

PORTO DI CAGLIARI

La polemica sulla nomina del presidente Massidda finisce al Tar a causa del ricorso del prof. [» pag 4](#)

**CRISI ECONOMICA**

La Merkel dice sì a Monti e al suo piano. Per conoscere le misure invece in Italia dovremo attendere il 5 dicembre [» pag 6](#)

UNIONE EUROPEA

L'Italia deferita alla Corte di giustizia Ue a causa dell'Iva concessa agli armatori [» pag 4](#)



Prezzo
Euro 3,00



Corriere dei TRASPORTI

SETTIMANALE INDEPENDENT D'INFORMAZIONE

Direttore F. Paolo Li Donni

Poste Italiane SpA - Spedizione in Abbonamento Postale post. D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1, comma 1, AUT. CNS/CBPA/CENTRO1 validità da 17.01.2007

Anno LIV
28 Novembre 2011
Numero 46

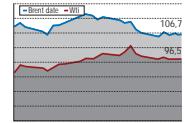
Quando i giochi si fanno duri i duri scendono in campo a giocare

❖ A cosa servirà veramente il "mostruoso" impianto di legge dei costi minimi?

❖ In ballo c'è un Authority dei trasporti e la sua portata di "controllo" o di "garanzia".

**Mercato petrolifero**

Andamento del Brent date e Wti valori \$/Barile
(Dal 25/10/11 al 25/11/11)



La benzina ha mostrato un calo del 5,1% (-3.000 tonnellate) rispetto ad settembre 2010, mentre il gasolio autotrazione un aumento dello 0,4% (+9.000 tonnellate).

Elaborazioni del Corriere dei Trasporti su dati dell'Unione Petrolifera Italiana

Costo alla pompa del gasolio per autotrazione al 1 ottobre 2011
(Valori in euro)

ITALIA	1.486
GRECIA	1.480
REP. CECIA	1.402
SLOVACCHIA	1.371
GERMANIA	1.359
OLANDA	1.352
AUSTRIA	1.341
FRANCIA	1.341
UNGHERIA	1.328
ESTONIA	1.284
SPAGNA	1.275
ROMANIA	1.250
LITUANIA	1.247
SLOVENIA	1.238
LETTONIA	1.189
BULGARIA	1.176
POLONIA	1.166

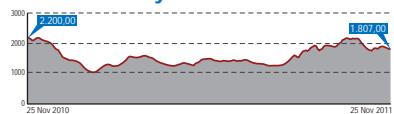
Composizione prezzo alla pompa del gasolio per autotrazione in Italia

**Cambi doganali**

assi di cambio periodici validi nel mese di Novembre 2011

CORONA Ceca	CZK	24.87300
CORONA Danese	DKK	7.44550
CORONA Norvegese	NOK	7.73500
CORONA Svedese	SEK	9.12450
DOLLARO Australiano	AUD	1.34020
DOLLARO Canadese	CAD	1.39610
DOLLARO Neozelandese	NZD	1.73060
DOLLARO USA	USD	1.38280
FIORINO Ungherese	HUF	295.00000
FRANCO Svizzero	CHF	1.24280
LIRA Sterlina	GBP	0.87495
YEN Giapponese	JPY	106.19000
ZLOR Polacco	PLN	4.33510

Fonte: Agenzia delle Dogane

Andamento Dry Baltic Index**Sailing List**

PARTENZE MERCI DAI PORTI ITALIANI		
ANCONA	.....	14
CAGLIARI	.....	15
CIVITAVECCHIA	.....	16
GENOVA	.....	16
GIOIA TAURO	.....	17
LA SPEZIA	.....	11
LIVORNO	.....	12
MARINA DI CARRARA	.....	14
PALERMO	.....	18
RAVENNA	.....	15
SALERNO	.....	16
SAVONA	.....	16
TRIESTE	.....	16
VELEZIA	.....	17
DAL 20/11 AL 12/12	.....
AUTOSTRADE DEL MARE	.....	19

PRIMA
SA Transport & Trading

Pronti per partire con Voi...per una nuova grande Sfida...

Via Dante Alighieri, 12 - Casella postale 1551
CH - 6830 Chiasso - Phone +41-91-682 04 76 - Fax +41-91-682 04 79

TOLL FREE FROM ITALY 800 780 652 | www.primasatt.ch • info@primasatt.ch

Governo Monti

Si avvicina lo scoglio dei "costi minimi"

❖ *I nodi irrisolti di Giachino e del suo tavolo tripartito tra autotrasporto governo e committenza sono la prova immediata per il ministro e i sottosegretari appena eletti*

di MASSIMO CARTESIANO

C'è una contraddizione di fondo nella vicenda dell'art. 83-bis, quello dei famigerati costi minimi o più correttamente delle assurde tariffe dell'autotrasporto merci; anziché essere una tipica misura di regolazione del mercato, a tutti gli effetti era ed è diventato lo strumento di una classica vertenza economica da CCNL, ma che paradossalmente pone sullo stesso piano chi potrebbe essere quasi assimilato ad un lavoratore dipendente, come gli autotrasportatori professionali, e chi non lo è affatto, come le imprese di autotrasporto.

Tutto l'83-bis nasce da un'esigenza giusta e lo è tuttora: preservare i corrispettivi dei servizi dalle oscillazioni dei prezzi dei carburanti. Se leggete la norma, è ancora questa l'impostazione, nonostante una sballata formulazione originaria e successive perversioni correttive per trasformarla in meccanismo tariffario; degne dimostrazioni dell'elevata professionalità di qualche accademico prezzolato dalla rappresentanza dell'autotrasporto un potere enor-

me nel fare accordi di settore (e nel veicolare risalve a propri legali di fiducia), anche se di evidente incompatibilità concorrenziale.

L'organismo "tecnico" (l'Osservatorio), competente esclusivo a determinare la base statistico-economica di tale regolazione, è diventato di fatto un luogo di scontro sindacale, dove qualcuno ha semplicemente imposto, grazie a un non abilitato arbitro di parte in cerca di appoggi (poi ottenuti) alla sua riconferma governativa, i valori che meglio garantivano gli specifici interessi dei propri associati autotrasportatori o corrieri (rispetto alle tabelle MIT, tariffe più contenute su piccole tratte e piccoli mezzi, tariffe sproporzionate per il trasporto pesante specializzato, ...), comunque tutte fuori mercato).

Grazie a molte forzature normative, di "tecnico" c'è rimasto ben poco, neppure la rilevazione di mercato prevista dalla legge, ma; e persino di "sindacale", perché le tariffe sono talmente elevate che difficilmente saranno applicate, ma essendo obbligatorie, garantiranno alla rappresentanza dell'autotrasporto un potere enor-

me nel fare accordi di settore (e nel veicolare risalve a propri legali di fiducia), anche se di evidente incompatibilità concorrenziale.

