

RASSEGNA STAMPA DEL

9 gennaio 2020

Automar prende tutto il terminal auto di Gioia Tauro

Genova - Automar ha completato l'acquisizione di AutoTerminal Gioia Tauro (ATGT) "rilevando il rimanente 50% del capitale societario dal gruppo tedesco BLG Logistics". Lo comunica il gruppo. La società sarà rinominata AutoMar Gioia Tauro e verrà successivamente incorporata in Automar.

Il terminal per lo stoccaggio e la movimentazione di automobili di Gioia Tauro nasce nel 1999 ad opera del gruppo BLG Logistics. Nel 2016 Automar S.p.A. procede a rilevare il 50% delle azioni di ATGT, mettendo il terminal al servizio dei collegamenti car carrier del gruppo Grimaldi.

"Attualmente il terminal ATGT si estende su un'area di 320.000 m2, con una capacità di stoccaggio di circa 18.000 veicoli - scrive l'azienda in una nota - È dotato di un centro PDI di 2.400 m2 e di tre binari di raccordo ferroviario. Fondata nel 1974, Automar S.p.A. è un'azienda leader nei servizi di logistica integrata nel Sud Italia". Oggi Automar S.p.A. è una società partecipata da Bertani S.p.A., Grimaldi Group S.p.A. e Mercurio S.p.A.

Torna il sorriso a Gioia Tauro: i traffici crescono

Torna il sereno nel porto di Gioia Tauro. Dopo due anni di traffico in calo, nel 2017 e nel 2018, lo scalo calabrese ha chiuso in positivo l'anno appena concluso. «La politica di rilancio e di riqualificazione dell'infrastruttura portuale, messa in campo dall'Autorità portuale di Gioia Tauro in sinergia con il nuovo management di Medcenter Container Terminal, ha iniziato a dare i suoi frutti», si legge in una nota. All'inizio di dicembre, infatti, il patron di Msc (e gestore del terminal con il Medcenter), Gianluigi Aponte, ha visitato lo scalo per fare il punto sugli investimenti che l'armatore sta facendo per rinforzare soprattutto il parco gru (a luglio, per esempio, ne sono state demolite tre obsolete) e le gru "a cavaliere". Oggi Aponte, con Terminal Investment Limited, gestisce da aprile il 100 per cento del terminal di trasbordo di Gioia Tauro. Alla sua visita è seguita pochi giorni dopo quella della ministra dei Trasporti, Paola De Micheli. Infine, poco prima di Capodanno, l'agenzia del lavoro portuale è stata rinnovata per altri due anni.

Il traffico dei container – il principale del porto - è cresciuto di circa l'8 per cento, cosa che determina una netta inversione di tendenza e nonostante la crisi dei traffici dei primi tre mesi del 2019 culminata con uno sciopero di nove giorni da parte degli operai del Medcenter. A conti fatti, lo scalo di Gioia Tauro ha totalizzato 2.522,874 teu e l'arrivo di 1,287 navi.

Nel dettaglio, è aumentato il numero di portacontainer attraccate, cresciute del 5,1 per cento con un innalzamento dei movimenti di circa 1,6 milioni e una relativa crescita percentuale dell'8,6. «Si è giunti a questo traguardo – spiega l'Autorità portuale - perché lo scalo calabrese, nel corso dell'anno, ha mantenuto stabile la strada del rinnovamento, concretizzando la sua politica di sviluppo mirata a definire un chiaro cambio di tendenza e porre fine al periodo buio che ha segnato, negli ultimi anni, la vita dell'infrastruttura portuale». Gioia Tauro si conferma così il primo hub nazione di trasbordo.

Ritorna a dei buoni livelli anche la produttività degli addetti dello scalo commerciale, a volte criticati per eccessiva lentezza: crescita del 2,8 per cento della lavorazione oraria sulle navi madri, mentre sui feeder è stato raggiunto un incremento del 3 per cento.

Ha contribuito a risalire la china la piena operatività degli investimenti del terminalista attraverso un importante progetto di rinnovamento dell'equipaggiamento di terra, così da mantenersi aggiornato di fronte alla costante crescita delle navi, oltre ad adeguare tecnologie e velocità di movimentazione delle gru di banchina e dei mezzi meccanici, portando a termine i lavori di rifacimento dei piazzali e delle vie di corsa. È stato avviato un programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali portuali per una spesa di 3,5 milioni di euro.

Per completare la piena funzionalità del terminal, l'Autorità portuale contribuirà con un investimento di oltre 8 milioni per i prossimi due anni per finanziare il risanamento di banchina dei tratti A e B e l'adeguamento strutturale della pavimentazione nel tratto C con l'obiettivo di incrementarne la sua complessiva portanza.

«Attendiamo il 2020 per certificare un completo rilancio dei traffici portuali, che ha già dato i suoi frutti sin dal secondo semestre del 2019», commenta il commissario dell'Autorità portuale, Andrea Agostinelli. «Ora - conclude - ogni sforzo dell'Autorità portuale andrà profuso nella realizzazione dei collegamenti ferroviari con la rete nazionale e nella valorizzazione del gateway ferroviario, ormai realizzato. Di tutto questo abbiamo avuto positivi riscontri dal ministro De Micheli, e di questo parleremo nei prossimi giorni con i candidati alle prossime elezioni regionali».

Al via tavolo noli marittimi, il governo: "Lavoriamo a una soluzione"

«Spero che il blocco non si trasformi in un boomerang per l'economia della Sicilia e della Sardegna, per questo motivo lancia un appello a sospendere il blocco stradale davanti ai porti, il governo è per il buon esito della vicenda e stiamo già lavorando alla soluzione da portare all'incontro della prossima settimana». Così il viceministro ai Trasporti, Giancarlo Cancellieri, ha commentato l'incontro di martedì a Roma, al dicastero, insieme alla ministra Paola De Micheli, con i rappresentanti degli autotrasportatori e degli armatori per fare il punto sull'adeguamento dei noli marittimi.

Al centro l'aumento del costo del combustibile che dal primo gennaio, secondo la direttiva comunitaria IMO 2020, dovrà essere molto più raffinato, con un tenore di zolfo bassissimo per ridurre l'impatto ambientale (dal 3,5% di massa/massa del 2019 allo 0,5% di oggi, sette volte meno). Per recuperare i costi, le compagnie marittime aumenteranno quindi i prezzi dei noli marittimi. Quali costi? In primo luogo i notevoli investimenti sui motori e l'installazione di "marmitte catalitiche" (*scrubber*).

