

RASSEGNA STAMPA DEL

13 marzo 2020

«Servono norme chiare, o la situazione peggiorerà»

GENOVA

Il problema, ora, rischia di diventare sociale. Perché le scene vissute a Genova potrebbero replicarsi ovunque ci sia una piattaforma logistica, portuale ma non solo. Le associazioni di categoria ne erano certe anche prima di assistere alla delirante giornata di ieri.

«Temiamo di essere sconfitti due volte, nei bilanci e nei rapporti con il mondo del lavoro», confidava a tarda sera un operatore portuale. La situazione è di assoluta emergenza. Non è un caso che i rappresentanti di tutti i settori (Assiterminal, Assologistica, Assoport, Uniport, Cgil, Cisl e Uil) abbiano scelto la formula dell'«avviso comune» per appellarsi a governo e istituzioni. Otto le richieste recapitate a Roma, dalle «adeguate risorse per gli ammortizzatori sociali» alla «sospensione per almeno sei mesi dei termini per il versamento dei contributi previdenziali, assicurativi e assistenziali, delle imposte dirette e indirette e di tutti i tributi», dallo «sgravio contributivo alle imprese che mantengono i livelli occupazionali senza ricorrere agli ammortizzatori» all'«azzeramento per dodici mesi delle accise gravanti sui combustibili usati dai mezzi operativi portuali».

Ma, come ripetono gli operatori, l'urgenza non è solo di natura economica. Ieri Contrasperto ha diffuso l'immagine-choc di un cartello esposto da un'azienda nel Nord Italia: «A tutti i trasportatori: è vietato

l'ingresso nei locali aziendali, compresi bagni e distributori automatici». «Molti autisti, una volta caricata o scaricata la merce, non possono nemmeno andarsi a lavare le mani, che è una delle prime misure prescritte in questi tempi: i committenti non glielo consentono» denuncia il presidente Paolo Uggè. «C'è, poi, il problema delle mascherine. Abbiamo comunicato la nostra disponibilità ad acquistarle alla Protezione civile che, per evitare episodi di sciaccallaggio, ne ha giustamente avocata a sé la gestione, e siamo in attesa di una risposta».

«Viviamo una situazione che non ha precedenti – dice Alessandro Ferrari, direttore di Assiterminal, l'associazione dei terminalisti – e comprendiamo le difficoltà di governo e istituzioni. Ma è evidente che ci troviamo di fronte a normative che ci espongono a grossi rischi. Non c'è ancora, per esempio, un'indicazione univoca sui dpi, i dispositivi di protezione individuali: la norma parla di «strumenti di protezione», ma chi si occupa di sicurezza sa che gli strumenti non sono dispositivi... E ancora: se la norma dice che la mascherina, oltre il metro di distanza, non serve a nulla, questa regola deve valere per tutti. Il nostro è un lavoro, per sua natura, promiscuo: ogni giorno si interagisce con molti soggetti, molti dei quali arrivano dall'estero. Se non abbiamo indicazioni chiare, tutto diventa più difficile».

E pericoloso, come si è dimostrato ieri a Genova. —

F. FE.

A di Majo anche il secondo round della guerra delle banane

L'Autorità di Sistema Portuale di Civitavecchia ha operato correttamente nella gestione della cosiddetta guerra delle banane, il contrasto nato fra RTC (gruppo MSC), concessionario del terminal container dello scalo, e CFFT - Civitavecchia Fruit&Forest Terminal, impresa portuale che negli ultimi anni ha utilizzato in modo via via più sistematico la banchina pubblica n.24 per la movimentazione di container refrigerati gestiti nel suo magazzino retroportuale.

A certificarlo è stato nuovamente il TAR del Lazio, che già a gennaio aveva respinto il ricorso di RTC contro le autorizzazioni dell'AdSP a CFFT ad operare tale tipologia di traffico. Questa volta a soccombere in Tribunale è stata CFFT, che contestava le limitazioni poste a suo carico dall'AdSP. E cioè, in sostanza, che la movimentazione di container fosse occasionale, non mutasse la funzione attribuita dal PRP alla banchina 24 (destinata a merci convenzionali) e non mutasse l'organizzazione funzionale a terra del terminale.

Caratteristiche via via venute meno, secondo l'istruttoria svolta correttamente secondo il TAR dall'AdSP, riguardante la quota dei volumi di CFFT riconducibili alle banane trasportate dalla partnership Chiquita-Maersk). Sicché il TAR ha valutato "giustificata e corretta la scelta dell'AdSP diretta a regolare ed a limitare, presso la banchina suddetta, gli accosti di navi per lo sbarco di container destinati alla CFFT". E ne ha promosso il criterio per valutare l'occasionalità, legato sostanzialmente al fatto che tali container fossero movimentati attraverso traffici di linea, che per loro natura configurano operazioni "abituali, sistematiche, ripetute, regolari e stabili", appannaggio esclusivo di RTC.

Anche le doglianze rispetto alla presunta negazione di precedenti provvedimenti autorizzativi e a presunte inefficienze di RTC ("senza alcun riferimento ad ipotetici disservizi subiti dalla stessa ricorrente e, soprattutto, senza che la CFFT vanti alcuna pretesa allo svolgimento del servizio di terminal container nell'area portuale specificamente dedicata a detto servizio") sono state rigettate, sicché CFFT è stata condannata anche al pagamento delle spese legali.

A.M.

Messina (AssArmatori): "Con coronavirus già danni per centinaia di milioni al settore"

I danni che la diffusione del coronavirus a livello globale sta causando al settore marittimo nazionale sono ingenti e generalizzati, si parla già di centinaia di milioni di euro, e per limitarne l'impatto negativo servono contromisure immediate e strutturali, coordinate però a livello nazionale.

Su questi punti cardine si articolano le considerazioni di AssArmatori, il cui Presidente Stefano Messina, dopo aver manifestato "la solidarietà e l'appoggio" suoi e dell'associazione " ai lavoratori del comparto sanitario, di tutte le amministrazioni pubbliche, oltre che ai volontari, per l'immane lavoro che stanno facendo per far fronte a questa grave crisi sanitaria e sociale", spiega a *Ship2Shore*: "Fare una stima dei danni che quest'emergenza sta recando all'armamento è molto difficile, perché la situazione è in continua evoluzione, ma stiamo comunque parlando di centinaia di milioni di euro". Certamente i primi ad aver subito il colpo sono gli operatori del settore passeggeri, traghetti e crociere, "con disdette di prenotazioni che variano dal 60 all'80%" ma anche il comparto merci sta subendo le conseguenze dell'epidemia e "tutto fa pensare che nei prossimi giorni i danni saranno sempre più cospicui. In molti porti esteri le navi provenienti dall'Italia vengono respinte o messe in quarantena, mentre altre navi che prevedevano di fare scalo nei porti italiani ora preferiscono saltarli per non venire bloccate a loro volta negli altri scali internazionali. Insomma, noi stiamo costantemente monitorando la situazione e – assicura Messina – i risultati sono preoccupanti. Molto preoccupanti".

AssArmatori, come tutte le altre associazioni del settore, si è immediatamente data da fare costituendo gruppi di lavoro che hanno partecipato a tutti gli incontri con ministeri, Protezione Civile, Capitanerie di Porto e le altre istituzioni impegnate nell'emergenza, "presentando le nostre

proposte per ridurre al massimo i danni e favorire quanto prima una ripresa del settore".