Che tutto questo possa garantire la "sicurezza" è veramente paradossale, perché di una tariffa amministrata (anche se il nome usato è diverso) così motivata si dovrebbe veri-

ficarne il rispetto non solo economico, ma nei fatti (mezzi e pneumatici nuovi, manutenzioni regolari, orari e costi del lavoro nei termini, ...), quando sappiamo tutti quali siano le caratteristiche medie di bassa efficienza dei mezzi che circolano sulle nostre strade e di scarsa regolarità degli operatori. Una tariffa non induce a modifi-

care simili comportamenti, ma a perseverarli, perché garantisce un sovrapprezzo all'irregolarità, utilizzabile (e utilizzato) per spiattare la concorrenza e fare strame della sicurezza. Con buona pace delle urla di dolore e della pomposa e falsa denuncia di alcuni tromboni, parecchie trombette, pulci con la tosse e ora, con tutto

il loro peso in soccorso di antichi e collaudati soldati, persino di "bombarieri" banco-aeroportual-portual-interportual-autostradal-costruttivo-trasportistici, che un giorno chiedono liberalizzazioni e authority dei trasporti e il successivo tariffa per la sicurezza, affezionati a quello sfascio creato dalle antiche tariffe a for-

Vincenti Vari, Impronta sottosegretario

di F. PAOLO LI DONNI

Sui sottosegretari la mediazione ha richiesto qualche giorno in più, ma alla fine dei giochi il risultato ha garantito il profilo "tecnico" che il governo Monti vuole a tutti i costi mantenere. Mario Ciaccia, dirigente di Intesa San Paolo, viceministro alle infrastrutture; Guido Impronta, già vice capo di Gabinetto di Francesco Rutelli, sottosegretario con delega alle infrastrutture e campate in aria, hanno calato le loro carte migliori svelando nel retroscena delle trattative i veri obiettivi in ballo e le loro valenze. Nel super dicastero di Passera si sommano e s'incrociano come nel mercato ambiti apparentemente contrapposti ma che nella prassi consolidata della gestione ordinaria risultano ben accentuati in poche e salde mani. Se da un lato garantirsi le tutele tariffarie dei costi minimi di sicurezza sembrava essere la priorità da garantire addirittura con la candidatura del giurista che quei costi li ha inventati, il vero obiettivo che mette d'accordo i poteri forti dei trasporti sembra essere proprio quella Autho-

to autotrasporto, quello che gioca forte, non si sono certo risparmiati e tra candidature presunte, altre palesemente campate in aria, hanno calato le loro carte migliori svelando nel retroscena delle trattative i veri obiettivi in ballo e le loro valenze. Nel super dicastero di Passera si sommano e s'incrociano come nel mercato ambiti apparentemente contrapposti ma che nella prassi consolidata della gestione ordinaria risultano ben accentuati in poche e salde mani. Se da un lato garantirsi le tutele tariffarie dei costi minimi di sicurezza sembrava essere la priorità da garantire addirittura con la candidatura del giurista che quei costi li ha inventati, il vero obiettivo che mette d'accordo i poteri forti dei trasporti sembra essere proprio quella Autho-



Lettere al giornale



Al Corriere dei Trasporti l'abbiamo più volte ripetuto e senza giri di parole: i costi minimi di sicurezza non ci convincono per tanti motivi e in diversi articoli abbiamo tentato di spiegarne anche le motivazioni. In uno di questi numeri abbiamo fatto molto di più e cioè ciò che normalmente compete proprio alla stampa, verificare quanto le parole spese su questo controverso sistema di rivalsa tariffaria corrispondano alla vulgata sindacale variamente amplificata. Nel farlo ci siamo imbattuti su una realtà dei fatti ben differente che ci ha convinti che sulla materia continua ad esserci molta ipocrisia ma soprattutto un'incapacità latente da parte di committente, autotrasporto insieme con la politica di raggiungere una riforma compiuta del settore. La nostra inchiesta sulla siciliana Italkali, quella del Sale di Sicilia, ha dimostrato, contratti alla mano, che i fatti non corrispondono alla realtà predicata ma soprattutto che, da parte del committente, i costi minimi non sarebbero per nulla sostenibili. A tal proposito ci è sembrato corretto pubblicare le lettere che abbiamo ricevuto e riferite proprio a quell'inchiesta che, per quanto ci riguarda, ha voluto semplicemente prendersi carico della questione più spinosa: la denuncia.

F. Paolo Li Donni

Egregio Direttore,

sul Suo giornale, sempre attento alle vicende dell'autotrasporto, è apparso negli ultimi numeri uno spaccato illuminante, utile a farci capire quale sia la differenza tra norme e principi, da un lato, e la dura realtà. E, soprattutto, come quest'ultima si incarichi, a volte, di smentire le chiacchiere. Sembra che una delle maggiori associazioni storiche dell'autotrasporto abbia fatto una coraggiosa scelta di campo, facendo inserire nel protocollo sulla legalità con il Ministero degli Interni, firmato da Concommercio, l'obbligo del rispetto dei costi minimi di sicurezza. La declinazione siciliana della vicenda si è concretizzata nelle iniziative di sensibilizzazione delle autorità pubbliche locali, da parte del presidente regionale della medesima associazione. Tutto bene. Anche l'iniziativa, abbastanza tempestiva (appena qualche giorno dopo la nostra), di chiedere al Governatore della Regione che venisse inserito, tra gli obblighi per le imprese siciliane che volessero accedere alle incentivazioni regionali, anche quello di fornire la prova della regolarità del trasporto, è apparsa ottima. Oltretutto, si è trattato di un oggettivo, quanto inatteso, sostegno alla nostra proposta di introdurre, a carico dei committenti, il Documento di Regolarità del Trasporto (DURT), sprezzantemente liquidato otto mesi fa dagli stessi che oggi ne rilanciano la sostanza. A questo proposito, non vorrei perdere l'occasione, oltre che di ringraziarli, di chiedere loro di fare il passo ulteriore, rilanciando detta proposta anche a livello nazionale, magari cambiando il nome, se questo dovesse urtare il protagonismo di qualcuno. Ma dove casca l'asino è quando si passa dalla teoria alla pratica. Apprendiamo infatti dal Suo giornale che i rappresentanti della medesima associazione, nelle loro vesti di imprenditori, contraddicono quanto loro stessi, con la giacca dell'associazione, sostengono di volere: cioè, il rispetto dei costi minimi di sicurezza. Mentre l'associazione in questione ne chiede il rispetto allo Stato (Ministero degli Interni, Regione Sicilia etc), due imprese di autotrasporto che, guarda caso, fanno riferimento al presidente e al vice presidente regionale della medesima associazione, contrattano con una società con capitale di maggioranza pubblico, condizioni di trasporto, che risultano in aperta violazione della legge sui costi minimi di sicurezza. Se tutto questo è vero, sfamo al paradosso più grottesco: una legge dello Stato (art.83 bis della legge 133/2010 e seguenti modificazioni) viene violata dallo Stato stesso, in qualità di committente, con l'acquiescenza dei rappresentanti di quella medesima associazione che della battaglia per la legalità ha fatto una bandiera, firmando sul tema uno specifico protocollo con il Ministro degli Interni. Non per niente siamo il paese del "gattopardo". Pur senza entrare oltre nel merito della vicenda, il quadro che ne viene fuori è semplicemente deprimente, e ci avverte, nel frattempo, che, a proposito di costi minimi di sicurezza, non c'è alcuna intenzione di fare il serio. Se doveva essere questo, come si afferma, il grimaldello per la lotta alle infiltrazioni malavitose, la cosa si commenta da sola. Proprio per tali ragioni, una domanda va posta soprattutto alle pubbliche Autorità, tanto più che sono state sensibilizzate sul tema dalla citata associazione: su una vicenda, che ha avuto anche il crisma della pubblicità a mezzo stampa, non sarebbe il caso di andare a vedere come stanno le cose?

