



Europa: traffico merci in difficoltà Troppi container?

Dal 1986 al 2005, il traffico globale di container è cresciuto da 50 milioni di teu a 425 milioni di teu. I primi venti terminal al mondo per traffico (sei sono in Asia) sono passati dai 126 milioni di teu del 2002 ai 208 milioni del 2006. In Europa, la tendenza all'incremento è alle stelle e la preoccupazione dei governi e della commissione dell'Unione è che all'aumento del traffico non corrispondano infrastrutture logistiche in grado di assorbire questo enorme volume di container che dall'Asia arriva nel nostro continente. È anche probabile che i prezzi finali di questi trasferimenti e della catena logistica passi dall'attuale 12 al 20 per cento. Ciò potrebbe avvenire per le difficoltà che incontrano le merci a

"fluire" sul territorio europeo. La commissione ha calcolato che ci sono in Europa almeno 500 "colli di bottiglia" che ostacolano la mobilità delle merci e, quindi, per evitare una congestione generale, ha annunciato azioni legislative mirate ad aumentare l'efficienza dei porti, in primo luogo sotto l'aspetto logistico. Intanto, un registro, il Germanischer Lloyd, ha varato il Ctqi, un metodo di misurazione e certificazione dei fattori interni ed esterni di produttività dei terminal container. Le misurazioni prendono in considerazione i tempi di sosta dei container e delle navi, i tempi di movimentazione a terra, le caratteristiche delle gru e degli altri macchinari, l'efficienza dei collegamenti terrestri.

Occupazione in mare

Un allarme dei sindacati

Tanti interrogativi per i decreti sul collocamento

di Davide Stasi

La recente entrata in vigore dei decreti riguardanti il collocamento della gente di mare e il conseguimento delle abilitazioni professionali dei lavoratori marittimi ha posto e continua a porre numerosi interrogativi e molte preoccupazioni. Proprio su questo campo si sono mossi da Genova i sindacati dei lavoratori del comparto marittimo. Risale al 25 marzo scorso infatti una lettera a firma Ivano Bosco, Renato Causa e Giuseppe Nocerino (rispettivamente Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uil Trasporti di Genova) inviata ai propri vertici romani, dove viene espressa una complessa serie di perplessità rispetto all'applicazione e applicabilità dei nuovi decreti. Secondo i sindacati, tali decreti sembrano presentare gravi disfunzioni a danno dei lavoratori, alla luce delle verifiche fatte in tal senso in una

regione, la Liguria, che è stata scelta come zona di sperimentazione dell'applicazione dei decreti stessi. I rappresentanti dei lavoratori sostengono di aver riscontrato, dopo alcuni esami svolti insieme alla Direzione marittima della Liguria, alla provincia di Genova, all'Accademia italiana della marina mercantile, al Collegio capitani e alcuni fra i maggiori armatori, molte incongruenze e criticità nei testi di legge. "È evidente - sostengono i rappresentanti sindacali - che i decreti sono stati scritti senza la consultazione delle parti sociali, o queste consultazioni non sono state tenute in considerazione". A riguardo del decreto sul collocamento, oltre ai problemi dalla segnalazione delle assunzioni o dimissioni, il sindacato si dichiara "spaventato" dall'abolizione dell'istituto del Turno Particolare, strumento pluridecen-

nale e previsto dalla contrattualistica, che ha permesso negli anni una stabilità dell'impiego della gente di mare e nello stesso tempo una certa flessibilità alle imprese. Secondo il nuovo decreto, tale strumento decade, senza essere sostituito con nulla di simile. Stanti così le cose, tutti i marittimi in Turno Particolare si troverebbero in una situazione precaria. Altra conseguenza è che non potranno esservi nuovi assunti che navighino oltre 36 mesi (compresi i riposi) per la stessa compagnia senza diventare lavoratori a tempo indeterminato: questa, che a prima vista sembra una dinamica positiva, secondo il sindacato, contribuirà a creare una conflittualità spinta tra imprese e lavoratori per il riconoscimento del tempo indeterminato, e spingerà gli armatori all'imbarco ancora [segue a pagina 13](#)

Gruppo Fincantieri

Bilancio positivo

L'anno scorso, sono cresciuti gli ordini e anche gli utili

Il Gruppo Fincantieri conferma i positivi risultati conseguiti negli ultimi esercizi, nonostante gli effetti negativi derivanti dall'apprezzamento dell'euro verso il dollaro. Nel 2007, il valore della produzione è ammontato a 2.673 milioni di euro, l'8,4% in più rispetto al 2006. Il margine operativo lordo è cresciuto del 15,2% a 182 milioni di euro, mentre l'utile netto si è attestato a 45 milioni di euro. Per la prima volta, il bilancio consolidato del Gruppo è stato redatto anche secondo i principi contabili internazionali Ifrs e conseguentemente sono state rielaborate tutte le risultanze economiche, patrimoniali e finanziarie degli anni 2007, 2006 e 2005, che presentano varia-