La priorità, secondo l'armatore genovese, deve essere innanzitutto quella di assicurare " regole uniformi e azioni coordinate in ogni porto", evitando assolutamente "che ogni amministrazione proceda in ordine sparso (come per esempio è avvenuto in Sardegna con i controlli sanitari ai passeggeri)", e di introdurre "contromisure che devono avere un carattere strutturale e andare quindi oltre la semplice gestione dell'emergenza".

Entrando poi nello specifico delle misure suggerite da AssArmatori per tentare di scongiurare una paralisi del comparto, il Presidente dell'associazione, chiarito che "un sostegno diretto al settore è inevitabile", ricorda che " se le navi provenienti dall'Italia dovessero continuare ad avere difficoltà a scalare i porti esteri" diventerebbe problematico "garantire il rifornimento delle catene distributive". Inoltre, ricorda Messina, "ci sono Paesi, anche europei, come Spagna e Malta, che hanno sostanzialmente chiuso i porti a chi viene

dall'Italia, mentre altri paesi, bloccando i voli, rendono impossibile l'avvicendamento del personale italiano imbarcato, sia per le normali rotazioni previste dal contratto, sia nel caso di infortunio e malattia, con la conseguenza che quelle stesse navi, nell'impossibilità di far lavorare i marittimi già imbarcati oltre il limite imposto dai regolamenti si debbano fermare”.

Per fronteggiare questa complessa situazione, l'associazione chiede quindi al Governo “la creazione di una 'cabina di regia' a livello centrale, il potenziamento degli uffici di sanità marittima, aerea e di frontiera periferici, e al tempo stesso la sospensione della tassa di ancoraggio e delle altre imposte portuali, la riattivazione delle misure di decontribuzione del personale marittimo impegnato nei collegamenti di corto raggio da e per le isole minori (previste dalla legge ma da anni non più finanziate), l'estensione di ammortizzatori sociali come la Naspi per l'intera durata dell'emergenza, e l'introduzione di tutte le misure che garantiscano l'operatività dei mezzi, il mantenimento dei livelli d'occupazione e il sostegno finanziario alle imprese che stanno affrontando un crollo vertiginoso del cash-flow operativo”.

Situazione grave quindi, che però ha stimolato una risposta compatta da parte di tutto il cluster marittimo nazionale, già concretizzatasi con una lettera inviata congiuntamente da AssArmatori, Confitarma e Federagenti al Governo: “Una serie di proposte coordinate che – conclude Messina – abbiamo concordato con le altre associazioni del mondo armatoriale, degli agenti e della logistica. Del resto, di fronte all'emergenza ci si rimbecca le maniche e si lavora ancora di più”.

Francesco Bottino

Le strade di Cosulich e Novella si separano sotto la Lanterna

Si scioglie, a pochi mesi di distanza dall'ultimo passaggio formale che ne aveva delineato l'attuale configurazione, il sodalizio costituito sotto la Lanterna dai gruppi concittadini Ottavio Novella (Sofipa), Autogas Nord (Gruppo Quiris) e Fratelli Cosulich per sviluppare un progetto di small scale GNL, distribuzione e bunkeraggio di gas naturale liquefatto nel porto di Genova e negli altri scali dell'alto Tirreno.

Si tratta di GNL Med, società in cui Cosulich era entrato formalmente solo lo scorso autunno con il 33,3%, stessa quota detenuta dagli altri due soci (anche se il suo coinvolgimento nel progetto era già noto da tempo), e che proprio lo stesso Cosulich ha ora deciso di lasciare per “proseguire autonomamente nel progetto secondo finalità separate e indipendenti”.

Questo, almeno, è quanto si legge nella stringata nota ufficiale diffusa dal gruppo Novella, che annunciando la separazione dall'ex partner, riguardo alle motivazioni di tale svolta si limita solo a fare un generico riferimento al peso che ha avuto “la mancata individuazione, da parte delle preposte autorità, di un sito a ciò dedicato”.

Di conseguenza – si conclude il breve comunicato - “Fratelli Cosulich ha ceduto ai due restanti soci Quiris e Sofipa la propria partecipazione nella GNL Med Srl, dal cui Consiglio di Amministrazione contestualmente sono usciti i suoi rappresentanti”.

Non è chiaro, al momento, con che modalità Cosulich proseguirà nello sviluppo del progetto, né tanto meno se GNL Med (ovvero Novella ad Autogas) intenda fare altrettanto, autonomamente e di fatto – quindi – in concorrenza rispetto a Cosulich.

F.B.

Genova, ecco le linee guida, si sblocca il PSA Pra'

Ci sono volute 7 ore, ma alla fine anche il Comitato igiene e sicurezza condotto dall'Autorità di Sistema Portuale di Genova è arrivato, nella notte, all'emanazione di linee guida condivise dagli operatori portuali, comprese segreterie sindacali e anche dalla RSU del terminal PSA di Pra', che fino a ieri in serata aveva ritenuto insufficienti le misure discusse, bloccando l'operatività del terminal.

Il documento (che pubblichiamo qui) accoglie del resto una parte consistente delle attenzioni pretese dai lavoratori per aumentare la propria sicurezza e scongiurare per quanto possibile il contagio da coronavirus, soprattutto responsabilizzando imprese e terminalisti portuali.

Spetta a loro, infatti, implementare, fra le altre cose, "azioni di periodica sanificazione dei luoghi e dei mezzi operativi aziendali di lavoro". Stabilire la frequenza sarà invece compito congiunto delle singole imprese e dei loro lavoratori: "La periodicità verrà stabilita dal datore di lavoro in relazione alle caratteristiche ed agli utilizzi dei locali, sentito il medico competente ed il RLSA". Ai portuali, ma sotto il cappello di un protocollo che ogni azienda dovrà adottare, spetterà in prima persona "l'igienizzazione ad ogni cambio operatore, da parte dello stesso, delle parti delle attrezzature e dei mezzi di lavoro oggetto di contatto manuale, utilizzando, sentito il medico competente, gli adeguati prodotti igienizzanti messi a disposizione dal datore di lavoro".

Significativa, infine, l'organizzazione in capo ai terminalisti di "sistemi di ricezione dell'autotrasporto, degli utenti esterni e dei passeggeri che evitino congestionamenti e affollamenti di persone. Le imprese si impegnano a sviluppare sistemi telematici per lo scambio documentale con l'autotrasporto e l'utenza in genere. Le imprese si impegnano altresì ad implementare lo scambio documentale tra la nave e il terminal con modalità tali da ridurre il contatto tra il personale marittimo e quello terrestre".

Il primo test per le nuove linee guida, faticoso compromesso fra un inevitabile sacrificio di produttività e una maggiore garanzia della salute dei lavoratori (e quindi di tutti), sarà la giornata odierna, anche perché alcuni aspetti – ad esempio la disponibilità di mascherine per i lavoratori portuali – non dipendono a questo punto dal dettaglio del documento stesso. Al PSA di Pra', dove negli ultimi due giorni si erano registrate le maggiori criticità, stamane ad ogni modo l'attività è ripresa, con lo scarico dai camion dei container in export e le riapertura anche delle operazioni in import. Giuseppe Tagnocchetti, responsabile ligure di Trasportounito, riferisce inoltre che "anche l'import è stato riaperto e che è stato varato un sistema di filtraggio degli autisti negli uffici, chiedendone il cellulare al passaggio sull'elicoidale e chiamando ognuno all'arrivo del proprio turno. C'è un po' di coda su elicoidale ma così si dovrebbero evitare assembramenti".

