

La capacità del conto terzi, ecco i numeri degli autocarri

La flotta dell'Albo dell'autotrasporto ne possiede oltre 332 mila

PAOLO GIORDANO
ROMA

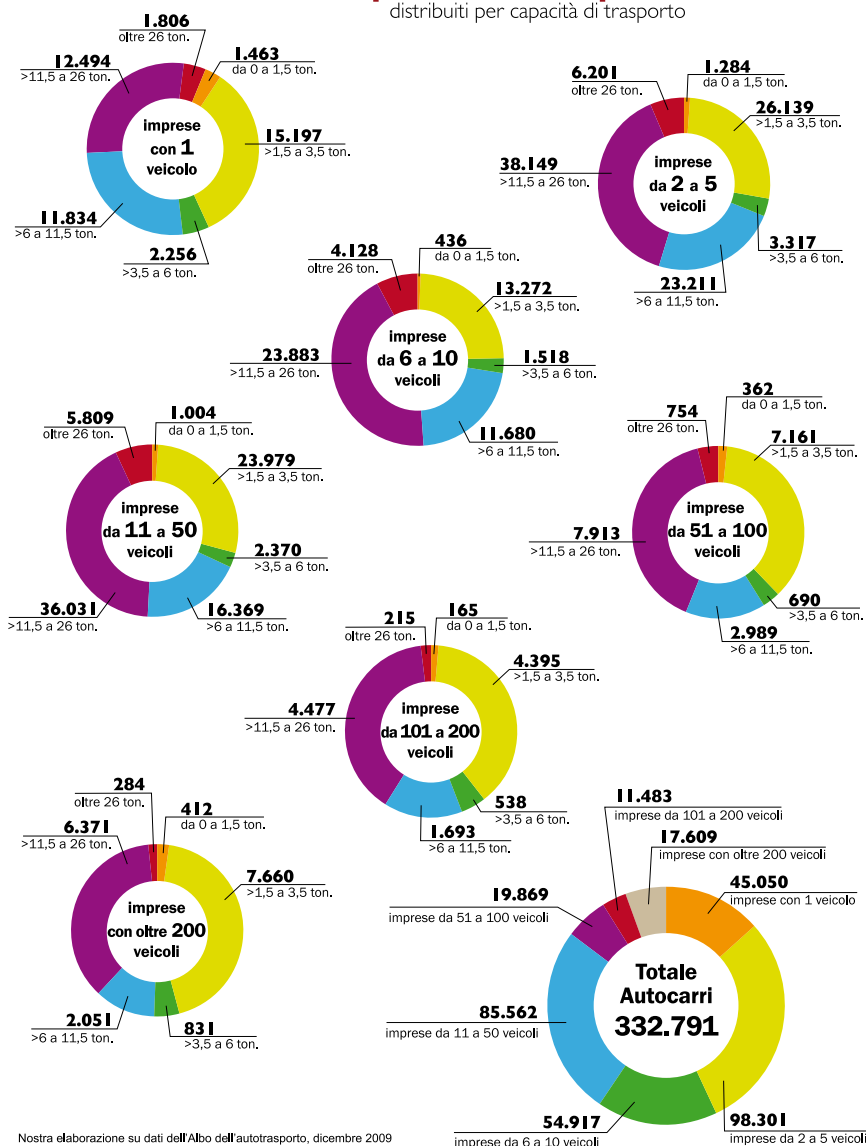
L'inchiesta del Corriere dei Trasporti sui dati dell'Albo dell'Autotrasporto, al 3 dicembre 2009, su questo numero inizia a guardare in particolare il "pianeta" autocarri isolati, ossia gli autoveicoli che in un corpo unico racchiudono cabina di guida e spazio dedicato al carico. Una prima osservazione. E' sempre stata prassi comune sostenere che il rapporto tra il numero di autoveicoli e imprese di trasporto fosse nel nostro paese intorno all'1-1,5. Un luogo comune, non sorretto da alcuna analisi e da alcun dato. Invece il rapporto reale si attesta su 4,07. Una differenza notevole e anche significativa della consistenza delle nostre aziende.

