

ANTITRUST

L'Autorità ha tanto lavoro nel trasporto tra infrazioni e monopoli

segue a pagina 3

**SPORTELLO UNICO DOGANE**

La "pratica" iniziata nel 2004 è ferma da tanto tempo per il parere al Consiglio di Stato

segue a pagina 3

GABRIELLA GAMBA

Spiega le norme Ue per l'accesso alla professione nel settore autotrasporto

segue a pagina 5



Corriere dei TRASPORTI

Prezzo

Euro 3,00



www.portonuovo.it
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

SETTIMANALE INDIPENDENTE D'INFORMAZIONE

Direttore F. Paolo Li Donni

Anno LIII

21 Giugno 2010

Numero 25

Il sottosegretario Giachino ottiene una tregua per due anni

I rappresentanti dell'autotrasporto firmano, mentre la committenza si sfila e prende tempo per valutare

GIOVANNI GRILLI
ROMA

Il sottosegretario ai Trasporti, Bartolomeo Giachino chiude la vertenza con l'autotrasporto con un risultato politico di non poco conto: l'aver risparmiato fino ad oggi e per almeno altri due anni il fermo dell'autotrasporto al nostro paese. Un risultato importante ma che non rende onore pienamente alla coraggiosa formula politica del tavolo tripartito autotrasporto, governo e committenza scelta dal sottosegretario. Dopo sei mesi di lavoro, il tavolo di confronto del governo con l'autotrasporto e con la committenza ha raggiunto un accordo che individua soluzioni in grado...

SEGUERE A PAGINA 2



Editoriale

Un accordo per dare tempo a tutti. Al massimo 2 anni

di **F. PAOLO LI DONNI**

Eventi tra loro distinti e diversi spesso si rincorrono nel teatrino mediatico con formule, soluzioni e anche numeri simili. In questi giorni abbiamo visto il governo cimentarsi in trattative e mediazioni con i sindacati dei lavoratori da un lato a Pomigliano per scongiurare la chiusura dello stabilimento Fiat e, dall'altro lato, con i sindacati dell'autotrasporto a Roma per evitare il fermo dei mezzi. In ambedue i tavoli la controparte è la committenza, l'industria. In ambedue i casi l'accordo è **segue a pag. 7**

SAILING LIST

ANCONA.....	8
CAGLIARI.....	8
GENOVA.....	9
GIOIA TAURO.....	10
LA SPEZIA.....	10
LIVORNO.....	11
MARINA DI CARRARA.....	12
NAPOLI.....	12
RAVENNA.....	13
SALERNO.....	14
TRIESTE.....	14
VENEZIA.....	15

Autonomi, anche per loro valgono le 48 ore

ANTONELLA TOZZI
ROMA

Anche gli autotrasportatori autonomi, come i dipendenti, dovranno lavorare massimo 48 ore settimanali. Questa la decisione definitiva del Parlamento europeo riunitosi in seduta plenaria che - dopo un anno

di dibattito - ha respinto la proposta della commissione europea di esentare i conducenti autonomi dalla direttiva 2002/15/CE. La risoluzione legislativa - approvata con 383 voti a favore, 263 contrari e 23 astenuti - non porta alcuna modifica alla direttiva che istituisce l'orario di lavoro per gli autisti di

veicoli pesanti, ma pone fine ad un periodo transitorio nel quale i padroncini sono rimasti in una posizione sospesa. Ora gli Stati membri dovranno recepire la norma. Diverse le reazioni dopo il voto. Per Anita, l'associazione di Confindustria che riunisce le imprese più ...

segue a pagina 2



Navigator m'è dolce in questo mare...

PORTONUOVO.IT



Giachino ottiene una tregua per due anni

Unatras, Anita, Fedit e la cooperazione firmano l'impegno a non fare fermi. La committenza si sfila

GIOVANNI GRILLI
ROMA

Il sottosegretario ai Trasporti, Bartolomeo Giachino chiude la vertenza con l'autotrasporto con un risultato politico di non poco conto: l'aver risparmiato fino ad oggi e per almeno altri due anni il fermo dell'autotrasporto al nostro paese. Un risultato importante ma che non rende onore pienamente alla co-

raggiosa formula politica del tavolo tripartito autotrasporto, governo e committenza scelta dal sottosegretario. Dopo sei mesi di lavoro, il tavolo di confronto del governo con l'autotrasporto e con la committenza ha raggiunto un accordo che individua soluzioni in grado di dare risposte ai problemi vecchi e nuovi del settore: tempi di pagamento, tempi di carico e scarico, gestione dei bancali, corresponsabilità

dei committenti e dei vettori per la violazione delle regole sulla sicurezza, regolarità contributiva dei vettori, costi minimi per la sicurezza e la regolarità del mercato, subvezione connessa alla possibilità di azione diretta nei confronti del mittente. Peccato però che il sapore innovativo della formula vede sfilarsi con modi differenti Confetra e Confindustria. La committenza appunto. Il no di Confindustria è

chiarissimo e lo spiega in una nota ufficiale in cui sostiene che "dopo aver attivamente partecipato al tavolo di confronto col governo e gli autotrasportatori e aver reso fin dall'inizio la propria più ampia disponibilità e apertura su una serie di profili essenziali per lo sviluppo del mercato dell'autotrasporto, Confindustria si vede costretta ad esprimere un giudizio complessivamente negativo sulla proposta

finale avanzata dal ministero dei trasporti". Gli industriali ribadiscono quindi che non sottoscriveranno "il Protocollo, pur condividendo nella sostanza o in parte - prosegue la nota - alcune delle norme proposte, ritenendo gravemente lesive della libertà negoziale delle imprese e della concorrenza le norme riguardanti l'introduzione dei costi minimi, della responsabilità solidale di tutta la filiera

