

Costa Crociere fatturato a +9%

ANGELA GENNARO
GENOVA

Costa Crociere porta a casa, per l'annus horribilis dell'economia mondiale, un fatturato in crescita del 9% e un aumento dell'11,5% dei passeggeri. Il bilancio consolidato vede un giro d'affari da 2,57 miliardi di euro. E i passeggeri hanno toccato quota 1,8 milioni. Buona la performance anche in termini di ospiti/giorno, la cui quota è aumentata del 14,5% toccando la cifra di 14 milioni e mezzo. Il tasso di occupazione è del 106%. Una risposta alla crisi, per il presidente e ad Pier Luigi Foschi: "Nonostante la situazione economica sfavorevole abbiamo continuato ad investire, puntando sulla forza del brand, offrendo prezzi ancora più accessibili ma mantenendo eccellente la nostra qualità di prodotto, senza rinunciare allo sviluppo delle nuove destinazioni e all'espansione internazionale della società". In casa Costa poi, per il mercato nordamericano, si punta su "un modello di business nuovo", con un'organizzazione snella, uso della tecnologia, esternalizzazione di alcune funzioni e condivisione di altre con la sede centrale in Italia. L'obiettivo è confermarsi "number one cruise line per un viaggio in Europa", e investire su una strategia di marketing focalizzata sulla varietà di programmi a livello mondiale. Non solo Caraibi durante la stagione invernale, insomma. "Il ridimensionamento della sede nordamericana si tradurrà in un team più focalizzato sulle vendite, composto da 40 dipendenti, con un aumento del personale di assistenza a livello di quartier generale", spiegano dall'azienda.

Unatras si alza, saluta e toglie il disturbo

Il tavolo a tre Autotrasporto Committenza e Governo salta

VALERIO DI VELO
ROMA

La decima riunione del tavolo del trasporto tra il Governo, la committenza e l'autotrasporto, convocata per il 31 marzo, ha avuto una vita breve.

L'Unatras, l'Unione che rappresenta le maggiori sigle del settore, ha abbandonato la riunione e ha motivato la sua decisione con uno scarno comunicato: "Scaduto il termine previsto dall'accordo sottoscritto con il Governo lo scorso 1° dicembre, abbiamo valutato insoddisfacenti le bozze di normativa consegnate dal rappresentante del Governo che riteniamo assolutamente non funzionali al raggiungimento degli obiettivi concordati con il protocollo di intesa". L'Unatras ha aggiunto: "Struttura del contratto, tempi di pagamento, attestazione della regolarità contributiva, accorciamento della filiera e corresponsabilità al suo interno di tutti i soggetti che ne fanno parte: questi sono gli elementi essenziali per garantire operazioni di trasporto nel rispetto della sicurezza sociale e della circolazione. Purtroppo le proposte presentate dal Governo vanno nella direzione opposta". Quindi, l'Unatras ha deciso di interrompere la trattativa e di "convocare nelle prossime settimane i propri organi per assumere ogni decisione atta a tutelare le imprese di autotrasporto che rappresenta".

L'Anita, che rappresenta imprese più grandi, non ha assunto una posizione netta, o per meglio dire, non si è sbilanciata. Si è limitata a sottolineare che "siamo in un momento

Da destra, Franco Coppelli presidente di UNATRAS, raggruppamento delle maggiori sigle sindacali, che ha abbandonato il tavolo di confronto con la committenza organizzato dal Sottosegretario di Stato Bartolomeo Giachino, a sinistra



decisivo per l'autotrasporto e la via del dialogo tra Governo, committenza, associazioni dei vettori è lo strumento adeguato per continuare il confronto avviato da tre mesi dal sottosegretario ai Trasporti, Bartolomeo Giachino". Il presidente dell'associazione Eleuterio Arcese in una dichiarazione non si è scostato da questa linea prudente: "Occorre disponibilità e determinazione sia da parte dell'autotrasporto sia da parte della committenza per trovare una soluzione condivisa ai problemi posti sul tavolo, soprattutto perché si tratta di questioni che per molti aspetti non hanno mai trovato una soluzione prima d'ora, come la riduzione della filiera del trasporto, i tempi di pagamento, le operazioni di carico e

scarico delle merci, la gestione dei pallet e la regolarità del settore". L'Anita quindi sta alla finestra e attende, probabilmente, le decisioni dell'Unatras, che pare svolgere la funzione di "testa di ponte".