Veniamo al "pianeta" autocarri isolati. Se guardiamo alle imprese monoveicolari attive (che sono 51.192) è interessante notare che posseggono 16.660 autocarri fino a 3,5 tonnellate e 28.490 oltre tale capacità, con una punta di 12.494 autocarri tra 11,5 e 26 tonnellate. Perciò sono aziende con una buona percentuale di mezzi pesanti. Per lo stesso motivo è da segnalare che le aziende con un parco da 2 a 5 autocarri (in totale nel nostro paese 43.684) ne hanno 38.149 oltre le 11,5 tonnellate (circa il 38% del totale di loro proprietà). Del resto la classe da 11,5 a 26 tonnellate è quella che comprende in generale il maggior numero di autocarri: in totale 129.318.

Quando si ragiona di autocarri, indirettamente si parla anche di autisti, quindi di manodopera. E' evidente che possedere un

autocarro significa farlo lavorare e perciò "guidarlo". Anche calcolando uno scarto minimo, che può verificarsi per i diversi motivi che possono tenere un autocarro fermo, non si va lontano dal vero se si afferma che 332.781 autocarri presuppongono intorno a 330.000 autisti, soltanto per il settore autocarri che oggi stiamo trattando (senza dimenticare che vi sono inoltre 128.726 trattori stradali). Questo è un dato che andrebbe approfondito, incrociandolo con i dati, ad esempio, dell'Inail. Facendo una tale operazione si capirebbe la composizione della manodopera impegnata nel settore autotrasporto e si potrebbe calcolare anche la presenza e l'ammontare rispettivamente di cooperative, di artigiani, di dipendenti, di collaboratori familiari e soprattutto si farebbe chiarezza sulla regolarità della posizione, sotto l'aspetto previdenziale e infortunistico, degli occupati nel settore. Il ministro del Lavoro, Mario Saccoccini, ha recentemente sottolineato come l'aumento dei controlli abbia messo in luce l'importanza del fenomeno del "lavoro nero". I settori più colpiti sono l'agricoltura e il lavoro domestico, ma non sfugge quello dei servizi (che copre il 30% del totale) nel quale è compreso il trasporto. Nella direzione della trasparenza del settore autotrasporto sarebbe anche utile un incrocio con l'"universo" delle patenti secondo le diversità dei mezzi che vengono guidati (patenti B, C e D, DE, CE). Un mercato per funzionare ha bisogno di regole, che devono essere rispettate e fatte rispettare. Altrimenti è "truccato".

Autocarri isolati per fasce di impresa distribuiti per capacità di trasporto





Porto di Genova, per Merlo 2009 in nero. Avanzo di 59,8 milioni

Finporto diventerà il braccio operativo. Pronti per il grande hub della nautica genovese

I. L. ROMA

Risultato positivo di gestione di 60 milioni di euro per il porto genovese. Infatti, il comitato portuale ha approvato il rendiconto generale dell'autorità presieduta da Luigi Merlo per l'esercizio finanziario 2009, che è stato archiviato con un avanzo di amministrazione complessivo di 59,8 milioni di euro, di cui 24,4 milioni vincolati a lavori e 35,4 milioni di euro di avanzo disponibile.

La presentazione del presidente Merlo. Nella riunione il presidente dell'ente portuale Merlo ha

presentato due comunicazioni relative alle partecipate Finporto e Geam, e alla Darsena nautica. Finporto, che ha principalmente funzioni di promozione di programmi di sviluppo del porto e della logistica, è controllata dall'autorità portuale e partecipata dalla finanziaria regionale Filse e dal Comune e dalla Provincia di Genova, mentre Geam si occupa della gestione del ciclo integrato dei rifiuti in ambito portuale ed è partecipata dall'autorità portuale (attraverso Finporto) e da Amiu (Azienda multiservizi e d'igiene urbana).

"In coerenza con il piano di riforma delle partecipate avviato dall'autorità portuale l'anno scorso - ha

spiegato l'ente portuale - per Finporto si va verso la definizione di società in house e la società diventerà a tutti gli effetti il braccio operativo funzionale dell'ente portuale". Invece, per Geam verrà avviato un percorso con cui autorità portuale e Amiu manterranno il 60 per cento delle quote azionarie, mentre il restante 40 per cento verrà ceduto in ottemperanza a quanto indicato dal ministero.

