella conferenza stampa indetta per stamattina alle 9 dal presidente della società di gestione Augusto Strianese. È stato il vicepresidente Mimmo Volpe ad annunciare la mossa a sorpresa, ieri nel corso del consiglio provinciale: «Tra sette giorni si tornerà a volare con una nuova compagnia - ha detto il membro del cda - poi abbiamo presentato all'assessore regionale Velardi un piano di promozione dello scalo per un impegno di spesa pari a 2,5 milioni». La compagnia spagnola OrionAir, intanto, addebita alla Gan la responsabilità della sospensione dei voli dall'aeroporto di Salerno. Affidando a una nota ufficiale la propria versione. «Interruzione obbligata - si legge - a causa del reiterato mancato pagamento da parte della Gan per i voli già realizzati. La Orion ha dato prove della sua volontà di continuare le operazioni, addossandosi debiti importanti, ma continuare a volare senza i pagamenti da parte della Gan e il conseguente aumento del debito hanno fatto sì che l'interruzione dei voli ad ora prestati sia divenuta inevitabile».

Intanto Lorenzo Cinque, presidente gruppo turismo di Confindustria Salerno, interviene sull'«ennesima caduta d'immagine della provincia di Salerno». «La chiusura dell'aeroporto - è scritto in una nota - si prospetta come l'ennesimo colpo all'economia della provincia, chiediamo che vengano messe in atto tutte le iniziative possibili per scongiurare la chiusura». Stamattina il presidente della società Aeroporto di Salerno spa, Augusto Strianese, tiene una conferenza stampa per illustrare le prospettive dell'aerostazione. Sui buoni propositi, però, pesa l'ira dei passeggeri che hanno prenotato i voli da e per Salerno. Tra cui Luigi De Sio, salernitano impiegato alle poste di Torino. «Domani (giorno della prenotazione del suo volo; ndr) sarò comunque all'aeroporto di Caselle - dice - e quando mi diranno che il volo è stato annullato presenterò un esposto alla Gan». Pronto a dare battaglia anche il Codacons che, tramite il legale Matteo Marchetti, denuncerà i fatti alla Procura e all'Enac, oltre a chiedere il risarcimento danni in sede civile.

Angela Cappetta Quattro mesi fa Primo volo di linea dall'aeroporto di Pontecagnano

Caos- Alitalia : i voli delle Feste a rischio

A TRASPORTI. Una riunione durata tutto un giorno, cento voli cancellati, fischi dei passeggeri arrabbiati per i viaggi saltati e nulla di fatto sul fronte sindacale. È tutt'altro che conclusa la vicenda Alitalia: i sindacati (tutti) protestano per i criteri di assunzione che non rispettano gli accordi, c'è il sospetto della volontà, da parte di Cai, di voler esternalizzare interi reparti come la pulizia degli aerei, e la lunghissima riunione di ieri non ha portato ad alcun risultato. Si ricomincerà a discutere oggi, ma il tavolo delle trattative è impantanato. Ieri intanto a Fiumicino c'è stato il caos: cancellati anche i voli per Parigi, Tunisi, S.Pietroburgo, Francoforte, Tirana, Varsavia, Praga e Istanbul. In serata il ministro dei Trasporti Matteoli ha bollato come "illegali" i blocchi dei voli, ordinando ai lavoratori di interrompere le assemblee, ma la sua sortita non ha portato grandi effetti sul ripristino della regolarità all'aeroporto romano.

Il fondatore dell'aerolinea low cost sale al 27 per cento delle quote e contrasta le politiche del management **Stelios Ioannou sfida la sua easyJet**

I conti, le strategie, le acquisizioni, i mancati dividendi. È un periodo turbolento per easyJet, alle prese da una parte con un bilancio che presenti utili in calo del 45 per cento, dall'altra con il suo fondatore Stelios Ioannou, decisamente contro la propria creatura. Una presa di posizione talmente decisa che per portarla avanti non ha esitato a salire come quota azionaria, passando dal 15,6 al 26,9 per cento e chiedendo l'ingresso di due propri rappresentanti nel board, e si è rifiutato di approvare il bilancio. A fare andare su tutte le furie l'estroso magnate non sono tanto i conti, anche se poco esaltanti, quanto tutta la politica del management degli ultimi tempi. Stelios, infatti, contesta in primo luogo la scelta di avere rilevato Gb Airways: uno spreco di soldi, secondo lui, in quanto l'oggetto vero dell'operazione, gli slot su Gatwick, sarebbe arrivato ugualmente a costi molto più ridotti considerando il disimpegno di numerose compagnie sull'aeroporto londinese. Altro oggetto del contendere la scelta di non pagare dividendi in questa occasione; una decisione presa per conservare il cash ed essere pronti a nuovi investimenti nella flotta e in generale nella crescita futura. Secondo Stelios invece non è tempo di investire, bisogna piuttosto tagliare gli ordini per nuovi aerei, rallentare lo sviluppo, insomma prendere una pausa di riflessione in attesa di vedere dove va il mercato del trasporto aereo; consolidando la propria posizione di rilievo nel Vecchio Continente. Passando invece al capitolo economico, il risultato dell'esercizio 2007-2008 chiuso al 30 settembre è contrassegnato da un andamento al ribasso. Nonostante un fatturato in forte aumento (2,3 miliardi di sterline contro 1,8 del bilancio precedente) e il numero dei passeggeri cresciuto del 17,3, il margine si è sensibilmente ridotto sull'onda dei costi del carburante. Lebitdar ammonta a 248,6 milioni di sterline, mentre l'utile operativo crolla da 172 milioni agli attuali 91. Per quanto riguarda infine il risultato netto, questo si attesta a 83,2 milioni contro i 152,3 dell'esercizio precedente. E le previsioni non sono positive, considerando che la domanda risulta in linea con quella dello scorso anno, "ma i nostri concorrenti, sulle stesse rotte, segnalano un calo di 7 punti percentuali" ha tenuto a puntualizzare il ceo Andy Harrison, che per il prossimo esercizio, comunque, garantisce il raggiungimento dell'utile. L. V.

I RISULTATI DELL'ESERCIZIO FATTURATO 2.362,8 ANC. REVENUE 3 6 7 , 1 RIS. OPERATIVO 9 1
RISULTATO NETTO 83,2 171,2 1 7 2 152,3 VOCE 2 0 0 7 / 2 0 0 8 2 0 0 6 / 2 0 0 7 L.797,2 Margini in
caduta libera nel bilancio 2007/2008 della compagnia low cost easyJet In decisa crescita L'incidenza supera il
15% Dati in min sterline Quasi dimezzato il margine del vettore Crollo legato ai costi del carburante

Delta alza la posta su Pisa

Dopo il successo estivo il vettore aumenterà le frequenze nel 2009

Delta Air Lines rafforza la presenza sulla Toscana. In un periodo di difficoltà per il traffico **aereo** la compagnia americana decide di investire sull'Italia incrementando le frequenze verso la città della torre pendente. Una scelta dettata dai risultati positivi fatti registrare dal collegamento tra Pisa e New York. L'aeroporto Galilei, quindi, la prossima estate vedrà aumentare il numero di **voli** che settimanalmente lo collegano con lo **scalo** Jfk di New York. Dal primo giugno 2009 le frequenze passeranno dalle quattro dell'orario invernale a sei. "L'Italia rimane un mercato chiave per Delta nello scenario europeo e la compagnia è fortemente legata alla Toscana - mette in evidenza Patrizia Ribaga, direttore commerciale Delta per l'Italia -. Il **volo** su Pisa finora si è rivelato un collegamento eccellente: partito nell'estate 2007 con quattro frequenze settimanali, con l'orario estivo 2008 si è passati a cinque, registrando un load factor dell'82 per cento". In totale, nei 18 mesi di operatività, Delta ha movimentato circa 96mila passeggeri. Per il periodo invernale, però, è prevista la sospensione del **volo** per un periodo di tre settimane, dal 15 gennaio all'8 febbraio. L'interruzione rientra nel calo naturale della domanda, al quale Delta sta rispondendo con l'adeguamento delle frequenze dei **voli**. "La sospensione avviene nei mesi di gennaio e febbraio in cui, fisiologicamente, si abbassa la domanda - ricorda la responsabile commerciale - 1 **voli** da Pisa riprenderanno regolarmente a partire dal 9 febbraio, secondo l'orario invernale attualmente in vigore". Dopo un 2008 che ha visto Delta espandersi ulteriormente a livello internazionale, soprattutto grazie alla fusione con Northwest, il 2009 rappresenta l'anno del consolidamento operativo, anche se la volontà rimane sempre quella di proseguire nel trend di sviluppo a livello mondiale. I dati complessivi del vettore parlano di 107,3 milioni di passeggeri trasportati nel periodo tra settembre 2007 e lo stesso mese del 2008, a cui si devono aggiungere i 66,6 milioni di Northwest. "Per quanto riguarda l'Italia, tutte le rotte hanno dato ottimi risultati conclude Ribaga -: restiamo il primo vettore per numero di collegamenti tra Italia e Stati Uniti". Daniele Manteco

Alitalia , all'Ars audizione con Riggio

Il futuro degli **aeroporti** di Palermo e di Catania torna a far mobilitare la politica siciliana. Oggi, infatti, è prevista nel capoluogo siciliano, a Palazzo dei Normanni, alle 11,30, una riunione straordinaria e congiunta delle commissioni attività produttive, trasporti e Unione europea dell'Ars per verificare i provvedimenti da adottare alla vigilia della piena operatività della nuova compagnia dopo l'acquisizione, da parte della Cai, della vecchia **Alitalia**. Obiettivo dell'incontro, la salvaguardia del FalconeBorsellino e del Fontanarossa per i quali sembrerebbe esistere il rischio declassamento. «È la prima volta che tre commissioni parlamentari dispongano un'audizione congiunta», afferma il presidente della commissione attività produttive, Salvino Caputo. Che prosegue: «L'argomento è così importante per il futuro della Sicilia che i presidenti Fabio Mancuso (commissione trasporti) e Francesco Musotto (Unione europea) abbiamo deciso di intervenire congiuntamente per rafforzare la volontà del parlamento e del governo siciliano di non subire scelte che penalizzerebbero l'economia siciliana e i livelli occupazionali». All'incontro di oggi è prevista, innanzitutto, la partecipazione del presidente dell'Enac, Vito Riggio, che nei giorni scorsi ha ridimensionato le preoccupazioni circa l'effettivo ridimensionamento dei due **scali** siciliani da parte della Compagnia aerea siciliana. Per il resto, intervengono anche il presidente della Provincia di Palermo, Giovanni Avanti, e quello della Provincia di Catania, Giuseppe Castiglione, e i sindaci dei due comuni, Diego Cammarata e Raffaele Stancanelli. E ancora, i direttori dei due **aeroporti**, gli amministratori delegati della Gesap e della Sac, ovvero le due società di gestione degli **scali**, rispettivamente, di Palermo e di Catania, e i sindacati rappresentativi dei lavoratori. Infine, per il governo regionale sarà presente il vicepresidente della Regione, nonché assessore ai trasporti, Titti Bufardecì. (riproduzione riservata)

Assemblee Az Airport: l'Enac invita a chiarire le contrapposizioni

Si stanno svolgendo all'Aeroporto di Fiumicino

Con riferimento alle assemblee spontanee dei lavoratori **Alitalia** Airport che si stanno svolgendo all'Aeroporto di Fiumicino ed alla decisione di molti lavoratori di lasciare lo **scalo** per recarsi alla Magliana, sede della compagnia **Alitalia**, l'Enac informa in una nota che le attività sull'aeroporto stanno subendo disagi e rallentamenti. "Tali comportamenti dei lavoratori, che potrebbero configurare l'interruzione di pubblico servizio, stanno creando disagi e disservizi sia ai passeggeri in arrivo che a quelli in partenza dall'Aeroporto di Fiumicino. Sino ad ora, infatti, sono già stati cancellati alcuni **voli** internazionali e a breve saranno cancellati anche alcuni **voli** nazionali in quanto mancano i servizi di assistenza a terra gestiti da **Alitalia** Airport".