zioni rispetto ai dati esposti secondo i principi italiani. Entrando nei particolari, i nuovi ordini hanno raggiunto il valore record di 4,2 miliardi di euro portando il portafoglio ordini a 12,0 miliardi di euro, tale da garantire la saturazione delle strutture produttive almeno per i prossimi tre anni. Nella crocieristica è confermata la leadership del Gruppo con cinque nuove navi acquisite per quattro brand del Gruppo Carnival. Inoltre, l'azienda è entrata con successo nel segmento delle navi extra-lusso di piccole/medie dimensioni con l'acquisizione di nuovi ordini da Silversea e Oceania Cruises per tre navi, mentre altre due sono in trattativa. [segue a pagina 10](#)

Un grazie ai lettori

Ringraziamo i tanti lettori che ci hanno manifestato il loro apprezzamento per l'uscita del numero 0 di **POLO**. Possiamo dire con soddisfazione che la nostra è stata una scelta giusta. Avevamo scritto nella presentazione della rivista che si trattava di "una nuova sfida". Una "sfida" che intendiamo raccogliere: da giugno, **POLO** inizierà la regolare pubblicazione. Ora ci attendiamo un valido aiuto da parte dei lettori e che ci sostengano con gli abbonamenti.

Grazie



Cargo aereo in flessione

La complessa sfida con il trasporto via mare
Le difficoltà derivano in primo luogo dal rincaro del carburante, dalla crisi del credito e dalla necessità di migliorare la sicurezza e l'affidabilità [pagina 14](#)



Occupazione in mare Un allarme dei sindacati

segue da pagina 1 più esteso di lavoratori extracomunitari anche in quelle qualifiche che oggi restano (a fatica) patrimonio del lavoro comunitario. Infine, per quanto concerne il collocamento marittimo, il sindacato sottolinea che si prospettano "fasi difficili, in quanto la delega da parte del ministero del Lavoro alle Capitanerie attraverso le province di mare non è così chiara ed estesa per tutta Italia, né sono chiare le competenze territoriali".

Altro capitolo preoccupante, secondo i sindacati, è quello legato al recente decreto che ha riformato le procedure per l'ottenimento delle abilitazioni e i relativi esami. In particolare, con la nuova legge, le abilitazioni hanno una scadenza. La qualifica e il titolo di comandante dunque scadrebbe dopo un certo tempo e l'interessato dovrebbe ridare tutti gli esami e rifare i corsi di abilitazione. "Non ci risulta - dichiarano i sindacati - che un notaio, un avvocato, un commercialista abbiano una scadenza per la loro abilitazione". Tali scadenze metterebbero inoltre in discussione tutto il personale impiegato a terra, e soprattutto nei servizi portuali (rimorchiatori, ormeggiatori, piloti).

Il nuovo decreto, poi, non prevede periodi transitori, né procedure a sanatoria, e questo sta creando il caos, rallentando i rinnovi e i conseguimenti dei titoli, con il rischio di perdere la già scarsa disponibilità di personale. Ancora, le nuove disposizioni hanno omesso di stabilire equipollenze tra i vecchi titoli e le nuove abilitazioni, e questo imporrebbe, secondo i sindacati, una revisione globale delle norme contrattualistiche, delle scale gerarchiche, delle responsabilità e di conseguenza dei salari di tutti gli ufficiali. Infine, sembra che gli esami di abilitazione avverranno in tempi e modi tali da creare difficoltà al lavoratore maritti-

mo: è infatti previsto che avvengano contemporaneamente in tutte le Direzioni marittime, con lunghi periodi di vuoto tra una sessione e l'altra. Tutto ciò, secondo i rappresentanti dei lavoratori, rischia di far entrare per l'ennesima volta la gente di mare e il suo lavoro in una nuova crisi occupazionale e di impiego. "Forse i ministeri riusciranno là dove non sono riuscite le crisi aziendali? E cioè a far scomparire la gente di mare italiana?", si chiedono quindi ironicamente.

Effettivamente i quadri direttivi della marineria italiana, dagli allievi ufficiali in su, da gennaio (quando è stato pubblicato il decreto) si stanno affollando alle porte delle Direzioni marittime in attesa di indicazioni e novità per poter proseguire la propria strada e la propria carriera. La nuova legge, rimasta in attesa per sette anni e approvata tra dicembre e gennaio in tutta fretta, probabilmente più per timore di una procedura d'infrazione a danno dell'Italia da parte dell'Unione Europea che non per una reale volontà riformatrice, mostra effettivamente una serie di lacune e approssimazioni che stanno inceppando un meccanismo funzionante e consolidato. A nessuno, dalle Direzioni Marittime, giù fino agli aspiranti ufficiali, sembra chiaro come procedere, con quali tempi, e la fase di "interregno" tra una disciplina vecchia e quella nuova non è stata messa sotto il governo di norme transitorie chiare e definite, e per questo, già da mesi, il comparto "naviga a vista". Certo su tutto potrebbe avere un peso la vacanza del vertice ministeriale, ma gran parte delle indicazioni necessarie potrebbero venire, a detta di molti, anche semplicemente da direttive o circolari dirigenziali, secondo un approccio che, a rigore, doveva essere chiaro e pianificato già da (almeno) sette anni.

