

IL MESSAGGERO MARITTIMO

Media-Center

Segretario AP Livorno
MASSIMO PROVINCIALI

Dirigente AP Livorno
GABRIELE GARGIULO

Giuliano Gallanti e Maurizio Gentile
INTESA SU LEGALITA'

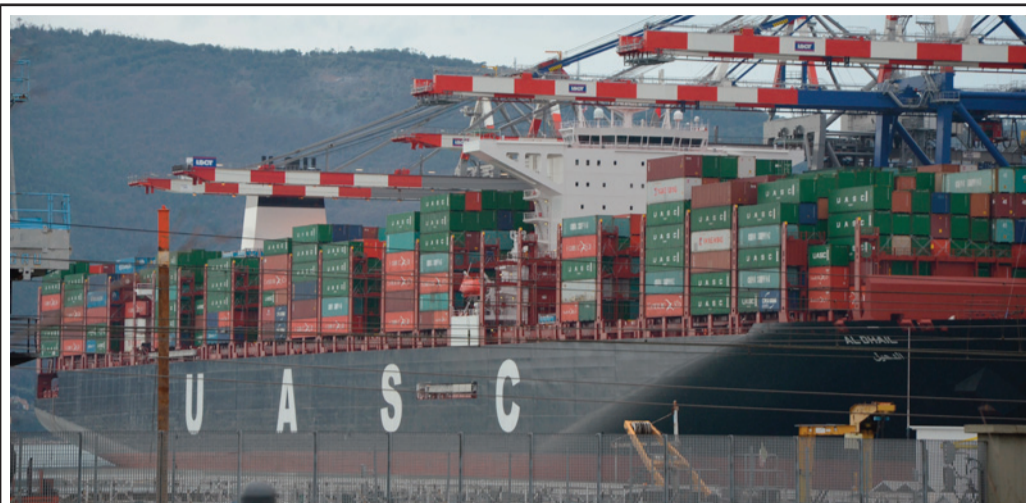
Passaggio consegne Accademia Navale
PIERPAOLO RIBUFFO

Conclusa la revisione del trattato Ue-Canada

ROMA - Il completamento del "legal scrubbing", la rifinitura legale del testo dell'accordo Comprehensive Economic Trade Agreement (Ceta) tra l'Unione europea e il Canada, annunciata ieri dal commissario europeo per il Commercio, Cecilia Malmström, rappresenta un importante traguardo verso la stipula definitiva del "Ceta". Un' intesa importante, da cui l'Italia si aspetta rilevanti ritorni in termini commerciali ed economici.

Si tratta, infatti, del primo accordo ampio ed approfondito raggiunto dall'Unione europea con un paese membro del G7, che consentirà la rimozione quasi totale delle barriere tariffarie tra Europa e Canada, creando nuo-

(continua a pagina 3)



La "Al Dhail" (15.000 teu) della United Arab Shipping Company al terminal "Lscet"

«Al Dhail» (Uasc) nave da 15mila teu ha lavorato 3.000 contenitori a «Lscet»

LA SPEZIA - Venerdì scorso, 26 Febbraio, il La Spezia Container Terminal ha dato il benvenuto alla più grande nave mai impiegata dalla United Arab Shipping Company nell'ambito del suo network Asia - Mediterraneo. Il "sistema La Spezia" di Conship Italia è stato il primo, tra i porti del Mediterra-

neo, ad operare sulla nuova classe di navi A-15 (da 15.000 teu) come la "Al Dhail", ormeggiata per il suo viaggio inaugurale lungo la banchina del molo Fornelli Est. Chiamata così in onore di un sobborgo della città di Doha, in Qatar, la "Al Dhail" è una delle

(continua in ultima pagina)

Rilancio del trasporto ferroviario delle merci

di Paolo Federici

MILANO - Finalmente il Governo, presentando le nuove Politiche per il rilancio del trasporto ferroviario delle merci, «ha intrapreso un percorso di scelte strategiche di pianificazione e governance che ambiscono a superare un disegno del sistema di trasporto merci e logistico nazionale troppo spesso frammentato, localistico, privo di una visione nazionale ed europea, non al passo con le esigenze di efficienza e competitività richieste dal mercato». Così inizia il documento programmatico lanciato dal ministero.

E questa notizia non può che far piacere visto che da anni cerchiamo di spiegare come l'arretratezza dei collegamenti ferroviari, per quanto riguarda i trasporti delle merci,

(continua in ultima pagina)

Sul traffico ro-ro Livorno la replica di Rifondazione

LIVORNO - Il Circolo "Porto" del Partito della Rifondazione Comunista di Livorno, ha inviato al nostro giornale una nota per replicare a quanto scritto la scorsa settimana, in merito al traffico ro-ro nello scalo labronico. Di seguito il testo integrale:

«L'articolo del dott. Renato Roffi, apparso su Il Messaggero Marittimo del 23 Febbraio 2016, entra nel merito delle nostre considerazioni pubblicate da Il Tirreno, riguardo alla situazione che si è venuta a creare nel settore dei ro-ro e agli assetti che si stanno delineando nel nostro scalo. Precisiamo: nessuna nostalgia per Stalin e sul monopolio del lavoro nei porti, ormai abolito da 22 anni. Forse una rilettura di