«L'incontro - si legge in una nota del ministero - ha avuto come obiettivo principale quello di cominciare a vagliare tutte le possibili proposte per sostenere il settore del trasporto merci e il suo ruolo fondamentale per lo sviluppo dell'economia del paese soprattutto per gli spostamenti verso le isole maggiori, tutto ciò rispettando allo stesso tempo le esigenze degli stessi armatori per un rincaro imposto loro dagli investimenti che hanno dovuto affrontare per convertire le navi ai dettami normativi della direttiva comunitaria». Per gli spostamenti tra le isole, le compagnie Grimaldi Lines, Grandi Navi Veloci e Moby/Tirrenia prevedono rincari fino al 25 per cento applicando un *environmental sulphur surcharge IMO 2020*, un supplemento che va dai 5 agli 8 euro a metro lineare. Gli autotrasportatori (che secondo i calcoli di Cna-Fita rappresentano circa tre quarti delle imprese sarde) chiedono un intervento della Regione Sardegna sul governo.

«Occorre trovare un equilibrio - ha detto Cancellieri - tra le esigenze degli armatori e degli autotrasportatori. Analizzeremo le voci che stanno generando questo aumento e cercheremo come governo di mettere in campo ogni possibile azione per diluirne in positivo gli effetti».

Grimaldi conferma l'ordine di due traghetti per Finnlines

Ora è arrivata anche la conferma ufficiale della compagnia: Finnlines, come già scritto da S2S, ha annunciato di avere siglato l'ordine per la costruzione di due ro-pax di classe Superstar, che saranno realizzati da China Merchants Jinling Shipyard (Weihai), l'ex AVIC Weihai passato lo scorso aprile sotto le insegne del gruppo, tra i principali attori della cantieristica navale cinese.

Per Grimaldi, che controlla la compagnia finlandese, si tratta del primo ordine di traghetti a un costruttore cinese e non europeo.

Attesi per il debutto nel 2023, i due mezzi apparterranno alla nuova classe Superstar, una versione più grande della Star. Precisamente la loro lunghezza sarà di 230 metri, mentre dal punto di vista della capacità le due navi saranno in grado di accogliere 5.100 metri di carico lineare e 1.100 passeggeri. Saranno inoltre dotate, spiega Finnlines, della "notazione ice-class finlandese/svedese" e realizzate in linea con gli standard più elevati sotto i profili tecnico e ambientale. Un punto ribadito anche da Emanuele Grimaldi, che nelle vesti di CEO di Finnlines ha sottolineato come con questo 'investimento (il cui valore non è stato svelato, ma che dovrebbe essere di 130 milioni di dollari per nave) la compagnia miri "alla efficienza energetica e alla riduzione delle emissioni" ma anche a garantire il "massimo comfort ai passeggeri". Attenzione sarà però dedicata anche all'utenza cargo, perché la progettazione delle navi punterà a rendere veloci ed efficienti le movimentazioni per garantire "tempi brevi di riconsegna" dei mezzi. Il numero uno del gruppo partenopeo ha anche ricordato come l'ordine sia parte di un piano di investimenti di 500 milioni di euro in nuove costruzioni che permetterà a Finnlines di "continuare a garantire servizi *premium* alla sua clientela".

Grendi si allarga (temporaneamente) a Cagliari

L'istanza è stata pubblicata appena prima di Natale, ma la sottoposizione da parte di Feeder and Domestic Service, società controllata al 75% dal gruppo Grendi (il 25% è di Cacip), all'Autorità di Sistema Portuale di Cagliari risale alla seconda metà di settembre, in concomitanza con l'avvio di un servizio feeder di MSC fra l'isola e il continente (Gioia Tauro - Palermo - Cagliari - Napoli - Gioia Tauro, frequenza settimanale).

L'iniziativa era stata presa a seguito della crisi di CICT (società del gruppo Contship concessionaria in uscita del terminal container del porto canale), "quando - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP - occorreva dare continuità al traffico rimasto a Cagliari: da qui la decisione di procedere con l'anticipata occupazione, cui ha fatto seguito la pubblicazione dell'istanza e la relativa procedura".

L'area chiesta da FDS occupa circa 25mila mq ed è uno spazio retrostante il terminal gestito da Grendi all'imbocco del porto canale: "Si tratta di un'estensione della concessione della FDS (ns società che gestisce il terminal portuale a Cagliari) per far fronte all'incremento di traffico legato al nuovo servizio MSC su Cagliari. Per effettuare il servizio richiesto, avevamo bisogno di ampliare la nostra area. La prima richiesta era di ottenere uno spazio nell'ex area CICT ma, vista la difficile fase di restituzione della concessione, l'AdSP ci ha proposto uno spazio, retrostante al nostro terminal, che, seppur non pavimentato, ci ha dato una bella mano. Abbiamo chiesto un solo anno perché considero il business MSC provvisorio, dipendendo dall'evoluzione dell'area container ex CICT" aggiunge Antonio Musso, amministratore delegato e membro della famiglia azionista di riferimento di Grendi.

Data la breve durata della concessione l'AdSP non ha richiesto specifici investimenti, ma FDS ha provveduto a dotarsi di attrezzature ("due reach stacker e due trattori e una nuova area di temporanea custodia" precisa Musso) per la gestione del traffico, che, secondo quanto riferisce Deiana, "in questi tre mesi si è attestato sui 7mila TEUs".

Nessun problema, infine, secondo il presidente dell'AdSP - giurista di professione (ordinario di Diritto della Navigazione all'ateneo cagliaritano) - quanto a compatibilità dell'operazione con il comma 7 dell'articolo 18 (divieto di doppia concessione): "I soggetti titolari sono giuridicamente differenti, ma, ad ogni modo, il problema non si pone, perché l'area assegnata a FDS oltre a non essere attrezzata è anche priva di sbocchi in banchina. Quanto a CICT, stiamo procedendo alle operazioni di restituzione dell'area, in attesa degli esiti della call per la manifestazione di interesse, che si chiuderà a fine febbraio".

Andrea Moizo

Spinelli e autotrasportatori alleati per l'autoparco genovese

Come è noto, la carenza di aree di sosta per gli autotrasportatori in arrivo e partenza dal porto di Genova è una delle problematiche più annose dello scalo (oltre che della città). Che, secondo gli operatori, sarà solo parzialmente lenita dall'autoparco progettato dall'Autorità di Sistema Portuale (160 stalli) ed inserito nel piano straordinario di opere legate alla ricostruzione del Ponte Morandi.