Gli accordi con il Comune della Lanterna. La seconda comunicazione riguarda la sottoscrizione degli accordi procedurali con il Comune di Genova per definire il piano d'area

complessivo che comprende la Darsena nautica e l'edificio ex Nira, e quindi la competenza complessiva del polo che potrà sviluppare il grande hub della nautica a Genova. A seguito della procedura avviata con la sottoscrizione degli accordi procedurali sarà possibile procedere con il bando di gara per l'assegnazione della Darsena nautica.

Un'ultima comunicazione di Merlo ha riguardato le aree di Cornigliano. A tale proposito - ha reso noto - c'è un confronto aperto con la società di Cornigliano su modalità e tempi di consegna delle aree all'autorità portuale per un totale di 70 mila metri quadri rispetto ai 144 mila definitivi.

Uniport-Fise si fonde con Assiterminal

F. D. LIVORNO

L'assemblea livornese di Assiterminal ha ratificato la fusione con Uniport-Fise. La quale è conferita in Assiterminal. Invece, il suo presidente Federico Barbera è entrato nel consiglio nazionale dei terminalisti. L'assemblea guidata dal presidente Alessandro Giannini ha visto la parte-

cipazione del ministro dei Trasporti Altero Matteoli (confronto sulle proposte di riforme della legge portuale).

Assiterminal, che rappresenta aziende con circa 5 mila dipendenti e è delegata a formulare i contratti e le problematiche della sicurezza del lavoro portuale, chiede allo Stato pochi interventi prioritari, dalla riduzione delle accise sui prodotti petroliferi che

sono consumati nei porti a un taglio di cinque punti per tre anni sugli oneri fiscali dei terminal, che porterebbero a un risparmio di circa 40 milioni di euro. Si tratta di interventi minori di quelli che lo Stato ha varato per l'autotrasporto, che valgono alcune centinaia di milioni. Sulle problematiche dell'organizzazione del lavoro Assiterminal realizzerà un workshop dopo l'estate.



La Campana del Propeller

La formazione professionale. Ieri, oggi domani

di MARIANO MARESCA

Presidente nazionale Propeller Clubs

Ancora alla fine del secolo scorso, la formazione dei propri dipendenti era uno dei compiti più importanti di ogni azienda, piccola, media o grande. Dalla scuola ci si aspettava solamente una formazione "culturale" ed approssimativa. Ogni titolare o capo del personale si faceva carico, forse senza neppure sapere che stava facendo formazione, di preparare, al proprio interno tutte le figure professionali necessarie per il futuro, trasmettendo ai giovani assunti, per la maggior parte diplomati, tutte le informazioni e tutti i chiarimenti, preoccupati di poter contare, per lungo tempo su queste risorse fatte in casa e quindi a completa conoscenza della specificità del lavoro.

Perdere un dipendente qualificato, in quei tempi, era un dramma, quasi un'onta, e le aziende - dalle piccole botteghe alle grandi società - riuscivano a crescere, o alla peggio, sopravvivere, in un mercato che andava sempre più allargandosi al mondo. Le carriere erano programmate sull'anzianità dei reati che erano ben felici, e capaci, di passare ai "pivelli" tutto il loro "know how". Oggi scopriamo che, anche a causa della crisi mondiale vi è stata una corsa alla riduzione del personale, spogliandosi delle figure più utili, ma spesso anche più costose, facendo a meno di posizioni chiave, ed oggi, queste aziende, si trovano a dover affrontare la leggera ripresa del mercato mondiale in atto, con grossi buchi nel loro organico. Si da per scontato che nei prossimi mesi assisteremo ad una nuova ondata di assunzioni, ondata già in atto dall'inizio dell'anno con una grossa sorpresa. Da una indagine svolta in Europa, di cui parleremo dopo, risulta che 4 aziende su 10 non riescono a trovare il personale qualificato! Con il rallentare della crisi e l'aumentare delle attività amministrative aziendali, con la necessità di recuperare liquidità, di riscuotere i crediti, di aprire nuovi mercati, organizzare nuove catene logistiche (nuovi porti stanno nascendo in Nord Africa, ad esempio, offrendo strade diverse ai propri prodotti) e le aziende cercano, ma sembra quasi un paradosso, mancano queste figure impiegate.

