

MAURO MORETTI

Il bilancio 2009 del Gruppo FS chiude in utile per 44 milioni

segue a pagina 4

**CARGO AEREO**

Il vulcano islandese manda in fumo 10mila tonnellate di merce italiana

segue a pagina 4

RINO CANAVESE

Il porto di Savona conclude il primo trimestre in ripresa

segue a pagina 3



Corriere dei TRASPORTI

Prezzo

Euro 3,00

**Anno LIII**

26 Aprile 2010

Numero 17

www.portonuovo.it

SETTIMANALE INDIPENDENTE 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 valida da 17.01.2007

Dodicesimo tavolo per un accordo con l'autotrasporto

Il sottosegretario Giachino ci riprova dopo lo strappo dell'Unatras. Nuovamente convocate le 21 sigle tra committenti e vettori per il 28 aprile

DARIO IL MINIMO
ROMA

Appuntamento al 28 aprile alle ore 16.30 nella sala del CdA delle Fs. Riparte quindi la trattativa del sottosegretario Giachino con la dodicesima riunione del tavolo trilaterale autotrasporto-committenza-governo e potrebbe essere quella definitiva. Ad auspicarlo è lo stesso sottosegretario che vuole trovare un accordo ampio tra le 21 associazioni convocate in rappresentanza dei committenti e dei vettori. Per Giachino il risultato di un'intesa tra le parti potrebbe portare ad una "tregua di almeno 24 mesi". La lunga maratona concertativa per la ricerca di una mediazione politica sembra quindi essere ...

SEGUERÀ A PAGINA 2



Editoriale

Merci, l'avanzata franco-tedesca. E l'Italia?

di F. PAOLO LI DONNI

Negli Usa, negli anni '70, la profonda crisi del trasporto merci, fondato sulla ferrovia, fu avviata a soluzione nel 1980 con l'approvazione dello Staggers Railways Act, che liberalizzò le tariffe e le tratte. Da allora partì un processo di forte concentrazione tra le grandi imprese e, contemporaneamente, un enorme proliferare di operatori sulle brevi distanze. Dopo dieci-quindici anni questo "schema" iniziò a delinearsi anche in Europa. La guida di tale "percorso" è stata assunta fin dall'inizio dalle ferro- segue a pag. 5

SAILING LIST

ANCONA	13
CAGLIARI	13
GENOVA	13
GIOIA TAURO	15
LA SPEZIA	15
LIVORNO	17
MARINA DI CARRARA	18
NAPOLI	18
RAVENNA	18
SALERNO	19
TRIESTE	19
VENEZIA	20

Riforma dei porti, Matteoli aperto al confronto

ANDREA DRUDI
ROMA

Il Consiglio dei Ministri ha approvato il disegno di legge che riforma l'ordinamento dei porti italiani. Si tratta di un provvedimento per modernizzare l'attività e l'efficienza. In particolare si vuole ridefinire il ruolo

delle Autorità portuali e del processo della loro governance, il rapporto tra porto e territorio, la semplificazione dell'approvazione dei piani regolatori generali, le norme per stabilizzare il lavoro portuale ed il rilancio degli investimenti nel comparto attraverso un Fondo

per le infrastrutture. Una riforma che sta indubbiamente facendo discutere gli operatori del settore, il presidente dell'Autorità portuale di Venezia Paolo Costa ha precisato che "ci sono due temi generali assenti dal disegno di legge: il primo è quello della...

segue a pagina 3



Un anno nello spazio

con **SPACEMAG**

Per il tuo abbonamento scrivi a
abbonamento@spacemag.it



Autotrasporto, dodicesimo tavolo per trovare un accordo

Dopo lo strappo dell'Unatras Giachino ci riprova convocando committenza e vettori