Lavoro in banchina e coronavirus: MIT non pervenuto, porti in ordine sparso

Nemmeno nell'emergenza più grave che il paese sta affrontando da decenni a questa parte la portualità italiana trova unitarietà.

A valle della genericità delle indicazioni governative sulla sanificazione dei luoghi di lavoro ("Si raccomanda che siano incentivate le operazioni di sanificazione dei luoghi di lavoro, anche utilizzando a tal fine forme di ammortizzatori sociali" si legge nell'ultimo DPCM sulle misure di contenimento del coronavirus), il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti non ha fornito alcuna precisazione sulle operazioni portuali e le amministrazioni periferiche, le Autorità di Sistema Portuale, si sono dovute arrangiare.

Così a Trieste il segretario generale Mario Sommariva spiega che, "dopo il decreto di ieri sera, siamo arrivati al terzo aggiornamento delle linee guida. Rilievi e problematiche non sono mancate, ma le operazioni sono proseguite quasi regolarmente". A Gioia Tauro il commissario straordinario dell'Autorità Portuale Andrea Agostinelli ha "invitato i membri del Comitato di igiene e sicurezza ad adottare un dettagliato protocollo, relativo all'organizzazione interna del lavoro nelle aziende, e di inviarne copia all'ente, entro le prossime 24 ore, affinché venga verificata la corretta praticabilità".

A Venezia l'AdSP guidata da Pino Musolino ha redatto nuove linee guida, restando a un livello per così dire intermedio quanto a dettaglio delle prescrizioni per terminalisti e imprese portuali (c'è ad esempio l'invito a "intensificare la pulizia dei locali di lavoro", cabine dei mezzi comprese, ma nessuna indicazione su frequenza, requisiti dei prodotti, etc).

A spingersi più in là Livorno, formalizzando, nel caso del trasferimento dei lavoratori addetti al navettamento delle auto-nuove, "l'orientamento a ridurre il numero dei dipendenti (non più di tre o quattro) che possono contemporaneamente essere presenti all'interno dei van usati per il trasporto di persone". E prevedendo misure specifiche per la delicata fase del cambio turno: "L'AdSP si confronterà nei giorni successivi con ogni singolo operatore per assicurarsi che gli ambienti di lavoro comuni, compresi i mezzi navetta, vengano sanificati a ogni cambio di turno e che non manchino soluzioni igienizzanti per le mani così come guanti e mascherine".

Un tema, quello del cambio turno, particolarmente sentito a Genova, dove si sono registrati finora i problemi maggiori, con aperte violazioni delle più generali norme di contenimento dell'epidemia, a scapito in particolar modo degli autotrasportatori. Al termine del secondo Comitato di igiene e sicurezza convocato in due giorni dall'AdSP ligure, l'ente ha comunicato che "redigerà linee guida e procedure precauzionali da adottare" sulla base di una bozza qui sintetizzata. Da capire la reazione dei lavoratori, dato che è stata ignorata la richiesta sindacale, in particolare della Filt CGIL, di imporre ai terminalisti una riduzione

dell'attività a favore dello svolgimento in sicurezza della stessa (mediante indicazione delle "merci che devono circolare in questo periodo, il resto stia fermo").

Si prevede, fra le altre cose, "l'implementazione da parte delle imprese portuali delle azioni di sanificazione delle attrezzature e dei luoghi di lavoro sulla base di un criterio condiviso dalle autorità sanitarie (richiesto parere tecnico-scientifico)". Ma il criterio per il momento non è precisato, ed è formalizzato, contrariamente a quanto chiesto, il coinvolgimento diretto dei portuali nelle operazioni ("l'igienizzazione all'inizio di ogni turno da parte dei lavoratori dei mezzi con dispositivi igienizzanti messi a disposizione delle imprese").

Il risultato è che la vertenza del terminal più importante per volumi, il PSA di Pra', è rimasta aperta, tanto che mentre scriviamo è in corso un apposito tavolo ristretto, cui seguirà un aggiornamento del Comitato. Per la RSU, infatti, l'intervento avviato ieri dal terminal e concluso stamane è insufficiente e i lavoratori sono stati di nuovo chiamati alla sospensione delle operazioni: "Visto che l'igienizzazione effettuata nelle scorse ore sui mezzi e nei locali aziendali ha una efficacia limitata al periodo d'uso di un solo operatore/dipendente, che quindi ad ogni cambio andrebbe re-igienizzato, e vista la mancanza di ulteriori dispositivi di prevenzione al contagio, si comunica ai lavoratori che le operazioni saranno immediatamente interrotte".

Nel 2019 i porti marocchini hanno movimentato un traffico record di 153,1 milioni di tonnellate di merci (+11,3%)

Lo scorso anno i porti marocchini hanno movimentato un traffico delle merci record pari a 153,1 milioni di tonnellate, con un incremento del +11,3% rispetto al 2018 quando era stato registrato il precedente picco storico. Lo ha reso noto il Ministero dei Trasporti di Rabat, che ha specificato come il significativo aumento sia stato prodotto dalla crescita del volume dei trasbordi, che hanno totalizzato 47,9 milioni di tonnellate (+32,9%), ma anche delle importazioni (+6,9%) e del cabotaggio (+0,8%), mentre il volume delle esportazioni è risultato in calo del -1,1%.

La distribuzione del traffico complessivo è rimasta caratterizzata da una predominanza delle importazioni, che rappresentano il 41% del totale, seguite dal traffico di transhipment con il 31,3%, dalle esportazioni con il 24% e dal cabotaggio con il 3,6%.

Nel 2019 le importazioni sono state pari a 62,9 milioni di tonnellate, con un trend positivo delle importazioni di carbone (10 milioni di tonnellate, +12,6%), cereali (7 milioni di tonnellate, +4,7%), zolfo (6,6 milioni di tonnellate, +19,9%) e una flessione degli idrocarburi (12,7 milioni di tonnellate, -2,2%).

Per quanto riguarda le esportazioni, lo scorso anno hanno raggiunto un volume di 36,8 milioni di tonnellate (-1,1%), tra cui principalmente fosfato grezzo (9,6 milioni di tonnellate, -13,9%), fertilizzanti (8,7 milioni di tonnellate, +6%), acido fosforico (3,9 milioni di tonnellate, +3,7%), container (4,8 milioni di tonnellate, +1,2%) e clinker (1,1 milioni di tonnellate, -28%).

Il Ministero ha reso noto che, circa il traffico di transhipment, dopo l'avvio delle operazioni portuali nel porto di Tanger Med 2 nel giugno 2019 il complesso portuale di Tanger Med ha confermato la sua posizione di piattaforma logistica essenziale nel bacino del Mediterraneo registrando un nuovo record di 65 milioni di tonnellate, con un incremento del +24,7% rispetto al 2018.

Il traffico di auto nuove è stato di 589.200 veicoli (+0,4%), di cui oltre il 72% delle quali è stato esportato.