“Con le aree attualmente disponibili abbiamo già un grave gap di spazi. Se consideriamo che nel giro di qualche mese potrebbero venir a mancare anche i 220 stalli dell'autoparco di Campi, la situazione rischia di diventare drammatica” spiega Giuseppe Tagnocchetti, coordinatore ligure di Trasportounito. Per questo la società di service dell'associazione di autotrasportatori ha sottoscritto, insieme ai 'colleghi' di FAI e CNA Fita, con cui gestisce Campi, e a Spininvest, la finanziaria del Gruppo Spinelli che ne è proprietaria, un'istanza per ottenere da Società per Cornigliano (SpC) (controllata dalla Regione e deputata alla riqualificazione delle aree ex Ilva passate alla città con gli accordi del 2005) alcuni spazi nella sua disponibilità, “ideali per un autoparco, dato che sarebbero prossimi al nuovo Varco di Ponente del porto in via di realizzazione”.

Il venir meno di Campi ha una duplice ragione. Da una parte c'è l'esigenza di Pergenova, la società che sta ricostruendo il viadotto crollato nel 2018, di spazi attigui a quelli del ponte per allestirne gli impalcati più imponenti. Come confermato dalla struttura commissariale, le aree di Spinelli non saranno espropriate né restituite senza indennizzo formale dall'imprenditore (come avvenne per circa 10mila mq in necessari alla realizzazione della Strada della Superba), ma saranno affittate con un accordo privato (e riservato nei dettagli) fra le parti.

“Questo ci farà perdere nell'immediato 60-70 stalli” precisa Tagnocchetti. “E poi c'è l'operazione Amazon: se davvero Spinelli cederà il resto di Campi al colosso dell'e-commerce perderemo definitivamente l'autoparco, con conseguenze facilmente immaginabili. Per questo, anche se formalmente non abbiamo ricevuto uno sfratto, ci siamo attivati con l'istanza, chiedendo una concessione di 30 mesi. Che servirebbero a giustificare quegli interventi minimi di allestimento di cui ci faremmo carico e a capire lo sviluppo delle disponibilità di spazi per i camionisti diretti al porto”.

Quanto ad Amazon-Spinelli, sia la filiale italiana dell'impero di Jeff Bezos sia il gruppo genovese restano abbottonati. Secondo quanto appreso da *Ship2Shore*, Spinelli si sarebbe accordato per realizzare e poi affittare magazzino e relative pertinenze ad Amazon, che poi li gestirà in proprio. Ed è un indizio, comunque, verso la mutazione di destinazione dell'area il fatto che Spininvest abbia sottoscritto l'istanza per gli spazi di SpC.

Qui entrano in gioco altri due fattori importanti per il buon esito dell'operazione. Al netto del completamento delle operazioni di bonifica, l'area in questione, presso Villa Bombrini, non è destinata dal PUC (Piano Urbanistico Comunale) e dagli accordi del 2005 ad usi trasportistico-logistici (ma alla riqualificazione urbana, previa soluzione ai problemi di esondabilità). Per cui, ammesso che una concessione di 30 mesi soltanto sia possibile, per stabilizzare eventualmente la cosa occorrerebbe una variante: secondo i proponenti il nuovo autoparco potrebbe nell'immediato ospitare 210 stalli per arrivare con successivi interventi a 350, risolvendo in via definitiva le esigenze del porto.

Tale scenario – e questo corrobora l’interesse di Spinelli all’operazione, anche se Spininvest mirerebbe a lasciare poi Bombrini agli autotrasportatori – consentirebbe di mutare i piani dell’AdSP per Erzelli 2, altra area ex Ilva che SpC dovrebbe bonificare e poi restituire al porto. Si tratta infatti degli spazi attualmente utilizzati da Spinelli come deposito per i container vuoti (merceologia in costante crescita negli stagnanti traffici genovesi: 23% dei TEUs totali nei primi 9 mesi del 2019), al centro però – ecco il secondo scoglio – di un complicato contenzioso fra lo stesso Spinelli e SpC – la prima udienza è slittata a fine gennaio – nonché di una gara per la loro riassegnazione ad uso temporaneamente logistico (le lettere d’invito sono partite poco prima di Natale). Salvo che l’eventuale buon esito dell’operazione Bombrini non ne stabilizzi l’attuale funzionalità.

Andrea Moizo

Al via la ricostruzione del viadotto crollato sulla A6, Vado Gateway tira un sospiro di sollievo

Potrebbe essere completata entro la prima settimana di marzo la ricostruzione del viadotto 'Madonna del Monte' in direzione Nord, fra i caselli di Savona e Altare, crollato lo scorso 24 novembre a causa di una frana che aveva portato a valle circa 30 mila metri cubi di materiale da un versante della montagna.

Si tratta di una notizia senz'altro confortante per il sistema infrastrutturale ligure alle prese, dopo il crollo di ponte Morandi a Genova nell'agosto 2018, con diverse altre criticità sulle autostrade A7 e A10 che di fatto collegano il capoluogo regionale con la Lombardia e con il Piemonte. Ma la possibilità di una completa riapertura del traffico lungo questo asse viario fa tirare un sospiro di sollievo soprattutto al management di Vado Gateway, il nuovo terminal container dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale in concessione ad Apm inaugurato poco meno di un mese fa. Una piattaforma moderna, all'avanguardia, semi-automatizzata ma che ha il suo tallone d'Achille proprio nei collegamenti infrastrutturali retroportuali, situazione aggravata dai problemi su quello che sarebbe il suo principale asse viario, appunto la A6 Torino-Savona oltre alla A10 Genova-Ventimiglia. Tant'è che proprio in occasione dell'inaugurazione-show dello scorso 12 dicembre i principali – e forse unici – timori dei protagonisti dell'operazione – dall'amministratore delegato Paolo Cornetto al presidente dell'Authority Paolo Emilio Signorini – erano legati proprio a questa criticità, per quanto il bando di gara della concessione preveda che il 40% del traffico container venga smaltito via ferrovia e per questo è previsto che Rete Ferroviaria Italiana (RFI) investa 26 milioni di euro per il rifacimento della stazione di Vado Ligure.