(continua in ultima pagina)

La «Fernandina» (lunga 300 metri) nel nuovo bacino di manovra a Rouen

ROUEN - Una manovra ad "U" per segnare la fine di un grande progetto quella compiuta nei giorni scorsi dalla "capesize" porta rinfuse "Fernandina" non lontano dal porto fluviale di Rouen. La struttura, facente parte del consorzio Haropa (porti di Le Havre, Rouen, Paris), posta lungo la Senna e distante oltre 60 chilometri in linea d'aria dal mare, da Le Havre, ha ora un nuovo bacino di manovra che la mette in grado di accogliere navi sempre più grandi, sempre più moderne, e che le permette anche di posizionarsi in maniera strategica all'interno del mercato dei traffici break bulk e petroliferi.

L'ampliamento del bacino d'acqua "Hautot-sur-Seine", che

(continua a pagina 3)

«Salerno e Napoli: strategie differenti»

SALERNO - «Nonostante i vistosi progressi ottenuti negli ultimi anni dallo scalo di Salerno, con la riforma portuale viene messa in discussione l'autonomia amministrativa e finanziaria che ne ha permesso lo sviluppo», dichiara il presidente del Propeller Club di Salerno, Alfonso Mignone. «Salerno e Napoli - spiega Mignone in una nota - pur geograficamente assai vicine, hanno dinamiche di sviluppo, strategie imprenditoriali e know-how del tutto differenti e, ciononostante, perfettamente compatibili». Proprio per discutere delle ricadute della riforma e dell'accorpamento delle due Autorità portuali e delle sue conseguenze per il territorio, il Propeller sa-

(continua a pagina 3)

«Tavolo» economico sul porto di Trieste: evidenziati positivi risultati Confermato l'impegno per attrarre investimenti e costituire un unico sistema portuale regionale

TRIESTE - Importanti passi avanti e risultati positivi nel percorso di crescita del porto di Trieste dopo un anno di intensa e approfondita attività su vari fronti per riorganizzare al meglio l'operatività dello scalo. Di questo si è parlato ieri mattina durante il tavolo economico che si è tenuto in Municipio, alla presenza del sindaco Roberto Cosolini e del commissario dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino, cui hanno partecipato tra gli altri, l'assessore comunale Roberto Treu, consiglieri comunali, rappresentanti di operatori, categorie, sindacati e associazioni cittadine.

Un appuntamento già programmato, un'occasione di confronto che vuole dar conto alla città di un importante «punto di forza e di riferimento» per l'economia e l'oc-

(continua a pagina 3)

INTERMODAL TRAILER SERVICE s.r.l.

Regolare servizio ferroviario giornaliero da Rubiera per i porti di Livorno, La Spezia, Genova e viceversa.

Per informazioni e prenotazioni spazi rivolgersi agli uffici operativi di:

LIVORNO - tel. 0586 404061 - fax 0586 405353
RUBIERA - tel. 0522 628441 / 628442 - fax 0522 628519 - fax 532137

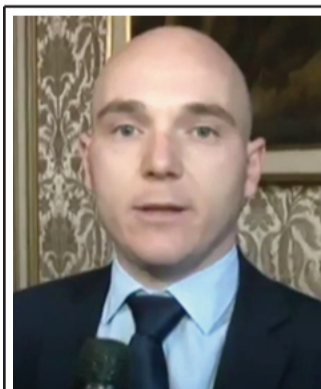


Nel 2015 sono aumentate le navi che hanno scalato Rotterdam

Lo scorso anno sono arrivate a Rotterdam 29.122 navi

ROTTERDAM - Per la prima volta, dopo il trend negativo iniziato a partire dal 2007, l'anno prima della crisi, nel 2015 il differenziale anno su anno degli arrivi

(continua a pagina 3)



Michele Perugini

Web Container una piattaforma per garantire la sicurezza

MILANO - Assogistica ha assegnato a Easy Cloud, socio del Propeller Club di Milano, il premio Logistico dell'anno 2015 per l'innovativo approccio, in ambito

(continua a pagina 3)

Operatori cinesi in visita nel porto di Palermo

PALERMO - Una delegazione del Maizhou Bay Port, situato nella parte centrale della provincia del Fujian, in Cina, ha fatto visita lunedì 29 Febbraio all'Au-

(continua in ultima pagina)

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGHI DEI DOTTI

Da 40 anni con MSC al servizio della clientela, verso le principali destinazioni del mondo

LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Phone 0586 248111 (25 Linee) - Fax 0586 248200 (5 linee) - E-mail: spadonia@livorno.mscevga.ch

PORTI NAZIONALI

4-3 Mn. BJORG (Maersk Line) per Catania, Ancona, servizio contenitori. (Maersk Italia 010 20961).

NORD EUROPA

4-3 Mn. CHARLOTTE BORCHARD (Borchard) per Liverpool, Dublino. (Gallozzi 089 2754811).

