

RASSEGNA STAMPA DEL

16 marzo 2020

Troppi scali chiusi nel mondo, le crociere fermano i motori

Monfalcone - Sono diverse le compagnie crocieristiche che negli ultimi giorni hanno deciso il fermo dell'intera flotta, in tutto il mondo, per effetto delle restrizioni nei porti sul coronavirus. La genovese Costa Crociere (15 navi, più le 14 della controllata tedesca Aida) interrompe la navigazione fino al 3 aprile. Da ricordare che Costa aveva già fermato, dal 25 gennaio, quattro navi operative in Cina: «In qualità di leader del settore, riteniamo che sia nostra responsabilità essere pronti a fare scelte difficili quando i tempi lo richiedono - dichiara Neil Palomba, direttore generale della Costa. Msc Crociere (17 navi), che ha già subito l'interruzione di alcuni viaggi nei giorni scorsi, dall'altra notte ha anche interrotto il viaggio della nave "Grandiosa" fino al 5 aprile per effetto dell'improvvisa chiusura dei porti spagnoli. Stessa sorte per la "Preziosa", dopo che ai Caraibi il governo francese ha deciso la chiusura dello scalo di Fort de France. Anche Princess Cruises, che fa parte come Costa del gruppo americano Carnival, ha deciso di fermare tutte le sue navi a causa dell'emergenza covid-19: sono state così soppresse tutte le partenze fino al 10 maggio su ben 18 navi da crociera.

Questa compagnia, che dopo il marchio Ccl è la società di navigazione crocieristica con il maggior numero di ufficiali italiani e di macchina, è stata duramente colpita dal focolaio di coronavirus scoppiato a bordo della "Diamond Princess" che è stata messa in quarantena per quasi un mese a Yokohama: alla fine 705 sono stati i contagiati a bordo che hanno reso la nave per diverso tempo il secondo focolaio della malattia al mondo dopo la Cina. Poi la medesima esperienza è toccata anche alla "Grand Princess" in California con 21 casi a bordo, però gestita in maniera differente dalle autorità statunitensi che hanno deciso in pochi giorni lo sbarco dei passeggeri evitando così il propagarsi a bordo del contagio. Infine, l'avviso del Consiglio di Stato americano che sconsiglia il viaggio in nave agli anziani, (il cliente tipo del marchio) è stato un ulteriore fattore che ha spinto la compagnia a fare questa scelta drastica e senza precedenti. Fermare un'intera flotta non è una decisione semplice, andranno trovate le banchine per ormeggiare le navi, bisognerà sbarcare la maggior parte degli equipaggi e farli tornare a casa (cosa molto difficile). A bordo resteranno solo quelli necessari al mantenimento dell'unità, comunque un costo secco per la compagnia.

Problemi che dovrà affrontare anche la compagnia norvegese Viking, che ha deciso di sospendere la propria attività, sia con le navi fluviali che con quelle oceaniche (che attualmente sono sei). Le unità della compagnia norvegese si fermeranno dal 12 marzo al 30 aprile. Anche Disney Cruises Line e Celestyal Cruises hanno deciso di sospendere l'attività, pur non avendo flotte numerose. Quello che fa più pensare però sui tempi di ripresa del mercato è la decisione di Virgin Voyages che ha rinviato gli eventi inaugurali della sua nuova "Scarlet Lady" alla seconda metà di luglio con il primo viaggio con passeggeri paganti programmato appena per il 7 agosto.

Ma è evidente che per chi continua a navigare, le attività saranno sempre più difficoltose, con porti chiusi in intere nazioni come Italia e Spagna, ed altri Paesi sparsi in giro per il mondo.

Stop globale alle crociere

Fatalmente, dopo che anche Donald Trump ha realizzato la gravità della situazione, da cui gli USA non sono immuni, dichiarando ‘emergenza nazionale’ e stanziando contro la crisi sanitaria ben 50 miliardi di dollari, anche lo scintillante mondo delle crociere a stelle e strisce che sino a ieri nicchiava, si adeguato a quanto appena deciso nel Vecchio Continente.

Le compagnie appartenenti a CLIA, l’associazione internazionale dell’industria crocieristica – ovvero sostanzialmente tutte quelle americane, pari al 95% del business globale - hanno volontariamente deciso di sospendere per 30 giorni (a partire dal 14 marzo) tutte le attività negli Stati Uniti; decisione che gli armatori hanno adottato interpretando le indicazioni delle autorità sanitarie internazionali in maniera ancora più restrittiva e che segue a quanto già stabilito per altre zone del mondo, Italia e Mediterraneo compresi.