La concessionaria della A6 Autostrada dei Fiori (Gruppo Gavio) ha completato le opere di fondazione e le nuove spalle del ponte fra dicembre e i primi giorni di gennaio. I lavori proseguono nonostante il movimento franoso sia ancora in corso e l'area del versante montuoso non sia ancora stata stabilizzata dagli enti competenti ma è monitorata con appositi sensori che ne registrano l'andamento e che, come avvenuto già in alcune circostanze nel mese di dicembre a seguito delle forti piogge che hanno interessato l'area, bloccano, al superamento di determinate soglie di sicurezza, sia il traffico autostradale in carreggiata sud sia i lavori di ricostruzione che vedono impegnati diversi uomini e mezzi. E sono proprio questi imprevisti che potrebbero far slittare la data di consegna dell'infrastruttura, prevista appunto per la prima settimana di marzo.

Il nuovo viadotto «Madonna del Monte» sarà realizzato ad unica campata, della lunghezza di 58 metri, senza supporti intermedi: ciò garantirà, pertanto, l'attraversamento del canale sottostante scavalcando interamente la zona oggetto della frana.

E a proposito di infrastrutture autostradali, Vado Gateway si aspetta che entro febbraio la stessa società concessionaria Autostrada dei Fiori chiuda la fase che darà avvio al bando di progettazione del nuovo casello di Bossarino, indispensabile per togliere dalle strade vadesi i quasi 800 camion al giorno che graviteranno nell'area quando l'operatività del terminal, che potrà raggiungere i 900 mila teu annuali, sarà a pieno regime.

MSC e Global Ports alleate in Tunisia

Dopo la crisi degli anni scorsi, seguita all'escalation di violenza che ha coinvolto tutto il Nord Africa, ora le coste del Maghreb stanno tornando protagoniste dell'industria crocieristica mediterranea, tanto da spingere due colossi del settore come MSC Crociere e Global Ports Holding (GPH) e mettere 'radici' in Tunisia.

Una joint-venture recentemente costituita dalla compagnia ginevrina e dal gruppo terminalistico turco ha infatti completato – come rivela la stessa GPH in una nota – l'acquisizione della società Goulette Shipping Cruise, che gestisce il terminal crociere e il centro commerciale Goulette Village Harbor del porto tunisino de La Goulette in forza ad un contratto di concessione trentennale iniziato nel 2006, con opzione per estendere la durata di ulteriori 20 anni.

A cedere il terminal operator è stata la società statale tunisina Al Karama Holding, che da questa operazione ha incassato oltre 37,7 milioni di dinari, ovvero poco più di 12 milioni di euro.

Negli ultimi anni i flussi crocieristici a La Goulette, come in tutta l'area, sono calati – ricorda GPH nella sua nota – per effetto dell'attacco terroristico avvenuto nel 2015 al Museo del Bardo a Tunisi che causò la morte di 22 turisti. Ma, prima di questo tragico evento, i volumi del porto tunisino viaggiavano su livelli decisamente significativi, con un picco di 900.000 crocieristi movimentati nel 2010 e una media annua di poco inferiore ai 450.000 crocieristi nel periodo 2011-2014.

Mammoet ha completato l'acquisizione della britannica ALE

Oggi l'olandese Mammoet, società specializzata nella movimentazione di carichi eccezionali, ha completato l'acquisizione della britannica ALE che opera nello stesso settore d'attività. Con la fusione le attività verranno realizzate sotto il marchio Mammoet e l'azienda olandese ha specificato che nei prossimi mesi verrà attuato un piano di integrazione con lo scopo di riunire le due organizzazioni mantenendo livelli d'eccellenza di servizio e di sicurezza.

Mammoet ha sottolineato che con la fusione l'azienda è prima al mondo in quanto a personale e a flotta di mezzi dedicati all'attività di trasporto e movimentazione di carichi eccezionali e che Mammoet è l'unica società del settore a disporre di una grande struttura di ricerca e sviluppo gestita indipendentemente dalle proprie attività operative.

Un nuovo servizio intermodale ferroviario multistop del gruppo SMET collega Orbassano, Verona e Bari

Il gruppo SMET ha annunciato l'avvio del primo servizio intermodale ferroviario multistop tra il Nord e il Sud Italia dedicato al trasporto dei semirimorchi che viene realizzato tramite la sua controllata SIT Rail e in partnership con CFI - Compagnia Ferroviaria Italiana. Il nuovo servizio intermodale ferroviario, sviluppato in sinergia con Terminali Italia del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, collega il terminal di Orbassano, in provincia di Torino, con Verona e successivamente con il terminal di Bari.

Attualmente sono previste tre partenze settimanali, che saliranno a sei a partire dal prossimo maggio. Il collegamento consentirà di trasportare tramite ferrovia oltre 270 camion a settimana che altrimenti percorrerebbero il tragitto tramite autostrada: si genererà così una riduzione di emissioni di CO2 del 65%.

Finnlines ordina due nuove navi ro-pax della capacità di 5.100 metri lineari e mille passeggeri

La compagnia di navigazione Finnlines del gruppo armatoriale partenopeo Grimaldi ha ordinato al cantiere China Merchants Jinling Shipyard (Weihai) Co. (ex AVIC Weihai) del gruppo China Merchants Group la costruzione di due navi ro-pax.

Le due unità, di classe “Superstar”, saranno prese in consegna nel 2023. Le due navi diventeranno le ammiraglie della flotta della compagnia finlandese e saranno più grandi delle unità di classe “Star” attualmente in servizio: con una lunghezza di circa 230 metri, la loro capacità di carico sarà di 5.100 metri lineari di rotabili e di circa 1.100 passeggeri.

Automar Spa acquisisce AutoTerminal Gioia Tauro

PONTECAGNANO – Si è completata l'acquisizione da parte di Automar Spa di AutoTerminal Gioia Tauro spa (Atgt), rilevando il rimanente 50% del suo capitale societario dal gruppo tedesco BLG Logistics.

La società acquisita, rinominata AutoMar Gioia Tauro Spa, verrà incorporata presto in Automar Spa.

Il terminal per lo stoccaggio e la movimentazione di automobili di Gioia Tauro nasce nel 1999 ad opera del gruppo BLG Logistics, leader europeo nel settore della movimentazione dei veicoli e nelle attività connesse a valore aggiunto.

Nel 2016 Automar Spa procede a rilevare il 50% delle azioni di Atgt, mettendo il terminal al servizio dei collegamenti car carrier del Gruppo Grimaldi.