per il mancato pagamento dell'ultimo subvettore e di una pletera di accordi settoriali capaci di generare un'ingestibile complessità operativa e una serie di cartelli anticoncorrenziali." Un bel tuffo nel passato rispetto alle aspettative suscitate dal tavolo. In modo "bizzarro" anche Confetra si smarca dall'accordo dichiarando che "la Confederazione Generale dei Trasporti e della Logistica precisa di non aver siglato l'accordo scaturito dal tavolo di confronto del governo con l'autotrasporto e la committenza a causa del contenuto ritenuto non soddisfacente" e che "ha comunque apprezzato il clima del tavolo tecnico e si ritiene disponibile a proseguire il confronto nei prossimi 2 anni, al fine di trovare un accordo comune". La differenza sembrerebbe quindi risiedere solo nel fatto che, per dire la stessa cosa di Confindustria, Confetra ha siglato l'accordo, intendendo con ciò solamente sottolineare ufficialmente nel documento, tramite una postilla, la sua insoddisfazione. Hanno firmato le altre associazioni dell'autotrasporto coinvolte nella trattativa, tra cui Unatras, Anita, Fedit e le cooperative. Anita, aderente a Confindustria, ha precisato che "ha sottoscritto l'accordo perché ritiene positivi alcuni punti, quali la responsabilità nel contratto verbale, la norma sui tempi di pagamento, di carico e scarico, sulla gestione dei pallet, la spinta verso la riduzione della filiera e soprattutto verso l'eliminazione dell'intermediazione parassitaria attraverso una maggiore responsabilizzazione nella scelta dei vettori. Tuttavia - prosegue la nota - l'Associazione ha espresso perplessità sull'efficacia e l'opportunità di alcuni provvedimenti, per l'impatto che avranno sul mercato - come nel caso dei costi minimi - che graveranno soltanto sui vettori nazionali e non su quelli stranieri che godono già di una maggiore forza competitiva. Pertanto, l'Associazione confida che l'adozione delle misure sul costo del lavoro si concretizzino nel più breve tempo possibile".

Regole di guida uguali per tutti gli autisti

ANTONELLA TOZZI
ROMA

Anche gli autotrasportatori autonomi, come i dipendenti, dovranno lavorare massimo 48 ore settimanali. Questa la decisione definitiva del Parlamento europeo riunitosi in seduta plenaria che - dopo un anno di dibattito - ha respinto la proposta della commissione europea di esentare i conducenti autonomi dalla direttiva

2002/15/CE. La risoluzione legislativa - approvata con 383 voti a favore, 263 contrari e 23 astenuti - non porta alcuna modifica alla direttiva che istituisce l'orario di lavoro per gli autisti di veicoli pesanti, ma pone fine ad un periodo transitorio nel quale i padroncini sono rimasti in una posizione sospesa. Ora gli Stati membri dovranno recepire la norma. Diverse le reazioni dopo il voto. Per Anita, l'associazione di Confindustria che riunisce le imprese più grandi

di autotrasporto: "E' una vittoria per la sicurezza stradale e la concorrenza leale tra imprese", dichiara il presidente Eleuterio Arcese (nella foto). "Da tempo chiedevamo con Confindustria parità di trattamento per tutti i conducenti. L'esclusione dei lavoratori autonomi, oltre ad essere un fattore di pericolo per la sicurezza stradale, avrebbe condotto le imprese ad un maggiore utilizzo di quest'ultimi rispetto ai lavoratori dipendenti provocando distorsione del mercato e

concorrenza sleale, con l'effetto controproducente di polverizzare e atomizzare le imprese di trasporto". Sul fronte opposto il presidente di Confartigianato Trasporti Francesco Del Boca, "Sono profondamente insoddisfatto di questo esito, di cui ritengo responsabili anche quasi tutti i parlamentari italiani dell'euro-parlamento, di maggioranza ed opposizione, che hanno votato contro la proposta della Commissione Europea. Tale decisione favorirà le imprese dei paesi

comunitari che hanno il costo del lavoro più basso e le imprese italiane che aprono filiali in tali Stati e che assumeranno ancora più personale locale". Positivo, invece, il commento dell'onorevole Licia Ronzulli (Epp-Pd): "Regole uguali per tutti è sinonimo di sicurezza, legalità e corretta integrazione. Il voto è una conferma che la sicurezza stradale è un interesse primario che non può essere messo in discussione lasciando a ogni Stato membro l'autonomia norma-



Per l'Antitrust tanto lavoro nel trasporto

Un settore con tante infrazioni e monopoli



VALERIO DI VELO
ROMA

Tra i concetti più bistrattati nel nostro paese ci sono probabilmente quelli che contribuiscono a costruire l'idea del "mercato". Termine spesso usato in maniera magica quando ci sono in un settore regole. Allora si dice cancellatele in nome della "libertà dell'incanto tra domanda e offerta", in nome, appunto, del "mercato". Quando le regole non ci sono, qualcuno spesso se le inventa perché così il "mercato" va meglio. Difficile orientarsi in una logica del genere. Chi è deputato a farlo è l'Autorità garante della concorrenza e del mercato (senza virgolette, in questo

caso), ossia l'"antitrust". Un'Autorità che ha molto da fare e, a quanto pare, anche nel settore del trasporto. Pochi mesi fa, a fine 2009, ha aperto un'istruttoria per capire se una ventina di società di spedizioni internazionali di merci via strada avesse (almeno dalla fine del 2002 a settembre 2007) messo in piedi un'intesa "restrittiva della concorrenza". In altre parole, un "cartello" riguardante le tariffe. A portare avanti questa operazione avrebbe contribuito anche la Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali, la Fedespedi. Infatti, il "cartello" sarebbe nato nella sede dell'associazione e in particolare nella sezione "spedizionieri terrestri", dove, afferma

A Genova un "cartello" per i servizi d'agenzia

Ferrovie, autostrade e aeroporti: monopoli?

