

Indagine Confetra

Cala la movimentazione di merci su gomma e rotaia, mentre continua a crescere quella via mare. Il dato emerge dalla nota congiunturale della Confetra sul primo semestre 2005. L'indagine, svolta su un panel di un centinaio di aziende aderenti a Anita, Fedespedi, Assologistica e Fedit, evidenzia le carenze del trasporto ferroviario: nei primi 6 mesi dell'anno le spedizioni internazionali si sono ridotte del 5,57% con un fatturato inferiore dell'11,2% rispetto allo stesso periodo del 2004. Andamento negativo anche per il settore dell'autotrasporto: le spedizioni estere registrano -2,3%, mentre il fatturato si riduce del 46%. Trend positivo, invece, per l'air cargo

che, fra gennaio e giugno, a fronte di insignificanti variazioni delle operazioni (-0,8%), registra un aumento del volume di affari del 3,5%. In decisa controtendenza il trasporto marittimo che chiude il primo semestre 2005 con +5,6% delle spedizioni internazionali e +6,7% del fatturato. Per quanto riguarda i traffici portuali, in un generale quadro di sviluppo, i dati evidenziano la difficoltà di Genova (-3,9%) e Venezia (-5%). Per le varie tipologie merceologiche, variazioni significative si registrano per le esportazioni di prodotti petroliferi raffinati (+40,2%), metalli e prodotti in metallo (+26,9%), apparecchi elettrici e di precisione (+10,8%).

SOS Logistica

di Alessandro Talini

Jeremy Rifkin, presidente della Foundation on Economic Trends con sede a Washington, D.C. è stato ospite a Torino in occasione del primo convegno dal titolo Logistica sostenibile: necessità od opportunità organizzato presso il Centro Congressi della Regione Piemonte dall'Associazione SOS-Logistica. Jeremy Rifkin è autore di numerose pubblicazioni sull'impatto che hanno i cambiamenti scientifici e tecnologici sull'economia, la società e l'ambiente. I suoi lavori sono tradotti in più di 20 lingue e vengono utilizzati in centinaia di università nel mondo. E proprio in occasione del convegno di Torino ha delineato nuovi scenari di sostenibilità. Per Logistica Sostenibile si intende una logistica che mira ad offrire le condizioni di servizio ed economiche richieste dal mercato, ricercando al contempo le più opportune soluzioni dal punto di vista di ambiente e di mobilità connesse con il trasporto, la consegna ed il riciclaggio dei prodotti e delle merci. In definitiva, la logistica sostenibile vuole promuovere una logistica più efficiente da un lato, ma nello stesso tempo più rispettosa della qualità della vita. "Inquinare costa" ed i cittadini sono sempre meno propensi ad accettare i problemi causati dal traffico e dal mancato riciclaggio dei prodotti. A questi aspetti si uniscono le preoccupazioni per i grandi cambiamenti climatici in corso e la consapevolezza dell'importanza di incrementare la ricerca e la produzione di energie rinnovabili e tecnologie più attente all'ambiente. I concetti di Corporate Social Responsibility si

stanno diffondendo rapidamente anche in Italia come un approccio innovativo alla gestione aziendale nell'ottica di una moderna logica di integrazione pubblico-privato. Le imprese nel tempo hanno maturato la consapevolezza della responsabilità sociale presso l'opinione pubblica, infatti stanno aumentando le campagne di marketing e di comunicazione focalizzate sull'impegno nel sociale. Ed il consumatore premia l'azienda etica. Queste tematiche oggi di grandissima attualità, risultano particolarmente significative per il sistema delle P.M.I. che realizzano il 98% del PIL del nostro Paese ma che spesso non riescono ad affrontare il tema della logistica oggi cruciale nel modo più corretto proprio a causa delle ridotte dimensioni delle imprese. L'Associazione SOS-Logistica, costituitasi nel marzo del 2005, con sedi a Milano e Genova, composta da esperti di logistica, informatici, docenti universitari, tecnici dell'innovazione e dell'ambiente e imprenditori, si propone come una realtà europea e probabilmente mondiale unica in questo campo. Il suo obiettivo è di promuovere e divulgare specificatamente ed in modo integrato criteri di progettazione, flussi di produzione e di distribuzione delle merci e mobilità delle persone con modalità efficienti ed al contempo rispettose dell'ambiente. Al termine della giornata sono state "tirate le fila" sulla logistica sostenibile in una tavola rotonda tra rappresentanti delle Istituzioni per testimoniare la volontà di SOS-Logistica di passare subito dalle testimonianze dei relatori alla concretezza dell'azione che solo Istituzioni ed imprese insieme sono in grado di mettere in campo.