Il Governo è rimasto spiazzato dalla mossa dell'Unatras.

Il sottosegretario Bartolomeo Giachino, che lo rappresenta in questa vicenda, ha difeso le proposte avanzate: "Per la prima volta, dopo non so quanti anni, abbiamo presentato ben sette proposte di bozza normativa, frutto delle nove precedenti riunioni e anche delle posizioni assunte dalle parti presenti al tavolo sui principali problemi che riguardano la vita delle aziende di autotrasporto". In effetti, al tavolo di confronto

tra vettori e committenti, il Governo aveva presentato, come detto, nuove proposte su punti qualificanti: modifiche al decreto 286/05 per meglio definire la corresponsabilità vettori-committenti e facilitare l'attività di controllo della polizia stradale; riduzione dei tempi di pagamento dei trasporti, che venivano fissati tassativamente in 60 giorni; indennizzo al vettore per eventuali ritardi nelle operazioni di scarico e carico; riduzione della filiera, prevedendo la possibilità che il vettore possa far ricorso a una sola subvezione, con la responsabilità solidale del committente; disciplina dei pallet.

Tutto ciò non è bastato all'Unatras. Giachino ha così commentato l'atteggiamento dell'Unione:

"Credo che l'Unatras abbia abbandonato in fretta e furia il tavolo, senza neanche chiedere una maggiore apertura alla committenza, per ragioni eminentemente tattiche che a volte capitano durante trattative importanti come quella che si sta svolgendo sull'autotrasporto". Il sottosegretario ha però aggiunto che "il Governo continuerà a insistere e a lavorare per poter migliorare ulteriormente le proposte normative avanzate. Una soluzione condivisa su questi temi porterebbe a migliorare l'efficienza e la competitività del settore e migliorerebbe i rapporti sindacali del comparto".

Il problema è quello di convincere l'Unatras e non pare un'operazione semplice.

Propeller di Venezia: finanza ed economia del mare

DARIO IL MINIMO
ROMA

Stupore e anche un po' di amaro in bocca. Queste le sensazioni che si registrano al termine del meeting "Il sistema finanziario al servizio dell'economia del mare: banche ed imprenditori per cavalcare la ripresa" organizzato dall'International Propeller Club Port of Venice.

Grandi assenti proprio quegli istituti bancari presenti nel titolo e attorno ai quali doveva svilupparsi l'evento.

Non nasconde le sue perplessità il presidente del Propeller veneziano Massimo Bernardo: "Avremmo voluto capire in che cosa e come il sistema bancario che opera nella nostra regione potesse implementare lo sviluppo del mondo del tra-

sporto nonché - aggiunge - come dare visibilità e conoscenza, ai responsabili di questo sistema, di quanto e di come le aziende del comparto possano incrementare l'economia regionale e nazionale, proprio quando grandi gruppi finanziari, come Unicredit, annunciano pesanti interventi per lo sviluppo della logistica nel nostro mare". "E ancora, tenendo conto

che nel Veneto si è persa l'occasione di creare una grande banca in questo scenario, ove i grandi istituti non sono controllati dalle Fondazioni radicate nel nostro territorio, con quale sensibilità si guarda alle esigenze locali e, soprattutto, quale peso ha l'economia locale del nord-est in queste scelte". Invece, con giustificazioni diverse, l'appuntamento è stato disertato proprio

dagli esponenti della finanza.

Nonostante le illustri assenze l'incontro è stata un'illuminante occasione di dibattito tra gli operatori presenti (armatori, agenti marittimi, imprese di spedizione, legali ed esponenti dell'Autorità Portuale di Venezia) durante la quale, oltre alle "falle di un sistema" non adeguato a superare la pesante crisi in atto, è emer-

so come, nel momento in cui la politica non sa rispondere alla crisi, le banche restino immobili davanti alle richieste dei loro clienti con l'aggravante di una lacunosa preparazione in tema di economia del mare che costringe gli imprenditori a richiedere finanziamenti per l'armamento a banche estere, con conseguenze gravose anche nei confronti dell'economia italiana.