L'Antitrust nella comunicazione di avvio dell'inchiesta, "si sarebbero scambiate informazioni inerenti l'incidenza dell'incremento dei costi (quali, ad esempio, il costo del carburante,

e pedaggi stradali e alcuni costi amministrativi) al fine di concordare entità e modalità di aumento dei prezzi applicati alla clientela". Il procedimento istruttorio si dovrà concludere entro il 15 gennaio del 2011. La Fedespedi, appena appresa la notizia, ha subito affermato la sua "massima collaborazione all'Autorità garante affinché venga fatta piena luce sui fatti contestati".

Sono passati pochi mesi, e l'Antitrust apre una nuova istruttoria nell'ambito del trasporto merci. Questa volta al centro dell'attenzione sono i comportamenti di 16 imprese marittime, dell'Assagenti, l'associazione di categoria degli agenti marittimi, e della Spediporto, l'associazione di ca-

tegoria degli spedizionieri, alla quale aderisce il 90% delle imprese attive nel porto di Genova, nonché il 20% delle imprese italiane del settore. Secondo la "segnalazione" giunta all'Antitrust i fatti sarebbero questi: "A far data dal 2007 e almeno fino a tutto il mese di dicembre 2009, gli agenti marittimi si sono ritrovati - di solito all'interno della commissione portuale di Assagenti - al fine di discutere i corrispettivi da raccomandare per i servizi agenziali e di addivenire a un accordo sulle relative tariffe, all'interno delle forcelle indicate dai pertinenti decreti ministeriali. Una volta raggiunto l'accordo veniva dato l'incarico ad Assagenti di intraprendere negoziazioni con Spediporto, per condividere le tariffe raccomandate". Tutto ciò mirato a "evitare un corretto confronto concorrenziale tra gli operatori". Le tariffe così delineate "sarebbero state applicate nel porto di Genova e sarebbero state prese a riferimento anche in altri scali italiani". Anche in questo caso sia l'Assagenti sia la Spediporto hanno dichiarato che esamineranno e valuteranno la segnalazione, "garantendo la totale e indiscriminata collaborazione con l'Antitrust".

A titolo di cronaca riferiamo che nei giorni scorsi un'altra segnalazione (forse, è vero che non c'è il 2 senza il 3) è arrivata all'Antitrust. E' stata inviata dall'Associazione Trasportounito che chiede al garante di "accertare se, in base agli accordi volontari per l'autotrasporto, l'Unatras si giovi di una posizione sindacale dominante".

Si può dire che il trasporto dà al presidente dell'Autorità, Antonio Catricalà, molte preoccupazioni. Tra segnalazioni d'infrazioni nelle procedure e situazioni di monopolio non c'è requie. Nella relazione che ha svolto in parlamento ha dichiarato che "il trasporto ferroviario dei passeggeri, le concessioni alle autostrade e agli aeroporti" sono nel nostro paese dei "monopoli naturali", senza scadenze e senza controlli.

Sporterlo unico? E' meglio non farlo

PAOLO MAGRINI
VENEZIA

C'è stato un incontro a Roma tra il sottosegretario Bartolomeo Giachino, il direttore dell'agenzia delle dogane Giuseppe Peleggi e rappresentanti degli operatori logistici e portuali, tra i quali quelli di Confetra, Spediporto, Federagenti, Fedespedi. Argomento discusso: l'introduzione nei porti dello "sportello unico", cioè di un unico interfaccia per svolgere tutte le operazioni previste per lo sdoganamento delle merci. Un argomento fondamentale per semplificare e quindi rendere assai più veloci i controlli, con un enorme guadagno in competitività per le nostre strutture portuali. Generalmente, quando si parla, e lo si fa molto spesso, delle lentezze burocratiche all'interno della portualità come un freno all'efficienza si pongono sotto accusa le dogane. Ma non è così, infatti queste ultime hanno fatto passi notevoli in avanti. Quello che frena è il "sistema globale dei controlli". Il direttore Peleggi, in un'audizione al parlamento, ha sottolineato che si può arrivare per sdoganare una merce a richiedere fino a 70 diversi documenti che fanno capo a venti enti deputati ai vari controlli (che molto spesso non si parlano fra loro e usano uffici con orari di apertura e chiusura differenti). Semplificare le procedure è quindi un imperativo, anche rispetto a quanto avviene negli altri scali europei. A questo scopo, fin dal 2004, perciò sei anni fa, si era teorizzato lo "sportello unico", che era stato anche inserito nella finanziaria del 2007. La "pratica" è finita nei meandri del consiglio di Stato, che deve fare la sua valutazione e dare un parere che oltretutto è vincolante. Quando lo sportello "vedrà la luce"? Probabilmente mai. Questo perché è prassi comune che la burocrazia difenda a spada tratta il suo potere, piccolo o grande che sia. Lo "sportello unico" ne riduce tanti di poteri, ridimensiona ruoli, aiuta le imprese che operano nel porto, quindi i protagonisti "esterni" dell'attività portuale, ma ne ridimensiona tanti di quelli che oggi lavorano all'interno del sistema. Un'operazione veramente complicata da far passare.

tiva. Adottare il testo proposto dalla commissione europea - conclude l'onorevole - avrebbe anche esposto gli autotrasportatori italiani alla concorrenza sleale dei colleghi europei creando fenomeni di dumping. Sarebbe stato un grave passo indietro nel processo di europeizzazione che non può prescindere proprio dalle norme riguardanti il lavoro e la sicurezza sulle strade dell'Ue". Ora dopo i principi bisogna passare ai fatti. Come sarà applicata la direttiva se i controlli effettuati su strada non verificano il rispetto dell'orario di lavoro ma soltanto i tempi di guida e di riposo? La questione resta aperta.