A fornire questi dati è l'Osservatorio Robert Half, che si occupa, in tutto il mondo di amministrazione e finanza. Hanno intervistato, in tutta Europa, oltre 2500 dirigenti di azienda ed, appunto, 4 su 10 hanno ammesso di trovare difficoltà a trovare sul mercato, personale preparato, formato, per le loro esigenze. La crescente richiesta di queste figure, dicono gli autori dell'indagine, nei prossimi mesi si sentirà in tutta l'Europa. Certamente, ad esempio, l'aggiornamento dei sistemi informatici potrà esserne una causa (18%), ma quasi la metà lo farà per un incremento delle attività aziendali, mentre almeno un quarto lo farà a seguito dell'incremento delle attività proprie nell'area amministrativa e contabile, anche per rispondere all'incremento degli adempimenti normativi (4%). Seguono poi le figure più genericamente destinate a ricoprire ruoli operativi, e poi gli "internal auditor" (attività interna di assistenza all'organizzazione per il raggiungimento degli obiettivi aziendali) e gli esperti di "compliance" (attività preventiva che si preoccupa di prevenire il rischio di non conformità delle attività aziendali) figure nuove nel panorama del lavoro. In Italia, poi, pare che le due parti non si incontrino! A sorprendere di più è la difficoltà che le imprese si trovano ad affrontare. La difficoltà a trovare sul mercato le figure richieste è quasi doppia da noi, rispetto a quella della media degli altri paesi europei. In Italia, il 42% dei responsabili delle "risorse umane" ha ammesso che è molto difficile trovare personale preparato e pronto ad entrare in azienda. In Europa hanno dato la stessa risposta solo il 23% dei managers. Nonostante la crisi solo il 5% dice di trovar, con facilità, le figure che sta cercando! E' l'esigenza di un mercato, come quello del lavoro italiano che fa molta fatica a fare dialogare davvero quelli che il lavoro lo cercano e quelli che invece un posto di lavoro hanno la possibilità di poterlo offrire. A livello generale manca la conoscenza di quali sono le figure professionali di cui il mercato ha bisogno, al di là delle normali esigenze, note più o meno a tutti, quali la conoscenza delle lingue straniere, dell'informatica, un minimo di conoscenza del settore, ecc. Purtroppo, le associazioni di categoria, da anni, si occupano sempre meno di formazione, ritenendo che spetti al mondo della scuola, della università, che però non ne hanno ne i mezzi, né spesso le competenze (data la rapidità dell'evoluzione del mercato e la lentezza del mondo docente ad aggiornarsi). Tra l'altro, anche a livello nazionale, sul campo della ricerca e delle innovazioni spendiamo meno della Bulgaria!! All'interno delle aziende, il merito dei singoli è stato ucciso a colpi di nepotismo e di raccomandazioni, l'artigianato è sottovalutato - anche se in quel settore oltre il 70% dei contratti di formazione vengono trasformati in contratti a tempo indeterminato - ed una azienda ogni 4 non trova il personale che cerca. Secondo gli ultimi dati sullo sviluppo demografico mondiale, entro il prossimi trent'anni raggiungeremo i dieci miliardi di abitanti, con un incremento del 30% e l'Europa che oggi rappresenta oltre il 25% della popolazione scenderà sotto al 15%, perdendo in "appeal" ed in interesse commerciale per tutti quei paesi che sono diventati o diventeranno produttori e quindi esportatori. Lo stesso Mare Mediterraneo, fino ad oggi considerato poco più che un lago, conta, già da oggi, oltre 500 milioni di abitanti sulle sue rive, dando vita, a breve, in particolare sulle coste Sud a nuove attività non solo portuali ma anche industriali. Oggi più che mai, la formazione delle nuove leve va curata ed incrementata, ma sempre mediante accordi e collaborazioni tra aziende e mondo della scuola e non in maniera superficiale ed avulsa dalle esperienze pratiche. La formazione è sì, lavoro da svolgere in aula ma anche in Azienda. E' fondamentale!!!