A tale proposito il presidente Vito Riggio ha invitato le parti a chiarire al più presto le contrapposizioni per permettere un sereno svolgimento delle attività di **volo**, "fermo restando che tale modo di agire da parte dei lavoratori appare non conforme alle regole applicabili nel settore del trasporto, soprattutto in un periodo di particolare movimento come quello pre-natalizio". L'Enac invita, pertanto, i passeggeri a contattare la compagnia **Alitalia** per avere notizie aggiornate in merito allo stato dei propri **voli**.

Per Ryanair salgono a quattro i collegamenti dallo scalo di Cuneo

Inaugurate le rotte da Levaldigi per Birmingham, Dublino e Londra (Stansted)

Ryanair inaugura le rotte da Cuneo per Birmingham, Dublino e Londra (Stansted) portando così a 4 i collegamenti dallo **scalo** di Cuneo Levaldigi. Alessia Viviani, responsabile marketing di Ryanair per il Sud-Europa, ha dichiarato che saranno operativi "con una frequenza settimanale i collegamenti da Cuneo per Birmingham, Londra (Stansted) e Dublino. In pochi mesi abbiamo già registrato oltre 5.000 prenotazioni grazie a queste rotte". Sempre da Cuneo Ryanair porta anche a Cagliari a partire dal 31 marzo 2009.

Aerei / Tajani: bene Corte Ue su diritto rimborso passeggeri

Bruxelles, 22 dic. (Apcom) - Il commissario Ue ai Trasporti, Antonio Tajani, plaude alla sentenza della Corte di giustizia europea secondo cui i passeggeri il cui volo viene cancellato per un guasto tecnico hanno diritto a essere rimborsati, a meno che la compagnia aerea riesca a dimostrare le...

Bruxelles, 22 dic. (Apcom) - Il commissario Ue ai Trasporti, Antonio Tajani, plaude alla sentenza della Corte di giustizia europea secondo cui i passeggeri il cui **volo** viene cancellato per un guasto tecnico hanno diritto a essere rimborsati, a meno che la compagnia aerea riesca a dimostrare le "circostanze eccezionali" dell'avaria. "L'effettivo rispetto dei diritti dei passeggeri è una delle nostre priorità", afferma in un comunicato.

"La sentenza della Corte conferma l'interpretazione della Commissione secondo cui le circostanze eccezionali che esonerano le compagnie aeree dalle loro responsabilità debbono essere veramente eccezionali", sottolinea Tajani.

Nebbia all'aeroporto Cancellati otto voli

CASELLE - La nebbia non blocca l'operatività dell'aeroporto Sandro Pertini di Caselle ma crea comunque qualche disagio ai passeggeri dello **scalo**. Otto i **voli** cancellati (quattro in partenza e altrettanti in arrivo): sono saltati i collegamenti con Francoforte, al mattino, con Lussemburgo, nel pomeriggio, e con Madrid e Monaco in serata. Tre anche i dirottamenti in arrivo: i **voli** provenienti da Cagliari, Tirana e Monaco, sono stati dirottati rispettivamente a Bergamo, Milano Malpensa e Cuneo Levaldigi. Per buona parte della giornata, sulla pista dell'aeroporto, la visibilità è rimasta inferiore ai cinquanta metri: questo ha portato, in alcuni casi, anche a cospicui ritardi nei decolli o negli atterraggi dei velivoli. «Sui **voli** che sono stati cancellati o dirottati, si trattava di **aerei** o di equipaggi non abilitati ad atterrare in condizioni di scarsa visibilità», ha precisato con una nota la Sagat, l'azienda che gestisce lo **scalo** torinese. D'altro canto, contrariamente a quanto già avvenuto in altre occasioni, l'aeroporto ha sempre garantito la piena operatività anche nei momenti di maggior presenza della nebbia. Qualche difficoltà anche stradale nei pressi dell'aeroporto: la nebbia ha infatti contribuito ad un tamponamento avvenuto intorno alle 16 sul cavalcavia della Sp2 che porta al Pertini. Feriti per fortuna lievi ma lunghe code anche sulla superstrada Torino-Caselle. [a. p.]

Trasporto aereo : Corte Ue, passeggeri risarciti per i guasti

ROMA (MF-DJ)--Un vettore **aereo** non puo', come regola generale, rifiutarsi di compensare pecuniariamente i passeggeri in seguito a una cancellazione del **volo** causata da problemi tecnici dell'aereomobile: e' quanto stabilito dalla Corte di giustizia delle Comunita' europee in merito a una causa intentata da una passeggera contro **Alitalia**. Il rimborso, aggiunge la Corte, puo' tuttavia essere rifiutato se i problemi tecnici derivano da eventi non inerenti al normale esercizio dell'attivita' del vettore e che sfuggono al sul effettivo controllo.

Il procedimento era stato avviato dalla signora Wallentin-Hermann, che aveva prenotato un **volo Alitalia** da Vienna a Brindisi, del cui annullamento era stata informata solo 5 minuti prima dell'ora di decollo prevista. La cancellazione era dovuta a un guasto al motore, scoperto il giorno precedente nel corso di una verifica, e **Alitalia** aveva rifiutato di versare una compensazione pari a 250 euro. Dopo la condanna in primo grado, la compagnia ha presentato ricorso in appello al tribunale civile di Vienna, che ha chiesto alla Corte di giustizia Ue di interpretare la nozione di "circostanze eccezionali". La normativa infatti prevede che il vettore **aereo** non sia tenuto a pagare la compensazione se dimostra che la cancellazione e' dovuta a "circostanze straordinarie", che non si sarebbero potute evitare anche adottando tutte le misure del caso.

La Corte ha quindi constatato che i problemi tecnici emersi durante la manutenzione degli aeromobili, o dovuti a scarsa manutenzione, di per se' non costituiscono "circostanze eccezionali". Non si puo' tuttavia escludere che i problemi tecnici rientrino nelle circostanze eccezionali, purché discendano da eventi non inerenti alle normali attivita' del vettore **aereo**, per esempio nel caso in cui il costruttore degli aeromobili rivelasse che gli apparecchi presentano un vizio di fabbricazione nascosto, o ancora in presenza di danni causati da atti di sabotaggio o terrorismo. La circostanza che un vettore **aereo** abbia rispettato i requisiti minimi di manutenzione, non basta quindi a dimostrare che il vettore ha adottato tutte le misure del caso per liberarlo dall'obbligo di versare una compensazione pecuniaria. com/rov

(END) Dow Jones Newswires

December 22, 2008 11:13 ET (16:13 GMT)

Copyright (c) 2008 MF-Dow Jones News Srl.

Alitalia : Enac, cancellati voli per assenze assistenti terra

ROMA (MF-DJ)--"Con riferimento alle assemblee spontanee dei lavoratori **Alitalia** Airport che si stanno svolgendo all'Aeroporto di Fiumicino e alla decisione di molti lavoratori di lasciare lo **scalo** per recarsi alla Magliana, sede della compagnia **Alitalia**, l'Enac informa che le attivita' sull'aeroporto stanno subendo disagi e rallentamenti".

"Tali comportamenti dei lavoratori - si legge in una nota -, che potrebbero configurare l'interruzione di pubblico servizio, stanno creando disagi e disservizi sia ai passeggeri in arrivo che a quelli in partenza dall'Aeroporto di Fiumicino. Sino a ora, infatti, sono gia' stati cancellati alcuni **voli** internazionali e a breve saranno cancellati anche alcuni **voli** nazionali in quanto mancano i servizi di assistenza a terra gestiti da **Alitalia** Airport".

"A tale proposito - prosegue la nota - il presidente Vito Riggio ha invitato le parti a chiarire al piu' presto le contrapposizioni per permettere un sereno svolgimento delle attivita' di **volo**, fermo restando che tale modo di agire da parte dei lavoratori appare non conforme alle regole applicabili nel settore del trasporto, soprattutto in un periodo di particolare movimento come quello pre-natalizio. L'Enac invita, pertanto, i passeggeri a contattare la compagnia **Alitalia** per avere notizie aggiornate in merito allo stato dei propri **voli**". com/gug
(END) Dow Jones Newswires

December 22, 2008 06:19 ET (11:19 GMT)

Copyright (c) 2008 MF-Dow Jones News Srl.

MARITTIMO

19 articoli

Confindustria e Fincantieri pronte per vaporetto ibrido

Fincantieri, Confindustria Venezia e Actv insieme per Vision. È stato presentato ieri nella città della Laguna il progetto per il nuovo vaporetto a propulsione ibrida promosso e coordinato da Confindustria, con Fincantieri nel ruolo di capofila e coordinatore e Actv in quello di futuro sperimentatore della nuova generazione di imbarcazioni. Altre 12 realtà (imprese e centri di ricerca), otto delle quali venete, saranno partner per la realizzazione del vaporetto che potrà beneficiare di un finanziamento di circa 5 milioni di fondi pubblici su un investimento totale di circa 12 milioni di euro.

Spinelli: ho solo aiutato Lucarelli lo socio? Vedremo

Sono andato al Molo Italia solo per dare un'occhiata alla banchina. In questa vicenda io ho speso la mia faccia

LIVORNO. «Siccome ho messo la mia faccia per fare avere il contratto di Tirrenia a Unicoop, ho voluto vedere come era messa la banchina. Per questo, sabato, ho visitato il Molo Italia con Lucarelli. Lo sto aiutando perchè ho un debito di riconoscenza nei suoi confronti: giuro che non c'è nient'altro». Aldo Spinelli dice che non entrerà nell'impresa in cui si è buttato Cristiano Lucarelli, l'affare dei traghetti Tirrenia. «Per il momento» sottolinea però, non escludendo un suo futuro coinvolgimento. «Prima - dice il patron amaranto - voglio vedere come lavorano quelli di Unicoop». E spiega meglio: «Non basta prendere un contratto, poi bisogna dimostrare di sapere fare gli imprenditori marittimi. E io ho un nome da tutelare, non posso mettermi in un'iniziativa qualsiasi».

Ma al porto di Livorno Spinelli resta interessato: «La Sponda Est è una bella banchina. Ma certamente voglio gareggiare, insieme ad altri, per la Darsena Europa».

Spinelli, il sopralluogo di sabato al Molo Italia è stato letto da tutti come la conferma di un suo coinvolgimento nell'affare Tirrenia.

«Al Molo Italia ci sono andato solo per rendermi conto se questa banchina era adatta per i traghetti della Tirrenia. Sa, in quest'affare ci ho messo la faccia. Mi sono adoperato per fare avere il contratto a Unicoop».

In cambio di qualcosa?

«No, sono semplicemente riconoscente nei confronti di Cristiano Lucarelli, che ha fatto tanto per me e per il Livorno. Se oggi siamo in testa alla classifica, è anche perchè con i 7 milioni e 300mila euro della sua cessione ho potuto attrezzare la squadra per la promozione».

Si dice che lei si stia personalmente spendendo per convincere alcune compagnie, come Cotunav, a lasciare il terminal Ltm e andare in quello di Unicoop. Riconoscenza anche questa?

«Queste voci non sono vere».

Si dice anche che, qualche mese fa, Lucarelli si presentò in Autorità Portuale per chiedere la Sponda Est con una lettera d'intenti in mano: dove lei e Maneschi vi impegnavate ciascuno a rilevare il 20 per cento di Unicoop Impresa. Voci anche queste?

«No, questo è vero, firmai una lettera d'intenti, come quello che, prima di sposarsi, va a cercare una casa. Un armatore, se ha un'idea in mente, deve anzitutto trovare la banchina. Ma la banchina non ci fu data».

Il presidente dell'Autorità Portuale Piccini non ha preso bene la sua visita al Molo Italia...