Cordiali saluti

Claudio Donati

Segretario Generale Transfrigroute Italia Assotir

Gentile Claudio Donati,

credo utili e puntuali le sue osservazioni che non fanno che confermare quanto da noi scoperto con l'inchiesta sulla Italkali. Sul versante della legalità e del delicatissimo problema delle infiltrazioni malavitose nelle imprese di autotrasporto aggiungerei che mischiare tematiche così diverse tra loro come quella dei costi minimi e quella delle infiltrazioni mafiose corrisponda al pericoloso esercizio di chi confonde "le mele con le pere". Un esercizio che non aiuta ad affrontare problemi entrambi pressanti, magari anche tra loro connessi ma certamente di portata e valenza differente. In estrema sintesi un modo come un altro per generare ulteriore confusione.

Egregio Direttore Li Donni,

ho avuto il piacere di leggere il "Corriere dei Trasporti" pubblicato lo scorso 31 ottobre e in particolare l'articolo di apertura dal titolo "Italkali S.p.A. un committente salato" Mi preme innanzitutto ringraziarLa per il contributo che il suo giornale apporta alla discussione che verte sui costi minimi di esercizio anche se. Le confesso, non condiviso il suo approccio che ritengo polemico e alcune parti fuorviante. Mi preme entrare subito nel dettaglio. L'articolo succitato ha l'obiettivo, riporto sue parole, "di verificare di persona, cercando noi di denunciare, a facendo ciò anche di svelare molte strane incertezze, o per meglio dire ipocrisie". Credo che non abbia verificato al meglio e soprattutto scuro da qualsiasi pregiudizio. Lei ha insinuato che la ditta ESPERIA non faccia rispettare ad Italkali i costi minimi di esercizio riportando stralci di contratto e tabelle che non corrispondono del tutto alla realtà operativa e commerciale, almeno in riferimento alla ns. azienda. La tabella che riporta i costi minimi di sicurezza, che occupa la parte superiore della pag. 3 del suddetto giornale, non tiene infatti conto di un sistema di triangolazione e quindi di spedizioni effettuate in aree diverse per più committenti, per destinazioni che superano i confini nazionali e soprattutto svolti con sistemi multimodali quali mare e/o rotaia integrati tra loro. Molti dei contratti che riguardano, inoltre, Italkali tengono conto di accordi congiunti con armatori, ferrovie a tavoli unificati e costi suddivisi. Ho modo di pensare che Italkali consapevole dell'evoluzione che negli ultimi anni ha investito il sistema trasportistico italiano, abbia scelto la ns. azienda proprio per le caratteristiche innovative quali: organizzazione strutturata, internazionalizzazione, controllo di gestione e soprattutto trade-union tra multi modalità e altri committenti. Egregio Direttore, La prego in futuro di evitare altre esternazioni non avendo in mano alcuna informazione dettagliata in merito all'operato di ESPERIA. Mi trova altresì disponibilissimo per un confronto atto a condividere alcune linee guida da intraprendere in sede privata o congressuale. Spero comprenda il tono pacifico della presente e in attesa di incontrarLa porgo distinti saluti.

Cordiali saluti

Giovanni Agrillo

Presidente ESPERIA Group

Presidente Agrillo,

la ringrazio per la cortesia che mi ha dimostrato nel rispondermi tempestivamente e nel considerare l'inchiesta del Corriere dei Trasporti in ogni modo un approfondimento utile al dibattito generale. Per il resto devo correggere alcune sue affermazioni non veritieri. Le assicuro che non abbiamo pregiudizi e che il contratto che ci siamo procurati risale al 2010 ed è stato rinnovato nel 2011. Carte alla mano ciò che è contenuto in quel documento non è contemplabile dall'impianto dei costi minimi di sicurezza che per altro non parlano nemmeno di "triangolazioni". Inoltre il fatto stesso che anche lei ritiene le informazioni da noi pubblicate non del tutto veritieri, ne deduco che almeno in parte corrispondano alle sue e quindi mi corre l'obbligo di ricordarle quanto e come i costi minimi siano perentori e tassativi.

cella, su cui hanno costruito la loro fortuna politica ed economica. Vedere reazioni così numerose, esagerate, in alcuni casi persino sguaiate e offensive dimostra solo che chi le fa sa bene di avere torto, e teme che la prima persona di buon senso che dovesse governare il settore toglierebbe le nuove tariffe di mezzo. Non avendo altro di veramente serio da proporre, urlano contro chiunque la pensi diversamente, lo sbeffeggiano e lo minacciano. Nel migliore dei casi, usano una retorica di così bassa lega da risultare patetiche.

Cerchiamo di essere concreti e proviamo a ragionare veramente su come impostare una riforma strutturale, su come regolare un settore così difficile e complicato, diverso da altri e perciò bisognoso di regole specifiche, ma coerenti coi principi di libertà economica, concorrenza e legalità. Qualche esempio? Cominciamo a distinguere e a chiamare col loro nome imprese e professionisti, ponendo regole diverse e più selettive di accesso "al" e di permanenza "nel" mercato, con sanzioni vere e spietate per chi sgarra sulla regolarità. Si potrebbe pensare a una

regolamentazione specifica solo per alcune figure di professionisti, come i monoveicolari, che a tutt'oggi gli effetti sono dei lavoratori autonomi "sui generis", assicurando anche tutele aggiuntive (fiscali, contributive, di pagamento) se agiscono come sub-vettori? Perché non porre dei limiti veri alla sub-venzione? Si potrebbe ragionare sulle condizioni al quale ci potrebbe essere anche il pagamento diretto del committente al sub-vettore per la prestazione effettuata? E del gasolio? Perché non distinguere nettamente la parte di corrispettivo di questa voce di costo da tutte le altre, sottoponendola ad una regolazione pubblica specifica, che garantisca i contraenti dalle oscillazioni dei prezzi dei carburanti? Si potrebbe pensare anche ad un obbligo di evidenza fiscale da collegare ai rimborsi delle accise?