AFRICA OCCIDENTALE SUD AFRICA

17-3 Mn. REPUBBLICA DEL BRASILE (Grimaldi Lines) per Dakar, Abidjan, Lomé, Cotonou, Lagos. (Autoori 089 230338).

ALBANIA ISRAELE EGITTO LEVANTE MAR NERO

4-3 Mn. BJORG (Maersk Line) per Bar, Rijeka, Koper, servizio contenitori. (Maersk Italia 010 20961).

MAR ROSSO AFRICA ORIENTALE

23-3 Mn. JOLLY VANADIO (I. Messina) per Gibeuti, Bandar Abbas, Abu Dhabi, Jebel Ali, Bahrein, Dammam, via Abu Dhabi, (Muscat, Kuwait, Nhava Sheva, Karachi, Umm Al Quwain, Umm Qasr, Doha, via Jebel Ali), servizio ro-ro. (I. Messina 010 53961).

CANADA GRANDI LAGHI

5-3 Mn. STADT DRESDEN (Hapag Lloyd) per Montreal. (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

GOLFO USA CENTRO AMERICA PACIFICO

11-3 Mn. GALANI (CCNI) per Cartagena, Panama, Guayaquil, Callao, Iquique, San Antonio, Antofagasta, Puerto Angamos. Via Callao per Lirquen, San Vicente. Via Iquique per Arica, tutto contenitori. (Agunsa 01053431).

GOLFO ARABICO PERSICO INDIA

23-3 Mn. JOLLY VANADIO (I. Messina) per Gibeuti, Bandar Abbas, Abu Dhabi, Jebel Ali, Bahrein, Dammam, via Abu Dhabi, (Muscat, Kuwait, Nhava Sheva, Karachi, Umm Al Quwain, Umm Qasr, Doha, via Jebel Ali), servizio ro-ro. (I. Messina 010 53961).

FRANCIA SPAGNA PORTOGALLO NORD AFRICA

SERVIZIO (Tarras) per Algeri, Bengasi. (Tarras Sud 081 5525268).

MAR ROSSO AFRICA ORIENTALE

17-3 Mn. REPUBBLICA DEL BRASILE (Grimaldi Lines) per Dakar, Abidjan, Lomé, Cotonou, Lagos. (Autoori 089 230338).

ALBANIA ISRAELE EGITTO LEVANTE MAR NERO

4-3 Mn. BJORG (Maersk Line) per Bar, Rijeka, Koper, servizio contenitori. (Maersk Italia 010 20961).

MAR ROSSO AFRICA ORIENTALE

23-3 Mn. JOLLY VANADIO (I. Messina) per Gibeuti, Bandar Abbas, Abu Dhabi, Jebel Ali, Bahrein, Dammam, via Abu Dhabi, (Muscat, Kuwait, Nhava Sheva, Karachi, Umm Al Quwain, Umm Qasr, Doha, via Jebel Ali), servizio ro-ro. (I. Messina 010 53961).

CANADA GRANDI LAGHI

5-3 Mn. STADT DRESDEN (Hapag Lloyd) per Montreal. (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

GOLFO USA CENTRO AMERICA PACIFICO

11-3 Mn. GALANI (CCNI) per Cartagena, Panama, Guayaquil, Callao, Iquique, San Antonio, Antofagasta, Puerto Angamos. Via Callao per Lirquen, San Vicente. Via Iquique per Arica, tutto contenitori. (Agunsa 01053431).

GOLFO ARABICO PERSICO INDIA

23-3 Mn. JOLLY VANADIO (I. Messina) per Gibeuti, Bandar Abbas, Abu Dhabi, Jebel Ali, Bahrein, Dammam, via Abu Dhabi, (Muscat, Kuwait, Nhava Sheva, Karachi, Umm Al Quwain, Umm Qasr, Doha, via Jebel Ali), servizio ro-ro. (I. Messina 010 53961).

FRANCIA SPAGNA PORTOGALLO NORD AFRICA

SERVIZIO (Tarras) per Algeri, Bengasi. (Tarras Sud 081 5525268).

MAR ROSSO AFRICA ORIENTALE

17-3 Mn. REPUBBLICA DEL BRASILE (Grimaldi Lines) per Dakar, Abidjan, Lomé, Cotonou, Lagos. (Autoori 089 230338).

ALBANIA ISRAELE EGITTO LEVANTE MAR NERO

4-3 Mn. BJORG (Maersk Line) per Bar, Rijeka, Koper, servizio contenitori. (Maersk Italia 010 20961).

MAR ROSSO AFRICA ORIENTALE

23-3 Mn. JOLLY VANADIO (I. Messina) per Gibeuti, Bandar Abbas, Abu Dhabi, Jebel Ali, Bahrein, Dammam, via Abu Dhabi, (Muscat, Kuwait, Nhava Sheva, Karachi, Umm Al Quwain, Umm Qasr, Doha, via Jebel Ali), servizio ro-ro. (I. Messina 010 53961).

CANADA GRANDI LAGHI

5-3 Mn. STADT DRESDEN (Hapag Lloyd) per Montreal. (Hapag Lloyd Italia 010 254901).