«Ripeto: non ho intenzione di entrare in Unicoop Impresa, per il momento. Qualora ci fosse un cambiamento nell'azionariato, oppure dovessi trovare un accordo con Sintermar o altri terminalisti, Piccini sarebbe il primo a saperlo, come è normale trattandosi di aziende che lavorano su concessioni demaniali. Ma io ho solo aiutato Lucarelli, non ho fatto nient'altro. Peraltro, mi sembra che Piccini abbia gestito tutta la questione Tirrenia in maniera molto intelligente».

Prendiamo il toro per le corna. Si dice che ci sarebbe già un accordo per cui, un minuto dopo aver consolidato il contratto con Tirrenia, lei rilevarebbe Unicoop Impresa.

«Non c'è nessun accordo. Per il momento tutto il mio impegno è rivolto ai 600 lavoratori del mio gruppo. Se un domani ci dovesse essere qualcosa in più di una semplice riconoscenza verso Lucarelli, il primo ad essere informato sarebbe Piccini».

E' vero che di questo presunto accordo farebbe parte anche il ritorno di Cristiano Lucarelli al Livorno.

«Cristiano ha un ingaggio talmente alto che al momento escludo che possa tornare al Livorno, però bisogna vedere che situazione si crea tra lui e il Parma: si ricorda quello che successe col Torino? Cristiano volle tornare. Però io non posso mantenere un contratto così oneroso come quello che ha col Parma».

Può darci un parere sul Molo Italia, seppure solo da amico di Lucarelli?

«Per i traghetti della Tirrenia va benissimo, è una banchina bella e molto spaziosa. Sicuramente sarà apprezzata e il nuovo servizio così potrà partire da gennaio».

Cristiano Meoni

«La Toscana? E' la regione del no»

Fi si prepara alle elezioni e attacca Firenze

PORTOFERRAIO. Un richiamo all'ordine per tutti i possibili candidati sindaci di Forza Italia. E un passo avanti verso un programma unico - che punti soprattutto su sanità, trasporti e turismo - per tutti i candidati della Pdl. Sono questi alcuni degli elementi emersi nell'incontro organizzato da Forza Italia tenutosi sabato pomeriggio all'Hotel Le Picchiaie di Portoferraio.

A chiedere un passo indietro a tutti i possibili candidati almeno fino a febbraio nel suo intervento è stato l'europarlamentare Paolo Bartolozzi. Esternazioni e autocandidature alla direzione del partito sembrano almeno premature.

Sul punto è tornato anche il consigliere regionale Leopoldo Provenzali. «Al momento bisogna concentrarci - afferma Provenzali - per trovare singoli e coalizioni vincenti. Bisogna ascoltare la società civile e i comitati ed essere aperti a tutti. E' presto per parlare di nomi».

Provenzali è poi intervenuto su turismo e trasporti. Due temi che si intrecciano e sono alla base dell'economia elbana.

«La Toscana è la regione del no - attacca Provenzali - basti pensare al caso Toremar. La Sicilia si è fatta avanti per gestire i collegamenti con le isole. Anche da noi dovrebbe fare da capofila di una cordata con imprenditori e altri enti». Provenzali non ha lesinato attacchi anche sulle politiche turistiche. «La Regione - aggiunge - investe solo lo 0,26 per cento del bilancio in questo settore». Poi una frecciata anche per Chiti. «Dice di volere una legge per le isole - afferma Provenzali - ma noi l'avevamo proposta da anni. Io ho personalmente firmato un emendamento inserito nello statuto regionale».

Gabriele Dini

Livorno . Il presidente del Livorno si racconta: punto alla Sponda Est, ho aiutato Cristiano per riconoscenza
Spinelli: il porto mi interessa

«Ma non entro in società con Lucarelli, almeno per ora»

LIVORNO. «Ho aiutato Cristiano Lucarelli per un debito di riconoscenza verso di lui. Non sono suo socio, per il momento». Aldo Spinelli, imprenditore portuale e presidente del Livorno, parla del suo ruolo nella vicenda che ha portato le **navi** di Tirrenia nelle braccia di Unicoop-Lucarelli. «Sono stato io a procurargli il contratto» ammette. Poi conferma di restare interessato al porto, «la sponda Est o la Darsena Europa».

MEONI in Livorno II

L'analisi dell'impatto della normativa comunitaria sulle regole introdotte dal dl 185/08

Influenze europee nel pacchetto

Iva alla cassa e non solo. Dodici norme sotto il segno Ue

L'«Iva alla cassa» è subordinata alla preventiva autorizzazione comunitaria e, pertanto, non è immediatamente operativa. È soggetta ad autorizzazione anche la convenzione con la società Tirrenia spa. Discendono invece dalla normativa comunitaria la sottoscrizione pubblica di speciali obbligazioni bancarie, l'opzionalità delle modalità di difesa delle società oggetto di opa, la nuova disciplina in materia di assunzione di partecipazioni in istituti di credito, la facoltà per le società che applicano i principi Ias/Ifrs di optare per il riallineamento dei valori contabili, la più efficace l'azione di recupero degli aiuti alle ex municipalizzate, il riallineamento dell'Iva sui servizi radiotelevisivi, la proroga a tutto il 2009 del regime transitorio in materia di territorialità ai fini Iva. Questo emerge dalla lettura delle relazioni stilate in sede di conversione, attualmente in corso, del decreto legge 29 novembre 2008. Partono invece dal Piano europeo di ripresa economica della Commissione europea del 26 novembre scorso le misure per accelerare i pagamenti della pubblica amministrazione nei confronti delle imprese private tramite l'utilizzo dei rimborsi Iva sulle auto aziendali e per snellire le procedure di comunicazione tra imprese e p.a. tramite la posta elettronica certificata. Bonus ricerca. Si attende a giorni l'approvazione da parte dell'Agenzia delle entrate dei modelli di istanza per accedere alla prenotazione del credito d'imposta per le attività di ricerca previsto dai commi 280-283 della legge 296/2006. Approvati i modelli, partirà lo sportello di presentazione delle domande di accesso che durerà 30 giorni. Per la conferma della procedura, si attende però anche la conversione in legge del decreto, considerato che da più parti è stato richiesto di eliminare la retroattività del provvedimento alle attività di ricerca svolte nel corso del 2008, modifica che dovrebbe essere accolta per quanto riguarda la detassazione per interventi di riqualificazione energetica. La procedura di accesso al bonus, se confermata, sarà limitata comunque dal tetto massimo di risorse, fissato in 1.628,2 milioni di euro, ripartiti in 375,2 milioni per il 2008, 533,6 milioni per il 2009, 654 milioni per il 2010 e 65,4 milioni per il 2011. I nulla-osta all'utilizzo del bonus ricerca saranno concessi nel limite di tali risorse e ripartizione temporale, le domande in esubero non saranno accolte. Le modifiche apportate al bonus ricerca non sembrerebbero influenzare l'impianto generale dell'agevolazione già autorizzato a suo tempo dalla Commissione europea a dicembre 2007. A suo tempo, la Commissione aveva autorizzato il bonus ricerca stabilendo inoltre che tale agevolazione non rientrasse nel campo di applicazione degli aiuti di stato, considerazione che permette la cumulabilità con gli altri aiuti. Le autorità italiane, per ottenere tale vantaggio, avevano infatti sottolineato che il credito d'imposta è attribuibile a tutte le imprese a prescindere dalla loro dimensione, dalla localizzazione e dal settore di appartenenza. Inoltre, era stato comunicato che non vi erano limitazioni nelle risorse disponibili per finanziare il credito d'imposta. L'autorizzazione europea si basava sul fatto che «Non costituiscono aiuto di stato, purché si applichino indistintamente a tutte le imprese e tutte le produzioni [...] misure che, nel ridurre l'onere fiscale connesso a determinati costi di produzione, perseguono un obiettivo di politica economica generale (per esempio, ricerca e sviluppo, ambiente, formazione, occupazione)». Una circolare del ministero dello sviluppo economico, diffusa negli scorsi giorni ma priva di datazione, avrebbe poi ribadito la possibilità di cumulare altri aiuti con il bonus ricerca, in quanto quest'ultimo non costituisce aiuto di stato. Riquilificazione energetica. Anche il credito d'imposta per la riqualificazione energetica degli edifici esistenti subisce la stessa sorte del bonus ricerca. Niente più automatismo, ma sarà necessaria un'istanza preventiva. In fase di conversione del decreto, comunque, dovrebbe essere escluso dall'applicazione di tale nuova modalità operativa, quanto fatto nel corso del 2008. Il tetto di risorse, in questo caso, era stato fissato a 645 milioni di euro complessivi, di cui 106 milioni nel 2009, 210 milioni nel 2010 e 329 milioni nel 2011. Lo sportello sarà aperto dal 1° giugno al 31 dicembre per le spese degli anni dal 2009 a venire. Le imprese dovranno attendere 30 giorni per conoscere l'esito della pratica; l'Agenzia delle entrate non si dovrà comunque prendere la briga di comunicare il diniego alla fruizione del credito, che viene sostituito da un «più comodo» silenzio-dissenso. Iva alla cassa. Si potrà

pagare l'Iva all'erario al momento dell'effettiva riscossione da parte del cliente. La nuova «Iva alla cassa» sarà applicabile in via sperimentale per il triennio 2009-2011 e ha lo scopo di consentire una miglior gestione finanziaria ai soggetti di impresa di minori dimensioni. La possibilità di differire il pagamento dell'Iva si protrarrà per oltre un anno dal momento della fatturazione, termine ultimo entro il quale, anche in caso di mancata riscossione, il pagamento all'erario dovrà comunque essere fatto. Le fatture emesse sotto il regime dell'«Iva alla cassa» dovranno riportare un'apposita dicitura in tal senso. La norma è comunque soggetta all'approvazione comunitaria, pertanto rimane ancora sulla carta. Se sarà autorizzata, un apposito decreto ministeriale fisserà in particolare il volume di affari dei contribuenti a cui sarà applicabile tale agevolazione. Pagamenti più veloci dalla p.a.. Sarà presto rinforzato l'apposito fondo finalizzato a estinguere i debiti pregressi delle amministrazioni statali, costituito dalla legge finanziaria 2006. Il fondo sarà alimentato infatti con le risorse non utilizzate per i rimborsi Iva sulle auto aziendali, relativamente agli anni 2008 e 2009. Si tratta, in particolare, delle risorse stanziata a seguito della sentenza della Corte di giustizia del 14 settembre 2006 che ha escluso limitazioni alla detraibilità dell'Iva sugli autoveicoli impiegati nell'attività d'impresa. I crediti interessati saranno quelli maturati alla data del 31 dicembre 2007 nei confronti dei ministeri. P.a. e imprese in connessione telematica La posta elettronica certificata diventerà lo strumento di comunicazione tra imprese e pubblica amministrazione. Le nuove imprese costituite in forma societaria saranno d'ora in avanti tenute a comunicare il proprio indirizzo di posta elettronica certificata all'atto dell'iscrizione alla Cciaa. Le imprese esistenti si dovranno regolarizzare entro tre anni. I professionisti iscritti agli albi avranno invece un anno di tempo per comunicare la propria posta certificata al rispettivo ordine o collegio di appartenenza, che sarà tenuto a pubblicare un elenco telematico dei propri iscritti.

«Ltm» acquista le quote della Unicoop Servizi

- LIVORNO -

RENZO CONTI, presidente di Ltm, difficilmente rilascia dichiarazioni. E anche in questo caso non ha parlato. Però ieri la sua Ltm ha deliberato l'acquisto di una cospicua parte di quote (per oltre mezzo milione di euro) della Unicoop servizi, che erano disperatamente sul mercato. Botta interessante per almeno due ragioni: Unicoop Servizi riceve qualche soldo che servirà ai soci in crisi almeno per passare decentemente le feste. E apre una strategia significativa di Ltm anche nell'operazione Tirrenia, dove a questo punto Unicoop Servizi condivide solo parzialmente l'operazione di Unicoop Impresa di strappare il lavoro a Ltm. Anzi, c'è già chi ipotizza una clamorosa soluzione: che Unicoop Impresa passi il contratto di Tirrenia- se c'è e sarà mantenuto- a Unicoop Servizi e quindi a Ltm. E se davvero finisse così?