Ma innanzitutto, c'è veramente qualcuno che abbia voglia di discutere e di provare a ragionare su questi e altri temi? O continuerà a nascondersi dietro la banalità e l'irrealità dei "costi minimi"? Troppo facile fare rappresentanza con le "chimere tariffarie"!

7 GIORNI TRASPORTI

PORO DI TARANTO

Approvato l'abbattimento delle tasse di ancoraggio

Il Comitato Portuale di Taranto, con l'intento di fermare la perdita di container a favore di altri porti del Mediterraneo, come accaduto per le linee Evergreen dirottate verso il porto greco del Pireo, ha approvato la riduzione del 99% delle tasse di ancoraggio per le attività di transhipment dal primo gennaio 2012. La scelta è stata fatta nella speranza di riuscire a riattrarre navi portacontainer sulle banchine pugliesi.



FERCARGO

L'associazione prende posizione su porti e ferrovie

FerCargo intende favorire l'ingresso dei treni nei porti italiani. Tra le proposte spiccano elettrificazione e prolungamento dei binari, integrazioni delle strutture portuali con quelle ferroviarie e retro portuali e la creazione di terminal condivisi. Altri provvedimenti riguardano l'introduzione di vincoli in concessione alle ferrovie, l'adozione di una tassa sui camion in uscita dai porti e l'acquisto da parte delle Autorità portuali di rotabili, come già accade a Savona.

Deiana impugna la nomina di Massidda

A Cagliari si riapre la polemica sui criteri di nomina previsti dalla legge

di DANIELE CAPORALE

— Dura lex sed lex è un motto che ci viene in soccorso dall'antica Roma per ricordarci appunto il valore delle leggi scritte e dell'obbligo di osservarle nonostante tutto. Una lezione di diritto che rimane tanto attuale quanto inapplicata se calata nelle recenti cronache giornalistiche e non solo. In Sardegna da qualche settimana è in piedi una vera e propria querelle che vede protagonisti il presidente della Facoltà di Giurisprudenza dell'Università

tà di Cagliari, il professor Massimo Deiana, e il neo eletto presidente dell'Autorità Portuale di Cagliari Piergiorgio Massidda. La questione però ha un anefatto di non poco conto sul baccano mediatico generato dall'articolo di Gianfranco Bechis uscito su Libero con il titolo "Ecco i porti sicuri della casta: non sanno nulla di mare, ma...". Una denuncia dura circa la prassi consolidata, secondo la vulgata dell'anti-casta, di nominare soggetti politici con esperienze o conoscenze dei trasporti e dei porti irrilevanti o, nel peggiore



Massimo Deiana

dei casi, inesistenti. In Sardegna l'oggetto della contesta è proprio la nomina di presidente dell'Autorità portuale sarda, solo recentemente garantita a Massidda ex-senatore del Popolo della Libertà. Secondo il professor Deiana, Massidda non avrebbe i requisiti previsti dalla legge 84 del 1994 in merito all'riordino della legislazione in materia portuale, che all'articolo 8 prevede che la scelta del presidente da parte del ministro dei Trasporti avvenga "nell'ambito di una terna di esperti di massima e comprensione qualificazione professio-

nale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale". Il docente di diritto della navigazione ha quindi presentato ricorso al Tar della Sardegna precisando nel documento come l'ex senatore nei suoi diciassette anni di carica parlamentare si sia occupato di trasporti solo dallo scorso 2 marzo, data della sua partecipazione all'VIII commissione parlamentare Lavori Pubblici e Comunicazioni. Poiché la nomina a presidente del porto di Cagliari del sena-

to Pdl è avvenuta il 23 Settembre 2011, significa che al ministero sarebbero bastati poco più di sei mesi di lavoro per giudicarlo un esperto nel ramo dei trasporti. Inoltre Piergiorgio Massidda è un noto chirurgo plastico laureato in medicina e chirurgia con specializzazione in fisioterapia che, evidentemente, non sono proprio i requisiti principali per considerare eleggibile il presidente di un'autorità portuale. Di qui la denuncia di Deiana. Il medi-

La Ue indaga sull'iva concessa agli armatori

— La Commissione Europea ha deferito l'Italia alla Corte di Giustizia Europea a causa dell'esenzione IVA non in linea con quanto riportato dalla direttiva europea concessa sulle navi. La direttiva prevede il non pagamento dell'imposta per il rifornimento e il vettovagliamento delle navi utilizzate in alto mare e per la cessione, la trasformazione, la riparazione, la manutenzione, il noleggio e la locazione di navi. L'Italia ha un altro tipo di legislazione che concede l'esenzione anche a navi che secondo la norma europea non dovrebbero riceverla come le commer-

ciali che non navigano in alto mare e quelle destinate ad enti pubblici, negandola a servizi a cui è invece prevista, ad esempio il carico e lo scarico di navi che navigano in alto mare. Era il maggio del 2009 quando la Commissione Europea inviò una lettera all'Italia di costituzione in mora e, a causa del mancato allineamento con il trattamento IVA delle navi della direttiva europea, a maggio di quest'anno la Commissione ha inviato un parere motivato. La commissione UE ha sottolineato in una nota che se un Paese membro, come l'Italia, estende l'applicazione

ITALCERTIFER
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

Italcertifer, Società partecipata dal Gruppo Ferrovie dello Stato e da 4 tra le maggiori Università italiane, è Organismo Notificato n° 1960 per la certificazione europea di componenti e sottosistemi ferroviari per la rete AV e per la rete Convenzionale grazie alle caratteristiche di indipendenza, eccellenza dei suoi laboratori e professionalità del Personale. Fondata nel 2001, Italcertifer si configura come elemento di rilevanza nell'ambito delle attività di certificazione sia a livello italiano che in campo internazionale.

www.italcertifer.com

FAR EAST**Al via le mega fusioni Maersk e Icon si uniscono per razionalizzare i servizi**

Maersk Line e Icon hanno annunciato la fusione. L'operazione consentirà una razionalizzazione dei servizi tra l'Asia, il subcontinente indiano e il Nord Europa da parte della compagnia di navigazione danese. A disposizione del progetto sette portacontainer Panamax. Il servizio entrerà in funzione dal prossimo febbraio, quando Maersk Line inaugurerà un servizio feeder dedicato tra Chittagong e Tanjung Pelepas, un servizio settimanale per Chennai via Colombo e, con lo scopo di migliorare il transit time Colombo-Nord Europa tra le 48 e le 72 ore, uno scalo diretto westbound nella città cingalese nel servizio Asia-Europa 7. Sarà invece il servizio AE1, anch'esso con uno scalo a Colombo, ad occuparsi delle esportazioni dal Nord Europa a subcontinente indiano, Sri Lanka e Bangladesh.