Attualmente il terminal Atgt si estende su un'area di 320.000 metri quadri, con una capacità di stoccaggio di circa 18.000 veicoli. È dotato di un centro PDI di 2.400 metri quadri e di tre binari di raccordo ferroviario.

Fondata nel 1974, è un'azienda leader nei servizi di logistica integrata nel Sud Italia. Grazie ad una lunga collaborazione con i maggiori costruttori di veicoli, oggi vanta un'esperienza unica ed un elevato know-how nella logistica e nel trasporto di veicoli.

Nata come filiale italiana del Gruppo Walon France, nel 1996 è stata acquisita da un gruppo di operatori logistici leader nel settore, lasciandole piena autonomia gestionale. Oggi è una società partecipata da Bertani Spa, Grimaldi Group Spa e Mercurio Spa.

Terminal APM, la festa (tra poco) è qui

VADO LIGURE – L’immagine qui sopra, della grande festa per la recente inaugurazione del terminal APM, è paradigmatica di un prossimo avvio dell’operatività della struttura, che sta completando tutte le attrezzature adatte al lavoro e sta mettendo a regime anche il personale appositamente addestrato alle nuovissime tecnologie. Sia sul piano dei mezzi di sollevamento, adatti all’ultima generazione delle Post/Super Post Pamanax, sia sul piano delle strutture di piazzale, il terminal si sta confermando tra i più moderni del Mediterraneo, con la caratteristica altrettanto up-to-date di essere “green”.

Secondo il progetto, il plafond dei 900 mila TEUs annui potrebbe essere raggiunto entro il 2021, grazie agli accordi già registrati. Molto importante anche la specializzazione reefer, che è in fase di attrezzaggio finale. Altrettanto significativi i posti di lavoro, previsti in circa 400 unità tutte specializzate, che potranno diventare successivamente 650 almeno. Per la piena funzionalità del terminal, come noto a forte capitale cinese, rimane il problema della situazione autostradale della Liguria, pesantemente compromessa dagli eventi del ponte Morandi e delle frane dell’inizio inverno. Ma si sta procedendo con molta velocità ai necessari interventi di ripristino.

Il 2019 di Gip: Teu in crescita al Tdt (+11%) e Sech stabile (-0.8%)

Bilancio 2019 in chiaroscuro per Gruppo Investimenti portuali (Gip), la holding portuale partecipata da Infracapital, Infravia e Giulio Schenone che controlla i terminal container Sech di Genova e Terminal Darsena Toscana di Livorno.

Secondo quanto riferito a SHIPPING ITALY dalle stesse società terminalistiche il Tdt di Livorno ha chiuso il 2019 con 560.339 Teu movimentati (fra transhipment e traffico gateway), un dato in crescita di 58,231 Teu (+11,6%). Il dato è superiore al 2017 (quando i Teu movimentati erano stati 515.792) ma ancora inferiore al 2016 (640.854).

Sostanzialmente stabili invece i volumi al terminal Sech del porto di Genova che ha chiuso il 2019 con 311.749 Teu, in calo dello 0,8% rispetto ai 314.494 Teu del 2018 e confermando di fatto il trend anche del 2017, quando i Teu movimentati erano stati 312.689.

Gruppo Investimenti Portuali potrà comunque trarre beneficio (quota parte) anche dalle buone performance dei terminal Psa Genova Prà e Vecon di cui detiene una partecipazione del 35%.

Nicola Capuzzo



Genova dice addio a Gallanti l'avvocato innamorato dei porti

Giorgio Carozzi

Primo e unico presidente comunista nella millenaria storia del porto di Genova, primo timoniere della Autorità portuale che rimpiazza il vecchio Consorzio, Giuliano Gallanti rischia di essere abbattuto all'inizio degli anni Duemila dalla feroce contestazione dei Comitati del Ponente cittadino, un'inedita aggregazione trasversale che si oppone all'espansione del terminal di Pra' gestito dal gigante asiatico, Psa di Singapore.

Gallanti viene "salvato" dal sindaco e dal governatore della Liguria, Beppe Pericu e Sandro Biasotti. Che mediano, al ribasso. E di fatto smontano, stralciano e accantonano un piccolo capolavoro di lungimiranza e di visione operativa proiettata verso un futuro globale. Quel nuovo piano regolatore portuale che prevede l'ampliamento delle banchine di Ponente destinate al traffico container e il conseguente riutilizzo delle preziose aree del porto antico e di Sampierdarena, di cui una parte sarebbero state restituite alla città.

È un colpo basso, Gallanti incassa. Del resto è la stagione in cui le geometrie dei misteri italiani cancellano alleanze dichiarate, solidarietà formali, patti di maggioranza. Si privilegiano i voti e i sostegni elettorali rispetto

al bene comune, inizia l'irreversibile degrado culturale e politico che frena le iniziative di sviluppo condiviso. Vince come oggi la logica del consociativismo. E niente sarà più come prima.

Non ha senso impedire la crescita del porto di Genova. Gallanti lo sa bene. Ma non è un gladiatore, è l'interprete sublime di una mediazione continua tra interessi contrapposti, l'unico in grado di tenere a bada l'impeetuosa irruenza del console della Culmv, Paride Batini. Cerca ogni giorno, con grandi fatiche, di scartare tutti i lati oscuri che incombono sulle banchine, offrendoceli come vicende assolutamente limpide. Difende comun-

que i caposaldi della privatizzazione dei moli e della riorganizzazione del lavoro lanciati da Roberto D'Alessandro e consolidati dal predecessore, Rinaldo Magna-

ni. È molto abile nel trattene-re imprese e agguantare nuovi business. Qualche volta un'anima in pena, ma sempre un galantuomo fermo nel difendere l'istituzione portuale da agguati e rapresaglie. Non solo. Gallan-

ti possiede capacità e cultura per collocarsi negli anni come punto di riferimento politico e progettuale delle altre roccaforti mediterranee ed europee, da Marsiglia a Barcellona, da Rotterdam ad Anversa. Ha più successo all'estero che in Patria. Capisce che il "prodotto porto" dev'essere conosciuto e venduto e così lo porta in tour per il pianeta, soprattutto nel Far East, da Hong Kong a Singapore. E la nave, come sempre, andava o fingeva di andare.