Come conseguenza, le navi attualmente in navigazione faranno ritorno in porto per sbarcare immediatamente i passeggeri in sicurezza.

“Le compagnie hanno infatti sempre posto la salute e la sicurezza dei passeggeri e degli equipaggi al primo posto. Per cui, di fronte all’emergenza legata al diffondersi del Coronavirus, fin da gennaio hanno adottato una serie di misure molto restrittive, tra cui screening e controlli preventivi, divieto di imbarco per chi era transitato nelle zone a maggiore diffusione dell’epidemia o aveva avuto contatti a rischio. Al momento, però, sono necessarie misure ancora più incisive” spiega una nota dell’associazione guidata dal gennaio 2019 da Kelly Craighead, Presidente & CEO, mentre Arnold Donald, President & CEO di Carnival Corporation & PLC, ne è Chairman.

“Purtroppo, tale decisione causerà inconvenienti e problemi a crocieristi che magari hanno lavorato e atteso questa vacanza per anni. Ma questa situazione senza precedenti ci impone decisioni immediate a tutela della salute dei viaggiatori e degli equipaggi, onde evitare danni peggiori. I viaggiatori possono contattare agenzie di viaggio e operatori per definire restituzioni e rimborsi.

Purtroppo il blocco delle attività avrà pesanti ricadute negativi su famiglie e lavoratori, ma non c’è dubbio che questa sia la cosa giusta da fare” conclude l’accurata dichiarazione di CLIA.

Negli Stati Uniti il settore crocieristico crea 421 mila posti di lavoro e 53 miliardi di dollari di valore aggiunto. In Italia il fatturato complessivo è 13,2 miliardi di euro, ma grazie ad una catena del valore molto lunga, si generano complessivamente 30 miliardi ogni anno, 120 mila posti di lavoro, salari per 3,6 miliardi di euro e una spesa diretta di 5,4 miliardi di euro.

Rispetto a questa decisione di CLIA, MSC è andata oltre, annunciando uno stop alle sue crociere negli Stati Uniti per 45 giorni, sino al 30 aprile. “Non è una decisione che abbiamo

preso alla leggera, ma nelle circostanze attuali la salute e la sicurezza dei nostri ospiti, dell'equipaggio e delle comunità a terra - compresi i nostri dipendenti e le loro famiglie - deve venire prima di tutto. Quale azienda a conduzione familiare, con oltre 300 anni di tradizione marinara, abbiamo ritenuto che questa fosse la decisione giusta da prendere”, ha commentato Pierfrancesco Vago, Presidente Esecutivo di MSC Crociere.

La compagnia ginevrina aveva già fermato le crociere in tutte le aree considerate ad alto rischio a causa della diffusione del virus: nel Mediterraneo, nel Golfo e in Asia. Le navi che oggi si trovano in Sud America e in Sud Africa si fermeranno anch'esse, al termine degli itinerari in corso.

MSC ha offerto a tutti gli ospiti, la cui vacanza è stata cancellata a causa della decisione odierna, la possibilità di utilizzare il 100% dell'importo pagato - oltre ad un ulteriore credito omaggio - per la prenotazione di una nuova crociera da fruirsi entro la fine del 2021. Qualora non riescano ad utilizzare il credito entro tale data, MSC Crociere offrirà ai propri ospiti il rimborso completo di quanto pagato.

A.S.

Coronavirus, ecco le misure economiche per i trasporti

Il consiglio dei Ministri approverà fra oggi e domani un Decreto Legge contenente un vasto pacchetto di misure economiche mirate a contenere e fronteggiare gli effetti negativi dell'epidemia di coronavirus.

Nella bozza visionata da Ship2Shore, che trovate qui, molte le proposte avanzate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in ambito di trasporto merci.

Seguendo l'ordine del documento il MIT risolve innanzitutto l'incredibile pasticcio del Milleproroghe sul finanziamento della formazione dei macchinisti ferroviari del cargo: nel 2020 ci saranno così a disposizione 2 milioni di euro oltre a 100mila per altre figure professionali del comparto. Per formare le quali, inoltre, il fondo dei macchinisti sarà arricchito di 1 milione di euro l'anno per 2021 e 2022.