**Lo Speaker Corner**

Legge di stabilità 2012 e nuove modifiche al processo civile (ma ce n'era davvero bisogno?)

di AVV. ROSELLINA ABBATE

Con la Legge 12 novembre 2011 n. 183 approvata in via definitiva dal Parlamento il 12 novembre 2011 (in G.U. 14.11.2011 n. 265) il Governo uscente, non pago del suo operato per tutti questi anni, ha approvato un altro pacchetto di novità normative introducendo, tra l'altro, ennesime norme a modifica di alcune parti del processo civile e che vanno ad aggiungersi a tutto l'insieme di emendamenti dell'ultimo biennio che, oramai, rappresentano una sconcertante abitudine per gli operatori della giustizia. Il sistema del processo civile, infatti, somiglia sempre di più a un ... labirinto di riti da applicare per le continue riforme (emblematico il gergo adoperato dai legali: il "vecchio rito", il "vecchio-vecchio rito", il "nuovo rito" il "nuovissimo rito"...) nel quale l'avvocato è costretto a muoversi come se fosse perennemente inseguito dal Minotauro-legislatore - riformista (e senza il filo di Arianna)! Ebbene uno degli ultimi (ma solo in ordine cronologico e non l'unico) capolavori è dato dall'art. 27 della legge di stabilità in tema di "Modifiche al codice di procedura civile per l'accélération del contenzioso civile pendente in grado di appello" in aggiunta ad una serie di altre modifiche. La novità appare, da una prima lettura, bisognosa

comunque di approfondimento in termini di studio e disamina ma, da una prima impressione, sembra che l'intento sia stato quello di far fuori con un colpo solo il sistema della sospensione dell'esecutività della sentenza di primo grado (c.d. inibitoria) previsto dal codice di procedura civile che, appunto, troverebbe applicazione nei primi passi dell'impugnazione proposta con l'appello. Come noto agli addetti ai lavori, infatti, il codice di procedura civile che, dal lato stabilisce l'esecutività delle sentenze di primo grado, dall'altro offre alla parte soccombente uno strumento di tutela a fronte dei potenziali pericoli o pregiudizi che l'esecuzione della sentenza nei suoi confronti può produrre. Il sistema del codice governa e gestisce questo strumento delicato rendendolo proponibile solo in presenza di determinati presupposti (simili a quelli richiesti per il procedimento cautelare) e soprattutto rimettendone al giudice (rectius: alla Corte di Appello riunitasi in Camera di Consiglio e anche con la comparizione delle parti) il giudizio discrezionale sulla concessione o meno della richiesta sospensione della sentenza. Ovviamente va da sé che l'orientamento generalizzato delle Corti è decisamente volto a non concedere il richiesto provvedimento tranne in casi eccezionali. Pertanto il sistema di questa misura poteva - fino ad oggi - considerarsi in un certo senso autoregolamentato sul piano pratico, ancorché non in modo pienamente soddisfacente. E invece no. La nuova norma-

tiva introduce le seguenti novità in merito al combinato disposto degli artt. 283 e 351 del c.p.c. Con l'aggiunta di un ultimo comma all'art. 283 c.p.c. viene introdotta la possibilità della comminatoria di una condanna della parte istante al pagamento di una pena pecuniaria (da euro 250 a euro 10.000) se l'istanza predetta è inammissibile o manifestamente infondata. La seconda è che detta condanna può essere pronunciata dal giudice e con ordinanza non impugnabile. La terza è che l'ordinanza è revocabile con la sentenza che definisce il giudizio. Quale sia la ratio di questa disposizione, non si capisce. Ebbene no perché, in primo luogo, già la proposizione dell'istanza è condizionata dalla ricorrenza di presupposti ben precisi posti dalla legge; in secondo luogo, la valutazione della richiesta è sottoposta ad un giudizio di discrezionalità da parte della Corte (e questo è un dato non contestato e, comunque, pacifico in giurisprudenza); in terzo luogo, ed in ogni caso, anche dopo estenuanti udienze in Camera di Consiglio con la comparizione delle parti (e, non di rado, con discussioni che investono anche il merito dell'appello), la sospensione della sentenza viene concessa raramente. Praticamente, la parte istante corre il rischio di vedersi condannata al pagamento di una sanzione per avere proposto istanza di sospensiva! L'osservazione nasce spontanea: se questa sanzione dovesse trovare applicazione per tutte le istanze previste dalle norme del processo civile e giudicate

inammissibili e/o infondate, con gli importi all'uopo liquidati ai sensi della nuova norma si potrebbe risanare il debito pubblico italiano! Purtroppo però c'è poco da scherzare perché, in effetti e senza grossi sforzi, è agevole arrivare alla conclusione che una tale previsione presenta pesantissimi aspetti di incostituzionalità, in quanto potenzialmente lesiva del diritto di difesa e, tra l'altro, del principio secondo il quale "la difesa è un diritto inviolabile in ogni stato e grado del procedimento". All'atto pratico infatti il legislatore praticamente inibisce al cittadino utente della giustizia il ricorso ad uno strumento previsto dal codice e concepito proprio per ovviare a possibili situazioni di pesante sbilanciamento delle posizioni delle parti, tanto è vero che è inserito nel giudizio di appello il cui fine è, appunto, il riesame della sentenza di primo grado. Ulteriore incongruenza è la previsione concernente l'inammissibilità e/o infondatezza dell'istanza visto che il relativo giudizio è sempre rimesso alla valutazione e all'apprezzamento, anche discrezionale, del giudice. Lo sappiamo bene che quando si popone un'istanza per qualsiasi scopo o finalità processuale, è il giudice che decide se è ammissibile o meno, così come è il giudice che decide se la domanda proposta con il giudizio può essere accolta o va rigettata. Da queste premesse, appare inevitabile che anche su questa ennesima modifica la Corte Costituzionale sarà chiamata a pronunciarsi.