Porto di Livorno, altri due luttuosi

C. C.
LIVORNO

Porto di Livorno, cantiere Azimut Benetti, sono le nove di mattina, un operaio albanese di 38 anni, Dasonor Qalliaj, con moglie e due figli, lavora sulla banchina con una sabbatrice. E' solo. Per cause non ancora chiare cade in acqua. Ha indosso la tuta da lavoro e le scarpe antinfortuniste, un abbigliamento pesante,

che probabilmente segna la sua fine. L'operaio annega. Scatta l'allarme, ma ormai è tardi. I sommozzatori del corpo un'ora dopo. Passano due giorni. Ancora nel porto livornese. Francesco Ratti, autotrasportatore, sta camminando lungo il terminal multipurpose. Viene schiacciato da un carrello. Tre giorni, due morti. I porti continuano a uccidere. Tutte le istituzioni toscane, così come il presi-

dente dell'Autorità portuale labronica Roberto Piccini, hanno espresso il loro cordoglio alle famiglie delle vittime. Il presidente della regione Enrico Rossi ha dichiarato: "Si allunga l'elenco delle vite spezzate mentre si lavora, è un elenco a cui vorremmo porre fine e che ci impegna senza scorie a rafforzare e radicare le regole per la sicurezza su tutti i posti di lavoro". In Toscana è stato firmato un protocollo d'intesa

tra la Regione, le Asl, i porti e le parti sociali per migliorare le condizioni di sicurezza. Qualche risultato è stato ottenuto: le vittime sul lavoro nella regione sono calate. "Ma - ha detto Piccini - ancora non basta, il nostro impegno è quello di non allentare la tensione comune per far funzionare la rete di protezione che abbiamo costruito intorno al lavoro". Purtroppo è una rete sulla quale si aprono ancora, e troppo spesso, falle.

Spagna, porti e crisi economica a braccetto

Nel 2010, i traffici maritti non sono andati come si sperava

CARLO CONTI
ROMA

La gravità della crisi economica della Spagna si riscontra nei dati del traffico portuale. Il punto più basso è stato toccato nel corso del 2009 e in ciò la Spagna non si discosta dal resto d'Europa, ma con aggravanti. Intanto l'andamento dei traffici, l'anno scorso, è stato notevolmente peggiore rispetto alle attese. Infatti, complessivamente, i 46 porti d'interesse nazionale (dei quali 28 gestiti da Autorità portuali) hanno fatto segnare sul 2008 un calo del 12,9% sul traffico totale, del 21,9% per le rinfuse solide, del 13,4% per le merci varie, dell'11,9% per i container. Rispetto alle previsioni i porti principali hanno registrato risultati modesti: Algeciras ha toccato il 76,9% per il traffico totale e l'83,9% per i container, sulla stessa linea più o meno Barcellona (con rispettivamente 81,9%

e 81,7%) e Valencia (76,2 e 77,9). In particolare, sono state colpite le merceologie più esposte alla crisi. Ad esempio, Algeciras ha perso il 46,4% nel trasporto del cemento, a dimostrazione che il settore edilizio è stato uno di quelli che ha più subito (o causato) le difficoltà economiche, ancora peggio sono andati i prodotti siderurgici (altro settore importante per la Spagna) con un calo del 52,2%, mentre il traffico delle auto nuove ha avuto una flessione del 37,4%. I traffici portuali in container dedicati all'import-export sono calati del 9% a Valencia, del 14,2% ad Algeciras, del 24% a Barcellona. Gli analisti speravano che il 2010 segnasse una forte svolta, ma così non è stato. La crisi fa ancora sentire i suoi effetti, anche se si registra un miglioramento: nel primo quadrimestre, il traffico merci complessivo è salito rispetto allo stesso periodo del 2009 ad Algeciras del 4,28%, a Valencia del

3,34, ma è rimasto sugli stessi livelli a Barcellona (meno 0,65%). Quest'ultimo scalo segna anche un brutto risultato per quanto riguarda maggio: il traffico merci si è fermato a 3,4 milioni di tonnellate, con una flessione del 5,2% rispetto al maggio 2009, che a sua volta aveva segnato sul 2008 una perdita del 25,3%. Il legame tra traffici portuali e crisi economica è sottolineato anche dall'andamento delle rinfuse liquide, settore strettamente connesso con il consumo di prodotti energetici, in primis il petrolio e i suoi derivati, che non tende a migliorare, perdendo complessivamente nei porti iberici nel 2010 il 5% sul 2009 (Algeciras ha movimentato 6,2 milioni di tonnellate in meno e Bilbao 5,4 milioni). A Barcellona i trasporti di idrocarburi nel maggio 2010 si sono fermati a 713 mila tonnellate (meno 19,1% sul 2009) e le altre rinfuse liquide a 136 mila tonnellate (meno 21,8%).



L'interporto di Bologna non molla

Sta andando alla ricerca di servizi con imprese ferroviarie private

P. G.
BOLOGNA

L'interporto di Bologna non si arrende. Dal 2006, quando ha movimentato 7.371 treni, non fa che perdere collegamenti ferroviari. Infatti, nel 2007 sono scesi a 6.287 poi, nel 2008, a 5.449. La flessione è ovviamente continuata l'anno scorso. A Bologna circola la battuta che l' "interporto", nato come struttura intermodale, come luogo

di scambio tra le modalità, potrebbe cambiare nome e chiamarsi "autoporto". Tutto ciò è accaduto per il disimpegno dalle merci di Trenitalia. Ma, come dicevamo, Bologna "non si arrende". Sta lavorando per trovare soluzioni alternative, o meglio imprese ferroviarie alternative. E sta raccogliendo risultati. Il 15 giugno è stato annunciato un nuovo collegamento ferroviario intermodale, inizialmente con la frequenza bisettimanale, tra



l'interporto e Zeebrugge, in Belgio. Il servizio è organizzato dalla Gts, operatore intermodale e impresa ferroviaria a capitale interamente privato di Bari, che ha affidato la trazione a Crossrail. L'iniziativa è stata annunciata in un comunicato stampa che inizia, in maniera significativa, così: "Continua il processo di allargamento della presenza di nuove imprese ferroviarie nell'interporto bolognese, oggi se ne contano già sei".