GOLFO USA CENTRO AMERICA PACIFICO

11-3 Mn. GALANI (CCNI) per Cartagena, Panama, Guayaquil, Callao, Iquique, San Antonio, Antofagasta, Puerto Angamos. Via Callao per Lirquen, San Vicente. Via Iquique per Arica, tutto contenitori. (Agunsa 01053431).

29-3 Mn. GRANDE GHANA (Grimaldi Lines) per Casablanca, Valencia, Sète, Marsiglia. (Autoori 089 230338).

dalla prima pagina

Salerno e Napoli

lemitano ha promosso un convegno che si svolgerà il 4 Marzo alle 15 in via Allende 19, realizzato in collaborazione con la Camera di Commercio, Autorità portuale e Confindustria.

Conclusa la revisione

ve opportunità di accesso al mercato. «Il Ceta - ha sottolineato il vice ministro allo Sviluppo economico Carlo Calenda - assicurerà importanti benefici al nostro Paese; dalla tutela dei prodotti a denominazione di origine protetta (Dop) all'azzeramento di fatto dei dazi sui prodotti industriali, dall'apporto al mercato canadese dei servizi e degli appalti pubblici al superamento delle barriere non tariffarie».

«Fernandina» a Rouen

si trova quindici chilometri più a sud di Rouen, lungo il corso del fiume verso il mare, è stato programmato proprio per favorire una migliore accessibilità al porto di Rouen. I lavori costati oltre 180 milioni di euro hanno interessato una zona che si trova proprio di fronte al terminal container e generale cargo di Grand-Couronne. L'inaugurazione ufficiale è prevista nella ormai imminente primavera una volta che saranno completati anche gli ultimi lavori sulle sponde del fiume.

6-4 Mn. GRANDE COSTA D'AVORIO (Grimaldi Lines) per Casablanca, Valencia, Sète, Marsiglia. (Autoori 089 230338).

Salerno e Napoli

permette loro di seguire attentamente le manovre e assicurare altissimi standard di sicurezza. La formazione è stata svolta a Le Havre grazie ad un simulatore con riprodotta fedelmente la zona di "Hautot-sur-Seine".

Confermato l'impegno

cupazione della città, ha rilevato il sindaco, definendo il porto «una importante sfida economica per costruire una prospettiva» dopo la recente riconferma a commissario di Reno D'Agostino, e che si basa finora su risultati concreti: dalla tessitura di contatti e relazioni internazionali per migliorare il business, come l'accordo stipulato recentemente con l'Iran, al lavoro avviato con Autorità portuale e Regione per costituire un unico Sistema portuale regionale che comprenda Monfalcone e Porto Nogaro, allo sviluppo delle relazioni industriali del porto e l'operatività dello scalo.

Il commissario D'Agostino ha ribadito l'impegno nella complessiva riorganizzazione del porto per attrarre nuovi investimenti a livello internazionale, con particolare riguardo all'occupazione, alla stabilizzazione dei posti di lavoro e al futuro incremento. Di rilievo anche il dato di crescita (30% in più) rispetto al 2015 del traffico di treni - elemento strategico per il porto di Trieste - e investimenti in infrastrutture che determinano la competitività portuale.

Lo scorso anno sono arrivate

nel porto di Rotterdam è tornato positivo. Nel 2015 sono state 29.122 le navi che hanno scalato il porto olandese rispetto alle 29.014 nel 2014. Nel 2007 erano 37.097. Di segno inverso, fortunatamente, il numero di incidenti gravi che è diminuito lo scorso anno da 12 a 7. Tre di questi hanno visto coinvolte delle imbarcazioni da diporto. Queste cifre sono state evidenziate dal comandante della Capitaineria, René de Vries, durante la presentazione dei dati statistici annuali del "World Port Center" nella sede dell'Autorità portuale di Rotterdam.

11-4 Mn. JOLLY DIAMANTE (I. Messina) per Barcellona, servizio ro-ro. (I. Messina 010 53961).

Web Container una piattaforma

lioni di metri quadrati del 2014 a 1,64 milioni di metri quadrati nel 2015 secondo i dati forniti da "Industrial Real Estate Partners". Grazie ai bassi tassi di interesse e ad una inflazione quasi inesistente, il 2015 è stato un anno molto interessante per gli investitori inducendoli a destinare più soldi nel settore immobiliare.