Corriere dei TRASPORTI

Direttore Responsabile
F. Paolo Li Donni

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 Salice, 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 401 01030 28701 00000266521

Conto corrente postale intestato a: Editoriale Trasporti Srl

C/C Postale n° 000085801710

Numero chiuso in tipografia Venerdì 30 Aprile alle ore 12:00

Consegnato alle PT Sabato 1 alle ore 12:00

Sito web: www.portuovo.it

Email: redazione@editorialetrasporti.it, marketing@editorialetrasporti.it, abbonamenti@editorialetrasporti.it



Editoriale

segue dalla prima

base di padroncini, artigiani e industriali del settore l'accusa sarebbe netta e il destinatario indistinto come accade quando si è disperati. "Ci avete lasciati in mutande?" questo scriverebbe quell'autotrasportatore se interpellato. E come dargli torto. Infrazioni nei tempi di guida, irregolarità contributive e fiscali, minacce, uso di stupefacenti ecc. ecc. Tutto vero e le cronache locali dei giornali di questi fatti da Bolzano a Catania in lungo e in largo in Italia, appunto, ne sono piene. Tutti sintomi di una disperazione che non può e non deve essere archiviata con il semplice esercizio politicaly correct della condanna mediatica più o meno illustre. Anche noi dalle colonne del Corriere dei Trasporti abbiamo più volte evidenziato (nostra inchiesta n°32 10 Agosto 2009) quanto sia valse alla categoria una reiterata politica dei fermi in 14 anni. Oltre 3,7 miliardi di euro. Adesso sarebbe però troppo semplice concludere quell'analisi con la sola sommatoria dei tanti finanziamenti. A quei numeri ne abbiamo aggiunti altri in queste settimane ovvero i numeri dell'Albo dell'autotrasporto con l'intenzione di voler realmente cogliere la realtà dell'autotrasporto italiano. Sarebbe insufficiente fermarci agli stanziamenti che i governi di sinistra, centro e destra hanno negli anni elargito con generosità. Non è di soldi che si deve parlare oggi ma di emergenza sociale. A chi giustamente grida "ci avete lasciati in mutande" non serve il fermo. A quell'autotrasportatore serve un'assunzione di responsabilità. Non solo dei suoi sindacati di categoria, che devono comunque dimostrarsi capaci nello spiegarci che in mutande con il fermo ci finirebbe il paese, ma dell'intero sistema produttivo. Il paese attraverso la politica ha già dato molto, lo abbiamo detto, ma a quel tavolo tripartito committente - autotrasporto - governo, vera novità politica nel settore, bisogna restarci. Lasciare l'autotrasporto in queste condizioni significherebbe tollerare un malessere che ha già minato alla base il paese e la sua economia. Allora gli appelli sono più di uno Ad Unatras di mantenere la schiena dritta mostrandosi credibile e capace nel condurre la categoria alla conclusione positiva del confronto con la committenza. A tutti gli altri, e sono tanti, di non lasciare, per ragioni di bottega nel caso migliore o per irresponsabilità nel peggiore, l'autotrasporto in mutande.

Geodis continua lo shopping e acquisisce Ciblex

Il gruppo logistico francese Geodis ha portato a termine l'acquisizione della connazionale Ciblex, società di distribuzione e corriere espresso. L'azienda, che ha 700 dipendenti, sarà ribattezzata Geodis Ciblex e verrà integrata

nella divisione groupage di Geodis. Il network di Ciblex include 18 depositi in Francia, due in Belgio ed uno in Olanda e collegamenti a 90 magazzini in Francia ed in Europa. Il gruppo francese ha recentemente acquisito in Italia il gruppo Bertola Servizi Logistici consolidando il suo posizionamento nel nostro paese

Privatizzazione Tirrenia

Sono giunte otto lettere di conferma per la partecipazione alla privatizzazione della compagnia, e si dimezza il gruppo dei pretendenti di Tirrenia: dalle sedici manifestazioni d'interesse giunte a Unicredit (consulente finanziario di Finteca), solo otto realtà hanno

confermato ieri la partecipazione alla privatizzazione. Restano quindi in lizza tre fondi d'investimento (Carlyle Europe Partners III Participations Sarl Sicar, Cinven Ltd, F2I Sgr) e cinque operatori (Gestioni Armatoriali con Tomaso Transport & Tourism, Grandi Navi Veloci, Mediterranea Holding di Navigazione, Moby e Trans Ferry).