Assoporti denuncia i tagli ai Porti

Allarme finanziaria

di Alessandro Talini

Ancora una volta, su iniziativa di Assoporti, si sono incontrate a Roma le 21 associazioni e sindacati del comparto marittimo-portuale per assumere ulteriori iniziative e contrastare il blocco degli investimenti che il Governo ha previsto con la Legge Finanziaria che impedisce ai porti di procedere nelle azioni di sviluppo delle attività e di realizzare i progetti che potrebbero consentire agli scali italiani di competere con i porti mediterranei ed anseatici.

Infatti, anche nel maxi-emendamento alla finanziaria, presentato al Senato nei giorni scorsi, è stata ignorata la richiesta, già formulata lo scorso 25 ottobre dalle stesse associazioni, di escludere le Autorità Portuali dal blocco delle spese previsto dalla legge di bilancio per il 2006 e che impedirà, nei fatti, l'adeguamento infrastrutturale dei porti italiani in un momento di dura competizione internazionale.

Le Associazioni, unanimemente, hanno deciso di proseguire la loro iniziativa nei confronti del Governo e, dopo l'apprezzamento ottenuto dal Presidente della Repubblica per le loro posizioni, puntano decisamente ad un incontro con Palazzo Chigi da tenersi prima che il voto di fiducia sulla finanziaria metta la parola fine a questa vicenda.

Tutti i rappresentanti delle varie categorie portuali e del mondo del lavoro concordano nel ritenere che il nostro Paese rischia di perdere grandi occasioni di sviluppo di fronte a traffici marittimi destinati a crescere nei prossimi anni nel Mediterraneo, si prevede una crescita del 75% già nel prossimo biennio e nel settore container 10 milioni di teu in più rispetto agli attuali. Una politica che non tenga conto dell'evoluzione dei mercati e che non preveda interventi urgenti permetterà alla Spagna e alla Francia di primeggiare nel settore dei trasporti

mediterranei.

Le Associazioni hanno deciso di incontrarsi al più presto per definire proposte comuni per l'economia marittimo-portuale da sottoporre alle coalizioni che competeranno alle prossime elezioni politiche. Si chiede, fin d'ora, che il prossimo Governo assuma l'economia del mare ed una adeguata infrastrutturazione logistica come priorità indispensabile per far decollare l'economia nazionale ed il Sistema Paese. Forte anche la posizione di Federagenti, la Federazione Nazionale Agenti Raccomandati Marittimi, unica associazione presente in tutti i 144 porti italiani, che raggruppa 25 associazioni federate cui aderiscono 600 aziende che occupano oltre 8mila addetti, con un fatturato complessivo di tutte le agenzie aderenti di circa 1 miliardo di euro.

Per bocca del neo presidente Masucci Federagenti ha espresso preoccupazione. "La situazione è davvero difficile: i nostri porti sono già in fase di stagnazione e nel settore dei containers addirittura in crescita zero contro una crescita a due cifre dei porti nordeuropei ma anche spagnoli" ha dichiarato Umberto Masucci ad laterem dell'incontro promosso da Assoporti "se la finanziaria taglierà i finanziamenti infrastrutturali già assegnati i porti italiani perderanno la grande opportunità di intercettare i crescenti traffici in arrivo dall'Asia. L'80% della nostra economia passa per i porti, ci auguriamo pertanto che il Governo agisca concretamente per supportare questa realtà, davvero strategica per il Paese." Federagenti ricorda che il comparto marittimo italiano vale circa il 2,4 del Pil Nazionale e occupa oltre 450mila addetti. L'associazione ha deciso di richiedere un incontro ufficiale al Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi per rappresentare l'urgenza di inserire un emendamento alla Finanziaria, attualmente all'esame della Camera, in modo da eliminare i vincoli di spesa presenti.

UIR: la sfida logistica parte dal Mezzogiorno

di Sandra Neri

Gli interporti italiani chiedono subito una legge obbiettivo per il Sud Italia che individui le "dieci opere davvero indispensabili per lo sviluppo della logistica", puntando ad alcuni obiettivi importanti e raggiungibili: valorizzare un aeroporto (Comiso) per l'air cargo mediterraneo, realizzare distretti logistici attrezzati all'interfaccia con i distretti logistici asiatici e concentrando le attività di "ultimo miglio logistico - industriale" che le nostre imprese da sole raramente riescono a sostenere, aumentare i fondali di alcuni porti per accogliere le navi giganti, costruire sistemi portuali integrati e specializzati, partendo dall'asse Augusta- Gioia Tauro che va indirizzato ai collegamenti via ferrovia sul corridoio Sud Italia - Germania. In questi anni sottolinea Rodolfo De Dominicis - Presidente UIR che ha presentato a Roma nel corso dell'Assemblea annuale della sua associazione un documentato dossier sullo "stato della logistica italiana", al netto dei successi registrati dai porti meridionali, Gioia Tauro in primis ma anche Salerno, il deficit infrastrutturale del Mezzogiorno si è accentuato visibilmente: in 15 anni (1991-2004) l'indice di dotazioni al servizio della mobilità (reti stradali, ferrovia, aeroporti, reti telematiche) nel Centro Nord è salito di alcuni punti percentuali (+2%), mentre nel Sud Italia è sceso di quasi quattro punti percentuali. Il traffico merci ferroviario è diminuito del 6%, ma la flessione sarebbe stata ancora maggiore se non