Anche Db Schenker aumenta i suoi collegamenti per e dall'Italia: dopo il Birmingham-Milano, è stata programmata una connessione settimanale tra lo scalo britannico di Hams Hall e l'interporto di Padova, con tempi di resa di 42 ore. Il servizio punterà principalmente su merci come i prodotti agroalimentari e le bevande. Db Schenker sta così guardando sempre più verso il sud dell'Europa.

Are di sosta? L'Iru le ha mappate tutte

M. M.
ROMA

Per i camion che viaggiano in tutta l'Europa da pochi giorni è diventato più facile trovare un'area di sosta, grazie ad un potente database messo online dall'IRU, l'organizzazione internazionale che raccoglie imprese ed associazioni del trasporto stradale. Il servizio si chiama Tran-

spark ed è accessibile dal sito dell'IRU, previa una registrazione.

Un sistema di ricerca intuitivo e che prevede ben tre modalità per trovare le aree in una determinata zona dell'Europa. Nella prima l'utente deve inserire nel modulo di ricerca il Paese e la città che interessano, e Transpark risponde con una tabella delle aree disponibili. Una modalità avanzata

permette di selezionare già nella ricerca i servizi richiesti ed il numero dei posti. L'utente può anche individuare tutte le aree di sosta presenti in un determinato itinerario, che viene inserito specificando la città di partenza e di arrivo ed eventualmente anche quelle di transito. Il risultato appare su una mappa Googlemaps, su cui vengono evidenziate le aree di sosta, cliccabili per visual-

izzare la scheda informativa di ciascuna struttura. Il terzo modo per trovare le aree di parcheggio è la "ricerca radiale": si definisce una località e una distanza (espressa in chilometri) ed il programma fornisce la mappa con le strutture inserite all'interno della circonferenza che ha come raggio la distanza segnalata. Il sito dell'IRU ha anche una versione per PDA di Transpark. La

pagina di Transpark offre anche altre importanti informazioni per l'autotrasportatore internazionale, tra cui il prezzo del carburante in 40 Paesi, le condizioni meteo, i tempi d'attesa alle frontiere ed un convertitore di valuta. L'utente può anche segnalare un'area di sosta, che verrà aggiunta al database, dopo una verifica effettuata dall'IRU con le autorità e le associazioni locali.



Accesso alla professione, la Ue ha deciso

Il regolamento sull'autotrasporto valido anche da noi, salvo modifiche

F. PAOLO LI DONNI
ROMA

Il 14 dicembre del 2011 entrerà in vigore il nuovo regolamento europeo per l'accesso alla professione nell'autotrasporto, demandata quindi al diritto nazionale. A margine del secondo forum nazionale sulla disciplina nell'autotrasporto, tenutosi a Genova il 4 giugno scorso, abbiamo incontrato la dottoressa Gabriella Gamba, dirigente del Ministero infrastrutture e trasporti Direzione Generale per l'autotrasporto di persone e cose. Il suo intervento ha illustrato appunto i cambiamenti che il regolamento introdurrà rispetto alla normativa vigente.

Dottoressa Gamba il regolamento prevede che i singoli stati possano intervenire per apportare dei cambiamenti rispetto all'impianto previsto dall'Europa. Allora cosa cambierà?

Rispetto alle direttive, che prevedevano un successivo recepimento in sede nazionale in cui intervenivano i cambiamenti concordati, oggi siamo di fronte ad un regolamento europeo. In questo caso

entro il termine temporale definito, il 4 dicembre del 2011 appunto, l'impianto di regole entrerà in vigore così come è stato predisposto nella sede europea. Le modifiche, da parte nostra, dovranno necessariamente essere apportate prima di quel termine. Manca meno di un anno e mezzo e il tempo stringe. Rispetto ai cambiamenti previsti dal regolamento vi sono seri margini di rettifica, ma se non si interviene tempestivamente si rischia di bruciare il margine di tempo per consentire l'adeguamento alle imprese.

A proposito. Cosa ci dice in merito alla possibile proroga al 4/12/2011 per le imprese in esenzione prevista dall'articolo 1 del decreto 198 del 91. E' prevista la proroga per il loro adeguamento ai requisiti di onorabilità, capacità professionale e capacità finanziaria?

La proroga è reale perché è stata disposta da una normativa che è il Milleproroghe. Questo stabilisce che il termine oggi vigente, il 17 agosto del 2010, viene prorogato all'entrata in vigore del regolamento europeo sull'accesso al mercato.

Ma il nuovo regolamento non parla di una soglia di 1,5 ma bensì di 3,5 tonnellate.

Appunto. Questo chiarisce quanto le spiegavo pocanzi. Se il governo non ribadirà ufficialmente la volontà di mantenere la soglia ad 1,5 così come lo stabilì nel 2005 su richiesta del mondo associativo, la soglia rimarrà quella prevista dal regolamento europeo.

E quindi?

Quindi "tana libera tutti". In realtà anche in altri paesi si sta discutendo su questo come su molti altri punti, ma la questione, e lo ripeto, è prendere le decisioni per tempo.

Quali sono gli altri cambiamenti?

Una delle novità introdotte è quella del "Gestore dei trasporti". Il regolamento prevede la possibilità da parte dell'azienda di avere un gestore esterno e che lo stesso possa svolgere la sua funzione anche in altre aziende fino ad un massimo di quattro con un massimo di 50 veicoli. Gli stati membri potranno intervenire sia sul numero delle imprese e/o sulla dimensione della flotta



complessiva dei veicoli gestibili dalla stessa persona. Questa figura nel tempo è diventata sempre più strategica per l'impresa e il rischio che bisogna evitare è che si possa trasformare in un prestanome.

E per quanto riguarda la questione della sede certa?