Per quanto riguarda il traffico passeggeri, nel 2019 i porti marocchini hanno visto transitare 5,32 milioni di passeggeri (-1,1%) e i porti dello Stretto - Tanger Med e Tangeri città - ha gestito oltre l'83% di questo flusso di persone.

Apprezzamento dell'ECSA per il riconoscimento del ruolo dello shipping per l'economia dell'UE

L'associazione degli armatori europei ha manifestato apprezzamento per il contenuto della “Dichiarazione sui trasporti per via navigabile” emessa alla conferenza marittima del Consiglio dell'Unione Europea tenutasi martedì ad Opatija, in Croazia, seguita ieri da una riunione informale dei ministri dei Trasporti dell'UE, dichiarazione che ha lo scopo di fornire agli Stati membri orientamenti per lo sviluppo delle politiche marittime sino al 2030 nel contesto della salvaguardia dell'ambiente marino e con particolare attenzione a sostenere la lotta per ridurre le emissioni di gas ad effetto serra prodotte dalle navi e a potenziare ulteriormente la digitalizzazione della navigazione marittima e interna.

Il segretario generale dell'European Community Shipowners' Associations (ECSA), Martin Dorsman, ha evidenziato che la dichiarazione, dal titolo “EU Waterborne Transport Sector - Future outlook. Towards a carbon-neutral, zero accidents, automated and competitive EU Waterborne Transport Sector”, «mostra con chiarezza che i ministri attribuiscono un'enorme importanza alla competitività del trasporto marittimo europeo in considerazione del ruolo vitale e strategico che svolge nell'economia dell'UE, nel commercio globale e nel mercato comune».

L'apprezzamento dell'ECSA è rivolto tra l'altro al riconoscimento da parte dei ministri europei «del valore aggiunto e del ruolo - si legge nella dichiarazione - delle linee guida dell'UE in materia di aiuti di Stato al trasporto marittimo nel mantenimento della competitività internazionale del settore marittimo dell'UE, tenendo conto degli sviluppi, delle tendenze e delle sfide globali, con l'obiettivo di un ulteriore incremento della qualità e dell'attrattiva delle bandiere degli Stati membri dell'UE e di creare le condizioni affinché il trasporto marittimo possa aumentare il proprio contributo all'economia dell'UE”.

d'Amico International Shipping è tornata a registrare un utile trimestrale

Nel 2019 la compagnia d'Amico International Shipping (DIS) ha registrato ricavi pari a 353,5 milioni di dollari, con un calo del -11,4% sull'anno precedente, di cui 258,3 milioni di dollari di ricavi base time charter, in crescita del +5,5%. L'utile operativo è ammontato a 15,0 milioni di dollari rispetto ad un risultato operativo di segno negativo e pari a -17,3 milioni di dollari nel 2018. L'esercizio 2019 si è chiuso con una perdita netta di -27,5 milioni di dollari rispetto ad una perdita netta di -55,1 milioni di dollari nell'esercizio precedente.

Nel solo quarto trimestre dello scorso anno i ricavi base time charter hanno totalizzato 72,2 milioni di dollari, con un aumento del +12,5% sullo stesso periodo del 2018, l'utile operativo 14,3 milioni di dollari (+242,0%) e l'utile netto 4,9 milioni di dollari rispetto ad una perdita netta di -13,9 milioni di dollari nel periodo ottobre-dicembre del 2018.

DIS, tramite la controllata operativa d'Amico Tankers, opera una flotta di product tanker costituita da 46,5 navi più ulteriori tre unità in gestione commerciale. Circa il valore dei noli registrato lo scorso anno, il presidente e amministratore delegato di d'Amico International Shipping, Paolo d'Amico, ha spiegato che «DIS ha realizzato una media spot giornaliera pari a 13.683 dollari nel 2019, corrispondente ad un incremento di 2.885 dollari al giorno rispetto alla media di 10.798 dollari ottenuta nel 2018. In coerenza con la solita prudente strategia commerciale - ha precisato d'Amico - DIS ha mantenuto un livello elevato di copertura nel 2019, pari al 51,9% dei giorni totali, ad una media giornaliera di 14.760 dollari. La nostra media totale TCE (spot e time-charter) è stata quindi pari a 14.239 dollari nel 2019 contro 12.184 dollari nel 2018».

Inoltre d'Amico ha specificato che «l'ultimo trimestre dell'anno è stato particolarmente forte per il nostro settore, e questo - ha evidenziato - ci ha consentito di ottenere una media spot giornaliera pari a 17.242 dollari contro 11.617 dollari generata nello stesso trimestre del 2018. Tale risultato si deve all'usuale incremento stagionale della domanda e all'entrata in vigore, a partire da gennaio 2020, delle nuove regolamentazioni IMO sui carburanti marittimi. Ad eccezione di una breve correzione dovuta al raggiungimento del picco nei contagi da coronavirus (Covid-19) in Cina, il mercato ha continuato ad essere molto forte nel primo trimestre del 2020, con un trend di noli crescente a partire da metà febbraio. Il valore dei noleggi a periodo e delle nostre navi hanno continuato a salire nel corso del 2019. Al momento, la stima della rata time-charter per periodi di un anno è pari a 15.500 dollari al giorno per MR2 convenzionali e di 16.750 dollari per MR2 Eco».

Relativamente alle ripercussioni sull'attività del contagio da coronavirus, d'Amico ha affermato che «al momento l'impatto del virus sul settore delle product tanker è stato limitato. Infatti - ha chiarito - la brusca riduzione del consumo di petrolio in Cina è stata parzialmente compensata da un incremento delle esportazioni di prodotti raffinati, in particolare "jet fuel", dall'Asia, su lunghe distanze, verso l'emisfero occidentale. Il mercato delle product tanker - ha osservato inoltre il presidente e CEO della DIS - dovrebbe inoltre trarre beneficio dagli stimoli fiscali e monetari previsti a seguito del Covid-19. I reali impatti economici del coronavirus sono comunque ancora incerti e manteniamo un approccio prudente per il secondo trimestre dell'anno».

Nuovi magazzini a Maasvlakte

ROTTERDAM – Nuovi magazzini saranno presto costruiti a Maasvlakte. DHG e la Rotterdam Port Authority hanno infatti recentemente firmato un contratto per l’assegnazione di 30 ettari al Maasvlakte Distribution Park West.

Su quest’area, DHG costruirà un complesso di magazzini di non meno di 210.000 metri quadrati di superficie (*un rendering nella foto*) per conto della società olandese Odin Warehousing che ne affitterà almeno 120.000 mq per lo stoccaggio di merci convenzionali.

Non appena saranno rilasciate la necessarie concessioni edilizie, DHG inizierà la costruzione del nuovo complesso.

Negli ultimi anni, Odin Warehousing ha rapidamente aumentato la sua attività nel porto di Rotterdam dedicata allo stoccaggio di prodotti in maniera sostenibile, come testimonia ad esempio, l’utilizzo di pannelli solari. Il fornitore di servizi logistici offre non solo stoccaggio, ma anche servizi a valore aggiunto, come la possibilità di testare la qualità del prodotto. “Per un porto fortemente incentrato sulla sostenibilità, questo è uno sviluppo molto appropriato”, afferma Emile Hoogsteden, direttore commerciale della Port Authority.