Web Container una piattaforma

dei trasporti, con la piattaforma Web Container. Abbiamo rivolto all'amministratore delegato Michele Perugini qualche domanda per conoscere meglio questa giovane realtà. Dottor Perugini, cos'è Easy Cloud e di cosa si occupa? «Easy Cloud è una start-up italiana tecnologica, con sede a Pontelandolfo, nella provincia di Benevento. Nata dall'iniziativa di un gruppo di giovani tecnici che vogliono sviluppare l'idea dei servizi digitali cloud oriented per applicazioni logistiche, vede una significativa presenza femminile. Il gruppo, composto da 20 tecnici, unisce la passione per le tecnologie digitali alle competenze maturate nelle attività logistiche. L'intuizione di base è quella di sviluppare e implementare un applicativo, TMS (Transport Management System) che integri diverse funzioni, in precedenza gestite manualmente su sistemi distribuiti, con un orientamento paperless». Recentemente Easy Cloud ha vinto il premio "Il Logistico dell'anno" di Assologistica, per l'applicazione Web Container. Ci spiega cos'è questo progetto? «Web Container è una piattaforma che permette di tracciare e garantire sicurezza globale per il trasporto mercantile nel mondo. Inoltre, consente di gestire sia il workflow documentale connesso con le operazioni doganali che gli alert in tempo reale relativi all'integrità fisica delle unità di trasporto e al loro corretto handling. Nel corso delle spedizioni terrestri, marittime e aeree, Web Container raccoglie le informazioni sia dai couriers internazionali sia dai trasportatori via terra e le confronta con quanto pianificato in precedenza. In caso in cui i contenitori e le unità di trasporto siano aperti, alterati o danneggiati, un sistema locale elabora una messaggioistica di alert che, trasportata dalle più recenti tecnologie di comunicazione e-mail, sms, status-notice, raggiunge la centrale operativa e quindi i responsabili della spedizione e del trasporto i quali possono intervenire velocemente per il ripristino della regolarità. Questa piattaforma raccoglie le informazioni da tutti gli attori della spedizione e, correlando gli eventi con algoritmi di Intelligenza Artificiale e di Data mining, riesce a ottenere risultati informativi aggregati sotto l'egida dell'esperienza e dell'intelligenza del sistema Web Container, inoltre, con il sottoservizio Easylog rende possibile il rilevamento dello stato della merce (posizione, condizione, etc.)». Quali sono gli altri progetti di Easy Cloud? «La start-up ha creato anche Tms, un sistema innovativo che offre una serie di funzioni e di applicazioni. Tms consente di rendere efficienti e di ottimizzare le operazioni logistiche a livello internazionale. Easy Cloud si avvale anche di un gruppo di e-commerce che sta studiando l'innovativo progetto "Square" che, nel lungo periodo, realizzerà un portale integrato in un marketplace. Pur essendo così giovane, inoltre, la start-up ha realizzato svariate brevetti come, ad esempio, "Netpack, la Rete elettrificata per pallets" che viene usata per trasferire i colli da un luogo ad un altro ed è in grado di segnalare eventuali manomissioni o infrazioni localizzando l'evento». Quali sono i clienti che utilizzano le applicazioni Easy Cloud? «La start-up vanta, attualmente, un portafoglio clienti variegato e molto ricco. Sono oltre 300 i clienti che si avvalgono della tecnologia e del software di Easy Cloud che ha in cantiere altri 15 progetti. Fra questi il Gruppo Omlog per il quale ci occupiamo della sicurezza per i trasporti delle opere d'arte e la Logwin che utilizza il sistema Webcontainer per il tracciamento delle merci».

Al Dhail al «Lscet»

tante navi Ulcc impiegate in uno dei quattro servizi Asia Med che settimanalmente fanno scalo a La Spezia, un porto abituato ad operare su un numero crescente di approdi e navi di grandezza sempre maggiore. Le proiezioni attuali, infatti, prevedono un 2016 caratterizzato da 200 "toccate" con navi di capacità uguale o superiore ai 10.000 teu.

La "Al Dhail" è arrivata a La Spezia a pieno carico, permettendo al sistema La Spezia di essere testato non solo in termini di infrastruttura con pescaggio e dimensioni della nave, bensì anche nel suo insieme. Il volume di import di questa toccata è il più alto registrato negli ultimi anni; una performance che conferma come il Sistema La Spezia sia in grado di servire un bacino d'utenza che da solo genera più del 40% del Pil nazionale.

Michele Giromini, amministratore delegato di "Lscet", si è detto molto soddisfatto, sottolineando come «sia passato poco più di un anno dall'inizio del 2015 quando un record è stato raggiunto. Solo un anno più tardi, e in condizioni di mercato ancor più incerte, il sistema La Spezia firma un altro primato per il 2016. La Spezia ha investito milioni di euro per migliorare le infrastrutture, adattandole ad operare navi sempre più grandi. Il carico di importazione della "Al Dhail", intorno alle due migliaia di contenitori, è uno dei più grandi mai sbarcati qui nel nostro terminal, a conferma che La Spezia possiede una posizione privilegiata per supportare efficientemente molteplici mercati italiani e sud europei, quest'ulti-

mi con sempre maggior intensità. Le supply chain che utilizzano La Spezia possono trarre vantaggio dall'impareggiabile connettività ferroviaria: solamente tra sabato e domenica sono disponibili ben 14 treni per i maggiori snodi del nord e centro Italia. Ciò permette di far pervenire la merce ai clienti finali il lunedì mattina, con pochi chilometri a mezzo camion. E' la combinazione dei servizi offerti e la posizione geografica di La Spezia che fanno sì che il nostro sistema venga riconosciuto come valore aggiunto nelle catene del valore globali, attributi positivi sia per l'export che per l'import. Non dobbiamo dimenticare come l'efficienza provenga anche dalle 42 possibili combinazioni di porti asiatici disponibili a La Spezia, una parte delle quali offerte, appunto, tramite la rotazione della "Al Dhail"».