DARIO IL MINIMO
ROMA

Appuntamento al 28 aprile alle ore 16.30 nella sala del CdA delle Fs. Riparte quindi la trattativa del sottosegretario Giachino con la dodicesima riunione del tavolo trilaterale autotrasporto-committenza-governo e potrebbe essere quella definitiva. Ad auspicarlo è lo stesso sottosegretario che vuole trovare un accordo ampio tra le 21 associazioni convocate in rappresentanza dei committenti e dei vettori. Per Giachino il risultato di un'intesa tra le parti potrebbe portare ad una "tregua di almeno 24 mesi". La lunga maratona concertativa per la ricerca di una mediazione politica sembra quindi essere giunta alle curve decisive. Sulle colonne del Corriere dei Trasporti sia Montali della Cna-Fita quanto Uggè della Fai-Contrasporto richiedevano al governo una scelta di campo o quanto meno una più incisiva capacità decisionale. Uggè in particolare contestava il metodo, rimproverando alla mediazione politica la volontà di voler raggiungere il consenso totalitario delle sigle convocate. Per il presidente della Fai, così facendo, la mediazione è destinata all'inconclusione. Per Uggè l'accordo sarebbe possibile con la committenza industriale mentre impossibile il dialogo con Confetra e gli spedizionieri. Paolo Uggè, al direttore del TG 1, ha rivolto un invito "fare un'interessantissima indagine giornalistica per scoprire perché non avvengono i controlli, su tutta la filiera, dal committente al destinatario delle merci, e perché il governo di fronte a queste situazioni reali preferisce dare voce a spedizionieri e intermediari che sono spesso la principale causa di simili illegali e pericolosissimi comportamenti".

Al di fuori del tavolo, ma con assoluto tempismo, arriva anche l'appello unitario di Assotir secondo cui occorrerebbe mettere da parte i motivi di contrasto e di divisione - che pure esistono - e selezionare, unitariamente, una piattaforma minima da proporre, con grande spirito unitario, al governo e al parlamento, sollecitandoli a pronun-

ciarsi definitivamente, con chiarezza ed in tempi certi, sul suo accoglimento.

Nella mediazione si avverte comunque un cambio di marcia. Giachino ha chiarito che "...sui testi presentati, se vi fosse il consenso della gran parte delle associazioni dell'autotrasporto anche in presenza di una contrarietà sostanziale della committenza, l'accordo sarà considerato raggiunto. Siamo dunque di fronte ad una proposta definitiva del governo sulla quale ora toccherà esprimersi".

Per adesso, salvo generiche considerazioni, le bocche sono cucite. Unica associazione che bocchia le proposte del sottosegretario è Trasportounito con la sintesi che riportiamo qui di seguito.

Tempi di pagamento: 60 giorni più altri 30 (con la morosità) non sono accettabili;

Tempi di carico e scarico: due ore di franchigia al carico ed altre due allo scarico sembrano troppe, comunque non convince l'impianto normativo (per i porti non si prevede alcun vantaggio);

Pallet: norma poco incisiva ma, in questo caso, è sicuramente un passo avanti;

Regolarità contributiva: condivisibile, ma prima si devono aiutare le imprese ad uscire dall'indebitamento. Ad oggi l'85% delle imprese non è in regola (chi ha fatto queste proposte vive in un altro mondo);

Contratti spot: norma insignificante. Avevamo chiesto di estendere la tariffa dell'83 bis anche ai contratti scritti (in attesa di modificare la tariffa minima con un sistema più semplice e sistematico), non hanno risolto il problema;

Subvezione: sparisce lo stop alla subvezione e s'introduce la possibilità che il sub vettore possa, in caso in cui non gli vengano pagati i servizi, rivolgersi direttamente al committente (modificata nei corridoi, o in riunioni riservate, così come sembra sia avvenuto anche per le altre proposte);

Corresponsabilità: dal ministero degli Interni una proposta per migliorare le procedure dei controlli su strada (tempi di guida, sovraccarico, velocità).

L'autotrasporto si impunta sul contratto di lavoro

D. C.
ROMA

Rottura tra sindacati e alcune associazioni dell'autotrasporto sul tema degli autisti stranieri. Il 19 aprile, durante la trattativa sul rinnovo del contratto di lavoro del settore logistica, trasporto merci e spedizioni, alcune associazioni dell'autotrasporto della piccola e media impresa hanno minacciato il blocco della trattativa se il problema

della mano d'opera straniera distaccata in Italia non verrà affrontato, visti i livelli preoccupanti che il fenomeno sta raggiungendo. I sindacati da parte loro si sono detti disponibili nel costruire una posizione comune da presentare al ministero del Lavoro perché il problema venga risolto già nell'ambito dell'attuale legislazione poiché l'utilizzo di mano d'opera straniera avviene in maniera illegittima, ma non solo. Il problema verrà presentato in sede comu-

nitaria affinché sia agevolata una ricerca di soluzioni idonee per rimuovere il problema e perché il confronto sul rinnovo del contratto continui. Alcuni esponenti di associazioni dell'autotrasporto hanno però dichiarato che la ripresa della trattativa (al momento prevista per il 29 aprile) avverrà solo se le soluzioni proposte dai sindacati saranno ritenute soddisfacenti. Dura la replica dei rappresentanti sindacali. Filt Cgil, tramite una nota, non

nasconde la preoccupazione sui veri obiettivi di tali comportamenti. A detta della Federazione Italiana Lavoratori Trasporti vi sarebbe un non tanto celato obiettivo di perseguire la rottura dell'unicità contrattuale cancellando il contratto di settore. Una scelta definita miope, che va contrastata con forza, poiché indebolisce tutti i soggetti della filiera rendendoli più esposti agli andamenti del mercato. Il 29 e 30 aprile i prossimi appuntamenti.