L'autotrasporto dà i numeri

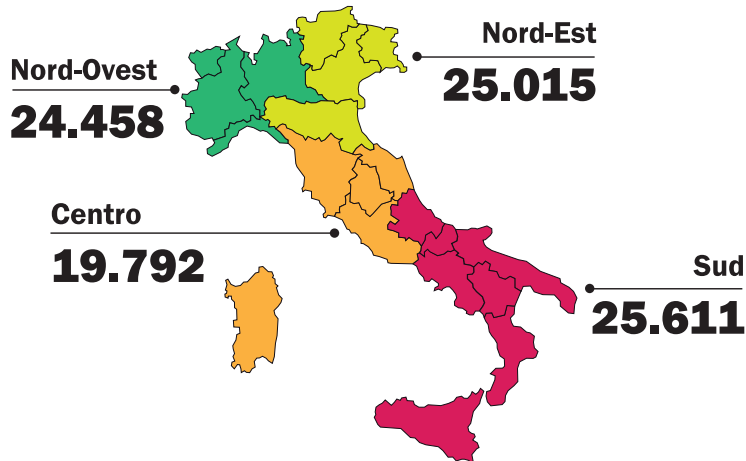
Da sud a nord tante imprese con pochi veicoli e un pessimo carattere

V. D. V.
ROMA

Nel nostro paese si dibatte molto sull'organizzazione della logistica, sul sistema nazionale del trasporto merci, su come rendere più efficienti i porti e i collegamenti con i loro retroterra di riferimento e in generale con le principali aree nazionali di produzione, di distribuzione e di consumo. Si dibatte, quindi, sui "massimi sistemi" e, riteniamo, giustamente, perché un paese deve guardare sempre avanti, deve costruire il suo futuro. Ma, per una volta, rovesciamo il punto di osservazione e facciamo l'analisi partendo dal "basso". In Italia, la mobilità delle merci è in massima parte garantita dall'autotrasporto. Le altre modalità a livello terrestre, ad esempio la ferrovia, incidono in maniera minima, anche perché i trasporti essenzialmente si sviluppano su corte distanze. Perciò, per costruire, almeno nelle attuali condizioni, un diverso sistema nazionale di trasporto occorre in primo luogo guardare alle imprese che operano sulla strada. Sono loro, come dicevamo, che garantiscono l'ossatura centrale della nostra mobilità merci. Guardando i dati che pubblichiamo a fianco, presi dall'Albo dell'Autotrasporto, qualche preoccupazione e qualche domanda sorge spontanea proprio in rapporto all'importanza, e improbo, compito che tali imprese vedono loro affidato.

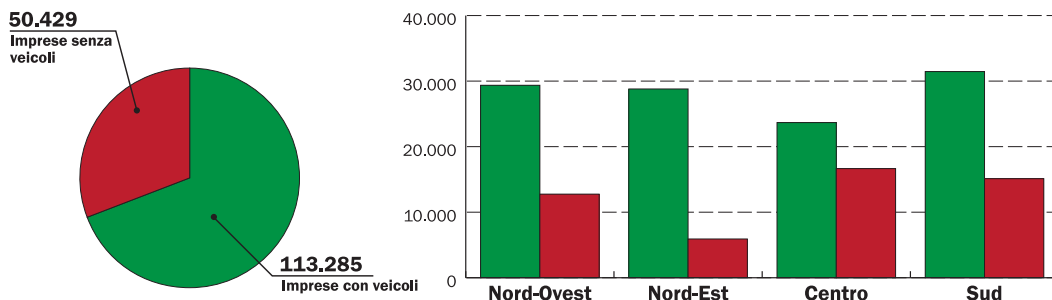
Un primo dato lascia perplessi: le imprese iscritte all'Albo risultano essere 163.714. Un dato notevole, ma poi si scopre che in questo numero sono comprese ben 50.429 aziende che non hanno veicoli. In che maniera riescano a fare i trasporti è un mistero. Così come non si capisce perché siano iscritte all'Albo. Siamo scesi, allora, a 113.285 imprese che dovrebbero essere operative. Di queste 51.192 si arrabbattono a fare il loro mestiere con un solo veicolo (e in totale soltanto 15.056 rimorchi). Sono tante anche le imprese che hanno a loro disposizione da due a cinque veicoli: 43.684. Sommando queste due "categorie" si arriva a un totale di imprese pari a 94.876, ossia l'84% del totale. Difficile sostenere che il trasporto merci nazionale non sia in mano a quelli che da sempre sono definiti i "padroncini". Ancora più difficile costruire su di loro un qualsivoglia "massimo sistema" e con loro una mediazione politica. Anche perché tra le 637 aziende grandi, strutturate, che hanno flotte oltre i 50 veicoli, ce ne sono tante, come i corrieri e le imprese municipalizzate, che certamente non hanno il loro core business nel trasporto delle merci. Una riflessione. Visto il compito dei nostri autotrasportatori, viene da dire che spesso "piccolo" non è sinonimo di "bello".