A bordo della nave sono stati movimentati circa 3000 contenitori e la nave ha lasciato il terminal domenica. Prima della partenza, il comandante Imad Ussein ed il primo ufficiale Alaa M. Ammar sono stati fatti omaggio della targa personalizzata dal planner Andrea Gatti, un dono a ricordo del viaggio inaugurale della "Al Dhail" nel golfo spezzino.

Rilancio del trasporto

comporti l'impossibilità di competere con le funzionalità del Nord Europeo.

Da sempre in Italia c'è stata una aspra "lotta" tra autotrasporto (non dimentichiamo che in Italia lavorano circa 200mila "camionisti" che vedono il trasporto ferroviario come "il nemico") e ferrovia. Ma se vogliamo

davvero risalire la china (che ci vede in ritardo rispetto alle operatività logistiche di Olanda, Germania, Belgio e Francia... sia per quanto riguarda la portualità che per quanto riguarda i collegamenti ferroviari con l'entroterra) dobbiamo adeguarci: incrementare i servizi ferroviari e creare i presupposti che l'autotrasporto veda in una sua connessione con la rotaia una grande opportunità.

E' noto, specie nei Paesi del Nord Europa, che una convivenza è possibile, ricordiamo infatti che il trasporto intermodale in Italia fino al 2007 aveva come clienti autotrasportatori utilizzanti casse mobili causa la limitatezza delle sagome e che la notevole flessione registratasi successivamente solo parzialmente era dovuta alla ben nota crisi mondiale iniziata nel 2008.

Le vere motivazioni sono da individuarsi in errori strategici compiuti dai responsabili della vezione ferroviaria dell'impresa incumbent. Questa situazione è anche accentuata dal fatto che per il traffico nazionale non esistono relazioni Nord Sud con sagoma "P80" o "P410". Nel traffico internazionale invece, la dove esiste la sagoma, è dominante il semirimorchio (tanto per fare degli esempi, basta pensare al Verona - Brennero, al Trieste Porto - Tarvisio, al Torino - Novara - Domodossola).

Ed il semirimorchio ha bisogno del trattore per essere portato dal luogo di carico/scarico al terminal intermodale! Inoltre offre una fluidità impensabile con la cassa mobile. L'intermodalità, insomma, specie nel traffico internazionale sarà il futuro atteso che nell'arco di 7/8 anni tutte le grandi direttrici del traffico internazionale disporranno di strutture ferroviarie di una valenza incredibile. In

Svizzera il Gottardo (2016) più il Ceneri (2020) in Italia / Austria il Brennero in Italia / Francia il Frejus.

Le nuove relazioni ferroviarie caratterizzate da prestazioni di grande valenza (lunghezza treno 750m, peso trainato 2.000 ton. sagome P 80/410 diventeranno l'asse portante degli interscambi del nostro Paese e gli attori fondamentali di questa nuova organizzazione saranno gli autotrasportatori con le loro flotte di veicoli.

Sino ad oggi un ruolo indubbiamente determinante nell'impedire la crescita "ferroviaria" lo ha giocato anche l'elargizione di cospicui aiuti all'autotrasporto senza un correlato intervento per l'intermodalità che di fatto ha permesso la vendita di tariffe nel traffico camionistico nazionale inferiori del 30% circa rispetto al traffico internazionale a parità di percorrenza chilometrica. Non bisogna dimenticare che attualmente l'Italia è il luogo in cui è attestato (almeno per quanto riguarda il Nord) oltre il 50% della totalità del trasporto combinato internazionale europeo. Tutto questo è conseguenza del transito alpino nel quale sono attori due paesi (Austria e Svizzera) che vogliono assolutamente privilegiare il combinato alla strada. Il rovescio della medaglia è che la maggioranza degli utilizzatori sono vettori esteri.

Non basterà dunque attivare collegamenti ferroviari efficienti tra i diversi porti ed interporti, ma bisogna anche pensare ad una applicazione sistematica di procedure doganali più celeri e più efficienti al pari dei grandi porti del North Range. Se proprio vogliamo dirla tutta, anziché incentivare l'autotrasporto va incentivato l'intermodale ferroviario. Il Governo Italiano pare dunque recepire (final-

mente!) le esigenze della logistica e identificare quest'ultima come elemento di crescita per l'Italia.

Nonostante siano stati accumulati importanti ritardi rispetto ad altri Paesi, è utile confermare che un buon piano logistico (intermodalità) rappresenta ancora una grande opportunità di sviluppo del Paese. I piani di sviluppo e le relative strategie devono rientrare nel sistema di "governance", che deve essere di totale competenza del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Per concludere: ben venga il nuovo programma di sviluppo ferroviario per le merci, ben vengano i nuovi collegamenti tra porti ed interporti: finalmente potremo confrontarci alla pari con porti ed interporti del Nord Europa. Ma già che abbiamo fatto trenta, facciamo trentuno: riorganizziamo anche le dogane, la burocrazia, i finanziamenti per far sì che il progetto da sogno (un bel sogno, comunque!) diventi realtà.