Lettera al giornale

Caro Direttore,
credo che anche Tu, nella Tua veste di moderatore della manifestazione, abbia potuto apprezzare come lo sforzo profuso dal Direttivo dell'AIPerT abbiano, ancora una volta, dato i propri frutti. Ormai AIPerT, che resiste come unica Associazione Italiana che raggruppa Periti che si occupano dei danni alle merci trasportate e ai corpi (ma non solo dei danni), si colloca a pieno titolo tra le organizzazioni che si occupano di formazione di alto livello. Per questo si può scrivere, senza il timore di essere smentiti, che ancora una volta l'obiettivo è stato centrato. Volendo riprendere i temi trattati nel corso dei lavori, sia la questione Incoterms® che quella Pirateria, per utilizzare il titolo di uno degli interventi, rappresentano allo stesso tempo vecchi problemi per nuove sfide. Per gli Incoterms® 2010 si è potuto appurare come in Italia vi sia ancora resistenza ad adattarsi alle nuove terminologie e come, in alcuni casi, vi siano ancora resistenze all'applicazione corretta dei termini. Come si è detto all'apertura dei lavori, la recente crisi mondiale dovrebbe indurre le aziende ad applicare con maggior rigore una corretta politica di gestione dei rischi e la corretta applicazione dei termini rappresenta senz'altro uno degli strumenti per fare ciò. Purtroppo però si notano ancora molte imprecisioni che derivano, nella maggior parte dei casi, da un mancato coordinamento tra i contratti che normalmente intervengono in un trasporto, Compravendita, Trasporto e Assicurazione. Questo mancato coordinamento tra i tre contratti porta ad applicazioni non corrette dei termini di resa che possono anche manifestarsi, in caso di sinistro, con la non operatività del contratto di Assicurazione, situazione quest'ultima in cui ogni imprenditore vorrebbe ovviamente non trovarsi mai. Il problema della Pirateria è senz'altro più complesso di quello degli Incoterms®, ma in qualche modo rappresenta anch'esso una sfida che può essere, se non risolta, certamente affrontata con adeguati strumenti. I lavori del convegno hanno posto in evidenza quali siano questi strumenti, che possono essere di più o meno facile applicazione, ma che esistono. Volendo poi rileggere i lavori del convegno con gli occhi del Perito, è emerso senza dubbio che per entrambi gli argomenti la figura del Perito rappresenta un ruolo che è assolutamente determinante.

Sia in fase post sinistro quando, in seguito ad un'Avaria Particolare il Perito è chiamato ad accertare l'entità ma anche le cause del danno, ma anche in fase preventiva quando, per esempio potrebbe essere interessato per un approfondita analisi tecnica dei contratti di cui si è parlato poc'anzi per verificare che non vi siano contraddizioni tra il termine di resa che il cliente intende applicare e le sue reali obbligazioni nei confronti dell'altra parte. Ma il Perito potrebbe anche essere utilizzato in fase "preventiva" in un atto di pirateria, per esempio nella fase di trattativa con i pirati o ancora nella fase di valutazione dei vari contratti in gioco per poter indirizzare al meglio il proprio cliente e quindi, nuovamente in caso d'Avaria Particolare, per la determinazione dell'entità dei danni.

Ecco dunque che l'AIPerT ha fatto centro ancora una volta ed ancora una volta mettendo, scusate la ripetizione, al centro la figura del Perito Trasporti. Concludo ringraziando il Consiglio Direttivo, che con il sottoscritto condivide tutte le fatiche, i Relatori ed ovviamente il Moderatore, in quanto avete reso possibile l'ottima riuscita della manifestazione.

Ignazio Arecco
Presidente AIPerT

7 GIORNI ECONOMIA&MERCATI

MODA

La scommessa di Ferragamo su Bogotà con il primo store

Lo scorso 22 novembre la maison fiorentina Salvatore Ferragamo ha aperto il primo store monobrand in Colombia. La scelta è caduta ovviamente sulla zone del lusso di Bogotà in Calle 81 con tutta la gamma di prodotti di Ferragamo.



SOLDI SPORCHI

Boom di operazioni poco trasparenti: 44 mila nel 2011

Il vice-dg di Bankitalia, Anna Maria Tarantola ha fornito dati preoccupanti sul fronte del riciclaggio. Fino a novembre sono state 44 mila le operazioni sospette segnalate alle autorità competenti con un aumento del 252% in 4 anni.

SINDACALE

E' veramente guerra aperta tra la Fiat e la Fiom

La Fiom parte all'attacco di Fiat con una proposta di uno sciopero della categoria il 16 dicembre. Landini, segretario Fiom ha annunciato anche una sottoscrizione straordinaria in caso di flop alle elezioni della Rsa in Fiat.



Sì della Merkel al piano di Monti

Niente da fare, il premier ancora non presenta le misure al Parlamento

di ALESSANDRO LI DONNI

L'incontro trilaterale della scorsa settimana tra Merkel, Monti e Sarkozy, organizzato dall'inquilino dell'Eliseo per tentare di uscire da una china pericolosa che ha preso la Francia, si è rivelato un boomerang per chi puntava ad ottenere un cambiamento nella missione della Bce e ad un allargamento del vertice all'Italia ma solo per dare più forza al direttorio di fatto nato a luglio durante l'avvio dell'emergenza-euro. Dal canto suo anche Mario Monti ha dovuto su-



A frenare la speculazione non servono le tasse

bire il nein tedesco sugli eurobond e sul rafforzamento per la Banca Centrale Europea ora guidata dall'italiano Mario Draghi. Il premier appena arrivato a Strasburgo ha subito sottolineato che c'è la necessità di continuare negli acquisti di titoli di stato dei Paesi in difficoltà da parte della Bce.

E' questo lo scoglio tedesco insormontabile visto che la Merkel ha più volte sottolineato il voto su acquisti senza limiti di titoli di stato e a nuove azioni da parte di Eurotower. Monti è andato a presentare la manovra, e questa è la prima vera grave gaffe del premier, le misure che adotterà l'Italia per raggiungere l'obiettivo del pareggio di bilancio nel 2013 e il taglio del de-

bito ai colleghi del direttorio ricevendo un plauso generale. La Merkel si è detta impressionata dalle misure in cantiere. In Italia non ne sa nulla il Parlamento, i segretari di partito, la comunità finanziaria e i cittadini. Secondo i rumors ci sarà l'Ici, ma sarà progressiva, sarà per tutti, sarà solo a seconda del reddito? Ci sarà la patrimoniale, ma da quale fascia di reddito? Ci sarà la

riforma delle pensioni? Ci sarà il ritocco dell'Iva? Ci sarà la rivalutazione delle rendite catastali? A parte la gaffe rimane l'interrogativo sulla reale utilità di tante misure fiscalmente pesanti in un periodo congiunturale particolarmente difficile per i cittadini, per le imprese e per le banche. C'è poi un ulteriore dubbio che riguarda sempre la voglia di tassare. Secondo i dati ufficiali le

entrate fiscali sono in aumento, la lotta all'evasione sta dando frutti inattesi e lo scorso mese il deficit dello stato è sceso sotto 1800 miliardi di euro. Osce e Ue chiedono che venga rispettata l'agenda, o meglio la famosa lettera di Berlusconi, ma allora perché incidere con misure così invadenti, sempre secondo le indiscrezioni? Masoprattutto perché presentare la lista della