Con l’arrivo di DHG, 35 ettari sono stati assegnati alla nuova piattaforma di distribuzione. Ma secondo Hoogsteden, c’è un grande interesse anche per i circa 15 ettari restanti.

Maasvlakte Distribution Park West sorgerà vicino ai principali collegamenti ferroviari, stradali e fluviali. Inoltre è situato in una posizione molto favorevole rispetto al parcheggio per camion Maasvlakte Plaza e all’attuale Maasvlakte Distribution Park. Non sono state imposte restrizioni all’altezza dell’edificio e ciò rende il progetto adatto allo sviluppo della distribuzione su larga scala.

DHG è attiva nel porto di Rotterdam da molto tempo. In questi giorni, la società si occupa principalmente di costruire nuove strutture logistiche per lo stoccaggio di merci containerizzate. Dal 2006 DHG ha costruito 240 ettari di nuovi impianti per la logistica nel porto di Rotterdam.

Comitato igiene e sicurezza riunito a Gioia Tauro

GIOIA TAURO – Il Comitato di igiene e sicurezza si è riunito questa mattina a Gioia Tauro, nel piazzale antistante i locali dell’Autorità portuale. La riunione, presieduta dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, in questa insolita “location”, a causa delle note vicende, all’ordine del giorno aveva appunto le “misure cautelative da adottare in relazione all’emergenza sanitaria da Covid-19”.

Previsto dall’art.7 del D.Lgs 272/99, il Comitato di igiene e sicurezza è un organo, istituito dall’Autorità portuale, che ha la facoltà di formulare proposte in merito alle misure di prevenzione e tutela per la sicurezza e l’igiene del lavoro. Sono membri di suddetto Comitato i rappresentanti dell’Azienda sanitaria locale, dei datori di lavoro e dei lavoratori.

Considerata l’eccezionalità della situazione sanitaria, generata dalla diffusione del Covid-19, l’odierna riunione, convocata in via eccezionale e d’urgenza, si è svolta in forma allargata, estendendone la partecipazione alla Capitaneria di porto, a tutte le Organizzazioni sindacali locali (Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uil, Ugl Mare, Sul, Orsa), alle imprese terminaliste (MedCenter Container Terminal e Automar Gioia Tauro) e alle aziende portuali operanti a Gioia Tauro (International Shipping, Med Repair, Derrick Service, Universal Services, All Controlls, Sea Work Service, Coopmar e Global Service).

Nel dare inizio ai lavori, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha sottolineato come “già la scorsa settimana, in una mia missiva indirizzata al cluster marittimo, ho chiesto l’adozione di misure di sicurezza stringenti, anche a costo di limitare la produttiva dello scalo, affinché fosse garantito il rispetto del primario diritto alla salute di ogni lavoratore. Da oggi – ha aggiunto Agostinelli – il nuovo D.P.C.M., emanato l’11 Marzo, impone maggiori restrizioni, che dovranno essere osservate con estremo rigore da tutti noi”.

Durante l’incontro, gli intervenuti hanno descritto le rispettive determinazioni di sicurezza, già adottate nelle scorse settimane, evidenziano altresì le difficoltà affrontate per gestire la contingente emergenza. Tutti i presenti hanno, quindi, manifestato la ferma volontà di dare atto ad ogni nuova restrizione richiesta dal Governo.

A tale proposito, e al fine di dare concretezza a quanto stabilito dalle recenti disposizioni governative, il commissario Agostinelli ha invitato i membri del Comitato di igiene e sicurezza ad adottare un dettagliato protocollo, relativo all’organizzazione interna del lavoro nelle aziende, e di inviarne copia all’Ente, entro le prossime 24 ore, affinché venga verificata la corretta praticabilità delle relative misure di sicurezza che, ha concluso Agostinelli: “dovranno essere drastiche per assicurare la salute di tutti e garantire, altresì, la continuità della produttività del porto”.

Linee guida per lavoratori porti Venezia e Chioggia

VENEZIA – L’Autorità di Sistema portuale ha varato delle linee guida, dopo un confronto con le varie categorie, per far fronte all’emergenza epidemiologica da Covid-19. Tali linee guida derivano dalle indicazioni contenute nei decreti del Governo, declinandole specificatamente per il contesto del lavoro portuale e delle operazioni portuali.

Le misure si suddividono in tre procedure che mirano a regolamentare tutti i tipi di contatto tra lavoratori all’interno dei porti commerciali di Venezia e di Chioggia, a partire dalle relazioni banchina-nave, passando per l’interfaccia operatore a terra e autotrasportatore, fino ai contatti all’interno della stessa banchina. Oltre al personale dipendente degli operatori portuali, le nuove regole interesseranno anche agenti marittimi, spedizionieri, chimici di porto, guardie ai fuochi, personale addetto al ritiro dei rifiuti, autotrasportatori, guardie giurate.

“Vogliamo ridurre, per via precauzionale, i rischi di contagio tra i nostri addetti” spiega il presidente dell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale Pino Musolino “fermo restando che i porti di Venezia e Chioggia sono aperti e pienamente operativi come tutti gli altri porti italiani, perché la catena logistica non può fermarsi e deve continuare a rifornire di cibo i supermercati, di farmaci i nostri ospedali, di energia le nostre case e le nostre aziende”.

I lavoratori dovranno evitare quando possibile i contatti diretti, mantenendo in ogni caso la distanza interpersonale minima di un metro e utilizzando mascherine e guanti monouso. Va preferito lo scambio di documentazione per mezzo informatico, nel caso non fosse possibile saranno allestite aree di scambio documenti dedicate. Inoltre, i documenti di riconoscimento andranno esibiti ma non consegnati e tutte le aree di lavoro dovranno essere dotate di distributori di disinfettante a base alcolica.

Nei giorni scorsi l’Autorità aveva già pubblicato una serie di indicazioni per i suoi dipendenti, riducendone le trasferte e la mobilità, predisponendo formule di smart working e introducendo l’obbligo di appuntamento per gli incontri con persone esterne all’Ente.

Per maggiori informazioni: <https://www.port.venice.it/it/covid-19-linee-guida-interfacce-operazioni-portuali-nei-terminal-banchina-nave-transportatori-in.html>

Corsini: controlli rigorosi nei porti del Sistema

LIVORNO – Controlli rigorosi nei porti gestiti dall'AdSp del Mar Tirreno settentrionale. Traghetto e lavoro portuale, sono i principali fronti aperti in tema di emergenza Coronavirus ed è su questi temi che ha focalizzato le proprie attenzioni il Tavolo di Coordinamento convocato in video conferenza dal presidente della stessa AdSp, Stefano Corsini, nell'ambito delle funzioni di coordinamento delle amministrazioni operanti in porto che gli assegna la Legge.

Nella sala riunioni di Palazzo Rosciano, le Istituzioni coinvolte nel tavolo (in particolare USMAF, ASL, Capitaneria di porto, Polmare, Guardia di Finanza, sindaci o assessori competenti delle città portuali) hanno affrontato ieri la questione provando a calare le recenti disposizioni normative nella vita operativa di tutti i giorni.

I traghetti

Per i passeggeri dei traghetti si è ricordato che valgono le normative imposte dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri firmato il 10 marzo: coloro che intendono imbarcarsi devono dimostrare di trovarsi nella condizione di necessità per muoversi da casa.