L'esercito italiano dei padroncini

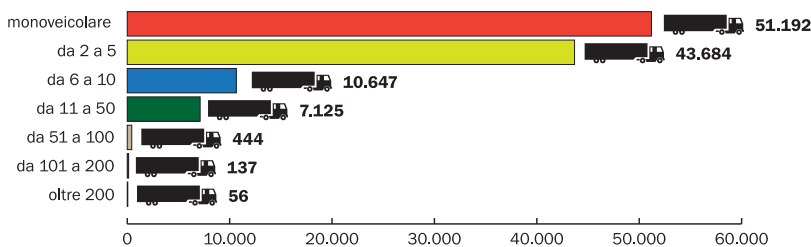


In Italia le imprese iscritte all'Albo da 1 a 5 veicoli sono ben **94.876**. Rappresentano l'84% del totale delle imprese iscritte

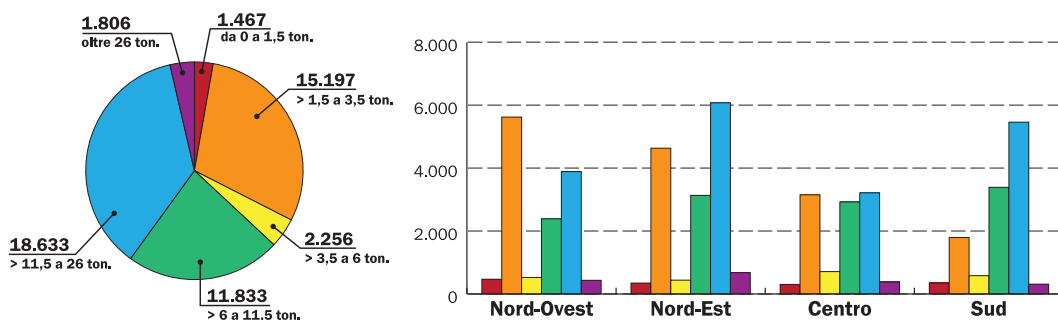
I numeri del comitato centrale dell'Albo dell'autostrasperto



La composizione per numero di veicoli delle imprese iscritte



Composizione delle imprese monoveicolari in base al tonnellaggio



Nostra elaborazione su dati forniti dal Comitato Centrale dell'Albo dell'Autotrasporto

Raffaele Maria De Lipsis

Un nuovo Albo per le imprese



Il presidente della "casa comune" degli autotrasportatori parla sulla riforma dell'istituzione da lui presieduta

F. PAOLO LI DONNI
ROMA

Una delle funzioni dell'Albo è quella di rilevare ed aggiornare continuamente i dati degli operatori del settore. L'istituzione del Registro elettronico così come la digitalizzazione dei processi seguono il comune scopo di rendere fruibili il maggior numero di informazioni in tempo reale. E allora per quale motivo nella rilevazione statistica dei dati in vostro possesso siamo fermi al dicembre 2009?

L'obiettivo del registro elettronico è quello di pervenire a istituire norme comuni sulle condizioni da osservare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e intende sostituire la direttiva 96/26/CE con un nuovo regolamento al fine di garantire una migliore armonizzazione e promuovere una concorrenza più leale fra gli operatori del mercato interno. Il tema della concorrenza leale si sta approfondendo da alcuni anni. Un elemento importante di "innovazione" è il registro elettronico che gli Stati membri devono istituire per la interconnessione dei dati. Il registro elettronico rappresenta indubbiamente un utile strumento per avere la "carta d'identità delle azien-

te" sempre aggiornata!