Questo è un altro importantissimo punto previsto dal regolamento che fa chiarezza sulla necessità di una sede certa per l'impresa di autotrasporto. Spesso si tende a considerare gli autotrasportatori dei camionisti piuttosto che degli imprenditori. Uno dei requisiti fondamentali perché un'impresa si possa considerare tale è una sede sociale certa dove poterla rintracciare. Le assicuro,

per esperienza diretta, che più volte ci siamo imbattuti in imprese con regolari iscrizioni all'Albo ma di fatto irreperibili perché la sede dichiarata non esisteva più e così via.

Cosa ci dice sulla idoneità finanziaria?

Il regolamento prevede un importo di 9 mila euro per ogni impresa con un autoveicolo e 5 mila euro per ogni mezzo supplementare e allo stesso tempo prevede che l'Italia possa imporre importi maggiori. Storicamente il nostro paese si è distinto per una politica molto rigorosa imponendo soglie altissime, sicuramente tra le più alte in Europa. In passato anche le altre direttive prevedevano importi più bassi, il governo italia-

no è sempre stato coerente con la sua impostazione che lo ha visto passare dai vecchi 100 milioni agli attuali 50 mila euro attraverso l'affidabilità bancaria. Una impostazione molto rigorosa che, qualora oggi dovesse essere abbandonata, necessiterebbe di una valida spiegazione in sede politica rispetto alle motivazioni. Comunque adesso non c'è tempo da perdere bisogna affrettarsi ad aggiornare la fase politica e successivamente quella tecnica in modo da non perdere il treno. Inoltre in questi passaggi c'è sempre il rischio di creare ingiuste disparità di trattamento tra gli operatori. Un rischio da evitare agendo per tempo.

Cosa aspetti!

Richiedi il tuo abbonamento...

Dati anagrafici

Nome

Cognome

Società

Indirizzo

CAP Città Provincia

Telefono Fax

E-mail

Informazioni in art. 13 del D.lgs. 196/03. *Tutela delle persone e di altri soggetti rispetto al trattamento dei dati personali". (D.lgs. n.152 del 6/03/2003). Le informazioni di questo modulo sono destinate al trattamento dei dati personali. I Dati personali vengono trattati, all'interno di InDe s.p.a., a/o delle Altre società, da soggetti allo scopo connesso con le operazioni di cui è incaricato il trattamento.

1. Finalità del trattamento dei dati: InDe s.p.a. ha finalità di gestione e di servizio. I Dati personali vengono trattati, all'interno di InDe s.p.a., a/o delle Altre società, da soggetti allo scopo connesso con le operazioni di cui è incaricato il trattamento.

2. Modalità del trattamento dei dati: Il trattamento è effettuato sia con l'ausilio di strumentazioni automatizzate che mediante supporto cartaceo. Alcune operazioni di trattamento potranno essere svolte da società terze esterne. Responsabili del trattamento per conto di InDe s.p.a. Lei potrà avere gli estremi degli eventuali responsabili del trattamento inviando una mail a: abbonamenti@corriere.it.

3. Conferimento dei dati: I Dati contrassegnati dall'asterisco nel form devono essere necessariamente resi per poterla inviare la rivista CORRIERE DEI TRASPORTI e per poterla fornire informazioni riguardo l'area della procedura di acquisto. La ricezione dei Dati non contrassegnati dall'asterisco è invece facoltativa. L'eventuale rifiuto al conferimento dei dati contrassegnati con l'asterisco non ci consentirà di

inviare la rivista CORRIERE DEI TRASPORTI.

4. Comunicazione, diffusione e trasferimento dei dati all'estero: I Dati non vengono né diffusi, né trasferiti all'estero. I Dati potranno essere comunicati a terzi società. I Dati verranno trattati, all'interno di InDe s.p.a., a/o delle Altre società, da soggetti allo scopo connesso con le operazioni di cui è incaricato il trattamento.

5. Diritti dell'interessato: Lei ha il diritto di accedere ai dati che La riguardano, di farli correggere, di integrare, aggiornare, ottenere il blocco o la cancellazione o di opporsi al trattamento esercitando i diritti di cui all'art. 7 del D.lgs. 196/03.

6. Titolare del trattamento: Titolare del trattamento InDe s.p.a., Piazza Dante, 9 - 6/a - 16121 Genova.

CONSENSO: La finalità di cui al punto 4, (invio della rivista cartacea CORRIERE DEI TRASPORTI) non necessita del consenso ai sensi dell'art. 24 c. 1 lett. b) del D.lgs. 196/03. Al sensi dell'art. 23 del D.lgs. 196/03 e dell'articolo 120 del D.lgs. 196/03, l'utente dichiara di avere preso visione della "Informativa" ai art. 13 del D.lgs. 196/03".

Modalità di pagamento

- Bonifico Bancario**
Intestato a: Editoriale Trasporti Srl
Banca Monte dei Paschi di Siena Sede di Orvieto (TR)
IBAN IT 40 T 01030 25701 000000266521
- Bollettino Postale**
Intestato a:
Editoriale Trasporti Srl
C/C Postale n° 000085801710

Abbonamento

Annuale

Italia € 150,00
Estero € 260,00

Ritaglia e invia il modulo compilato con allegata la ricevuta del pagamento al fax 06 99330134

