



PORTI FIOCCANO I COMMISSARI

MATTEOLI DECIDE SU LIVORNO

Per ogni porto c'è un commissario. È una anomalia tutta italiana, fioccano infatti le defenestrazioni dei presidenti delle autorità portuali a vantaggio dei commissari. A farla da padrone sono le continue liti tra regioni e governo. Da qui lunghi contenziosi tra istituzioni, con Tar e Consiglio di Stato che ribaltano le decisioni prese. Il tutto a danno dei territori, danneggiati dal prolungarsi di questa fase di incertezza. È già toccato a Bari (con il presidente Franco Mariani commissariato dal governo e reintegrato dai giudici amministrativi), Napoli (Francesco Nerli) e Civitavecchia (con Fabio Ciani prima commissariato, poi reintegrato quindi di nuovo commissariato). Ora il ministro dei Trasporti



Matteoli deve ora fare i conti con Livorno. Le amministrazioni locali hanno scelto tre candidati tra cui figura, in pole position, Roberto Piccini (presidente uscente). Il Ministro ha rigettato la terna asserendo la necessità di una "rotazione degli incarichi". Decisione congelata dal Tar su richiesta dello stesso Piccini. Anche qui è alto il rischio commissariamento, per questo il presidente della regione Toscana Enrico Rossi è intervenuto: «rivolgo un appello a tutti e in primo luogo al ministro, evitiamo il commissariamento, avrebbe effetti troppo negativo». In questi giorni è spuntato un nome nuovo, Giuliano Gallanti, già presidente dell' Authority di Genova.

Nomine, relazioni con le associazioni e contratti di lavoro circostanziati per aumentare la produttività, sono i principali motivi che hanno portato allo scontro.

(sempre in base ai cahiers de doléances di Fincantieri) di Confindustria riguardo al piano di riassetto dello stabilimento di Sestri Ponente (per cui il governo dovrebbe stanziare 70 milioni) sia la gestione dei rapporti sindacali e del lavoro. A molti la mossa di Giuseppe Bono ha ricordato la crisi dei cantieri del 2008, quando nell'area ligure (in particolare Genova) la lotta per la supremazia industriale (che coinvolse tra gli altri anche la famiglia Garrone, i Messina, Tronchetti Provera e Calvini) convinse un gruppo importante ad unirsi nel cosiddetto Fronte del Porto, contro Confindustria e le sue decisioni centraliste.

Ora comunque lo strappo è consumato. Fincantieri è passata alle vie di fatto, decidendo di non versare le quote 2011 per le territoriali di Genova e Gorizia (che riguarda quindi il cantiere di Monfalcone). Si tratta di una decisione che al momento pare irrevocabile e a nulla sono servite le telefonate dirette di Bono a Calvini (Genova) e Gianfranco Di Bert (Gorizia).

A quanto pare in tutto questo bailamme non risultano contatti diretti con la numero uno di viale dell'Astronomia, Emma Marcegaglia, di cui peraltro Bono non perde occasione per apprezzarne pubblicamente la linea. La situazione ha ovviamente scatenato una girandola di dichiarazioni da parte di politici e sindacati. «È un episodio preoccupante – ha sottolineato il vicesegretario nazionale dell'Ugl metalmeccanici, Laura De Rosa -. Questa scelta, però, non ha alcuna analogia con il caso Fiat, perché non nasce da problemi tra aziende e sindacati ma da questioni esclusivamente interne a Confindustria». Diversa l'interpretazione del segretario della Fiom Cgil di Genova, Bruno Manganaro, secondo cui «la decisione di Fincantieri preoccupa, nonostante le dichiarazioni aziendali che presentano tale scelta come un fatto locale. È evidente - insiste Manganaro - che questo accade mentre Fiat esce dal Contratto nazionale e abbandona Confindustria».