Presidente dell'Autorità portuale genovese per due mandati, avvocato penalista, cuore e mente del Pci in Regione, dirigente di apparato ma anche comunista

atipico: Giuliano Gallanti è uomo di grande sensibilità e di cultura altissima e sublime. Parla correttamente almeno cinque lingue, adora James Joyce, è un'enciclopedia vivente. Resta sempre e volutamente appartato senza bisogno di nascondersi, senza mai dover restituire nulla non avendo mai accettato niente. Gallanti nutre umile rispetto e amore adulto per l'intelligenza e la sensibilità dei suoi ascoltatori. Fruga nella memoria, nelle indignazioni sommerse, nell'evocazione.

C'è tuttavia una pagina ancor oggi oscura e opaca che lo vede indiretto protagonista ma responsabile in quanto presidente dell'Autori-

ty: la fuga di Costa Crociere a Savona, con conseguente e clamoroso divorzio dalla storica compagnia genovese. Un buco nero.

Adesso che la memoria storica del porto di Genova si sgretola e quasi evapora con l'improvvisa scomparsa, a pochi giorni di distanza, di due protagonisti come Roberto D'Alessandro e Giuliano Gallanti, bisognerebbe contare le occasioni perdute e le conquiste sfumate. Luci e ombre. Quello che poteva essere e non sarà mai. Dimenticare per non morire d'angoscia? Non è esattamente quello che Giuliano Gallanti avrebbe sognato per il suo porto. —



«Un presidente straordinario che aprì le banchine al mondo»

Simone Gallotti / GENOVA

Nessuna distanza politica, giura Fabio Capocaccia, perché «lui era di sinistra, ma io di centro» spiega l'uomo che con Gallanti ha condiviso due mandati alla guida del porto di Genova. «Quelli più esaltanti, dove c'era grande voglia di fare» dice l'ex segretario generale del primo presidente comunista dell'Authority. Capocaccia, oggi alla guida dell'Istituto internazionale di comunicazione, è stato il traghettatore (commissario dello scalo prima della riforma) ed ha vissuto la stagione a cavallo tra due epoche, quella segnata da Roberto

D'Alessandro che volgeva al termine e quella della "privatizzazione dei porti" che con Gallanti aveva messo il turbo: «Siamo stati la prima Autorità portuale d'Italia, nati il primo gennaio del 1995».

Otto anni insieme, dal 1996 al 2004, alla guida del primo porto del Paese. Com'era lavorare con Gallanti?

«Abbiamo iniziato con un rapporto burocratico, formale. E alla fine siamo diventati amici. Abbiamo realizzato tanto: dal terminal traghetti, al raddoppio di Ponte Doria. E poi abbiamo recuperato la Stazione Marittima. Non solo: con noi sono tornati a Genova i Messina che erano andati alla Spezia e Bruno Musso. Lo sentivo spesso anche ultimamente. Quando è diventato

presidente del porto di Livorno abbiamo lavorato insieme su alcuni progetti».

Quale era la cifra distintiva di quell'epoca?

«Quella della serietà. Gallanti era una persona onesta intellettualmente e moralmente. Un uomo obiettivo e trasparente, di straordinaria correttezza».

Gallanti aveva anche una spiccata propensione all'internazionalizzazione.

«Certo. Mi ricordo quando all'inizio del mandato, pur di imparare bene l'inglese, il presidente prendeva lezioni serali. Si è tanto applicato, e tanto ha studiato, che è diventato padrone della lingua. E questa nuova competenza l'ha sfruttata per rendere il porto più internazionale».

Gallanti diventò anche presidente di Espo, l'associazione europea degli scali.

«Non solo: di lui ricordo il rapporto personale con Loyola de Palacio, la commissaria europea ai Trasporti. E poi il piano regolatore portuale con un respiro mondiale».

Chiamaste a raccolta i più grandi architetti del tempo...

«Ricordo che riuscimmo a

coinvolgere Rem Koolhaas e Solà-Morales, due big dell'epoca. E sa chi faceva parte dell'agenzia del piano? Stefano Boeri».

Però quell'epoca non è stata solo una rivoluzione estetica.

«No, anzi. Pensi che con Gallanti abbiamo raggiunto il primo milione di container mentre tutti ridevano quando dicevamo che avremmo ottenuto quell'obiettivo. In molti pensavano fosse irrealizzabile. E invece...».

Prima D'Alessandro e ora Gallanti. Sono stati due simboli di un'epoca che sembra così lontana, anche se non sono passati poi molti anni...

«Sono stati due simboli di una rivoluzione che in quegli anni ha cambiato il volto del porto. D'Alessandro per aver ispirato la riforma, Gallanti per averla attuata. Il nostro è stato il periodo della grandi trasformazioni».

E ora invece?

«Adesso i porti sono diventati il paradigma della crisi del sistema-Italia. Noi le decisioni le prendevamo, assumendocene le responsabilità. Oggi i decisori veri non sono premiati. Anzi. —



Addio a Gallanti l'avvocato gentiluomo che reinventò il porto

L'avvocato dei moli se n'è andato in punta di piedi, a poche settimane dal suo ottantunesimo compleanno. Riservato, colto e attento ai grandi e piccoli accadimenti del mondo, Giuliano Gallanti non ha mai rinunciato all'arma che contraddistingue le persone intelligenti, l'ironia. Primo presidente dell'autorità portuale di Genova, Gallanti reinventò gli schemi che governavano lo scalo, mettendo a punto un modello di sistema in grado di reggere per decenni: Al porto ci era arrivato non attraverso un percorso politico, ma per meriti professionali e umani conquistati sul campo. Comunista fino all'ultimo giorno del partito (e forse anche oltre), aveva seguito la linea di Occhetto dopo la Bolognina transitando nel Pds, poi Ds, senza mai approdare, da iscritto, al Pd, pur continuando ovviamente a seguire, sempre con acume critico e stimolante, le vicende della sinistra.