Il settore turismo una grande risorsa per il nostro paese

Le ricadute positive dell'attività di Msc Crociere sull'economia

DANIELE CAPORALE
ROMA

Era il 1970 quando le compagnie armatoriali, per competere con il traffico aereo che iniziava lentamente ad affermarsi, riconvertivano i vecchi "liners" o iniziavano a farne costruire di nuovi. Allora nacque il sistema crocieristico italiano, che vanta circa settecentomila crocieristi. Nel tempo si sono costantemente moltiplicati diventando i 4,5 milioni degli anni novanta, per arrivare ai circa 19 milioni stimati per il 2010. Unico settore del mercato turistico a non aver mai registrato, in 40 anni, un segno meno da un anno all'altro. Basta questo dato per fare luce sull'importanza di questo settore e le con-

ferme arrivano da uno studio realizzato dall'Università Ca' Foscari di Venezia, in collaborazione con Risposte Turismo, sulla ricaduta dell'attività di Msc Crociere sul sistema economico italiano (pari a 1.523 milioni di euro). Il maggiore elemento attivatore è la spesa diretta dell'azienda in Italia, pari a 510 milioni, più i 118 milioni spesi dai 2,07 milioni di passeggeri Msc che sono transitati all'interno dei porti italiani nel 2009. A questi si aggiungono i 518 milioni di euro di effetti indotti. I dipendenti italiani sulle navi da crociera e nelle sedi italiane della compagnia sono 2.370, ma è considerando tutti i settori produttivi interessati che il numero di lavoratori, che hanno gravitato attorno all'attività di Msc Crociere

nel 2009, tocca le 11.869 unità, con redditi equivalenti complessivi pari a circa 270 milioni di euro. Sul fronte dei fornitori 1700 se ne contano tra quelli italiani, dei quali 600 per l'area food & beverage e 300 nel settore della costruzione delle navi. Sono 9000 le agenzie di viaggio coinvolte nella distribuzione del marchio Msc Crociere, per un ammontare di 50 milioni di euro in commissioni ad esse riconosciute. Osservando poi la gestione dei trasferimenti dei clienti verso il luogo di partenza della crociera, si scopre che la soluzione preferita è quella dei bus e che nel 2009 sono stati 100 mila gli autobus diretti ai porti d'imbarco messi a disposizione da appositi fornitori. Il 10% dei crocieristi preferi-



sce invece il pacchetto fly & cruise, creato appositamente da Msc Crociere, che comprende il volo A\R dall'aeroporto più vicino allo scalo interessato. L'azienda ha così acquistato 10,8 milioni di voli dalle diverse compagnie aeree. Sono 5,3 i milioni spesi invece per acquistare servizi di escursioni dai vari fornitori italiani, mentre le attività co-marketing e le

sponsorizzazioni nazionali hanno generato un esborso pari a 13,6 milioni di euro. Si dibatte spesso sui finanziamenti per salvare marchi che dovrebbero garantire la solidità economica del paese e una delle peculiarità della politica italiana è quella di fare sempre la scelta ritenuta più sicura (anche se sbagliata). Msc è la prova tangibile che adeguati finanziamenti

ad un settore come quello turistico, in una nazione ricca di storia e di bellezze naturali che da secoli affascina il mondo, in aggiunta ad una concezione nazionale di economia turistica e alla collaborazione tra città, regioni e aziende di settore potrebbero essere la chiave di volta per un'economia in forte difficoltà.

TRANSPORT & TRADING

PRIMA

SA TRANSPORT & TRADING

we shipping

The Sea our passion,
Shipping, our mission
since 1994

all over the world

A TRANSPORT & TRADING

PRIMA

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

we shipping

Hub di Trieste più vicino

I lavori per la nuova piattaforma logistica del Porto di Trieste potrebbero partire già a fine 2010. E' quanto afferma il presidente dell'Autorità portuale giuliana, Il progetto è stato inviato lo scorso marzo a tutti gli enti titolari a rilasciare i necessari pareri tecnici e le relative autorizzazioni. Boniccioli, presiden-

te dell'Autorità portuale triestina, "Quanto prima prenderanno il via tutte le attività necessarie all'avvio dei lavori per la realizzazione del primo stralcio della piattaforma logistica del porto di Trieste. Dopo l'approvazione del nuovo Piano regolatore dello scalo giuliano, si tratta di un ulteriore importante passo avanti, per lo sviluppo dell'hub triestino".

Sicurezza stradale

Pirelli e Autostrade per l'Italia insieme per una campagna sulla sicurezza stradale legata al prossimo esodo estivo. È stata presentata ieri a Roma la campagna "Safe&go" che prende il via dal weekend del 19-20 giugno e durerà fino a quello del 28-29 agosto. In collaborazione con la società

Autostrade e Telepass, la Pirelli metterà a disposizione di tutti gli automobilisti dieci officine mobili, presso altrettante aree di sosta lungo tutta la rete autostradale, per il check-up gratuito degli pneumatici. Verrà rilasciato un attestato di salute del pneumatico, offrendo anche un incentivo sicurezza per la sua sostituzione.

L'industria aeronautica

Far conoscere per la prima volta le cinque aree industriali legate al mondo del trasporto aereo, civile, militare e business. È l'obiettivo di "Italy Airspace Expo", la manifestazione organizzata dalla Fiera di Roma che si svolgerà dal 30 novembre al 2 dicembre

di quest'anno. Alla presentazione dell'evento hanno partecipato 70 operatori in rappresentanza di 50 tra aziende, enti ed ambasciate, tra cui funzionari dell'Ambasciata di Turchia, degli Emirati Arabi, del Ministero delle Attività Produttive, dell'ICE, oltre ai dirigenti di ENAC e ENAV Enti Patrocinatori dell'evento.