Il Comitato Centrale per l'Albo è l'organismo che ha tutti i requisiti e i presupposti per integrare i dati e le informazioni previste e richieste dal Registro elettronico per completare in questo modo un lavoro di fusione tra attività di una tenuta dell'Albo con quelle di registro che serve ad acquisire dati ed informazioni per il monitoraggio delle posizioni dell'azienda anche rispetto al suo modo di operare per creare in tal modo quelle condizioni di trasparenza del mercato e di razionalizzazione della capacità di offerta del mondo dell'autotrasporto che non è più di scala nazionale ma di scala europea. Il Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 n. 1071/2009/CE va contro una logica di operare secondo norme comuni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada. I dati sono forniti al dicembre 2009, in quanto il data-base dell'Albo è funzionalmente legato ai dati che ci vengono trasferiti dal CED del ministero dei Trasporti. Purtroppo negli ultimi mesi, per un processo di riordino del CED c'è stata una interruzione dei flussi informativi. Ferma restando questa interruzione, noi andiamo avanti con le nostre risorse. Quando riprenderà il flusso dei dati è opportuno anche

riavviare il processo di normalizzazione già sperimentato con le Province.

Dopo sette mesi dalla pubblicazione del regolamento siamo finalmente giunti alla nomina della Consulta. Come siamo messi per il regolamento dell'Albo? Una sua previsione?

La predisposizione del testo del regolamento contabile del Comitato Centrale dell'Albo - ultimo, necessario, tassello per la ricostituzione dell'Organo - è, ormai, a buon punto. Si è in attesa del concerto del Ministero dell'Economia ed il provvedimento potrebbe andare al Consiglio dei Ministri, in prima lettura, già entro questo mese. Il testo, come è noto, dovrà poi essere trasmesso al Consiglio di Stato per il prescritto parere ed alla Corte dei Conti per il controllo di competenza. Ritengo che prima dell'estate il quadro normativo di riferimento del "nuovo" Comitato Centrale sarà completato. A mio avviso, l'emanazione del Regolamento di cui trattasi non potrà che rafforzare il ruolo ed il "modus operandi" del Comitato Centrale, il quale - è bene rammentarlo - viene considerato dalle Associazioni del settore non già come corporazione di difesa di interessi particolari, bensì come la "loro dimora"

che, con lento incedere, va evolvendosi verso il suo definitivo assetto istituzionale.

Come muteranno le attribuzioni e i compiti attribuiti all'Albo dell'autotrasporto dall'attuale assetto? In sostanza cosa dovrà fare e come sarà composto il nuovo Albo dell'Autotrasporto? La rappresentanza dell'autotrasporto all'interno dell'Albo nel nuovo assetto rimarrà invariata, dimezzata oppure aumentata?

A distanza di 30 anni dall'atto di istituzione dell'Albo, si è dato avvio negli ultimi tempi alla riforma del settore dell'autotrasporto, con la Legge n° 32 del 1° marzo 2005; in questo quadro è stata prevista anche la riforma del Comitato Centrale dell'Albo.

Infatti, complementariamente al processo di liberalizzazione regolata dell'attività di autotrasporto, si è dato avvio alla riforma degli organi collegiali che oggi operano nel settore, la Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica ed il Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori, le cui attribuzioni sono state ridisegnate dal decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284, tenendo conto delle nuove regole sui prezzi del trasportatore

to e sui rapporti contrattuali fra vettori e committenti. L'articolo 4 del suddetto decreto legislativo assegna alla Consulta la proposizione di atti di indirizzo che, in collaborazione con il Comitato Centrale, devono essere poi trasformati in politiche di attuazione per il maggiore efficientamento del settore.

La riforma introdotta con il decreto legislativo 21 novembre 2005 n. 284 ha trovato attuazione con l'emanazione dei regolamenti, e prevede per il Comitato Centrale una serie di attribuzioni anche di carattere operativo. Dal passaggio dai vecchi ai nuovi compiti del Comitato Centrale dell'Albo, emerge in modo chiaro come, rispetto a qualche anno fa, si sia creato un quadro d'insieme di attribuzioni e ruoli che diversificano molto l'azione dell'Albo, che dovrà finalizzare e fortemente strutturare la propria attività per essere realmente a supporto delle imprese, che necessitano di essere accompagnate nell'avvio processo di liberalizzazione.