Coloro che hanno già acquistato il biglietto (o che intendono farlo) devono pertanto munirsi dell'autocertificazione necessaria per muoversi all'interno del Paese, dichiarando di essere in viaggio per lavoro, per motivi di salute o per altre ragioni di assoluta necessità e urgenza. Durante la riunione il presidente Corsini ha inoltre fatto emergere la necessità di eseguire controlli rigorosi, intensificando tale attività, non solo nelle aree di imbarco, ma anche direttamente ai varchi, questo per evitare qualsiasi rischio di contagio.

La Polmare ha precisato come ad oggi vengano svolti, in cooperazione con la Guardia di finanza, controlli capillari sui traghetti in partenza dalla Sardegna così come dalla Corsica e Livorno. Su Piombino le competenze fanno capo al Commissariato di Piombino.

Sul porto piombinese e su quelli elbani, l'AdSp ha stabilito che verrà presto aperto un nuovo tavolo con le istituzioni competenti e i le compagnie di navigazione per verificare quali misure siano state adottate per garantire da una parte la continuità territoriale con le isole dall'altra la tutela delle persone.

Il lavoro portuale

In ambito portuale i lavoratori e i marittimi temono di essere esposti a livelli di rischio rilevanti, determinati dalla natura e dagli ambienti di lavoro: durante il tavolo è emersa la necessità che le imprese portuali adottino piani ancora più stringenti di prevenzione e buone prassi per il miglioramento della sicurezza.

L'Autorità di Sistema si confronterà nei giorni successivi con ogni singolo operatore per assicurarsi che gli ambienti di lavoro comuni, compresi i mezzi navetta, vengano sanificati a ogni cambio di turno e che non manchino soluzioni igienizzanti per le mani così come guanti e mascherine.

In particolare per il trasferimento dei lavoratori addetti al navettamento delle auto-nuove, l'orientamento è quello di ridurre il numero dei dipendenti (non più di tre o quattro) che possono contemporaneamente essere presenti all'interno dei van usati per il trasporto di persone.

Prioritaria sarà, infine, la diffusione delle direttive ministeriali e del decalogo del Ministero della salute perché tutti i lavoratori siano messi in grado di adottare i giusti comportamenti da tenere per evitare il rischio del contagio.

Genova: procedure precauzionali nei porti

GENOVA – AdSp del Mar Ligure occidentale provvederà al più presto a redigere linee guida e procedure precauzionali da adottare nei porti gestiti.

La decisione è stata presa ieri al termine dell'incontro del Comitato congiunto di Igiene e Sicurezza e alla luce dell'ultimo Dpcm di mercoledì scorso 11 Marzo che impone di intensificare le misure di sanificazione.

Queste, in sintesi le misure che il Comitato ha deciso di adottare:

– implementazione da parte delle imprese portuali delle azioni di sanificazione delle attrezzature e dei luoghi di lavoro sulla base di un criterio condiviso dalle autorità sanitarie (richiesto parere tecnico-scientifico);

– adozione da parte delle imprese portuali di procedure anti contagio che prevedano:

A) igienizzazione all'inizio di ogni turno da parte dei lavoratori dei mezzi con dispositivi igienizzanti messi a disposizione delle imprese

B) almeno 5 minuti di arieggiamento del mezzo o del locale prima del cambio turno

C) rispetto della distanza interpersonale di 1 metro e ulteriori misure precauzionali con appositi presidi sanitari, come stabilito nel DPCM del 11 marzo 2020, nel caso in cui la distanza non possono essere rispettate per esigenze operative imprescindibili;

– l'AdSp invierà una lettera alle imprese portuali con l'obbligo di certificare che le disposizioni concordate siano attuate. Le corrette procedure saranno inoltre verificate da personale medico;

– in caso di infezione da Coronavirus di un lavoratore si dovrà procedere come da disposizione fornita dagli organi competenti e pubblicato nella sezione dedicata all'emergenza Coronavirus sul sito istituzionale dell'Autorità di Sistema portuale (www.portsofgenoa.com);

– tutti i terminal e operatori (commerciali e industriali) saranno tenuti a rispettare le linee guida e ad adottare le procedure stabilite per contenere il contagio. Nelle prossime ore tali linee guida e procedure precauzionali saranno sottoposte alle autorità sanitarie e sindacati per condivisione e avvallo.

I rappresentanti degli autotrasportatori e associazioni di categoria chiedono inoltre di poter prevedere una programmazione scaglionata degli accessi ai gate in modo da evitare code e lunghi tempi di attesa per gli autotrasportatori.

Trasformare le navi in ospedali: Msc, Genova, Rina e Protezione civile al lavoro

Trasformare le navi, di cui molte quasi inutilizzate in questi giorni, per attrezzarle in ospedali galleggianti, sopperendo alla scarsità di posti letto a terra. Ci stanno pensando un po' tutti dichiarando la propria disponibilità. Concretamente, come riferisce il Secolo XIX, ci stanno lavorando Grandi Navi Veloci (GNV), compagnia di Msc, insieme alla Regione Liguria e al Comune di Genova.

Stando alle indiscrezioni, per ora si sta pensando di coinvolgere quattro navi, una da crociera, Msc Opera, e tre traghetti GNV: Superba, Suprema e Splendid. Secondo i calcoli, potrebbero essere pronte nel giro di una decina di giorni.

Sono stati pensati tre tipi di nave ospedale. L'ipotesi più accreditata prevede un ospedale per i pazienti gravi colpiti dal Covid-19; ma le navi potrebbero anche essere trasformate in un centro di quarantena per positivi senza particolari patologie, o in un ricovero per pazienti non contagiati. In ogni caso, verrebbero liberati migliaia di posti letto alleggerendo il sovraccarico in corso negli ospedali della Lombardia.

Gli investimenti saranno a carico della Protezione civile e dell'armatore, che riceverà agevolazioni e sgravi, come praticamente tutti in questo momento di emergenza mondiale. A stretto contatto in questi giorni sono coinvolti il patron di Msc, Gianluigi Aponte, il sindaco di Genova, Marco Bucci, e l'amministratore delegato del Rina, Ugo Salerno, coordinati dalla Protezione civile e dal governatore della regione, Giovanni Toti.

«Ci ispiriamo alla velocità dei cinesi», ha detto Salerno al Secolo XIX. «Se ci saranno le condizioni – continua -, i tempi di questo progetto potranno essere sicuramente brevi. È una sfida complessa, ma crediamo di avere tutte le risorse per affrontarla con successo. Sentiamo la responsabilità di dare un contributo positivo, anche attraverso un progetto così importante durante una crisi tanto drammatica».

Ma non sono solo loro, però. Moby ha dato la disponibilità per utilizzare uno o più dei suoi traghetti. Anche al porto di Palermo se ne sta discutendo. A Ship2Shore Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sicilia Occidentale, ha spiegato che i garage di queste navi, 1,800 metri quadrati, potrebbero essere allestiti per la terapia intensiva, «e poi ci sarebbe una disponibilità di circa 500 cabine dotate di areazione diretta interno/esterno e anche di un sistema isolato di circolazione dell'aria, diverso da quello delle altre aree della nave. Di questa possibilità ho avvisato immediatamente il presidente della Regione Sicilia, Nello Musumeci, ma non abbiamo altri dettagli al riguardo: diciamo che si tratta di un 'piano B' da usare in un contesto di emergenza».