Domanda e offerta a confronto Logistica e trasporti si incontrano a Stresa

Dopo il successo dell'ultima edizione tenutasi a Tivoli (Roma) nel novembre 2007, Meetings International organizzerà nei giorni 17 e 18 giugno 2008 la quindicesima edizione del Meeting Transport & Logistics, divenuta negli anni la più importante e consolidata convention internazionale d'affari strutturata su due giornate di incontri one-

to-one tra domanda e offerta del settore. L'evento riunirà, nella confortevole atmosfera del Palazzo dei Congressi di Stresa, 150 direttori della logistica di rilevanti aziende italiane alla ricerca di nuove soluzioni e 60 società specializzate in

grado di offrire competenze diversificate nell'ambito dei trasporti, della logistica e della movimentazione industriale. Nei due giorni del meeting, ogni partecipante potrà avere incontri individuali pre-selezionati e mirati con interlocutori di proprio inte-



ta degli appuntamenti. In tale documento sono evidenziati in dettaglio tutti i servizi ricercati dalla parte acquirente e le competenze proposte dagli espositori iscritti. Il dossier viene inviato a tutti i partecipanti 15 giorni prima della convention. La seconda fase è quella della scelta: entro sette giorni dal ricevimento del dossier ogni direttore della logistica di un'azienda seleziona le società specializzate che desidera incontrare durante la convention. Allo stesso modo, le società di logistica e trasporto potranno scegliere i propri interlocutori per mezzo del catalogo della controparte. La terza fase è quella della redazione del planning: sulla base delle scelte effettuate da ogni partecipante, il centro informatico di Meeting International provvede all'elaborazione e alla stesura del piano individuale di incontri per ciascun iscritto.

Si terrà al palazzo dei congressi di Stresa il 17 e 18 giugno 2008
Per ulteriori informazioni, consultare il sito www.miev.it o chiamare il numero 0115171901.



resse, ricavandone un notevole beneficio tempo/contatto. Tre sono le fasi previste per l'organizzazione degli incontri: la prima è quella incentrata sul dossier tecnico, documento che raccoglie informazioni essenziali per la corretta scel-

to-one tra domanda e offerta del settore. L'evento riunirà, nella confortevole atmosfera del Palazzo dei Congressi di Stresa, 150 direttori della logistica di rilevanti aziende italiane alla ricerca di nuove soluzioni e 60 società specializzate in

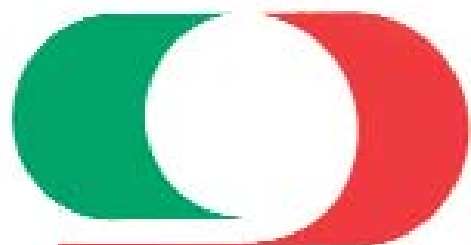
Organizzato dalla Federmobilità Meeting sul trasporto urbano marittimo

Si è discusso di trasporto sostenibile al dibattito organizzato dalla Federmobilità alla Fiera del Mare di Genova, in occa-

sione del terzo Salone dell'energia rinnovabile. In particolare, sono state messe a confronto due esperienze: da una parte quella di Napoli, che negli ultimi anni ha rimodernato e migliorato i collegamenti tra la città, le isole del suo golfo, la Penisola Sorrentina, arrivando a trasportare 9 milioni di persone all'anno; dall'altra quella di La Spezia, che ha lanciato un piano ambizioso per creare in scala ridotta un modello simile a quello partenopeo. Assente invece Genova, che pur avendo avviato da quest'estate con l'Amt un esperimento di trasporto pubblico via mare, si trova oggi in un momento interlocutorio, in attesa di sapere se il comune rinoverà o meno la collaborazione per mantenere il servizio. Tra i punti messi in evidenza, spiccano vuoti legislativi a livello statale e costi di

gestione alle stelle, prodotti essenzialmente dal caro-petrolio, che rendono difficile lo sviluppo di questa modalità di trasporto. Tra i relatori, c'erano Maurizio Giacomelli, assessore ai Trasporti della provincia della Spezia; Carlo Maggi, direttore ai Trasporti della Regione Liguria; Pietro Gelmini del Centro studi traffico; Fabio Pietro Dante Oddone dell'Autorità portuale di Genova; Dario Gentile della Regione Campania.

Un'impresa per il porto



**Compagnia
Portuale srl**

48100 Ravenna - Via Antico Squero, 6
tel 0544 452863 centralino
teletax 0544 451190 telex 551017
Coport I - Off. San Vitale
tel 0544 436665 - fax 0544 436621