Questo passaggio di ruolo, cioè di un Albo orientato verso le aziende e per esse al mercato non vede il Comitato Centrale impreparato di fronte alle nuove sfide. Al contrario, come si è detto, l'Albo ha posto in campo, anche nel periodo precedente alla riforma, una serie di iniziative nei settori degli studi, ricerche, sicurezza, formazione, ecc. per sostenere il processo di accrescimento competitivo del settore ed è per questo che oggi appare pronto ad affrontare i suoi nuovi compiti con la consapevolezza che l'autotrasporto rappresenta uno degli assi portanti del nostro sistema economico e che è decisamente una leva forte sulla quale agire per contrastare lo svantaggio competitivo in cui versa il Paese.

Nello sviluppo delle infrastrutture telematiche l'Albo gioca un ruolo chiave. Su quali progetti state concentrando i vostri sforzi?

Nel corso degli ultimi anni il Comitato Centrale per l'Albo ha anticipato quello che doveva essere il nuovo corso ai fini delle rappresentanze del settore dell'autotrasporto. Ancora prima delle disposizioni della legge 32/2005 e successivo Decreto legislativo 284/05 il Comitato ha sviluppato una intensa attività di studi e ricerche per conoscere ed approfondire l'operatività delle aziende iscritte all'Albo, i loro punti di forza e di debolezza. Con il primo monitoraggio sulle aziende potevamo rilevare che circa 50.000 aziende iscritte all'Albo, non possedevano veicoli. Questo dato ha consentito di orientare l'antenna sul processo di normalizzazione degli Albi provinciali, allo scopo di avere un quadro il più aggiornato possibile sulla evoluzione del settore, sulle aziende iscritte e cancellate, sulle modalità di tenuta dell'Albo che ha bisogno di avere dati aggiornati in tempo reale per poter gradualmente legare altri dati e informazioni riguardanti i controlli su strada e sulle imprese. Con il secondo monitoraggio abbiamo potuto re-

gistrare la grave difficoltà per le imprese di orientarsi verso strumenti informatici e telematici per la propria attività. Soprattutto le aziende piccole, che rappresentano il 70% del totale delle aziende e il 30% dei veicoli, non hanno i presupposti tecnico-organizzativi per dotarsi di strutture informatiche e telematiche. Partendo da questi dati il Comitato Centrale ha organizzato corsi di formazione per informatica e telematica applicata al settore ed ha implementato una piattaforma telematica ormai collaudata che consente attraverso mille palmari, di avviare un processo di assistenza al settore. Delle attività e funzioni di supporto implementate sulla piattaforma quella più importante per le imprese è la infomobilità.

Finalmente possiamo assistere le nostre imprese sullo stradamento attraverso le Alpi che negli ultimi anni ha creato non pochi disagi. Il punto chiave della nostra piattaforma e del servizio che forniamo non è informare i nostri iscritti, ma seguirli, supportarli nelle scelte che possono fare un caso di impedimento di vincoli che trovano sulle strade.

I servizi implementari inoltre riguardano la messa in rete dei CMR (Centri di Revisione Mobile) e il monitoraggio dei risultati dei controlli su strada. Monitoraggio che ci consente di avere i dati a scala nazionale quasi in tempo reale. Abbiamo completato, tra qualche settimana sarà pronto, il servizio di assistenza alle imprese per l'accesso e la fruibilità delle aree di sosta. Abbiamo messo in rete tutte le aree di sosta cofinanziate dal Comitato Centrale e un software che consente di avere una gestione dei servizi secondo procedure standard che facilitano la comunicazione e i collegamenti tra le diverse aree di sosta. Altro servizio che stiamo studiando ed organizzando è quello di assistenza ai veicoli che trasportano merci pericolose soprattutto ai fini della sicurezza.

Il Comitato Centrale dell'Albo oggi finalmente può mettere a disposizione del settore un servizio innovativo di rilevanza internazionale che riguarda il sistema VEGA per la valorizzazione dei costi del servizio dell'autotrasporto. Il software fornisce parametri di riferimento sui costi del servizio non più riferiti ad una soglia di chilometri ma calcola il costo viaggio per viaggio con la possibilità di conoscere oltre che la distanza, anche il tempo di percorrenza che occorre per quella specifica relazione. A questo si associa il calcolo non più di un costo-km ma anche di un costo orario, che internalizza i tempi di carico e scarico delle merci. A fronte dei costi che il sistema VEGA calcola automaticamente, l'operatore può personalizzare il costo del servizio inserendo i dati "propri" aziendali che possono differire da azienda ad azienda! Allo stato attuale il VEGA è in una fase sperimentale attraverso le Associazioni di categoria.