Logitec Lines non parte

Il porto di Marina di Carrara perde l'autostrada del mare per la Spagna. La partenza venne annunciata dal Presidente dell'Autorità Portuale Luigi Guccinelli già ad inizio maggio ma, nonostante la nave Al Hurreya della Logitec Line fosse pronta in rada da diverse settimane, il collegamento non è partito e l'unità ro-ro ha lasciato le coste toscane per fare rotta su Marsiglia dove opererà per un'altra compagnia di navigazione. La linea marittima al servizio del polo delle ceramiche, avrebbe dovuto toccare gli scali spagnoli di Castellón e di Tarragona, in Spagna, ricevendo da

Maersk, difficoltà nel soddisfare la crescente domanda per carenza container

Stiamo entrando nel tradizionale periodo di picco dei volumi di container trasportati sulle principali rotte marittime internazionali e Maersk Line, compagnia leader mondiale del comparto, ritiene che tale periodo sarà caratterizzato da una carenza di container in cui stivare le merci. "L'attuale situazione del mercato - ha spiegato il consigliere d'amministrazione della compagnia Reno Jakobsen - è unica. Stiamo riscontrando un aumento della domanda per la gran parte delle rotte ed è uno sviluppo che non ha precedenti ed è anche inatteso da noi e dai nostri clienti". Riferendosi alle ultime rilevazioni dell'European Liner Affairs Association (ELAA) Jakobsen ha spiegato che, "ad esempio, i traffici Asia-Europa stanno crescendo del 23% rispetto all'attesa di una crescita ad una cifra del mercato di soli sei mesi fa. Pertanto - ha rilevato - assistiamo già ad una situazione di carenza di materiali e prevediamo che ci sarà una carenza ancor più pronunciata e grave di container nei prossimi mesi quando entreranno nel picco stagionale".

Bruxelles - com'era accaduto a fine 2008 - un contributo di quattro milioni di euro a fondo perduto.

Bruxelles approva l'acquisizione di Norfolkline da parte di DFDS

La Commissione Europea ha approvato l'acquisizione della compagnia di navigazione Norfolkline da parte del gruppo armatoriale e logistico DFDS. Quest'ultimo ha reso noto che sin dal momento dell'annuncio dell'operazione è stato sviluppato un piano di riorganizzazione del gruppo sulla base della fusione con Norfolkline e sono state stimolate sinergie per un valore di 180-220 milioni di corone danesi (24-30 milioni di euro) rispetto a un valore di 135 milioni di corone danesi stimato inizialmente. DFDS ha precisato che l'approvazione di Bruxelles è condizionata alla sostituzione dell'accordo con Norfolkline per il noleggio di spazi di carico sulla rotta Esbjerg-Immingham/Harwich, operata da navi del gruppo DFDS, con un accordo con un soggetto indipendente e che, per soddisfare tale condizione, il gruppo ha stretto un nuovo space charter agreement con Stena Line. Secondo le previsioni, l'integrazione di Norfolkline nel gruppo DFDS sarà attuata principalmente nel corso del prossimo anno, ma sarà portata a termine entro la fine del 2012.

InterRail ha comprato Trans Siberian Express Service

La società ferroviaria elvetica InterRail Holding AG del gruppo TransInvest, che è specializzata nel trasporto merci con le nazioni della Comunità degli Stati Indipendenti, ha comprato la russa Trans Siberian Express Service (TSES), società di spedizioni e di logistica fondata nel 1991 dal ministero russo delle Ferrovie e dalla compagnia di navigazione Sea-Land del gruppo americano CSX. Nel 2000 TSES, che ha sede a Mosca, è entrata a far parte del gruppo A.P. Moller-Maersk quando il gruppo armatoriale danese ha comprato la Sea-Land

Corriere dei TRASPORTI

Direttore Responsabile

F. Paolo Li Donni

Responsabile area giuridico-economica

Nunzio Bevilacqua

Editoriale Trasporti S.r.l.

Presidente **Paolo Silvestri**

Amministratore delegato **Laura Di Perna**

Sede legale Genova 16129 V.le Brigata Bisagno, 14/4

Direzione e redazione Roma 00187 Piazza San Silvestro, 13

Tel. 06 99330133 Fax 06 99330134

Iscritto al Tribunale di Genova n° 437 del 2 Dicembre 1958

Iscrizione ROC n° 3486

Codice ISSN 0010-9193

Centro Stampa Galeati Industrie Grafiche Srl - Via Selice, 187/189 - 40026 Imola (BO)

Distributore nazionale Poste Italiane S.p.A.

Pubblicità Editoriale Trasporti S.r.l.

Resp. commerciale **Eleonora Canessa**

tel. 06 99330133 cell. 393 9413031

Abbonamento Annuale Italia € 150,00 Estero € 260,00

Bonifico bancario intestato a: Editoriale Trasporti Srl

Banca Monte dei Paschi di Siena Sede di Orvieto (TR)

IBAN IT 40 T 01030 25701 00000266521

Conto corrente postale intestato a: Editoriale Trasporti Srl

C/C Postale n° 00085801710

Numero chiuso in tipografia Venerdì 18 Giugno alle ore 12:00

Consegnato alle PT Sabato 19 alle ore 12:00

Sito web: www.portonovo.it

E-mail: redazione@editorialetrasporti.it marketing@editorialetrasporti.it

abbonamenti@editorialetrasporti.it



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 in una strategia di integrazione tra le strutture di certificazione, ricerca e sperimentazione, fornendo, nella propria area di competenza, un supporto qualificato a livello europeo.

www.italcertifer.com

Editoriale

segue dalla prima

stato parziale e in ambedue i casi si guarda ai prossimi due anni per tentare di ricucire. Nel primo caso per stesa ammissione di Guglielmo Epifani, segretario della CGIL, "ci sono due anni prima che l'investimento per spostare la produzione della Panda dalla Polonia a Pomigliano vada a regime e quindi c'è tutto il tempo per ricomporre questa frattura". Nel secondo tavolo, quello dell'autotrasporto, Confindustria e Confetra si dichiarano apertamente insoddisfatte e non disponibili a firmare l'accordo, lasciando comunque intendere che nei due anni di pace sociale nel settore si potranno rivedere e discutere le questioni aperte. Alla fine nei due tavoli si è scongiurato il peggio. La chiusura dello stabilimento a Pomigliano e il fermo dei camion in un momento delicatissimo per l'economia del paese. Non sembra quindi ancora giunta l'ora per brindare alla pace fatta tra committenza e autotrasporto ed è facilmente intuibile dai tanti "dintinguo" apposti sull'accordo appena firmato dalle sigle dell'autotrasporto, che la mediazione politica non è ancora arrivata ad una sintesi matura. Ci vorrà del tempo. Due anni appunto.