In ambito marittimo, poi, si prevede l'esenzione della tassa di ancoraggio fino a tutto luglio 2020. Trattandosi di una tassa in capo alle singole navi, da pagarsi alla prima toccata annuale in un porto italiano, ne beneficerà solo una parte del naviglio, per un ammontare che il MIT stima di 37,8 milioni (sulla base 2018 di 108,25 milioni di gettito complessivo), per il quale peraltro la bozza non indica ancora una copertura. Anche se sarà necessario trovarla per non incidere sui bilanci delle Autorità di Sistema Portuale che ne sono le destinatarie.

Gli enti portuali non subiranno conseguenze invece dall'ulteriore misura che prevede la semplice sospensione (e non l'esenzione) fino a tutto luglio dei canoni relativi a terminalisti, imprese portuali e fornitori di manodopera temporanea, che potranno saldare il dovuto fra luglio e fine anno in via rateale e senza interessi.

La Regione Liguria potrà poi versare per tutto l'anno cassa integrazione straordinaria ai lavoratori di Funivie Spa (società rimasta inattiva dopo il crollo di un viadotto dell'A6 lo scorso novembre). Il Provveditore interregionale alle opere pubbliche per le Regioni Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria è nominato Commissario straordinario e avrà a disposizione 4 milioni di euro e poteri particolari per il ripristino della funzionalità dell'impianto.

Il Decreto, poi, dispone la nomina di commissari straordinari dotati di particolare potere per la realizzazione di una serie di 21 opere infrastrutturali fra strade, ferrovie e dighe e bacini idrici. E delinea una serie di "misure urgenti per la riduzione dei tempi di realizzazione dei progetti di lavori pubblici".

In tema di differimenti, spiccano poi quelli per i pagamenti dei diritti doganali, in scadenza tra la data di entrata in vigore del DL e il 31 (sic) aprile 2020 ed effettuati secondo le modalità previste dagli articoli 78 e 79 del decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43, che vengono differiti di ulteriori trenta giorni senza applicazione di

interessi. Fino a tutto ottobre, invece, potranno essere rimandati i contributi delle imprese per il funzionamento dell’Autorità di regolazione dei trasporti, dell’Autorità garante della concorrenza e del mercato e dell’Autorità per le garanzie nelle comunicazioni.

Da evidenziare, infine, il potenziamento (in aggiunta a quanto deciso in Legge di Bilancio) di marebonus e ferrobonus: per il primo ci saranno 40 milioni per il 2020 e 20 per il 2021, per il secondo 26 e 15. Da trovare, però, anche in questo caso, la copertura.

Un altro provvedimento governativo legato all’emergenza coronavirus, ancorché non normativo, ha poi visto la luce nelle scorse ore. Nella notte è infatti stato firmato dalle parti sociali convocate dall’esecutivo il “Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro”. Il documento dovrebbe fornire una cornice per organizzare gli ambienti di lavoro garantendo la sicurezza di chi li frequenta rispetto all’epidemia ed evitare così i contrasti visti nei giorni scorsi.

Le richieste del mondo portuale: risorse aggiuntive, sgravi fiscali, sospensione di tasse e accise

Una lettera congiunta, firmata da tutte le parti che stipulano il Contratto Collettivo di Lavoro nei porti, ovvero Assiterminal, Assologistica, Assoport, Fise-Uniport, Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti, per chiedere al Governo urgenti misure a sostegno dei lavoratori e delle imprese “del settore dell’handling portuale merci e passeggeri in relazione agli eventi epidemiologici relativi al COVID-19”.

La missiva è strutturata per punti. Nel primo si chiede che “vengano assicurate adeguate risorse per il finanziamento di tutti gli ammortizzatori sociali (CIG ordinaria, CIGS, contratti di solidarietà, ecc.), compresi quelli in deroga, e le disposizioni che ne regolano l’accesso vengano modificate al fine di consentire rapidamente l’erogazione delle prestazioni a tutte le imprese richiedenti”. Si chiede poi di “sospendere temporaneamente (almeno 6 mesi) i termini per il versamento dei contributi previdenziali, assicurativi ed assistenziali, delle imposte dirette ed indirette e di tutti i tributi e imposte anche locali, nonché prevedere semplificazioni per gli adempimenti connessi ai suddetti versamenti, stabilendo per i successivi pagamenti congrue dilazioni senza interessi” e “l’esclusione per tutto il 2020 dei contributi a carico delle imprese per il funzionamento della AGCM e soppressione (in quanto non dovuto) del contributo richiesto da ART ad imprese del settore, oltre alla sospensione temporanea (sino al 31/12/2020) dei termini per gli adempimenti relativi al pagamento di rate di mutui e di finanziamenti di altro genere”.