A.F.

TRASPORTI

Corsica Sardinia apre il booking

Corsica Sardinia Ferries da il via alle prenotazioni per il 2009- Per la Sardegna verranno messe a servizio la Mega Express e Mega Express Three e saranno offerti oltre 17mila posti auto e circa 80mila posti passeggeri alla settimana. Per la Corsica il vettore rende disponibili oltre 110mila posti passeggeri alla settimana. La compagnia ha inoltre deciso di abolire il supplemento carburante e ha avviato una serie di offerte per la prenotazione anticipata.

OPERATORI PORTUALI

^ M ^ M 1 TEL FAX FAX 654664 684441 60501 58413 653528 668208 668091 6427800 50211621 204516
 501011 201708 50211621 2270671 2270581 204041 201708 202033 837741 5530381 57101 589595 56071
 593690 59671 27071 60691 27151 65441 642021 24941 6121688 537521 531801 593261 6591123 59991
 254901 2462761 55091 53301 64721 20961 3774831 53961 4495401 5705831 642701 5747121 2901711
 53431 4495401 544571 415081 6456811 202296 56256 56752 682157 667775 68828 656053 659924
 651141 594558 202296 2270670 2270580 202618 201933 202219 8377459 5530366 589359 589593
 5607670 5967272 2707500 4694114 271500 6591432 6420288 2494232 5705987 6400335 594081
 2481300 5509333 589112 6472498 2096236 3774831 5396264 592655 6400591 5747130 5960450
 5343237 4495390 566318 6450471 6458296 TEL 254001 24941 59631 59911 640511 76451 517017
 770610 770334 5511 770565 736935 5701 507000 777147 520321 76441 509540 5371 020111 021161
 634444 631665 632195 631122 6765301 5525855 766533 588214 7151 761510 734009 516885 734854
 733063 551301 734891 770597 523865 509255 257045 517937 777996 503429 537368 020170 899903
 892387 800444 263399 200210 882455 429633 895251 274470 413112 250243 846251 826821 896568
 893349 899334 823609 888070 892453 200210 £99334 828759 248200 258240 800066 266456 208862
 631649 633518 633289 FAX 25400256 2494232 5963460 5991230 6451917 TEL 631095 780777 633166
 50731 632632 410213 411423 621362 66441 66361 66561 7611004 5979441 4109311 2523811 5518745
 5515342 5526865 5517437 4288801 5520087 19572900 5598836 7201495 FAX 785067 786666 632510
 784215 631268 410235 621055 620151 66326 621061 234901 436525 450903 451703 591303 423414
 685150 34236 451538 600299 530088 456264 590472 421452 63546 531864 590229 420410 423854
 436316 217579 436129 34652 422063 420057 421181 684379 421048 436056 63273 591904 431259
 35438 422639 590550 423854 591401 422320 7614250 5549737 7903841 4288141 5515059 5517716
 4288862 5518667 19572913 5592568 AI BUCCI R. 84131 891217 813055 823916 821374 28911 823916
 821375 TCL 230311 253235 2754811 220155 6798711 812711 37911 300545 6797111 3476231 360950
 306976 3180111 812711 6798711 365442 4193111 6728111 630681 7602711 311639 3476168 362535
 37991 312444 7707700 303958 5385628 5389577 710449 921620 5098011 2500511 5381118 5381288
 2573511 239171 5321398 2500911 5040430 5040827 2525555 2589613 5385171 2573711 5382086
 937888 925339 2620011 5382482 2712658 266411 370328 828112 361819 226490 5647609 252519
 812112 822691 813056 800655 821147 2891560 800655 821147 679777 3476228 633313 3225262
 5385589 5389576 710881 928447 5098050 2500599 5381308 2573522 972998 5321629 2500987 989543
 5058246 2525544 2589699 5385190 933288 5334469 931665 2620099 2911930 2712522 2669984 826682
 370328 365445 44263 6728200 638393 67027300 305828 3476292 361981 3799229 3220825 368896
 307412 5544132 405333 405022 0415544097 403344 400822 5506410 403322 5548378 5506211 405276
 0415548344 404706 5506749 5506777 403354 ni] 896681 883566 626621 232111 263311 211570 882455
 442911 846611 174411 413111 250111 846111 82681 891103 274411 271610 409925 823511 884712
 888648 882174 27141 829291 248111 887568 258111 812266/159 806070 26641 23911 6766304 766553
 767798 ' 505494 766304 761509 CI FRIULTRANS MARUNES NAVIMAR NOGAROSPED 3485267450
 436225 688043 451538 423333 598511 685111 37188 451857 600211 531831 456202 590467 420661
 61526 531555 590209 599311 423966 436401 212417 436288 34555 591350 423363 422472 684394
 421101 436355 63222 591990 431251 35103 422333 424211 423966 591287 422242 TRIMARCOF.LU A.
 A.H.U. 6 4 2 7 8 2 0 / 8 3 0 APL BULK SERVICE LINES AG. CAMBIASO & RISSO CEMAR CHINA
 SHIPPING CIPRIANI CMACGM ITALY COSCON ITALY COSTA CONTAINER UNES COSUUCH F.LU CSA
 CSAV DEEPSEA DEL BENE DELTA EURAGENT FINSEAS FREMURA HANJIN FTALY HAPAG LLOYD
 GENOA MARINE SERVICE GRANDI **NAVI** VELOCI KUNE LE **NAVI** MAERSK LINE MAR-INT MESSINA

IGNAZIO&C. NAVIMED NAVITRANS NYK UNE ITALY PA.MAR. PROSPER SCERNIPAULO SEALOG SEFIMAR SPEDIMAR TRANSOCEANIAARMEC Operatori portuali i.^ ^ A.M.U. DI VITA GIUSEPPE DI VITA PAOLO PIETRO LA MERCANTILE LARDON LAVIOSA LC.A. LE **NAVI** MARIMAR MEDSEA ING.A.PEWOU PERIOU SPED1AMAR TARROS UASAC YANG MING (TALY DEEPSEA EUROAGENCIES MEDITERRANEANCS. SAI MARE SERPORT UASAC LIVORNO cosse) ILA SPEZIA (0187) Operatori portuali TRIPCOVICH TRUMPYHUGO UASAC VANGMING ITALY ZIM ITALIA BOGAZZI BOGAZZI VITTORIO & FIGU DANESI DaTAMAR a MARUNES SAMER& CO. SHIPPING Operatori portuali MARINA SHIPPING AG. MARISPED MAGGIANI RENATO TIRRENA VINCIMAR A I BUCCI R. CAMBIASO & RISSO COSTAMAR F.LU COSUUCH DEEPSEA DELTA GRIMALDISOC.DINAV. LE **NAVI** MARIMED MARINTER SOTECO TIRRENIAN NAVIGAZIONE •wrm7i^Bi A{ AGENCIES A. BELLARDI & C. BOS UMBERTO» Co. CATTARUZZA SHIPPING COSUUCH F.LU CSAV DAL BON & Co. EVERGREEN FTALY FAVRET GASTALDI&C. INTERTRANSIT LE **NAVI** VENETO MAERSK ITALIA MARITTIMA RAVENNATE RADONICICH G. & Co. SANTI HIRCO SCHIAVON SHIPPING SERMAR UNE SPEDITFANS SPEDRA TONOLO TRIPCOVICH TRUMPYHUGO UASAC ZIM ITALIA AG. MAR MEDITERRANEA A.MJLA. BiLUTZSUCC. CAMBIASO & RISSO COSUUCH EVERGREEN ITALY GASTALDI&C. GLOBAL MARfTIME LLOYD TRIESTINO MAERSK ITAUA MEOtERRANEA NAVIMAR PARISI PRIOGUOT. RO-ROTRANSIP SAMER& CO. SHIPPING TARABOCHIA TECNOMAR TRIMAR TRIPCOVICH UASAC WETZLER SUCC. ZANGRANDO BI CAMPOSTANO GROUP CSA DODERO & DOOERO USEC MARITTIMA SPEDIZIONI REEFER TERMINAL SAIDEUJ SAVONA TERMINAL AUTO Operatori portuali AGRIMAR AUSTRAL CHINA SHIPPINGfITALY CIPRIANIE210 CMACGMFTALY CONTI CSA D'ALESIO DEEPSEA DELTA EVERGREEN ITALY FANFAN1 FREMURA GHIANDA L.V. GfANI HANJIN ITALY INCRES LLOYD SARDEGNA MAERSK ITALIA MEDITERRANEAN SEA AG. MESSINA I G N A B O & C . PROSPER SCERNIPAULO SEF1MAR LIVORNO SPADONI ALDO SPADONI S. TERMINALDARSENATOSCANA TRUMPYHUGO UASAC YANG MING ITALY Z1M ITALIA M.I:IU=i:l:Il*^IM^^B^^M AMATORI ARCHIBUGI EUROFERR1ES FRITTaUMARITIME GROUP GLOBAL SERVICE INTERFREIGHT MAURO G. MINOAN AGENCY M O R A N D I R L U & C . A. li niì H I M Ì ^ ^ ^ M A . S A . BELLARDI&C. CASADEI & CHINASSI CORSHIP ERRANI MARITTIMA RORE CASA 01 SPEDIZIONI F.LU COSUUCH GIUSEPPE & GIOVANNI MAURO HUGOTRUMPY I.M.S.IntermarineShipDina INTERCONTINENTAL (TALTEAM SHIPPING MARCANDIA MARGEST MARITTIMA RAVENNATE MARTINI VITTORIO RAVENNA CARGO LE **NAVI** - SEAWAYS S.I.A.M. RAVENNA SPEDRA TURCHI RAFFAELE & C. A.S.P. COLUMBIA TRANSPORT ERRANI SPEDIZIONI EXPORTCOOP INTERMED SHIPPING LEVANTE SERVICE MARIANI SPEDIZIONI NA.DEP OLIMPIADI NAVIGAZIONE SPEDIZIONI RAVENNA RAMAR LINE S A L M A AVANDERO SEAMOND rTALJA S.F.A.C.S. S . U . M . RAVENNA SPEDITRANS VIGUENZE ADR1ATICA

MARE Nota congiunta di Filt, Fit e Uilt: inadeguati i 65 milioni di finanziamenti

Per Tirrenia uno scenario "molto preoccupante" I tre sindacati insoddisfatti dalla privatizzazione

Senza le risorse adeguate da parte dello Stato per Tirrenia "si aprirebbe uno scenario molto preoccupante e ingovernabile". Lo affermano in una nota congiunta Filt Cgil, Fit Cisl, Uilt in relazione all'audizione al Senato sullo schema di decreto del presidente del Consiglio dei ministri sui criteri di privatizzazione della società di navigazione. Le tre sigle ripropongono i problemi sollevati come la sottoscrizione della nuova convenzione Stato-Impresa e la relativa proroga dal 2008 al 2012-2014; l'approvazione del piano industriale del gruppo Tirrenia; l'avvio delle previste iniziative per il trasferimento a titolo gratuito delle società regionali in capo alle rispettive regioni; il reperimento delle risorse finanziarie necessarie ad assicurare tutti i collegamenti e la continuità territoriale. " E ' evidente - sottolineano - che qualora il piano industriale non fosse approvato saremo costretti a rigettare gli accordi sottoscritti". Sul finanziamento di 65 milioni per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011 previsto dal Dpcm si evidenzia "l'inadeguatezza di tale provvedimento rispetto agli stanziamenti richiesti assolutamente necessari a fronte del servizio complessivamente erogato e per garantire la continuità territoriale con le isole minori. Infatti rispetto al fabbisogno complessivo richiesto di 210 milioni di euro per l'anno 2009 sono stati concessi solamente 102 milioni. Dei rimanenti 108 milioni, con il richiamato provvedimento del 29 novembre 2008, sono stati recuperati solo 65 milioni, per cui a oggi mancano 43 milioni". E ancora. "In assenza di adeguati provvedimenti - sottolineano - in particolare delle necessarie integrazioni delle sovvenzioni, si aprirebbe uno scenario molto preoccupante oltre che ingovernabile, in quanto, ad esempio, con le sovvenzioni attualmente previste verrebbero cancellate linee con conseguente fermo di navi, esubero equipaggi e altro personale, con possibili seri problemi di ordine pubblico oltre che un danno grave per l'utenza, cui non sarebbe garantita la continuità territoriale, senza considerare che in questo modo la privatizzazione del gruppo avverrebbe alle condizioni peggiori per l'erario e molto vantaggiose per qualche armatore privato". Quanto alla privatizzazione, spiegano le tre sigle, "abbiamo più volte ribadito la nostra disponibilità ad affrontare la privatizzazione di Tirrenia a condizione che d'ò avvenga all'interno di regole certe, in assoluta trasparenza".