spesa in Europa e non nel luogo deputato dalla Costituzione e cioè al Parlamento? E poi nonostante tutta questa presentazione gli spread sono sempre intorno ai 480/490 e i rendimenti hanno anche sfiorato l'8% la scorsa settimana. Se poi l'obiettivo era quello di convincere la Merkel della necessità di cambiare le regole del gioco per la Bce, allora la missione è fallita visto il "nein" netto di frai Merkel su tutta la linea. Il professore ha anche provato a fare la voce grossa ricordando agli astanti che i primi a violare le regole sul rapporto deficit/Pil sono stati proprio loro ma nulla è servito per convincere la riottosa Merkel, e soprattutto Sarkozy che anzi a pochi giorni di distanza è tornato ad alzare la voce sull'Italia chiedendo che Monti "faccia il proprio dovere". Rimane il dubbio forte che l'Italia sia stata commissariata dal direttorio che ha voluto conoscere le misure in cantiere ancor prima delle istituzioni preposte e che ormai vuole allargare a Roma gli incontri ma per questioni di rappresentanza e forza con Monti che potrebbe ritagliarsi il ruolo di mediatore tra i due giganti.

Monte dei Paschi, ora c'è il nodo Antonveneta

di LUCA TOMMASI

Tutti gli occhi delle piazze finanziarie sono puntati sulle banche che in queste settimane stanno approvando bilanci molto magri, ricapitalizzazioni e svalutazioni titoli da brivido. Insomma gli istituti di credito stanno procedendo con una nuova grande pulizia dei bilanci per riportare un po' di ordine. Se Unicredit ha proceduto e Intesa-San Paolo è già in linea rimane il problema di Monte dei Paschi di Siena che ha già deliberato a concluso un aumento di capitale ma che ora deve assolutamente sistemare nel bilancio la partita di Antonven-

ta, acquisita a 9 miliardi di euro da Santander sbaragliando la concorrenza ma appesantendo i conti di Rocca Salimbeni. Ora i nodi vengono al pettine. Antonveneta ha un valore completamente diverso dal 2007 e soprattutto l'iscrizione a bilancio di 6,47 miliardi di avviamento è fuori mercato. Proprio questa cifra rischia di dover essere svalutata e l'operazione se deve essere fatta deve concludersi entro il 31 dicembre. In molti già scommettono su di una nuova ricapitalizzazione che potrebbe essere varata nel medio periodo anche se Giuseppe Musnari ha più volte respinto tale ipotesi ma visti i fondamentali di Rocca Salimbeni e l'avvio di



un nuovo risiko bancario internazionale forse in Mps qualche

pensierino lo stanno facendo. E Antonveneta è complice di questa nuova possibile ricapitalizzazione. Le sinergie di gruppo sono minori di quanto sperato ed anche il taglio dei costi di gestione sono al capolinea. Siena ha poche frecce al proprio arco. C'è però l'ostacolo città di Siena che non vuole cedere il controllo della sua banca, ma fino a quando sarà possibile avere la maggioranza di un istituto di credito che vuole competere a livello nazionale con gli altri principali gruppi del paese? Il controllo si può avere con patiti di sindacato scendendo intorno al 40% senza comunque perdere la caratteristica locale e regionale di Monte dei Paschi.

MINIERE

I brasiliani di Vale presentano un piano monstre di investimenti per il 2012

I brasiliani di Vale, leader mondiale nella produzione di ferro, ha avviato un gigantesco piano di investimenti per 21,5 miliardi di dollari per il 2012. Gran parte delle risorse verranno dedicate alla realizzazione dei progetti, l'11% allo sviluppo e il 28,5% alle attività già esistenti.

FARMACEUTICA

Sigma Tau risponde alla crisi con la Cig per 569 dipendenti e un nuovo piano

Le industrie farmaceutiche Sigma Tau hanno dato il via alle procedure per il piano di risanamento aziendale con la richiesta presentata alla regione Lazio di cassa integrazione per 569 dipendenti. La società ha rotto gli indugi per evitare che la crisi si aggravi ulteriormente.



In mezzo a tante notizie negative per i consumatori ne arriva una estremamente positiva per chi utilizza le carte di credito per pagare il carburante. Dal prossimo primo gennaio, infatti, chi utilizzerà la moneta elettronica per pagare il rifornimento di carburante non avrà più oneri di alcun tipo e anche il venditore non si troverà alcuna commissione per le transazioni fino ad un importo massimo di 100 euro. Questo è il risultato della legge di stabilità proposta dal governo Berlusconi e approvata dal parlamento poco prima delle dimissioni del premier. E' positivo il commento del presidente nazionale di Figit/Anisa Concommercio, Luca Squeri, "si tratta di un risultato straordinario frutto di un accordo che ha un tangibile valore economico, stimabile in qualche centinaio di milioni di euro all'anno, equamente ripartiti tra consumatori e gestori". Sempre Squeri ritiene che l'utilizzo della moneta elettronica sia di grande aiuto anche per il contrasto alla criminalità ed in particolare quella che colpisce i gestori con rapine che spesso si risolvono in maniera drammatica.

Nel 2012 sarà recessione

di FRANCO GIORNI

I dati e le previsioni congiunturali occupano ormai gli spazi maggiori sugli organi d'informazione, sintomo chiaro che il clima è pesante. Una nuova conferma che l'Italia è ormai dentro una spirale recessiva pericolosa arriva ora dall'Ocse che ha rivisto le stime di crescita del Paese portandole allo 0,7% in più per quest'anno e ad una mezzo punto percentuale in meno per l'anno prossimo. Secondo l'Ocse "la stretta di bilancio combinata con un rallentamento della domanda globale e con una debole competitività, peserà sulla crescita a breve termine, ma è necessaria per assicurare progressi alla sostenibilità di bilancio". L'istituto invita il governo Mon-

ti ad applicare con celerità tutte le misure d'emergenza varate dal suo predecessore Tremonti nonostante i problemi legati alla crescita. Secondo l'Ocse, infatti, il problema più grave per l'Italia riguarda il debito pubblico e le misure varate con la legge di stabilità approvata a ottobre vanno nella direzione giusta del pareggio di bilancio e da lì si deve poi ripartire per riuscire ad assicurare supporto e regole chiare al mondo imprenditoriale. Secondo l'Ocse il 2012 vedrà l'economia italiana retrocedere e solo l'anno successivo ci sarà una piccola ripresa pari allo 0,5% di crescita, timida. Sono i conti pubblici a non lasciare tranquilli. L'ente francese stima per il 2011 un rapporto deficit/pil del 3,6% per il 2011, meglio della precedente

previsione che lo vedeva al 3,9% e dell'1,6% per il 2012 e un pareggio tecnico nel 2013 con un impercettibile aumento dello 0,1%. Ma è il rapporto tra debito e Pil che non accenna a migliorare con una stima del 127,7% nel 2011, in lieve miglioramento rispetto alle due precedenti proiezioni: altre cattive notizie arrivano anche dal fronte dell'occupazione. I disoccupati a fine 2011 dovrebbero raggiungere l'8,1% della popolazione attiva per poi crescere all'8,3% e all'8,6 rispettivamente nel 2012 e nel 2013. Non seguiranno la stessa curva crescente i salari che vedranno uno saldo positivo moderato per tutto il 2012 e il 2013, in linea con quanto auspicato sia dalle associazioni imprenditoriali che dai tecnici del settore.