Sul traffico ro-ro Livorno

Karl Marx sarebbe giustificata (specie per chi non è marxista) date le caratteristiche della crisi, che evidenziano come non sia finita la "lotta di classe", ma come al contrario, questa sia stata vinta da quelle che un tempo venivano chiamate "classi dominanti". Non dal Politburò del Pcus, ma dal World Economic Forum, viene ormai rilevato l'estremo squilibrio fra creazione di ricchezza e la sua redistribuzione. Infatti l'1% della popolazione mondiale detiene circa il 50% della ricchezza. Non il Soviet Supremo ma l'Ocse, calcola che in un decennio il 10% del Pil mondiale si è trasferito da lavoro a capitale. Non solo, rivela anche che la parte più ricca della popolazione sta pagando progressivamente meno tasse grazie alle politiche fiscali di molti governi nel mondo. Del resto gli effetti del liberismo sfrenato, ma è difficile temperarlo, sono di fronte a tutti.

Torniamo al settore dei ro-ro a Livorno e a quello che c'è dietro. Però partiamo dai dati oggettivi e non dalle suggestioni: nell'anno record (2008) sono stati movimentati a Livorno, in circa 110.000 mq lordi (con le banchine di Ltm più quelle sottratte a Tdt): 445.339 mezzi per un totale di circa 13,40 milioni di tonnellate. Negli anni successivi, nonostante fosse iniziata una fase calante per i traffici ro-ro (riduzione della domanda) si è proceduto all'ampliamento dell'offerta, rilasciando, a lume di naso, 12.631 mq di aree in concessione alla Calata Pisa al terminalista Luca-relli, con l'aggiunta di "occupazioni temporanee" di aree in radice dal molo Italia. Infine, con l'entrata di Sintemar nel settore dei ro-ro l'offerta si è allargata di circa 150.000 mq di aree e circa 500 ml di banchina, con possibilità di due accosti contemporanei di pertinenza del terminal.

Oggi abbiamo il problema Cotunav che a seconda dei risultati sancirebbe la presenza del 5° operatore. Nel 2015, abbiamo operato nel nostro scalo 341.297 mezzi per un totale di 11.373.082 tonnellate, a fronte del raddoppio dell'offerta di aree e banchine. Allora come è possibile enfatizzare una emergenza ro-ro, come fa l'Autorità portuale, se siamo in presenza di surplus di offerta terminal rispetto ad una diminuzione di domanda. Vogliamo ricordare che con una più stretta relazione con il territorio si potrebbero trovare alcune soluzioni organizzative anche nel così detto "retroporto" ed in particolare nell'interporto Amerigo Vespucci, proprio come tentò di fare Nereo Marcucci, il quale osteggiato dai Ds e dalle istituzioni locali e regionali, aveva già trovato i finanziamenti per acquisire una parte dell'Interporto Amerigo Vespucci, proprio per decongestionare il porto. Il totem della concorrenza assoluta, cioè la guerra fra banchine per accaparrarsi la merce che già è presente in porto, non è la panacea né per i lavoratori né tanto meno per le imprese. Quando la concorrenza - prosegue la nota di Prc - si basa solo su ribassi tariffari (price competition) e non su elevati ed innovativi modelli organizzati, diventa una patologia e i primi a subirne le conseguenze sono i lavoratori che vedono diminuiti i propri livelli salariali, dovendo realizzare alti livelli di produttività, per far quadrare i conti delle imprese, mettendo a repentaglio le proprie condizioni di sicurezza nei luoghi di lavoro (4 rizzatori che "servono" 6 ralle!).

Il dott. Roffi parla di maggiori opportunità di lavoro e di salario ma nel nostro scalo sono spariti in pochi anni più di 200 posti di lavoro e i livelli salariali sono stati erosi per i motivi a cui abbiamo accennato. Come abbiamo detto, in Italia il monopolio del lavoro portuale non esiste più da 22 anni, ma in tutta Europa esistono dei "pool" che, loro e solo loro, gestiscono il "lavoro temporaneo portuale". In Italia questo soggetto operativo è regolamentato dall'art. 17 della Legge 84/94. Da quello che comprendiamo il dott. Roffi è per un suo superamento, noi no, vogliamo anzi che l'Italia faccia parte dell'Eu-

ropa. E' chiaro, situazioni come queste che sono la sommatoria delle precarietà, diventano di difficile soluzione e anzi producono frutti venefici con il passare del tempo. In questo caso è forte il rischio che a rimetterci sia il ruolo dell'art. 17 e i loro lavoratori. Siamo convinti che la soluzione più lineare per la gestione delle banchine 14 e/1g, fosse quella di riconsegnare al terminal Darsena Toscana, a fronte di una disponibilità dichiarata di assumere tutti i lavoratori di Sea Trag. Fra l'altro la previsione del Prp per quelle aree non prevede attività di ro-ro, bensì "multipurpose".