fosse intervenuto il trasporto combinato che è cresciuto del 3% ed è in larga misura supportato dalle attività interportuali. E proprio nel Sud gli interporti sono insufficienti, e quindi viene meno tale apporto fondamentale al trasferimento del traffico merci di lunga percorrenza dalla gomma al ferro. Nel settore aeroportuale, Catania è il primo aeroporto cargo, ma movimentata 1/36 di quello di Milano Malpensa. Questo mentre lo stato delle interconnessioni fra strutture raggiunge livelli paradossali, per esempio "Interporto e Porto di Bari non sono collegati per l'interramento del binario. L'inadeguatezza rispetto agli standard europei è nettamente visibile. Le sagome ferroviarie a sud di Napoli sono altre rispetto a quello del resto dei Paesi UE. Ci sono interi tratti non elettrificati. Il doppio binario, spesso, è inesistente". Ad aggravare la situazione già deprecabile vi è la disastrosa mancanza di specializzazione: "Le infrastrutture si fanno concorrenza nell'accaparramento delle risorse pubbliche. E' il caso emblematico dei porti posti a pochi chilometri l'uno dall'altro e protesi, spesso, tutti insieme contemporaneamente, a costruire banchine per la medesima attività". Ciò nonostante conclude il presidente degli Interporti italiani, "l'unico settore infrastrutturale in cui il Sud batte il Nord è quello dei porti. Ma neanche in questo caso c'è da rallegrarsi. Infatti mancano gli interporti, sono insufficienti i magazzini. Le connessioni quasi non esistono. E per questo restano un sogno per il Mezzogiorno le autostrade del mare."

Ipsema: meno infortuni nel settore marittimo

di Ferico Parlanti

Potrebbe essere presto trasferita dall'Inail all'Istituto previdenziale per il settore marittimo, l'Ipsema, la competenza in materia di malattie professionali dovute all'esposizione ad amianto a bordo delle navi. La norma, che ha già ottenuto il via libera del Senato, attende ora di essere approvata dalla Camera, e le possibilità che ciò accada sono molto alte, secondo il presidente dell'Istituto, Antonio Parlato. "La prudenza non è mai troppa - ha

detto il numero uno dell'Ipsema, a Genova per illustrare gli ultimi dati sugli infortuni nel settore marittimo - ma la sensazione è che si sia imboccata la strada giusta. I lavoratori marittimi avranno così la possibilità di rivolgersi a noi per vedere riconosciuto un diritto spesso difficile da rivendicare in altre sedi". Sono ancora molti, tuttavia, i passi da compiere per rendere completo il ruolo dell'Ipsema. Due i nodi più difficili da sciogliere: il primo riguarda la navigazione interna, ancora sottoposta al regime Inail

("un fatto incredibile, se si pensa che i lavoratori interessati sono appena 4.000, vale a dire lo 0,02% degli iscritti all'Inail"). Il secondo è relativo al settore della pesca: in questo caso un infortunio ricade sotto la potestà dell'Ipsema se l'imbarcazione supera le 10 tonnellate di stazza, ma è di competenza Inail se la barca è di dimensioni minori. Buone notizie, per fortuna, arrivano dalle statistiche sugli infortuni, che nel 2005 sono diminuiti del 3%. Per quanto riguarda le malattie professionali, quelle

più frequentemente denunciate sono l'asbestosi polmonare (10,5%), il mesotelioma pleurico o peritoneale (5%) e la lombosciatalgia da discopatia (4,1%). Se si confronta il dato degli infortuni con il numero stimabile dei marittimi italiani in attività (circa 100.000), i lavoratori del settore marittimo infortunati, nel 2004 come nei primi mesi del 2005, sono stati poco più del 2%. I lavoratori più esposti ad incidenti sono coloro che fanno parte di equipaggi di navi passeggeri: gli eventi indennizzati.

Sbarco e imbarco
di qualsiasi
merceologia

CLP

COMPAGNIA LAVORATORI DEL PORTO
DI CATANIA s.c.r.l.

Piazza S. Francesco di Paola, 9 - 95131 - Catania

Presidenza Uffici:
tel. e fax (+39) 095 531398

Amministrazione:
fax (+39) 095 533520 - e-mail: alfiopizzone@tiscali.it

Tutti i
servizi
per i passeggeri