Moody's non crede in una ripresa dell'Ungheria e declassa il rating ad un passo da junk

Le agenzie di rating continuano nella loro opera di accerchiamento dell'euro. Dopo aver colpito l'Italia con il downgrade, il Portogallo portandolo a junk e soprattutto minacciato la Francia di levargli al "tripla A" ora è partito l'attacco contro Budapest. Moody's ha messo a segno un colpo potenzialmente da ko per l'Ungheria tagliando il rating del debito a Baa3 dal precedente Ba1, ad un passo dal livello junk. Secondo l'agenzia le prospettive dell'economia magiara sono incerte anche perché ad un livello d'indebitamento alto non corrispondono previsioni di crescita sostanziate che possano permettere un consolidamento del bilancio a medio termine e un taglio del debito pubblico. Le tre sorelle sembrano quasi agire di concerto visto che la scorsa settimana Fitch aveva rivisto al ribasso l'outlook paese a negativo mentre Standard&Poor's ha comunicato di aver messo sotto osservazione il merito sul debito per un taglio. L'economia ungherese non è brillante ma a preoccupare, anche le istituzioni bancarie della Ue, è la corsa inarrestabile del debito.

Il successore di Passera in Intesa-San Paolo è Enrico Cucchiani attuale presidente di Allianz Italia

Giovanni Bazoli, presidente di Intesa-San Paolo la spunta su tutti e fa passare in consiglio la nomina di Enrico Tommaso Cucchiani come nuovo amministratore delegato del gruppo al posto di Corrado passerai appena nominato ministro nell'esecutivo di Mario Monti. La missione di Cucchiani è chiara, rafforzare "l'aspetto internazionale della nostra banca. Oggi la situazione internazionale per noi è centrale. Da questo punto di vista la figura che abbiamo chiamato mi pare particolarmente indicata" ha spiegato il presidente Bazoli. Cucchiani è attualmente presidente di Allianz Italia e membro del cda di Unicredit. L'investitura ufficiale avverrà, come richiesto dallo stesso Cucchiani, il 22 dicembre per

Bnp-Paribas presenta una pesante cura dimagrante per Bnl



Dopo la trimestrale deludente il gruppo bancario Bnp-Paribas passa al contrattacco con un piano di taglio delle spese vigoroso. Entro il 2013 verranno tagliate 13 mila unità lavorative nel gruppo e in Italia il piano è molto pesante. Verrà colpita anche la Grecia dove saranno chiuse alcune attività considerate marginali e licenziati circa 100 dipendenti. Per quanto riguarda le filiali dalle 50 previste si passerà alle 10 nel 2013. In realtà Italia ci si attendeva un piano di ridimensionamento ma meno pesante di quello che circola nelle segherie dei sindacati che sono immediatamente passati al contrattacco. Secondo le organizzazioni dei lavoratori, infatti, il nuovo piano contraddice nei fatti quello attualmente valido fino al 2012. In particolare preoccupano le dimensioni del nuovo progetto di contenimento delle spese in Italia che va a cozzare con le assicurazioni fornite dai vertici che sottolineavano come Bnl fosse stabile, che hanno già comunicato la volontà di presentare un piano di pensionamenti, esodi di incentivati e la mobilità geografica e funzionale. Ma questo piano ha un difetto d'origine, secondo i sindacati, pesante e che riguarda le consulenze esterne. I sindacati hanno da tempo messo sotto la lente d'ingrandimento questo capitolo di spesa "dannoso e costosissimo" ma che non trova riscontro nel piano di taglio dei costi generali di gestione della banca. Già nelle scorse settimane le organizzazioni sindacali avevano chiesto di portare avanti un piano concreto e reale di eliminazione degli sprechi e in particolare delle consulenze esterne ma dai vertici non è giunta risposta se non il nuovo piano lacrime e sangue per i dipendenti Bnp-Paribas.

dare il tempo ad Allianz di sostituirlo in seno al consiglio di Unicredit. La scelta di Bazoli è ricaduta su un manager di levatura internazionale proprio per dare impulso alla parte debole dell'istituto di Ca' de Sass, leader assoluto in Italia ma non ancora in ritardo nel resto d'Europa nonostante le partecipazioni importanti nell'est del continente.

La Cassazione cancella il proscioglimento dei reati fiscali per Dolce & Gabbana

Tornano i guai con il fisco per Domenico Dolce e Stefano Gabbana. La Cassazione ha infatti deciso di annullare il proscioglimento per evasione che ora dovranno rispondere del reato di dichiarazione dei redditi

Quest'anno la bolletta energetica costerà 2400 euro a famiglia

Settore	Pro capite	Totale	% del Pil
costo energia	2.458 €	61,9 miliardi	3,91%

Carburante	Variazione annua
Generale	17,4%
Benzina SP	15,3%
Gasolio	22,1%

La Confartigianato ha fatto i conti in tasca agli italiani per quanto riguarda i costi energetici e dei trasporti. Ne esce un quadro desolante. Ogni cittadino paga circa 2400 euro annui per bolletta della luce, del gas e carburanti. Un vero e proprio salasso con un conto di 61,9 miliardi di euro in totale pari al 3,91% del Pil nazionale. Il forte aumento dei costi dell'energia è legato in particolare alle quotazioni del greggio e ai prezzi dei prodotti petroliferi raffinati. Inevitabili le ripercussioni sui prezzi dei trasporti che sono cresciuti in media del 7,7% in un anno.



GRIMALDI GROUP

Short Sea Services

 **MINOAN LINES**



Merci al sicuro, autisti a riposo e tanto risparmio.

Alla velocità ci pensiamo noi



Scopri la carta vincente!

**driver
card**

**la tua carta relax di bordo
ti offre sconti fino al 40%!**



puoi utilizzarla a bordo presso:
Ristoranti, Bar, Wellness center, Fitness center, Negozi

INFO & PRENOTAZIONI

 **GRIMALDI GROUP**

+39 081.496.777
cargo@grimaldi.napoli.it
www.grimaldi-lines.com

 **MINOAN LINES**

+30 210 4145 745
cargo@minoan.gr