ANDREA DRUDI
ROMA

Il Consiglio dei Ministri ha approvato il disegno di legge che riforma l'ordinamento dei porti italiani. Si tratta di un provvedimento per modernizzare l'attività e l'efficienza. In particolare si vuole ridefinire il ruolo delle Autorità portuali e del processo della loro governance, il rapporto tra porto e territorio, la semplificazione dell'approvazione dei piani regolatori generali, le norme per stabilizzare il lavoro portuale ed il rilancio degli investimenti nel comparto attraverso un Fondo per le infrastrutture. Una riforma che sta indubbiamente facendo discutere gli operatori del settore, il presidente dell'Autorità portuale di Venezia Paolo Costa ha precisato che "ci sono due temi generali assenti dal disegno di legge: il primo è quello della definitiva applicazione del principio di autonomia finanziaria che consenta ai porti di disporre di un quadro di riferimento certo per le proprie scelte infrastrutturali. Una scelta indispensabile per riavviare la crescita del Sistema Paese. Il secondo tema riguarda il coordinamento gerarchico delle istituzioni portuali che non è assicurato da una catena decisionale normativamente definita". A queste perplessità ha subito risposto il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli, spiegando che "il parlamento apporterà ulteriori contributi al provvedimento governativo per dare fiducia a coloro che direttamente e indirettamente sono i protagonisti dell'intero comparto". Inoltre ha aggiunto che è necessario non creare "dannose concorrenzialità all'interno del sistema portuale, tenendo conto nel contempo di cosa fa l'Egitto con il porto di Damietta o con la piastra logistica sul Canale di Suez, di cosa fa la Libia che mira a realizzare un hub solo per il transhipment, di cosa fa la Spagna con l'hub di Algeciras, la Francia con l'hub di Fos o la Grecia con l'hub di Volos. Tutto ciò - ha concluso Matteoli



Il Parlamento apporterà ulteriori contributi

Matteoli motiva a Venezia la riforma dei porti

- ci obbligherebbe a comportamenti guidati da gratuiti campanilismi".

Al dibattito su questa riforma sono intervenuti anche i presidenti dei tre porti liguri sottolineando che "non tutta la portualità è uguale ed ha identiche esigenze". Merlo, Forcieri e Canavese hanno così espresso un giudizio univoco e critico sul provvedimento governativo ed hanno annunciato che predisporranno le loro proposte di modifica in maniera dettagliata. "Nel frattempo - hanno precisato i presidenti delle tre Ap liguri - sottolineiamo come sia necessario un maggiore bilanciamento di poteri tra autorità marittima e autorità portuale ed una maggiore chiarezza riguardo le attività dei due enti. È chiaro che in

Porti Liguri: non tutti uguali e con medesime esigenze

Assoporti: testo che non rafforza il ruolo delle Autorità

assenza della norma che stabiliva l'autonomia finanziaria dei porti non è possibile parlare di un vero disegno di riforma e riteniamo che sia opportuno adattare le richieste

dei mercati a quelle dei porti. Un passo importante per questo rimane l'autonomia finanziaria che ci permetterebbe di investire per proseguire sulla linea dello sviluppo".

Anche Assoporti ha espresso i suoi dubbi sulla nuova riforma portuale, ribadendo un secco "no" al testo di riforma della legge 84/94 sulla portualità da poco approvato dal Consiglio dei ministri. "Il testo della riforma - ha spiegato il presidente Francesco Nerli - è confuso e non rafforza affatto il ruolo delle Autorità portuali come, invece, era stato dichiarato dallo stesso ministro. Così com'è la legge non solo non sancisce l'autonomia finanziaria, ma non prevede neppure i necessari finanziamenti per le opere di grande in-

frastrutturazione di porti e retroporti".