Come trasformare una nave

Una nave, rispetto a una scuola o in generale a un edificio pubblico, è strutturalmente molto

più facile da riallestire in ospedale. Ha sistemi di areazione efficienti, luoghi pubblici separati, impianti di trattamento di rifiuti e delle acque, porte tagliafuoco. Oltre a trasformare le cabine e le hall in un'ospedale da migliaia di posti letto, l'altra sfida sarà certificare la nave con i numerosi e complessi requisiti richiesti per trasformarsi da mezzo di trasporto in una specie di ospedale da campo. Per questo servirà il Rina.

Gruppo Pir promette battaglia all'AdSP su Terminal Rinfuse Genova

Dopo la notizia dell'avvenuta pubblicazione da parte dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale dell'istanza di concessione presentata da Terminal Rinfuse Genova (partecipata al 55% da Spinelli e al 45% da Msc) rivelata da SHIPPING ITALY, il Gruppo Petrolifera Italo Rumena ha voluto dire la sua. La controllata Superba, società che gestisce i depositi costieri di Multedo, da anni ha chiesto infatti di delocalizzare i propri impianti ai piedi della Lanterna perché quell'area avrebbe le caratteristiche giuste per ospitare quest'attività secondo il gruppo che fa capo a Ottolenghi pronto a investire 60 milioni di euro. A questo proposito Pir, oltre ad alcuni ricorsi al Tar Liguria contro atti 'favorevoli' al Gruppo Spinelli, ha presentato nel luglio del 2017 un'istanza di concessione per rilevare le aree di Terminal Rinfuse Genova alla naturale scadenza fissata a fine 2020.

Istanza di cui però si sono perse le tracce e infatti, apprendendo la notizia che invece la proposta depositata pochi mesi fa dal duo Spinelli – Aponte è già stata pubblicata e 'bandita', l'amministratore delegato Alessandro Gentile a SHIPPING ITALY dichiara: "Ci aspettiamo che l'Autorità di Sistema Portuale agisca nel rispetto delle norme di legge".

Un'affermazione che implicitamente sembra racchiudere anche una critica perché Superba (Pir) teme che l'istanza con cui Terminal Rinfuse Genova chiede una proroga di 40 anni della concessione possa beneficiare di un trattamento di favore. Per questo è facile immaginare che il gruppo di Ottolenghi presenterà osservazioni e non è escluso che aggiunga un altro ricorso al Tar (sarebbe il quarto) per far valere i propri interessi.

A proposito infine dell'ipotesi di trasferire i depositi costieri di Superba all'interno dell'Imt Terminal del Gruppo Messina, Gentile dice che sarebbe percorribile anche se ricorda che richiederebbe un'autorizzazione preventiva dell'Enac per i vincoli imposti dal cono aereo.

Nicola Capuzzo

Quel pessimo affare (ad oggi) degli scrubber

Gli armatori e le compagnie di navigazione che hanno scelto di investire nell'installazione di scrubber per rispettare le nuove norme sull'emissioni di zolfo entrate in vigore da gennaio 2020 non hanno fatto un buon affare. Quantomeno non ai livelli attuali di prezzo del bunker, mentre i primi giorni di gennaio erano al contrario considerati i vincitori sul mercato. Il costo di ogni impianto è in media di circa 3 milioni di euro.

Il giudizio sulla scelta (azzeccata o meno) di puntare sui depuratori dei fumi, o in alternativa ad acquistare il carburante a basso tenore di zolfo (0,5%), varia a seconda del prezzo del bunker. L'ultimo report settimanale di DynaLiners evidenzia che in questi giorni, complice anche il crollo del prezzo del petrolio sotto i 40 dollari a barile, il prezzo del heavy fuel oil (Hfo) al 3,5% di tenore di zolfo è sceso appena sotto i 200 dollari per tonnellata, così come il very low sulphur fuel oil (Vlsfo) è arrivato sotto a quota 300 dollari. Il risultato è stato un differenziale fra i due carburanti (il Hfo viene utilizzato dalle navi con gli scrubber) inferiore ai 100 dollari per tonnellate stando ai prezzi che si vedono nel porto di Rotterdam. Ciò significa che ai livelli di prezzi attuali del bunker chi ha speso 3 milioni di euro per installare uno scrubber non ha fatto un buon affare, tanto più se si considera che gli impianti 'open-loop' sono banditi da un numero crescente di porti.

Se questo trend dei prezzi dei carburanti dovesse proseguire a lungo è probabile che più di un armatore riveda la propria scelta di puntare sugli scrubber (chi è ancora in tempo per farlo) mentre se dovesse per qualche ragione impennarsi di nuovo (come avvenuto a inizio gennaio) il costo del carburante le navi con i depuratori di fumo a bordo torneranno a essere un affare azzeccato.

Cina, un algoritmo segnalerà le navi a rischio Coronavirus

Pechino – La tecnologia per evitare ulteriori contagi nelle comunità portuali. L'esempio arriva dal porto di Ningbo-Zhoushan, dove le autorità doganali hanno adottato un codice a tre colori basato sui big data per etichettare le navi internazionali in condizioni diversificate in modo da prevenire la diffusione del coronavirus quando le navi si avvicinano alle banchine.

Quello che è stato ribattezzato “codice sanitario per le navi internazionali in arrivo” è un ordine di servizio pubblicato su una piattaforma di servizi di supervisione marittima.

Ma come funziona il “semaforo” per le navi? Un giorno prima dell'arrivo della nave in porto viene generato un codice di identificazione esclusivo che riduce al minimo l'impatto sul funzionamento dello scalo. Il porto di Ningbo-Zhoushan ha registrato un volume di carico superiore a 1,1 miliardi di tonnellate nel 2019. Secondo le statistiche pubblicate dal centro di gestione del porto e della navigazione di Zhejiang, questo rende il porto nella provincia di Zhejiang, in Cina orientale, l'unico al mondo a superare tale volume: accoglie una media di 24.000 navi internazionali ogni anno.

Le misure di prevenzione e controllo corrispondenti ai tre colori sono diverse. Il codice rosso contrassegna le navi con tre diverse condizioni: prima, la nave ha fatto scalo o ha attraversato Paesi o regioni con una grave situazione epidemica negli ultimi 14 giorni; seconda, la nave ha fatto scalo o ha attraversato nazioni o regioni geografiche ad alto rischio epidemico negli ultimi 14 giorni; terza, la nave ha membri dell'equipaggio con temperature corporee anomale.

Riscopriamo il ruolo del Pubblico

Sebbene vi siano nella Storia circostanze sociali tipiche di cui si possa osservare il regolare ripetersi, anche queste regolarità non hanno la caratteristica immobilità delle leggi della fisica newtoniana ma sono esse stesse soggette a variazioni. E l'epoca moderna, post-globale, è caratterizzata da una variabilità strutturale che porta ad una totale imprevedibilità.