MARE G rima Idi Group Napoli ha presentato tutte le novità del prossimo anno
Nel 2009 buone prospettive per le autostrade del mare

"Autostrade del Mare: le novità del 2009". Nuove linee e servizi per le aziende di autotrasporto. E' il titolo della conferenza stampa del Gruppo Grimaldi di Napoli. Con al centro due aspetti: il potenziamento del 2008 e le novità pronte per il 2009. IL POTENZIAMENTO. Il potenziamento riguarda l'acquisizione di Minoan lines, la consegna di Cruise Roma e Cruise Barcelona, l'incremento del 60 per cento della capacità sulla Civitavecchia-Barcellona, l'avvio delle nuove linee 2009 (Sardegna e Sicilia).... "Autostrade del Mare: le novità del 2009". Nuove linee e servizi per le aziende di autotrasporto. E' il titolo della conferenza stampa del Gruppo Grimaldi di Napoli. Con al centro due aspetti: il potenziamento del 2008 e le novità pronte per il 2009. IL POTENZIAMENTO. Il potenziamento riguarda l'acquisizione di Minoan lines, la consegna di Cruise Roma e Cruise Barcelona, l'incremento del 60 per cento della capacità sulla Civitavecchia-Barcellona, l'avvio delle nuove linee 2009 (Sardegna e Sicilia). Questo potenziamento si aggiunge ai vantaggi dati dalle autostrade del mare: collegamenti frequenti e affidabili in giorni fissi; tariffe competitive e rapidi tempi di resa; riduzione dell'usura dei veicoli; possibilità di usufruire dell'ecobonus da parte del governo italiano; possibilità di riposo per gli autisti prima di riprendere la guida; superamento delle barriere delle Alpi e dei Pirenei; riduzione del rischio incidente; riduzione della congestione stradale; meno inquinamento e maggior rispetto ambientale. LE NOVITÀ DEL 2009. Ecco le nuove linee per il prossimo anno: Cagliari-Salerno e Cagliari-Valencia. Poi c'è il rafforzamento per la Sicilia con la Genova-Catania e la Civitavecchia-Catania. Il tutto sarà affiancato da un aumento della capacità per la Libia; da una joint venture tra Grimaldi e Suardiaz; dal sistema intermodale 'Long Bridge'; dal rafforzamento delle linee Tunisia, Grecia e altre che sono allo studio per il 2009. Ci sarà poi la terza corsia per le autostrade Genova-Catania e Civitavecchia-Catania. Si avrà un +40% di capacità di **trasporto**; tre partenze settimanali per ogni linea; tre **navi** da 170 tir/trailer e 400 auto; altre linee allo studio per la Sicilia. Le linee Sardegna invece (da Salerno a Cagliari e da Valencia a Cagliari) daranno un primo collegamento Sardegna/Spagna; una riduzione di costi di **trasporto** fino al 50%; una riduzione dei tempi di **trasporto**; tre partenze settimanali; **navi** da 170 tir/trailer e 400 automobili. Inoltre, la Sardegna entra nel network globale Grimaldi. E ci sono anche altre linee allo studio per la Sardegna. In merito alle linee Libia, c'è il raddoppio della capacità di **trasporto** Salerno-Malta-Tripoli/Misurata. Qui, ci sarà un servizio settimanale. Inoltre, l'Italia è il primo partner economico della Libia. LO SVILUPPO ATTESO CON LA SPAGNA E I BALCANI. C'è poi la joint venture tra Grimaldi e Suardiaz. Ricomprende la linea Livorno-Barcellona; tre partenze settimanali; la linea merci e passeggeri; la partenza del sistema Long Bridge; e c'è allo studio il raddoppio della linea. Il Lorig Bridge è un ponte tra la Penisola Iberica e i Balcani. Infine, la Grimaldi presenta la novità 2009 della driver card. Una card gratuita e riservata agli autisti. Il gruppo Grimaldi ha sede a Napoli, gestisce una flotta di 127 **navi**, e ha fatturato 2,5 miliardi di euro nel 2007. Fa capo alla famiglia Grimaldi, ed è uno dei più grandi operatori di **navi** Ro/Ro nel mondo. Nel 2007 ha trasportato 2,4 milioni di passeggeri, oltre 2,8 milioni di automobili, 1,8 milioni di trailer, camion e container. Nel settore passeggeri e autostrade del mare, oltre a Grimaldi lines, il gruppo ha la greca Minoan lines, quotata alla borsa di Atene, e Finnlines, leader nel mar Baltico e quotata in borsa a Helsinki.

Trasporti: Antitrust, istruttoria su servizi Golfo Napoli

ROMA (MF-DJ)--L'Autorita' Garante per la Concorrenza e il Mercato ha deciso di dare il via a un'istruttoria nei confronti di diverse societa' per valutare se esse abbiano posto in essere un'intesa restrittiva della concorrenza nel servizio di **trasporto** passeggeri nei Golfi di Napoli e Salerno. L'istruttoria, spiega il Bollettino Antitrust, si concludera' il 31 dicembre 2009.

Le societa' coinvolte sono Alilauro, Alilauro Grusom, Alicost, Servizi Marittimi Liberi Giuffre' & Lauro, Procidamar, Medmar **Navi**, Medmar International, Linee Lauro, Navigazione Libera del Golfo, Alimar, Snav, Consorzio Linee Marittime Neapolis, Metro' del Mare e Consorzio Linee Marittime Partenopee. red/ren
(END) Dow Jones Newswires

December 22, 2008 09:41 ET (14:41 GMT)

Copyright (c) 2008 MF-Dow Jones News Srl.

Flotta sommersa dai debiti

Allarme Tirrenia dalla Corte dei conti: buco da 800 milioni

PORTOFERRAIO. Un clima di incertezza e una gestione patrimoniale in rosso. La soluzione? Tempi rapidi per la privatizzazione. Non usa i mezzi termini la Corte dei Conti per quanto riguarda Tirrenia, come dire Toremar, Caremar, Siremar, Saremar. Una relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della società (con l'incorporata Adriatica Spa per gli esercizi dal 2004 al 2007). «Tutta la vicenda», aggiunge la Corte dei Conti in un altro passaggio della relazione, «si trova in una situazione di stallo che non offre prospettive di possibile soluzione in tempi brevi, e a fronte di tale incerta situazione si riscontra che la gestione della Società, sia sotto il profilo economico che patrimoniale, presenta risultati negativi».

Quasi un bilancio da bancarotta, se si considera che l'utile di esercizio più cospicuo che si è avuto negli ultimi due esercizi è di 23,135 milioni di euro nel 2006 e di 14,050 milioni di euro nel 2007».

Al riguardo «va rilevato - si legge ancora - che gli oneri finanziari concorrono negativamente alla formazione del risultato economico riducendo mediamente del 50% la differenza fra il valore ed i costi della produzione. Infatti la parte passiva dello stato patrimoniale presenta debiti di 889,606 milioni di euro nel 2006 e di 813,834 milioni nel 2007. Debiti che non trovano alcuna compensazione nei crediti assai modesti della parte attiva dello stato patrimoniale (209,164 milioni di euro nel 2006 ed 164,032 milioni di euro nel 2007)». Una rilevante esposizione debitoria, prevalentemente nei confronti degli istituti di credito che, secondo la Corte dei Conti «oltre a generare notevoli interessi passivi, dimostra la scarsa potenzialità dell'impresa a creare risorse finanziarie necessarie per garantire nel tempo l'equilibrio di bilancio. Inoltre, il modesto valore del patrimonio netto, rispetto a quello delle immobilizzazioni, dimostra che la maggior parte degli investimenti a lungo termine è finanziata con capitali di terzi». Sottolineando che dal 2005 al 2007 vi è stata «una graduale flessione» del numero dei dipendenti «in buona parte dovuta al proseguimento della politica di incentivazione all'esodo volontario» e parimenti «una costante e graduale riduzione della relativa spesa», la Sezione controllo Enti rileva come «su buona parte della flotta è iscritta ipoteca a favore di banche, a garanzia dei debiti a medio-lungo termine». Dal 2004 al 2007, «la Tirrenia ha ricevuto contributi in conto esercizio di importo complessivo pari a 314,032 milioni di euro». La Corte dei Conti ricorda, tra l'altro, che il 31 dicembre 2008 scadrà la convenzione ventennale tra lo Stato e la società «in virtù della quale questa poteva godere di sovvenzioni pubbliche» e che resta da attivare «l'iniziativa governativa del passaggio delle compagnie regionali alle regioni».

Intanto rimane ancora aperta la questione degli sgravi contributivi per le imprese operanti in cabotaggio, inseriti tra i provvedimenti approvati dal Consiglio dei Ministri nella riunione del 18 dicembre Confitarma, che ha sostenuto la misura, sottolinea che «sono ancora in corso contatti con l'Amministrazione in quanto il Decreto legge sulla proroga di termini, benché approvato, risulta tuttora oggetto di verifica per le coperture della parte che interessa gli sgravi. Siamo in attesa di acquisire la certezza, che è d'obbligo in questi frangenti, anche per correttezza e serietà nei confronti degli associati».

La compagnia pubblica ha detto sì

Ok il sopralluogo al Molo Italia, il nuovo servizio parte da gennaio - Presi in leasing i macchinari, si cerca ancora un piazzale

LIVORNO. All'ora di pranzo, i funzionari della Tirrenia venuti da Napoli hanno sciolto anche le ultime riserve. E, dopo un sopralluogo al Molo Italia - la banchina assegnata provvisoriamente per i traghetti della compagnia pubblica - hanno detto sì. Sì, si può fare. «A questo punto possiamo confermare che le navi di Tirrenia cominceranno ad ormeggiare al Molo Italia dai primi di gennaio» riferisce il direttore commerciale di Unicoop Impresa Cavaciocchi.

Ancora non c'è un calendario preciso, «il servizio regolare partirà il 7 gennaio, con una nave al giorno dal lunedì al venerdì, anche se potrà esserci qualche toccata nella settimana precedente. Ma quel che è certo, da quello che ci è stato detto dai funzionari della compagnia - continua Cavaciocchi - è che Tirrenia non tornerà sui propri passi». L'addio a Ltm è definitivo.