I primi commenti positivi sulla riforma sono arrivati invece da Ucina, l'Unione Nazionale dei Cantieri e delle Industrie Nautiche e Affini, che ha accolto con favore l'approvazione della riforma dell'ordinamento portuale. "Si tratta di un provvedimento che in parte affronta la vera e propria emergenza ormeggi, divenuta un vincolo allo sviluppo del turismo nautico e di tutta l'industria del settore, il fatto che i Piani Regolatori delle Autorità portuali debbano prevedere che le strutture sotto-utilizzate siano destinate al diporto è per noi un motivo di soddisfazione", ha spiegato il presidente Anton Francesco Albertoni.

Fincantieri non rinuncia alla Borsa

A. D.
ROMA

Il nostro bilancio è solido e crediamo di poter assorbire la crisi ed essere pronti per la ripresa dei mercati", ha affermato l'amministratore delegato del gruppo Fincantieri, Giuseppe Bono, nel corso di un'audizione alla commissione Industria del Senato. "Questa crisi - ha spiegato Bono - lascerà molti cadaveri, anche se il nostro gruppo l'ha affrontata bene con dodici miliardi d'ordini pari a quattro anni di ricavi". Nel 2008-2009 la crisi del mercato mondiale del settore cantieristico è stata più forte, gli ordini per le navi in tutto il mondo hanno avuto un calo del 57%, ma il gruppo italiano è riuscito comunque a fare utili nel 2009 ed attualmente è in attesa di firmare la realizzazione di due navi prototipo che potrebbero aprire scenari importanti. Il gruppo Fincantieri, inoltre, sta guardando con molta attenzione anche al di fuori dei confini ed in particolare oltre Atlantico per la megacomessa da 55 navi della Marina statunitense. Il primo lotto da dieci navi per un totale di 5 miliardi di dollari è in gara e lo stesso Bono si è detto "fiducioso" per un possibile successo del gruppo italiano nella commessa a stelle e strisce. Dal punto di vista occupazionale, il top manager ha lanciato un segnale di fiducia spiegando che non intende chiudere nessun cantiere anche se la situazione non è tra le migliori dal punto di vista economico perché ci sono 8 impianti che ormai sono "antichi". "Sono fiducioso - ha spiegato l'ad - potremo mantenere tutti i siti produttivi: abbiamo sofferenze ma le navi sono come le catene e in ogni cantiere dovremo avere tre navi per garantire la continuità. Se si interrompe questo flusso avremo la discontinuità produttiva". Il management ha infine spiegato che non ha abbandonato l'idea della quotazione in Borsa anche se il momento non è ancora opportuno. "Ci vogliamo andare ma i tempi devono maturare e prima vogliamo irrobustire il portafoglio ordini - ha concluso Bono - la battaglia per la Borsa è sacrosanta ed assolutamente necessaria per reperire le risorse: il governo poi ci ha ripensato ed è andata come è andata, con lo Stato che attraverso Finteca ha dovuto fare una ricapitalizzazione da 300 milioni".

Primo trimestre positivo per Savona

D. C.
SAVONA

Positivi i bilanci del primo trimestre 2010 per il porto di Savona Vado. Oltre 3,8 milioni di tonnellate movimentate, con un incremento del 4,4% rispetto alle 3,7 milioni di tonnellate spostate nello stesso periodo dello scorso anno (periodo che aveva fatto registrare un calo del 12,5% rispetto ai primi tre mesi del 2008). In ottima fase

di recupero le merci varie che hanno pressoché annullato la flessione del 23,9% registrata nel primo trimestre del 2009. Il porto ligure, tra gennaio e marzo, ha movimentato oltre un milione di tonnellate di merci convenzionali e in container, con un incremento pari al 19,3% rispetto agli stessi mesi del 2009. Le tonnellate di merce containerizzata sono aumentate del 22,4%, in termini di container da 20' del 34,8%. Le rinfuse liquide sono

diminuite del 10,3%, ulteriore discesa dal -56% registrato nel primo trimestre 2009, mentre le rinfuse secche sono aumentate del 4,1% seguendo a fatica il trend positivo dello scorso anno (+80,9%). Bene il traffico passeggeri che nel primo trimestre aveva visto un calo del 30,9%, ma che con i 118.000 passeggeri movimentati nei primi tre mesi del 2010 ha recuperato il gap negativo (+31,7%). Ottimista Rino Canavese, presidente dell'Auto-

rità Portuale di Savona Vado (nella foto), che ritiene lo scalo ligure in grado di recuperare interamente i volumi persi nel 2009 a causa della crisi finanziaria. Con un'eccezione, le rinfuse liquide: Canavese ha infatti spiegato che per tale comparto non sono previste grosse crescite stabili, mentre per le altre merci è opportuno ipotizzare una crescita dei valori fino a cifre che non sono più state toccate dall'inizio della crisi.