Molto ci sarebbe da dire sul mondo del trasporto marittimo nelle sue varie articolazioni, ma fermiamoci al fatto che l'armatore è uno dei clienti principali di un porto. E' anche vero che una volta sceso a terra questo pensi solo ad avvantaggiare la propria compagnia di navigazione, mentre il terminalista puro deve garantire servizi per più armatori e più linee. In particolare il dott. Manuel Grimaldi professa molto chiaramente la deregolamentazione del lavoro portuale, la liberalizzazione dei servizi nautico-portuali, con tutto quello che ciò comporta in termini economici, sociali e sui livelli di sicurezza nel lavoro.

Molti lavoratori, specie dell'Alp (del resto non lavoriamo in pasticceria), ci dicono che a fronte di denunce su irregolarità segnalate all'Autorità portuale che avvengono sulle banchine dove operano le navi di Grimaldi (marittimi che svolgono operazioni portuali), non vi è da parte di questa amministrazione l'attivazione di alcuna verifica e azione conseguente. Paradossalmente una figura di rilievo dell'amministrazione AP, come il segretario generale è al contempo presidente dell'Alp. Che vi sia in questo caso un conflitto di interessi? Il sindacato fa il suo mestiere e da quello che abbiamo capito non dice no al "contratto a rete", ma vuole vedere le carte. Premettiamo che questa tipologia di contratto ha un tempo massimo di attuazione. Si tratta però di capire se il contratto a rete significa omogeneizzare gli orari di lavoro, far rispettare i tetti all'utilizzo dello "straordinario" e dei carichi di lavoro ecc. ecc.

Nella situazione che si sta definendo, cioè un nuovo art. 16, dobbiamo mettere nel conto che, portando via un lavoro ad un altro art. 16 o togliendo giornate all'art. 17, ci possa essere bisogno di fare nuove assunzioni, aumentando il numero degli esuberanti alle aziende (16 o 17) a cui dovesse essere tolto il lavoro. Noi proponiamo che le eventuali nuove assunzioni siano fatte fra il personale già iscritto nei registri previsti dalla Legge 84/94. Rispetto all'uso delle "occupazioni temporanee" che si protraggono per anni diventando una surrogata alla concessione, quando è impossibile dare una concessione, vedi banchine 14/g/h/e, il dott. Roffi cita, volutamente a sproposito, le due "occupazioni temporanee" di Cpl/Cilp, sapendo che su queste aree esiste: per una (5000 mq), un'azione legale da parte di Clp contro il ministero, mentre l'altra (9000 mq) è un'area da sempre in concessione alla Clp, la quale alla scadenza ha fatto subito richiesta di rinnovo, data la sua complementarietà con il terminal Paduletta. Richiesta non accettata dall'Autorità portuale perché sembrava vi fosse la manifestazione di interesse di un altro operatore.

Che il 40% del traffico marittimo su Livorno, conclude la nota di Rifondazione, sia ad appannaggio della Grimaldi, non toglie niente al fatto che gli armatori debbano continuare a fare gli armatori e che i terminalisti si strutturino per dare i servizi a tutti gli armatori che operano sul nostro scalo. Tutto questo se vogliamo evitare la creazione di nuovi monopoli, questi forse benvenuti dal dott. Roffi».

Operatori cinesi in visita

torità portuale di Palermo. I cinesi sono sempre aperti a nuove esperienze: la visita ha, infatti, lo scopo di conoscere come funziona il porto, come si pianificano i progetti di grande infrastrutturazione e come si assicura qualità e sicurezza al processo di gestione di un porto. Un altro obiettivo è quello di intercettare potenziali opportunità di cooperazione sull'asse Cina - Sicilia.

Alle 10, i rappresentanti hanno iniziato il giro dello scalo siciliano, partendo dal varco Amari, dopodiché sono stati ricevuti dal presidente dell'Autorità portuale, Vincenzo Cannatella, e dal segretario generale, Renato Coroneo, che hanno spiegato agli ospiti i principali compiti di un'Autorità portuale in base alla legge 84/94. Quindi, il responsabile dell'area tecnica, Sergio La Barbera, ha illustrato le strategie di sviluppo delle attività portuali e di programmazione delle grandi opere infrastrutturali, secondo l'attuale normativa, e gli strumenti finanziari utilizzati. Sono seguiti, infine, incontri business to business con gli operatori portuali di Palermo e Termini Imerese.

GRIMALDI GROUP

Short Sea Services



Merci al sicuro, autisti a riposo e tanto risparmio. Alla velocità ci pensiamo noi

Scopri la carta vincente!

driveac card

la tua carta relax di bordo ti offre sconti fino al 40%!

puoi utilizzarla a bordo presso:

Ristoranti, Bar, Wellness center, Fitness center, Negozi

ROTABILI • CONTAINER • PASSEGGERI • CARICHI SPECIALI



INFO & PRENOTAZIONI

+39 081.496.777 • cargo@grimaldi.napoli.it

http://cargo.grimaldi-lines.com