I traghetti della linea Livorno-Cagliari arriveranno tutti i giorni alle 14.30-15 e ripartiranno alle 21. Trattandosi di un servizio giornaliero, non ci sarà bisogno di grandi spazi di sosta per i mezzi destinati all'imbarco, «che giungeranno sotto bordo a partire dalla tarda mattinata fino alla sera». Ma di un'area di stazionamento ci sarà comunque necessità, soprattutto per semirimorchi sbarcati «anche se le soste saranno brevi». Uno stazionamento che non potrà avvenire sul piazzale del Molo Italia, secondo quanto stabilito dall'Autorità Portuale. «Abbiamo bisogno di 20mila metri quadrati di area vicino alla banchina - dice Cavaciocchi - Ci sono diverse ipotesi allo studio. Aree demaniali e anche aree private». Improbabile l'uso dei terreni di Palumbo affittati a Spinelli al Calambrone, molto distanti dal Molo Italia (mentre erano vicinissimi alla Bengasi, la banchina richiesta in concessione e rifiutata dal comitato portuale). Quanto ai mezzi necessari per lavorare le navi di Tirrenia, «ci stiamo attrezzando - dice il direttore commerciale dell'impresa di Cristiano Lucarelli - Abbiamo preso, con un leasing, 5 ralle ma contiamo di arrivare a 10 perchè dovremmo prendere altri traffici»: si parla di una nuova linea cabotiera per la Sicilia. «Per il personale non ci sono problemi, quello che abbiamo in Unicoop Servizi è formato per il lavoro dei ro-ro».

Ma, feste comprese, mancano meno di dieci giorni all'arrivo della prima nave. Ci sarà da correre.

C.M.

Unicoop esce dal capitale di Ltm

E con la vendita della quota (600mila euro) paga le tredicesime - Il terminal partecipato dalla Compagnia aiuta l'azienda che le ha sottratto Tirrenia «L'abbiamo fatto solo per quei 150 lavoratori»

LIVORNO. Dopo la guerra su Tirrenia, Ltm e Unicoop si sono separate. Con reciproca soddisfazione, come quelle coppie che non riescono neppure più a guardarsi. Unicoop Servizi ha ceduto la quota (10%) che deteneva nel capitale di Ltm agli altri due soci, Compagnia Portuale e Agemar, che rileveranno il 5% ciascuno. Nelle casse della coop guidata da Maurizio Lucarelli finiranno 600mila euro, che consentiranno il pagamento di tredicesime e quattordicesime.

I 150 soci di Unicoop Servizi passeranno un Natale più sereno grazie al "senso di responsabilità" di Ltm. Davvero generosa se si pensa che Unicoop - ma l'Impresa, quella di Cristiano Lucarelli, comunque partecipata al 25% della cooperativa - le ha appena soffiato un importante traffico, quello di Tirrenia, e in una maniera che ha fatto discutere: offrendo un maxi-ribasso (confermato, trattasi di 750mila euro in meno all'anno) e scomodando un ministro pur di convincere la compagnia pubblica a cambiare scalo. Ma a Natale siamo tutti più buoni.

«L'abbiamo fatto per quei 150 lavoratori senza tredicesima» spiegano dal terminal partecipato da Compagnia Portuale e privati. Anche il presidente dell'Autorità Portuale Roberto Piccini ha detto di aver concesso l'uso temporaneo del Molo Italia «per i lavoratori di Unicoop». Che rivelano un potere di persuasione non sospettabile in questa misura, capace di far cambiare idea dalla mattina alla sera. Forse anche perchè a giugno si vota.

La questione occupazionale di Unicoop ha fatto breccia anche nel consiglio d'amministrazione della società che la stessa Unicoop ha beffato. Epperò, a grattare la carta delle motivazioni ufficiali, si scopre sotto pure un'altra ragione del divorzio, inconfessabile: in Ltm non si fidavano più del socio Unicoop Servizi e sono stati ben contenti di toglierselo d'intorno.

Le ragioni di questa sfiducia sono intuibili. I contatti tra la compagnia pubblica di navigazione e Unicoop Impresa sono cominciati prima che la disdetta arrivasse a Ltm, dunque già in settembre. E Maurizio Lucarelli, che è amministratore delegato di Unicoop Impresa, era al corrente di tutto. Ma non ne ha mai fatto cenno nelle riunioni di Ltm, di cui è consigliere d'amministrazione. Per eliminare il nascente conflitto d'interessi - amministratore delegato di un'impresa che sta per sottrarre un cliente ad un'altra azienda di cui è consigliere - Lucarelli si è poi dimesso dal "board" di Ltm.

Si aggiunga, a rendere il clima più indecifrabile, il "giallo" della disdetta del contratto inviata da Tirrenia e notificata alla Ltm il 3 ottobre ma spuntata fuori solo un mese e mezzo dopo, quando la vicenda è finita sui giornali. E dopo che il presidente di Ltm Renzo Conti si era esposto pubblicamente per giurare che Tirrenia non aveva disdettato alcunchè. Conti sta cercando di capire se qualcuno gliela abbia nascosta oppure se sia stata semplicemente sottovalutata.

Insomma, dentro Ltm i rapporti non erano più sereni e allora si è deciso di fare una scelta di chiarezza, di trasparenza. Fra l'altro, era almeno un anno che Unicoop Servizi aveva chiesto di essere liquidata da una partecipazione ritenuta non strategica per fare cassa: «tanto Ltm chiamava al lavoro solo i portuali della Compagnia e di Agelp...» dicono quelli di Unicoop. Richiesta che gli altri soci della Ltm sono stati lieti di accogliere.

Con l'atto notarile sottoscritto ieri, Unicoop Servizi potrà mettere all'incasso la vendita della quota e pagare tredicesime e quattordicesime. In attesa che la Lega Cooperative - con il piano di risanamento che sta redigendo in questi giorni - garantisca per il prestito di 1 milioni di euro di Fiditoscana.

Cristiano Meoni

Il caso Il procedimento è volto a individuare un eventuale «cartello»

Compagnie di navigazione, l'Antitrust apre un fascicolo

Molte delle società fanno capo all'ex assessora Rizzo

A denunciare sono stati i comuni isolani, la Federalbergatori di Capri e Ischia e le associazioni dei consumatori

NAPOLI - L'Autorità garante della Concorrenza e del Mercato ha aperto un'istruttoria per fare luce sul sistema dei trasporti marittimi nei golfi di Napoli e Salerno. Il procedimento dell'antitrust è volto a individuare un eventuale «cartello» instaurato tra le quattordici compagnie di navigazione Alilauro, Alilauro Grusom, Alicost, Servizi Marittimi Liberi Giuffrè&Lauro, Procidamar, Medmar **Navi**, Medmar International, Linee Lauro, Navigazione Libera del Golfo, Alimar, Snav, Consorzio Linee Marittime Neapolis, Metrò del Mare, Consorzio Linee Marittime Partenopee. A denunciare la «sostanziale ripartizione del mercato tra pochi operatori», sono stati a più riprese: il Comune di Capri, quelli di Ischia e Barano d'Ischia, Federalbergatori Capri e Ischia, Associazione utenti del **trasporto marittimo** del Golfo di Napoli, insieme ad altre organizzazioni di consumatori e gruppi politici locali. «Nel corso del tempo l'Autorità - c'è scritto nel fascicolo propedeutico all'apertura dell'istruttoria - ha ricevuto numerose segnalazioni da parte di alcuni soggetti, nella quali si lamentano diverse problematiche nel mercato del servizio di **trasporto marittimo** nei golfi di Napoli e Salerno», problematiche che «appaiono suscettibili di deteriorare le condizioni commerciali e la qualità del servizio offerto». Prima di andare oltre, è opportuno tracciare a grosse linee il quadro societario delle compagnie sotto la lente dell'Antitrust. Il 50% del capitale sociale di Alilauro spa è detenuto da Sofida spa, il 25,5% da Lauro.it spa (di Salvatore Lauro) e il rimanente da altri componenti della famiglia Lauro. Il capitale sociale di Sofida spa è per il 40% di Gamba Service spa, per il 30% da Donata Rizzo, ex assessora del Comune di Napoli con delega alle Reti telematiche, iscritta nel fascicolo del pm Valter Brunetti sulle «Auto blu». Il restante 30% è di Nicola D'Abundo, noto armatore e marito della signora Rizzo. Anche Gamba Service è controllata da Donata Rizzo. Medmar **Navi** spa è controllata da Sofida spa, appartenente al gruppo Sofida-D'Abundo-Rizzo. Linee Lauro spa appartiene al gruppo D'Abundo-Rizzo. «A partire dal 2002 - si legge nel bollettino dell'Autorità - la Regione Campania ha affidato la maggior parte delle tratte comprese nei "servizi minimi" a un certo numero di imprese», queste imprese sono «in particolare Alilauro spa, Linee Lauro spa, Aliscafi Snav società navigazione alta velocità spa, Navigazione libera del golfo spa e Alilauro Gruson spa, tutte già presenti nel mercato interessato. In seguito le medesime imprese, insieme alla società Alimar srl (gruppo Aponte) sono diventate affidatarie anche dei "servizi autorizzati", offerti a condizioni di mercato». Anche per quanto riguarda il Metrò del Mare, «la società consortile aggiudicataria è sostanzialmente costituita dagli stessi operatori privati operanti sulle altre rotte». È ipotizzabile dunque, secondo l'Antitrust, «l'esistenza di un'intesa tra la quasi totalità degli operatori privati attivi nei collegamenti marittimi nei golfi di Napoli e Salerno, in violazione delle norme a tutela della concorrenza». Quest'intesa suscettibile di «limitare l'accesso al mercato di operatori proveniente dagli Stati membri dell'Ue, potrebbe essere idonea a pregiudicare il commercio intracomunitario». L'articolo 81 del Trattato Ce, ricorda l'Autorità, «vieta tutti gli accordi tra imprese che possano pregiudicare il commercio tra Stati membri e che abbiano per oggetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza». Il responsabile del procedimento è il dottor Fabrizio Sbicca. Le parti hanno ora il diritto di essere ascoltate entro sessanta giorni, per chiarire la propria posizione nell'ambito dell'istruttoria che dovrà concludersi entro il 31 dicembre 2009.

Stefano Piedimonte Traghetti Un'imbarcazione nel porto di Napoli

L'inchiesta Aperta un'istruttoria sulle compagnie di navigazione

Vie del mare, indaga l'Antitrust

L'Autorità garante della Concorrenza e del Mercato ha aperto un'istruttoria per fare luce sul sistema dei trasporti marittimi nei golfi di Napoli e Salerno. Il procedimento dell'antitrust è volto a individuare un eventuale «cartello» instaurato tra le quattordici compagnie di navigazione Alilauro, Alilauro Grusom, Alicost, Servizi Marittimi Liberi Giuffrè&Lauro, Procidamar, Medmar Navi, Medmar International, Linee Lauro, Navigazione Libera del Golfo, Alimar, Snav, Consorzio Linee Marittime Neapolis, Metrò del Mare, Consorzio Linee Marittime Partenopee. A denunciare la «sostanziale ripartizione del mercato tra pochi operatori», sono stati a più riprese: il Comune di Capri, quelli di Ischia e Barano d'Ischia, Federalbergatori Capri e Ischia, Associazione utenti del **trasporto marittimo** del Golfo di Napoli, insieme ad altre organizzazioni di consumatori e gruppi politici locali. «Nel corso del tempo l'Autorità - è scritto nel fascicolo propedeutico all'apertura dell'istruttoria - ha ricevuto numerose segnalazioni da parte di alcuni soggetti, nella quali si lamentano diverse problematiche nel mercato del servizio di **trasporto marittimo** nei golfi di Napoli e Salerno », problematiche che «appaiono suscettibili di deteriorare le condizioni commerciali e la qualità del servizio offerto». Il responsabile del procedimento è il dottor Fabrizio Sbicca. Le parti hanno ora il diritto di essere ascoltate entro sessanta giorni, per chiarire la propria posizione nell'ambito dell'istruttoria che dovrà concludersi entro il 31 dicembre 2009.