Yang Ming di nuovo in utile con 22,09 mln \$

Dopo cinque trimestri consecutivi archiviati con una perdita netta, nel primo trimestre di quest'anno la compagnia armatoriale Yang Ming Marine Transport Corporation ha totalizzato un utile netto di 22,09 milioni di dollari di Taiwan (700mila dollari USA) su un ricavo di 21,83 miliardi di dollari di Taiwan rispetto ad una perdita netta di 3,09 miliardi di dollari di Taiwan su un ricavo di 17,85 miliardi di dollari di Taiwan nel corrispondente periodo del 2009. Il risultato operativo è stato negativo per 450,99 milioni di dollari di Taiwan rispetto ad un passivo di 3,400 miliardi di dollari di Taiwan nel primo trimestre dello scorso anno.

Ap di Savona avanzo di 13,5 milioni

Il Comitato Portuale ha approvato il bilancio consuntivo 2009 dell'Autorità Portuale che mostra un avanzo di amministrazione pari a 13,5 milioni di euro, con entrate correnti di 16,8 milioni, 7,9 milioni di spese correnti con un avanzo di oltre 8,8 milioni di euro. «La gestione finanziaria - ha rilevato l'ente portuale - è stata complessivamente caratterizzata da un buon risultato che deve essere letto, tuttavia, alla luce di un calo dei traffici nel corso dell'anno passato a seguito della crisi economica mondiale. Le ripercussioni sull'andamento dei traffici dovuto al calo delle produzioni industriali è stato però inferiore alle previsioni di inizio 2009, attestando la flessione al 7,3% (da segnalare la ripresa registrata nel primo trimestre del 2010 con +34,8% dei traffici contenitori ed un +5% dei traffici totali). L'amministrazione finanziaria 2009 ha poi proseguito sulla strada del contenimento delle spese correnti così come indicato dalla normativa vigente».

Ap di Napoli avanzo di 5,6 milioni

Il Comitato Portuale di Napoli ha approvato il bilancio consuntivo e la relazione annuale 2009. L'avanzo economico presentato dall'Autorità Portuale ammonta a 5,61 milioni di euro, l'avanzo finanziario a 6,33 milioni

Al via l'automare calabro-siciliana

Ustica Lines è pronta ad avviare il collegamento ferry tra Catania e Corigliano, che sarà finanziato con sei milioni di euro. Nuova rotta adriatica fra Trieste e Turchia.

La Corte dei Conti ha posto termine alla partita a carte bollate tra TTT Lines e Ustica Lines, registrando il contratto tra quest'ultima ed il ministero dei Trasporti sull'autostrada del mare Corigliano-Catania. All'inizio di quest'anno, infatti, TTT Lines presentò ricorso al Tar contro la decisione del Ministero favorevole al concorrente, sostenendo di essere stata esclusa solo a causa di un ostacolo burocratico di scarsa importanza. Ora che Ustica Lines si è definitivamente aggiudicata il contratto d'appalto per questo servizio ro-ro, deve avviare la prima fase di sperimentazione della durata di un anno, per cui sono previste tre partenze settimanali e un finanziamento statale di sei milioni di euro.

di euro e gli investimenti complessivi sono pari a 9,65 milioni di euro.

Ap di Venezia avanzo di 3,9 milioni

Il Comitato Portuale di Venezia ha approvato il bilancio 2009 dell'Autorità Portuale di Venezia che si è chiuso realizzando un utile di 3,9 milioni di euro. La situazione patrimoniale nel 2009 presenta un valore complessivo delle immobilizzazioni pari a 222 milioni di euro e l'esercizio finanziario è stato archiviato con un avanzo di amministrazione di 1,3 milioni di euro, con un risultato di parte corrente di 14,5 milioni di euro utilizzati per finanziare gli investimenti e quindi la gestione in conto capitale.



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