Consigliere regionale in Liguria, poi vicepresidente della giunta e presidente del consiglio, al porto Gallanti approdò nel 1996. Anni di grande dialettica e di confronto fra capitale e lavoro, quelli. Genova era ripartita dopo una lunghissima stagione di conflittualità e aveva iniziato a confrontarsi su una rivoluzione copernicana come quella imposta dalla legge di riforma 84-94. Da soli due anni, il "controllo di tutti i fattori della produzione" era passato dal pubblico al privato, con l'emergere della figura dei terminalisti. La Lanterna aveva già anticipato nei fatti questa impostazione, ma non senza

resistenze e tensioni. Dopo il quadriennio di Rinaldo Magnani, ultimo presidente del Consorzio Autonomo del Porto, lo scalo era stato commissariato (come tutti gli altri) in attesa della nascita di un nuovo soggetto, l'autorità portuale. Commissario per due anni era stato l'ex direttore generale del Cap Fabio Capocaccia, ma la legge imponeva la nomina di un presidente pescato dentro a una terna proposta dagli enti locali (comune, provincia, camera di commercio). Fu allora che la scelta, sostenuta con forza dal sindaco Adriano Sansa, cadde sull'avvoca-

to Gallanti, civilista, titolare di un'avviato studio a Genova. Il primo presidente della nuova autorità si trovava così a dover gestire una delicata fase di avvio di un ente destinato a incidere nel profondo sui destini di Genova (e non solo). La capacità di dialogo e di mediazione messa in campo da Gallanti nei suoi due mandati consentì allo scalo di non fermare la sua crescita. Ma sarebbe riduttivo leggere l'esperienza portuale di Gallanti solo sul piano dei numeri. Forte di una squadra che poteva contare su uomini di esperienza e di capacità come il segretario generale

Capocaccia e il direttore Sandro Carona, fondamentali nel governo della macchina di Palazzo San Giorgio, Gallanti si dedicò a una profonda opera di relazioni internazionali per fare crescere il ruolo di Genova sulla scena globale. Il suo piano regolatore portuale, alla fine degli anni Novanta, diede allo scalo un'impronta ancora oggi pienamente leggibile, con il decollo del terminal di Pra' e il primo disegno di Calata Bettolo. Dal suo confronto con gli allora consoli della Culmv Paride Batini e della Pietro Chiesa Tirreno Bianchi, nacque quel patto sul lavoro che non è mai venuto ed è stato solo modificato alla luce delle nuove norme. Colto e dotato di profonda ironia, Gallanti era un uomo di passioni, dall'arte all'architettura fino al cinema e alla cultura. Mai superficiale nelle sue affermazioni, in grado di parlare inglese, francese e spagnolo, dopo gli otto anni genovesi e subito dopo aver passato il timone del porto a Giovanni Novi, passò per quattro anni alla guida di Espo, l'associazione dei porti europei e venne insignito dal presidente della Repubblica francese dell'Ordre National du Mérite. Nel 2011 il ritorno in Italia, a Livorno, quattro anni da presidente e due da commissario, fino al 2017. Ma anche quando gli incarichi pubblici terminarono, Gallanti non smise mai di far sentire la sua voce e di battersi per i porti, scrivendo articoli e saggi e partecipando a eventi e convegni. Una perdita pesante per chi a cuore la forza dei moli.



Opere, porto e lavoro l'agenda 2020 del Mit

di Massimo Minella

Ci sono il rilancio di Genova e della Liguria fra gli obiettivi che il governo intende centrare. Le parole (scritte in un lungo post su Facebook) del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli suonano come una promessa che ha necessità di materializzarsi in tempi brevi. La strada è comunque già tracciata nei fatti, spiega in sostanza De Micheli che rispondendo all'intervento pubblicato martedì sulle pagine genovesi di Repubblica a firma di Arcangelo Merella, entra nel merito delle singole questioni infrastrutturali del territorio. L'ex assessore comunale ai Trasporti, oggi esponente di Alleanza Civica Liguria, ha chiesto all'esecutivo uno sforzo supplementare per il sostegno di una regione che sulle infrastrutture poggia gran parte delle sue speranze di rilancio. E De Micheli riassume in una sorta di decalogo le linee guida del piano per il territorio. Si parte dai numeri, legati a due norme appena entrate in vigore, la legge di bilancio e il decreto Milleproroghe. Numeri che vanno a integrare il decreto "Per Genova" predisposto per città e porto in conseguenza del crollo del ponte Morandi, nell'agosto del 2018.

Centrale, ovviamente, in tema di infrastrutture, resta per il ministero dei Trasporti il progetto della Gronda che, ripete De Micheli, «è uno solo, quello per il quale è stata comple-

tata l'analisi costi-benefici prevista per legge attraverso gli approfondimenti che si sono resi necessari». Una risposta a chi, a più riprese, negli ultimi mesi aveva sottolineato la necessità di una revisione sostanziale del progetto che potesse anche prevedere un nuovo disegno dell'infrastruttura autostradale. Così non sarà e presto, annuncia De Micheli, «l'analisi (costi-benefici n.d.r.) verrà resa pubblica.

Fondamentale anche il via libera, a 11 anni dalla firma dell'accordo di programma, del ribaltamento a mare del cantiere di Sestri Ponente della Fincantieri. Nella legge di Bilan-

cio, infatti, sono stati stanziati 480 milioni per andare oltre il primo progetto, ampliando lo spazio a terra e soprattutto costruendo un nuovo bacino che consentirà di realizzare navi fino a 175 mila tonnellate di stazza lorda. Soltanto Monfalcone potrà quindi costruire navi più grandi.

Sostegno, infine, anche sul fronte dell'occupazione, con l'inserimento nel Milleproroghe della «possibilità di estendere fino a 3 anni lo stato di emergenza seguito al crollo del Ponte Morandi, la proroga delle assunzioni del personale degli enti territoriali e della Camera di Commercio di Genova, con 10 milioni di euro messi a disposizione per il rinnovo dei contratti per l'anno 2020, e delle assunzioni da parte dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale». Passa da 12 a 19 mesi (cioè fino al 31 marzo 2020) la durata dell'indennità «pari alla cassa integrazione per lavoratori del settore privato penalizzati a seguito del crollo del ponte Morandi».

E sempre nel decreto Milleproroghe sono stati estesi alla compagnia portuale di Savona i benefici già in vigore a Genova, con un tetto massimo di due milioni di euro a compensazione delle giornate di mancato avviamento, mentre la fornitura di lavoro in esclusiva per i picchi di traffico (articolo 17), come stabilito dal bando di gara, viene esteso per entrambe le compagnie alla fine del 2025.



Formazione, il bonus senza vincoli non toglie peso agli accordi aziendali

Giuseppe Bulgarini d'Elci

Per effetto della legge 160/2019 (Bilancio 2020), il credito d'imposta per le attività di formazione cui sono sottoposti i dipendenti, allo scopo di acquisire o consolidare le competenze legate alle nuove tecnologie previste dal Piano nazionale Industria 4.0, non è più condizionata alla sottoscrizione di un accordo collettivo di secondo livello.