Zeno D'Agostino, storicista *ante-litteram* nell'oscurantismo psicotico di un periodo contrassegnato dalla paura per il contagio, ne è certo: «L'Europa e il mondo stanno affrontando sfide senza precedenti. Situazioni imprevedibili come il Covid-19 saranno viepiù all'ordine del giorno. Dobbiamo esserne consapevoli. Andiamo incontro a un periodo di instabilità dove il ruolo della pubblica amministrazione sarà sempre più importante, anche e soprattutto in Italia».

Il nostro Paese è stato uno dei primi ad essersi interfacciato con l'emergenza: «Il 18 febbraio ero a Bruxelles, in una riunione dell'European Sea Ports Organisation (ESPO), e quando ho cominciato a parlare del Covid-19 e delle contromisure che il porto di Trieste stava approntando per far fronte all'emergenza, mi hanno tutti guardato con occhi stralunati, quasi che stessi parlando di un Ircocervo».

Un Ircocervo che solo fino a poche settimane fa veniva considerato dai porti europei tutt'al più come una suggestione orrorifica, come qualcosa da inserire in un possibile bestiario post-apocalittico, ma che ora ha assunto la concreta fisicità del reale. Oltre a mettere in pericolo la salute di migliaia di cittadini, il Coronavirus ha messo in luce, specie nel nostro Paese, la debolezza di un sistema logistico il cui modello di sviluppo è basato spesso sulla logica esclusiva del profitto: «Da una parte ci sono i porti, che hanno dimostrato di riuscire a governare le ricadute di questa emergenza, mantenendosi pienamente operativi. Dall'altra c'è tutto un mondo, quello della *supply chain* e degli interporti, che è apparso in affanno e per il quale il Covid-19 rimane una sfida ancora oggi così chiara di incognite da spingere il presidente di Confetra a un appello alla responsabilità dai toni quasi accorati».

Il giudizio del vice presidente di Espo riflette tutta la sua preoccupazione: «Mi dispiace dirlo: il lavoro nella logistica italiana sconta un *gap* qualitativo rispetto a quello di chi lavora in porto. I nostri lavoratori portuali godono di condizioni economiche e formative nettamente migliori rispetto a chi opera nella *supply chain* "terrestre"».

Si tratta di un divario che «in situazioni critiche come questa si evidenzia in tutta la sua drammaticità: i facchini non vanno a lavorare perché hanno paura, i nostri portuali, seppur preoccupati, al lavoro ci vanno».

La verità è che il mondo della logistica si è piegato alle regole del libero mercato ed è quindi sovraesposto, più di altri settori, alle sue fluttuazioni; nei porti ci sono invece elementi di governance pubblica che ne correggono le storture. Per questo motivo «occorre oggi investire nel pubblico, in tutti gli ambiti, sostenendone la capacità di governance».

È l'esatto contrario di quanto sta facendo l'Unione Europea, di cui il presidente dell'Autorità di Sistema di Trieste stigmatizza l'atteggiamento "tafazzista": «In un'epoca come la nostra servono società di Stato ed enti pubblici forti, preparati cioè ad affrontare situazioni come quella che stiamo vivendo. Bruxelles si sta muovendo nella direzione opposta, operando con l'intento di demolire i nostri campioni nazionali. L'atteggiamento che l'UE ha avuto nei confronti di Fincantieri e dell'acquisizione di STX lo dimostra chiaramente».

Fuori dall'Europa ci sono invece imprese di Stato straniere dotate di capacità imprenditoriali e di disponibilità economiche infinite: «Mentre l'UE bacchetta le Autorità di Sistema Portuali, chiamandole a verificare se si debba applicare l'Iva alle loro attività "economiche", diverse società pubbliche – di diretta emanazione di Stati extra-europei – si stanno muovendo con disinvoltura all'interno dei confini comunitari, comprandosi terminal, porti e infrastrutture strategiche. Queste società di Stato hanno da noi la stessa libertà di azione che avrebbe un privato. Si tratta di un paradosso».

D'Agostino critica il ragionamento iper-liberista europeo, che appare oggi anacronistico: «Non siamo più ai tempi di Bretton Woods. Bisogna che Bruxelles lo comprenda. I soggetti economici di carattere pubblico non devono essere condannati ogniqualvolta provino – virtuosamente – a intervenire nel libero mercato per correggerne le devianze. La mano invisibile di Adam Smith esiste solo se c'è una sana concorrenza, e per garantire una sana concorrenza serve un'amministrazione pubblica competente e preparata. D'altronde era proprio questa la tesi che il filosofo ed economista scozzese sosteneva nella sua Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations».

Gli «azzeccagarbugli di Bruxelles» sono avvertiti: «L'epoca che stiamo vivendo, caratterizzata da un alto tasso di imprevedibilità, ha bisogno di campioni pubblici e ha bisogno di burocrati illuminati che lo capiscano».

Marco Casale

Porto di Civitavecchia: di Majo apre un tavolo di crisi e ringrazia tutti gli operatori

L'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale chiede un Tavolo del Porto "per fare il punto innanzitutto sulla situazione attuale e, poi, sulle conseguenze a breve e lungo termine derivanti dal Coronavirus. Nel rispetto delle disposizioni del Governo, si tratterà, per il momento, di un Tavolo telematico a cui seguirà la convocazione dell'Organismo di Partenariato che, con estrema urgenza, stiamo organizzando".

Il Presidente dell'Autorità Francesco Maria di Majo ci tiene poi a ringraziare tutti gli operatori addetti negli scali portuali. "L'importante lavoro che stanno svolgendo tutti gli operatori portuali nel nostro scalo è encomiabile. Tanti sono i sacrifici e gli sforzi che si stanno e stiamo facendo in questo momento di crisi locale e nazionale. I lavoratori della Port Authority Security che, con la loro professionalità e disponibilità sono impegnati nelle banchine ad arginare situazioni difficili e a rischio, i dipendenti della Port Mobility per la solerzia con la quale hanno provveduto e provvedono a seguire le indicazioni dell'AdSP per adeguarsi alle nuove e continue normative per arginare il diffondersi del Covid-19, la Compagnia Portuale con i propri operatori che continuano incessantemente a svolgere il loro lavoro in banchina".

Corretta funzionalità del Porto di Civitavecchia

Il Presidente ha poi rassicurato sull'operatività del Porto di Civitavecchia. "Ieri sera, alle Autostrade del Mare le operazioni si sono svolte correttamente con il prezioso aiuto dell'AdSP, della Port Authority Security, della Capitaneria di Porto, della Polmare, della Guardia di Finanza.

"A seguito delle nuove indicazioni dell'Authority, gli ingressi al terminal erano contingentati (15 alla volta) e le distanze tra un passeggero e l'altro di un metro e mezzo. Il gruppo spagnolo che avrebbe dovuto partire già il giorno prima e che ieri è stato dislocato in un postoisolato rispetto al terminale, non si è, però, potuto imbarcare poiché alcuni dei componenti presentavano ancora alterazioni della temperatura corporea misurata prima dell'imbarco. Sono, quindi, rientrati a Roma dove saranno assistiti dalle locali autorità sanitarie. Le operazioni si sono svolte sotto la supervisione dell'USMAF.

"Voglio così rassicurare anche il Sindaco di Civitavecchia rispetto a ciò che sta facendo l'AdSP, la sua società in house PAS e le società concessionarie che svolgono servizi di interesse generale, per assicurare la corretta funzionalità del porto".