Stefano Piedimonte

La replica Parla il presidente dell'associazione cabotaggio armatori partenopei

D'Abundo: è tutto in regola, nessuna anomalia

NAPOLI - Secondo il presidente dell'Acap, l'associazione cabotaggio armatori partenopei, Nicola D'Abundo, il procedimento avviato dall'Antitrust è stato aperto «come già successe diversi anni fa, per il semplice fatto che ci sono state delle denunce, e chi non è del settore può facilmente essere indotto in errore». D'Abundo crede che nella gestione dei trasporti marittimi all'interno dei golfi di Napoli e Salerno non ci sia niente di anomalo. «Una serie di compagnie che sono sul mercato da 50 anni, lavorando sempre sulle stesse linee con gli stessi orari». I prezzi «li fissa la Regione, che regola anche le modalità di **trasporto**». Le «sovrapposizioni» che, secondo l'Antitrust, le 14 compagnie avrebbero fatto in modo da evitare, «non potrebbe comunque esserci perché non ci sono gli spazi orari necessari». E la Caremar, che secondo l'Autorità non sarebbe un reale concorrente in quanto sottoposta ai vincoli ministeriali, per il presidente dell'Acap «fa invece concorrenza sleale, percependo contributi pubblici che noi invece non abbiamo». Alla gara per il Metrò del Mare, «avrebbero potuto partecipare da tutta Europa, ma nessuno si è presentato». La verità, dice D'Abundo, «è che, ammesso che esista una posizione dominante, per condannare qualcuno si deve dimostrare l'abuso di questa posizione, cosa che nel nostro caso non c'è».

S. P.

Maltempo

Da 25 giorni non riesce a raggiungere Linosa

AGRIGENTO Gerardo Errera, 48 anni, vigile del fuoco non riesce da due settimane a raggiungere Linosa e per protesta contro la precarietà dei collegamenti marittimi fra Porto Empedocle e le isole Pelagie, ieri mattina s'è incatenato davanti l'ingresso della Prefettura di Agrigento. L'uomo non vede al moglie e il figlio da 14 giorni.

«Il traghetto della Siremar - dice il pompiere - salta in continuazione la corsa verso le Pelagie a causa del maltempo e quando, nei due giorni scorsi, è riuscito a salpare, i passeggeri non hanno potuto far scalo a Linosa perchè il vento ha impedito l'attracco».

Errera è stato ricevuto dal prefetto di Agrigento, Umberto Postiglione. Il prefetto interverrà, così come era già successo la scorsa settimana, anche in favore di Errera, permettendogli di rientrare a casa con un elicottero».

Scippo sulle crociere

Ora Fincantieri ha paura dell'Est

::: BRUNO DARDANI

Per la cantieristica europea, che da oltre un decennio si è ritagliata una ricca ed esclusiva nicchia nella costruzione di **navi** passeggeri, si sta per materializzare il più terribile degli incubi: almeno tre gruppi cantieristici dell'Estremo oriente, in Corea, Cina e Vietnam hanno dato ufficialmente il via all'operazione-scippo: da almeno tre settimane (assorbito, o quasi, lo shock della crisi mondiale che ha investito pesantemente anche i cantieri asiatici specializzati nella realizzazione, su base industriale, di **navi** per il **trasporto** di merci alla rinfusa e di petrolio), hanno avviato i contatti con alcune fra le principali aziende (anche italiane) fornitrici di arredi, tessuti, prefabbricati per **navi** da crociera, nonché con studi di architettura e società di classifica con l'obiettivo preciso di acquisire entro sei mesi le prime commesse di **navi** da crociera «not made in Europe». Voci insistenti suffragate dai maggiori broker internazionali, ancorché non ufficiali, parlano di un contatto preliminare fra i cantieri coreani e il gruppo Msc crociera (che sino ad oggi ha costruito le sue **navi** solo in Francia) sia per la progettazione/costruzione di una **nave** da crociera sia per quella di cruise-ferry, i traghetti di lusso che potrebbero essere destinati alla controllata Snav. In pole position sarebbero i cantieri Samsung e Hyundai, interessati a sviluppare progetti di **navi** passeggeri e disposti a entrare in partnership con soggetti professionali europei in grado di coordinare l'operazione. Nel mirino sarebbero sia i gruppi armatoriali market leader delle crociere sia i nuovi armatori dell'estremo oriente che già in questi giorni stanno facendo man bassa delle **navi trasporto** merce, rilevabili a prezzo calmierato dopo che armatori europei, in crisi di liquidità, hanno rinunciato ad acquistarle. Cavallo di Troia per la cantieristica coreana è senza ombra di dubbio quel gruppo STX di Seul che ha acquisito il controllo totale di Aker e che quindi è diventato a tutti gli effetti il secondo produttore (ad oggi in stabilimenti europei dislocati in Scandinavia e nel nord della Francia) di **navi** passeggeri. Ma il rallentamento in atto nella definizione dei contratti per nuove **navi** da crociera, rallentamento che sta rendendo indubbiamente più fragili i cantieri europei, potrebbe non favorire solo i coreani. In Vietnam, l'industria cantieristica di Stato, Vinashin, che svolge anche funzioni armatoriali, ha acquisito la **nave** traghetto Cartours dalla Caronte tourist, ribattezzandola "Hoa Sen" e ha presentato un'offerta per due cruise ferry di lusso della flotta Grandi **Navi** Veloci. Lo stesso gruppo Vinashin aveva lanciato un'operazione, ad oggi congelata, di costruzione di un traghetto in Fincantieri e di tre **navi** gemelle in Vietnam, con la palese volontà di favorire un travaso di know how, competenze e specialmente aziende dell'indotto. E sulla linea del fronte delle **navi** passeggeri si stanno collocando anche cantieri cinesi, pronti a favorire (con finanziamenti pubblici) l'insediamento in Cina di aziende (anche italiane) dell'indotto. Per altro proprio in questi giorni Costa Crociere Spa ha firmato un accordo per la costituzione di una joint venture con Shanghai International Port Group Co. Ltd (SIPG), per creare la prima società di Customer Service e di consulenza mirata all'industria crocieristica cinese. Parallelamente Royal Caribbean Cruises (Rccl) ha annunciato l'apertura di nuovi uffici in Cina, nelle città di Beijing e Guangzhou che vanno ad affiancare la sede di Shanghai aperta a luglio 2007.

TERRESTRE

4 articoli

Ticino, le condizioni dei sindaci

"Sì alla superstrada nel parco ma in cambio dateci più verde"

FRANCO VANNI

L'OPPOSIZIONE senza compromessi dei sindaci alla strada che collegherà la tangenziale Ovest a Malpensa è durata un giorno appena.

Sabato Anas ha approvato il progetto. Ieri i primi cittadini dell'Ovest milanese, capito che la strada (salvo colpi di scena) si farà, hanno cominciato a ragionare su come ottenere il minor danno possibile. Chiedono alberi che attutiscano il rumore, modifiche al tracciato e piste ciclabili. In due parole: "compensazioni ambientali". Ovviamente a carico di Anas.

Se Domenico Finiguerra, sindaco di Cassinetta di Lugagnano prepara un ricorso all'Unesco e si dice «contrario a ogni mercanteggiare», le amministrazioni di Cisliano e Albairate (che pure hanno firmato un ricorso al Tar contro la superstrada) si preparano al dialogo. Chiedono al costruttore di salvaguardare la quiete dei cittadini e - per quanto possibile - l'integrità del Parco agricolo Sud e del parco del Ticino.

A dare il cambio di rotta è Emilio Simonini, sindaco di Cisliano, convinto che i Comuni «devono collaborare per ottenere tutte le compensazioni possibili per ridurre l'impatto ambientale». E stila l'elenco delle richieste: i sovrappassi sostituiti da sottopassi, folta vegetazione a difesa delle case e almeno 200 metri di distanza fra la strada e l'abitato. Il collega Luigi Tarantola, primo cittadino ad Albairate, non molla: «Speriamo di vincere il ricorso», dice. Ma poi precisa: «Sono pronto a sedermi a qualsiasi tavolo per il bene del mio Comune».

Anas ha già previsto un piano di "mitigazione e compensazione" per rendere più sopportabile la superstrada, 679mila metri quadrati di asfalto colati sui due parchi naturali. Un piano da 20 milioni di euro (il costo dell'opera è di 420 milioni) che prevede di piantare 6mila arbusti e 1.300 alberi a scopo ornamentale, oltre a 52mila piante boschive. Perché il progetto diventi cantiere si attende l'approvazione del Cipe. E così i sindaci possono ancora dire la loro. Roberto Albetti, primo cittadino di Abbiategrasso, è convinto che la strada serva «per chi impiega un'ora e mezza per arrivare a Milano e anche per le aziende».

Chiede però un sottopasso che da viale Sforza porti alla nuova strada e una pista ciclabile che dalla stazione raggiunga la zona di Castelletto (modifiche già in progetto). Luigi Cairati, sindaco di Cusago, ha presentato le sue richieste in Regione: oltre ad alberi e siepi, vuole la cancellazione delle entrate di Gaggiano e Baggio, «che creerebbero caos». Magenta spera in una ciclabile che colleghi la periferia verso Boffalora con il resto della città, alberi sulla strada per Pontevecchio e una circonvallazione che salvi la frazione Pontenuovo dal traffico della Statale 11, che oggi la attraversa «con gravi incidenti ogni anno», come spiega il vicesindaco Marco Maerna. Robecco sul Naviglio ha messo le sue richieste in una delibera, votata all'unanimità dal consiglio Comunale: una sola corsia per senso di marcia e non due, lo svincolo fra Magenta e Robecco non sopraelevato e una fascia continua di vegetazione sul ciglio della strada, «per evitare che si costruiscano case», come precisa il sindaco Giuseppe Zanoni. Da sempre contraria alla strada ma favorevole alle compensazioni, è Bruna Brembilla, presidentessa del Parco agricolo Sud, che spiega: «È l'unico modo per salvaguardare davvero il verde».

L'Anas propone come compensazione alle sei corsie 600 arbusti e 53mila alberi. Fra le specie: il melo, l'acero e il ciliegio

Le proposte I filari

Gli animali Sotto la carreggiata della superstrada saranno scavati 30 tunnel per consentire il passaggio della fauna selvatica

La foresta Per la foresta di Cusago è previsto un rimboschimento a mosaico, con zone alberate e altre di prateria

Le barriere Oltre agli alberi, ad assorbire il rumore del traffico saranno installati quattro chilometri di pannelli artificiali

PER SAPERNE DI PIÙ www.stradeanas.it www.comune.milano.it/ecopass ecopass.atm-mi.it

Investimenti pubblici e privati 5

Una parola d'ordine: sburocratizzazione

AGENDA 2000 A quasi dieci anni dall'avvio il programma non è stato ancora completato e la spesa non ha generato lo sviluppo atteso NUOVO PROGRAMMA UE Sono già trascorsi due anni della nuova e ultima fase di aiuti comunitari senza che sia stato ancora avviato alcun intervento

Francesco Prisco

Quando alla vigilia del terzo millennio il programma di aiuticomunitari«Agenda 2000» stava per far piovere incentivi su privati ed enti locali, in una Campania da troppo tempo «economicamente depressa» prevaleva un clima di generalizzato ottimismo. Da allora sono trascorsi ormai dieci anni, i fondi Por 2000-2006 sono stati spesi solo in parte senza generare uno sviluppo apprezzabile mentre i primi due anni della programmazione 2007-2013 sono volati via senza che la spesa partisse. Vuoi per il peso di una burocrazia che non fa sconti a nessuno, vuoi per la crisi della classe dirigente che nessuno ormai osa più mettere in dubbio, l'ottimismo non abita più qui.