È un errore, tuttavia, pensare che per questa sola ragione venga meno

l'utilità di concordare con i rappresentanti sindacali le regole che disciplinano le attività di formazione dei lavoratori nei vari ambiti della cyber security, dei big data, dell'internet delle cose, del cloud computing, dell'interfaccia uomo/macchina o, ad esempio, della robotica collaborativa. A ognuno di questi campi si associa inevitabilmente una più o meno accentuata trasformazione delle competenze, cui sono chiamati i lavoratori per continuare a ricoprire un ruolo attivo nell'impresa.

Si modificano le conoscenze, cambiano le mansioni, nascono nuove figure professionali che richiedono una formazione e un aggiornamento costanti. In questo rinnovato contesto, lo spazio per una contrattazione di secondo livello risulta essenziale perché consente di concertare con i rappresentanti dei lavoratori un insieme di regole che non sempre il datore potrebbe applicare unilateralmente.

Alle nuove mansioni, per effetto

dell'accordo collettivo, si potrà associare la previsione di nuovi sistemi di classificazione che ridisegnano le attività incluse nei diversi livelli di inquadramento e le competenze richieste. Ai dipendenti potrà essere richiesto di svolgere mansioni di un livello inferiore, così come si potrà prevedere la rotazione dei lavoratori su più funzioni diverse, in una prospettiva di accrescimento delle capacità professionali.

L'apprendimento permanente, per effetto delle nuove regole trasferite nell'accordo aziendale, potrà essere un diritto per tutti i lavoratori chiamati a operare sui nuovi apparati produttivi, ma costituirà allo stesso tempo un obbligo la cui violazione espone il dipendente a una reazione disciplinare.

Alla formazione si potrà associare un "passaporto della professionalità" che non si limiti a misurare il grado di apprendimento acquisito ma contribuisca, quale parametro individuale, alla maturazione della retri-

buzione variabile dei dipendenti in funzione dei risultati raggiunti.

La trasformazione digitale delle imprese accresce l'utilizzo dei tools, dei devices e dei software. È allora necessario avere un "set" di regole comuni, un decalogo di principi per il corretto utilizzo delle apparecchiature elettroniche e l'uso responsabile della mail aziendale.

L'utilizzo delle nuove tecnologie favorisce sempre più modelli organizzativi incentrati sul lavoro agile, dove occorre regolare il diritto alla disconnessione, così come l'obbligo della reperibilità e le misure di sicurezza minima per i lavoratori (rispetto al rischio di malattie o infortuni) e per la salvaguardia dei dati aziendali (rispetto alle intrusioni informatiche). Anche in questo ambito, il ricorso al contratto aziendale risulta decisivo perché consente di avere un quadro di regole comuni e vincolanti per l'impresa e i lavoratori.



Contratti a termine in frenata, flop del sussidio di cittadinanza

Il ritorno delle causali ha favorito il turnover, saldo netto negativo a ottobre

La verifica a tutto tondo nella maggioranza riapre la riflessione sulle modifiche al decreto dignità che ha cambiato la disciplina dei contratti a termine, così come sul reddito di cittadinanza, alla luce dell'impatto che hanno avuto sul mercato del lavoro.

Il decreto dignità, con la reintroduzione delle causali per i contratti a termine di durata superiore ai 12 mesi e l'aggravio contributivo dello 0,5% che scatta ad ogni rinnovo (somministrazione inclusa), introdotto nell'estate 2018, che va ad aggiungersi all'addizionale fissa dell'1,4%, ha favorito un maggior turnover. In sostanza alla scadenza dei 12 mesi invece di rinnovare il contratto a termine, diventato più oneroso e a rischio di contenzioso (per le causali), molti datori di lavoro preferiscono assumere un altro lavoratore. È quanto emerge dai dati Istat che tra luglio 2018 e ottobre 2019 (ultimo dato disponibile) evidenziano come i dipendenti a termine sono 56mila in più, si è passati infatti da 3.062.000 a 3.118.000. Ma nel contempo il saldo tra assunzioni e cessa-

zioni con contratti a termine registrato dall'Inps mette in luce che si è passati da un saldo netto positivo di 33.770 contratti a luglio 2018 ad una caduta a -20.133 di ottobre 2019. Lo stesso fenomeno è accaduto per la somministrazione, dove si è passati nello stesso arco temporale da un saldo positivo di 16.747 rapporti di lavoro ad uno negativo di -76.892.

La stretta sui contratti a termine, è stata compensata solo in parte dall'incremento dei contratti a tempo indeterminato e delle stabilizzazioni, visto che il saldo netto complessivo tra nuovi contratti e cessazioni a ottobre 2019 è pari a -53.935 rapporti di lavoro, contro il +135.077 di luglio 2018. In una congiuntura economica caratterizzata dalla stagnazione, con le prospettive ricche di incertezze e il portafoglio ordini in calo, molte imprese invece di stipulare contratti stabili hanno preferito optare per contratti flessibili. In questo contesto il decreto dignità ha reso maggiormente appetibili tipologie contrattuali meno costose per le imprese (contratti stagionali, lavoro intermittente, partite Iva) e meno tutelanti per i lavoratori, esattamente l'opposto del proposito originario del legislatore che mirava a contrastare la precarietà.

Quanto al reddito di cittadinanza,

partiamo dai numeri: degli oltre 2,3 milioni di beneficiari, sono 791.351 quelli considerati occupabili dall'Inps, tra questi gli assunti al 10 dicembre sono 28.763, pari al 3,6%. Una percentuale ancora marginale, anche se superiore al dato della Banca d'Italia, secondo cui nel 2018 tra chi ha trovato un'occupazione alle dipendenze nel privato solo il 2,1% è passato per i centri per l'impiego. Peraltro non si sa quante assunzioni siano legate direttamente al Rdc, essendo avvenute a partire da aprile, mentre i navigator sono operativi nei centri per l'impiego solo da settembre-ottobre e solo da metà novembre è disponibile il modello Inps per consentire ai datori di lavoro di accedere all'incentivo fiscale, quando assumono a tempo indeterminato i beneficiari del Rdc, dopo aver pubblicato i posti disponibili sul portale dedicato. Ovviamente si tratta di dati ancora parziali, destinati a crescere con la messa a regime della macchina operativa. Ma questi numeri potrebbero rafforzare la riflessione nella maggioranza in direzione di un miglioramento della parte del Rdc relativa alle politiche attive del lavoro per favorire l'occupabilità dei percettori del sussidio.

—G.Pog.