Eppure questa parte del Paese non può permettersi il lusso di sprecare gli investimenti pubblici. Anzi concentrarli su obiettivi condivisi è un dovere, tanto più che, finita la programmazione 2007-2013, l'Unione europea difficilmente sarà disposta a concedere "tempi supplementari". Come? Alla domanda prova a rispondere Andrea Cozzolino, assessore alle Attività produttive della Regione Campania. «La priorità - dichiara Cozzolino - è sburocratizzare, ridurre all'essenziale l'intermediazione della pubblica amministrazione e semplificare gli strumenti di finanziamento». Il suo assessorato, con la nuova legge sugli incentivi in vigore da quest'anno, ci ha provato. «Abbiamo ridotto - prosegue - da 44 a 5 le misure, ci avvaliamo delle banche come garanti dell'intermediazione con le imprese e tutte le domande vengono presentate attraverso lo sportello online». L'assessorato alle Attività produttive, attraverso il lancio del piano decennale di aiuti che porta il nome di Paser e attinge ai fondi Ue, si è sforzato infatti di razionalizzare gli aiuti con la consapevolezza che il processo di snellimento della macchina amministrativa è tutt'altro che rapido. «Molto si può ancora fare - dice ancora Cozzolino -, va però sottolineato che anche le imprese debbono fare fino in fondo la loro parte presentando progetti e interventi di qualità, unitamente al Governo nazionale che deve sbloccare le convenzioni». Sui fondi 2007-2013, Cozzolino rivendica: «C'è stato un ritardo a livello comunitario. E comunque siamo stati i primi quest'anno, tra le Regioni del Mezzogiorno, ad avere il via libera da Bruxelles per il Programma di sviluppo rurale».

Altro assessorato regionale che veicola una porzione cospicua di investimenti pubblici è quello alle Infrastrutture e ai trasporti, retto da Ennio Cascetta. Basti pensare che dal 2000 ha avviato un programma quindicennale di investimenti da 28,8 miliardi: si va dall'alta velocità ferroviaria Roma-Napoli-Salerno al restyling dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Negli ultimi otto anni, sono stati spesi 7,6 miliardi tra fondi europei, statali, regionali e di altri enti locali. Non è difficile, insomma, immaginare che il piano infrastrutturale in atto apparirà tra qualche anno come l'eredità più importante delle due Giunte Bassolino. Della gestione dei fondi di sua competenza, Cascetta va fiero: «Il nostro metodo ha dato risultati più che soddisfacenti. L'Ue più volte ha indicato il modello Campania per la promozione del trasporto pubblico e della mobilità sostenibile come "best practice". Poche ma essenziali le regole a cui ci siamo attenuti: la programmazione degli interventi in un'ottica di sistema, la qualità dei progetti e, infine, la concertazione istituzionale, con il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati nella individuazione delle soluzioni progettuali di maggiore vantaggio per il territorio». Per investire bene i fondi pubblici alle istituzioni occorrono comunque anche interlocutori di qualità.

È il caso di Gesac, società a maggioranza privata (ma con quote ancora in mano pubblica) che gestisce l'aeroporto di Napoli Capodichino e, da qui a qualche anno, sarà chiamata a raccogliere la sfida della delocalizzazione nel nuovo e più grande hub di Grazzanise. Un'azienda molto particolare che ha investito innanzitutto di tasca propria: quando nel '97 ebbe la concessione dello scalo partenopeo si impegnò ad

autofinanziare, fino al 2008, interventi per 100 milioni. Cifra che, a consuntivo, è diventata di 108 milioni. Dal Pon Trasporti della passata programmazione Ue, poi, Gesac ha ottenuto fondi per 76 milioni di cui 60 milioni già spesi. Sono però proprio i meccanismi della burocrazia italiana a complicare la vita all'amministratore delegato della società di gestione Mauro Pollio. «Le gare al massimo ribasso - dice Pollio - non favoriscono certo la spesa. Per impiegare i restanti fondi comunitari l'anno prossimo avremo, inoltre, bisogno di atti aggiuntivi da parte dell'Enac. Eppure in dinamiche di questo tipo occorrerebbe maggiore scioltezza».

C'è da «tagliare al massimo i tempi delle procedure burocratiche» anche secondo Andrea Annunziata, presidente dell'Autorità portuale di Salerno che, in virtù di investimenti per oltre 200 milioni di euro, aspira a consolidare il ruolo di "gateway" dello scalo marittimo a servizio di Centro e Sud per i traffici di contenitori, rotabili e **Autostrade** del Mare. Una spinta importante all'efficientamento della spesa pubblica potrebbe arrivare, secondo Annunziata, concentrando «le risorse disponibili per la realizzazione delle grandi infrastrutture strategiche per lo sviluppo dell'economia, come certamente sono i porti. Ritengo - conclude Annunziata - che una maggiore autonomia finanziaria delle Autorità portuali, come da più parti auspicata, possa dare un importante contributo al perseguimento di tali obiettivi». È chiaro, insomma, che il primo nemico da sconfiggere si chiama burocrazia. Non è, purtroppo, altrettanto chiaro chi - tra Bruxelles, Roma e Napoli - debba assestargli il primo colpo.

Sciogliere il groviglio di inefficienze

foto="/immagini/milano/photo/205/13/8/20081223/8catene.jpg" XY="276 230" Croprect="1 29 274 192"

Un groviglio difficile da sciogliere. La foto di Raffaella Mariniello è stata usata di recente come copertina del libro "Napoli siccome immobile" e rappresenta il nodo di contraddizioni di una città tra passato e futuro

IN CIFRE

28,8 mld

Trasporti. Il valore del piano quindicennale della Regione Campania

16 mln

Capodichino. Le risorse ancora disponibili per la Gesac nell'ambito del Pon trasporti

5

Misure. L'assessorato regionale alle Attività produttive ha ridotto i canali di incentivazione

Foto: L'autorità portuale di Salerno Andrea Annunziata

Foto: Trasporti Ennio Cascetta

Foto: Attività produttive Andrea Cozzolino

G8, intesa Anas-regione sarda per opere di grande viabilità

Un accordo fra regione Sardegna e Anas per far ripartire le procedure per l'assegnazione dei lavori delle opere di grande viabilità legate al G8, in programma a La Maddalena il prossimo anno. Il meccanismo rischiava d'incepparsi dopo la mancata conferma, nel recente decreto legge sul G8, dell'anticipazione dei fondi Fas (Fondo aree sottoutilizzate) 2007-2013 alla regione nell'anno in corso (circa 520 milioni di euro), come era previsto nell'ordinanza del presidente del consiglio dei ministri dell'agosto scorso. L'accordo fra regione e Anas permetterà alle imprese interessate a partecipare ai lavori di presentare le offerte: quelle che si aggiudicheranno gli appalti predisporranno inizialmente il progetto esecutivo, ma avvieranno i lavori non appena verranno resi disponibili alla regione i fondi Fas già assegnati. La regione ha già messo a disposizione dell'Anas il progetto preliminare dell'intervento di adeguamento della nuova Sassari-Olbia, che prevede una bretella a quattro corsie nel tratto compreso tra la strada statale 131 all'altezza del bivio per Ploaghe e la statale 597, due chilometri e mezzo considerati essenziali per snellire il traffico, costo previsto sui 20 milioni. Intanto, ieri sono stati pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale nove bandi, per un totale di 10 milioni, per lavori di manutenzione straordinaria delle strade isolate. Fra questi spiccano la statale 131 Carlo Felice (i lavori riguardano la galleria di Santu Antine a Sedilo) e la Nuoro-Abbasanta, mentre sull'Orientale sarda, nei pressi di Olbia, si provvederà a eliminare alcune curve pericolose e incroci a raso. Nei giorni scorsi, la regione aveva stanziato altri 2 milioni e 352 mila euro per il piano di riqualificazione urbana che interessa la maggior parte delle abitazioni dell'area dell'ex Arsenale, a La Maddalena. In totale saranno 10 milioni 852 mila euro i fondi che saranno utilizzati per realizzare 30 nuovi alloggi destinati ai cittadini di La Maddalena privi di abitazione e inseriti nell'apposita graduatoria comunale. Saranno anche recuperati 59 alloggi. Demoliti invece, per essere ricostruiti nell'area delle ex Officine Sauro, altri 31 alloggi, metà assegnati a chi è in graduatoria.

I SOCI DELL' AUTOSTRADA BRESCIA-PADOVA APPROVANO L'OPERAZIONE DI SCISSIONE DEGLI ASSET

Via allo spin-off della Serenissima

Nasce la holding che gestirà tutte le partecipazioni con l'obiettivo di vendere quelle non strategiche
Andrea Montanari

Il core business da un lato, gli asset finanziari e non strategici dall'altro. Il progetto di scissione dell'**Autostrada** Brescia-Padova, che prevede la separazione dell'attività tradizionale (vale a dire la gestione della concessione del tratto di competenza dell'A4) dalle 25 partecipazioni, maggioritarie e minoritarie, detenute in portafoglio (vedere tabella in pagina), è andato in porto. «Abbiamo costituito Serenissima Holding», spiega a MF-Milano Finanza il presidente dell'**autostrada** Serenissima nonché della Provincia di Vicenza A t t i o Schneck, «per fare definitivamente chiarezza sulle strategie di sviluppo della società e per definire i vari settori d'intervento». Nella newco, infatti, confluiscono le partecipazioni nei settori del real estate, del project financing, dei servizi infrastrutturali e di tlc e tutte le quote detenute in aziende dei settori trasporti e mobilità. «Con questa scissione andremo a individuare tutto ciò che non è ritenuto strategico e che sarà ceduto sul mercato», continua Schneck fautore del progetto, in qualità di referente degli enti pubblici che detengono la maggioranza della Serenissima, assieme a Rino Mario Gambari e Alberto Rigotti esponenti di Re.Consult, il primo azionista privato con il 26% del capitale. In particolare sicuramente resteranno in pancia alla nuova holding (che sarà presieduta molto probabilmente dallo stesso Schneck con un cda a 7 membri), La Serenissima Costruzioni, Real Estate Serenissima, La Serenissima Investimenti, Tangenziali Lombardo Venete, Infragrappo (che controlla Infracom, la società dedicata allo sviluppo della tecnologia per le telecomunicazioni), Pedemontana Veneta e **Autostrade** Centro Padane. «Il destino di tutte le altre quote (tra queste Vi Abilità, Globalcar Service, Gra di Padova, Centro Interscambio Merci e Servizi, **Autostrada** Estense e così via, ndr) è la cessione perché vogliamo razionalizzare il portafoglio e dismettere tutto quello che sarà considerato non strategico», specifica il presidente della società di gestione autostradale. Utile a 45 milioni. Intanto Schneck si appresta a chiudere un esercizio che dovrà tenere conto di un calo minimo (-0,7%) del traffico ma che registrerà un fatturato di circa 240 milioni (in linea con quello del 2007, plusvalenze straordinarie a parte) e un utile netto che dovrebbe assestarsi sui 45 milioni, il doppio del dato del 2007. «Abbiamo dovuto sospendere alcuni investimenti infrastrutturali in attesa del pronunciamento della Ue su un procedimento d'infrazione. Da qui i minori oneri finanziari che hanno portato al raddoppio dell'utile», conclude Schneck. I proventi 2008, però, «saranno tenuti con ogni probabilità in azienda, in vista di operazioni future». Ai soci della Serenissima, invece, sarà distribuito il dividendo del 2007, circa 14 milioni, che era rimasto congelato proprio in attesa del responso di Bruxelles. (riproduzione riservata)

TUTTE LE PARTECIPAZIONI DEL CONFERIMENTO DELLA NEWCO Serenissima Costruzioni Real Estate Serenissima La Serenissima Investimenti Soc. Tangenziali Lombardo-Venete Globalcar Service Infragrappo Vi Abilita Gra di Padova spa Pedemontana Veneta Centro Interscambi Servizi Utenza Stradale **Autostrada** Estense Nuova Romea **Autostrade** di Venezia e Padova Confederazione **Autostrade** **Autostrade** Centro Padane **Autostrade** Lombarde Veneto Strade Interporto di Padova **Autostrada** del Brennero Consorzio **Autostrade** Italiane Energia Autocamionale della Cisa Progetto **Autostrada** Diretta Bs-Mi Aeroporti Vicenenti Autovie Venete