Ancora, oltre all’annullamento dell’IRES e all’azzeramento per un anno delle accise sui combustibili per i mezzi operativi portuali, i firmatari chiedono la “sospensione mediante azzeramento per un congruo periodo, non inferiore a 4 mesi, del versamento dei canoni concessori dovuti dai concessionari portuali esercenti operazioni portuali e/o servizi a merci e passeggeri compreso le stazioni marittime”.

La richiesta inviata a Roma è poi quella di una uniformità nelle decisioni attraverso una “gestione centralizzata su strategia, procedure e controlli sanitari” e, specificatamente al Ministero dei Trasporti, di adottare comunicazioni “relative alla piena capacità operativa dei porti, ripristinando un’immagine di normale funzionalità degli scali marittimi nazionali”. Infine, a livello generale, si vuole chiarire “la non configurabilità di inadempienza contrattuale nei rapporti di natura commerciale nel caso in cui un’impresa non possa assolvere all’esecuzione del servizio a causa di carenza di personale perché posto in isolamento”.

Nel testo infine vengono nuovamente inserite le richieste della parte datoriale (Assiterminal Assoport, Fise Uniport e Assologistica) che erano già state presentate (con l’avvallo dei sindacati firmatari) nelle trattative per il rinnovo dello stesso CCNL: “Rendere maggiormente esigibili la normativa vigente dell’art. 17 c. 15bis L. 84/94 e nel contempo

definire e rendere esigibili, a saldi invariati, all'interno della stessa L. 84/94, analoghi strumenti di supporto per gli addetti che svolgono il ciclo delle operazioni e dei servizi portuali dipendenti dalle aziende di cui agli artt. 16 e 18 della medesima legge”.

Pacific International Lines cede la Pacific Direct Line alla Neptune Pacific Line

La statunitense Neptune Pacific Line (NPL) ha comprato la Pacific Direct Line (PDL), compagnia di navigazione che opera servizi marittimi containerizzati feeder nel Pacifico meridionale che è stata ceduta dal gruppo Pacific International Lines (PIL) di Singapore. NPL è specializzata nel trasporto marittimo di container, merci convenzionali e rinfuse tra l'Australia, la Nuova Zelanda e le Figi, con collegamenti verso altri mercati.

«Questa acquisizione - ha commentato l'amministratore delegato della Neptune Pacific Line - supporta la nostra visione a lungo termine volta alla creazione della più solida e migliore rete regionale di servizi di trasporto marittimo e di logistica nelle isole del Pacifico. Acquisendo la PDL possiamo ulteriormente sviluppare il nostro principale network di trasporto marittimo offrendo servizi a giorni fissi e aumentando l'impiego delle nostre flotte, consentendoci di continuare a proporre noli competitivi. L'ampia rete logistica della PDL ci permetterà di supportare i nostri clienti in tutte le loro esigenze della supply chain».

«La cessione della PDL - ha spiegato l'executive chairman e amministratore delegato della Pacific International Lines, Teo Siong Seng - si inquadra nella nostra iniziativa strategica che consente alla PIL di concentrare le proprie risorse sulla crescita nei mercati chiave in cui opera in Asia, Medio Oriente, Africa e Sud America». Seng ha tuttavia evidenziato che per PIL la cessione non rappresenta un ritiro dalla regione del Pacifico meridionale, ma anzi il gruppo continuerà a potenziare i propri servizi di linea tra l'Asia e l'Oceania, incluse le isole del Pacifico meridionale.

Lo scorso mese il traffico dei container nel porto di Singapore è stato di 2,9 milioni di teu (+5,8%)

Lo scorso mese il traffico delle merci nel porto di Singapore è ammontato a 47,5 milioni di tonnellate, con una diminuzione del -1,0% sul febbraio 2019 che è stata determinata dalla flessione del -12,5% delle rinfuse petrolifere attestatesi a 16,0 milioni di tonnellate, totale quest'ultimo che tuttavia rappresenta un dato provvisorio che usualmente risulta inferiore al dato definitivo comunicato successivamente dall'Autorità Portuale di Singapore. A febbraio 2020 le merci containerizzate sono state pari a 27,9 milioni di tonnellate (+4,6%) con una movimentazione di contenitori che è stata di 2,9 milioni di teu (+5,8%). Il traffico delle merci convenzionali è aumentato del +6,2% a 2,0 milioni di tonnellate e quello delle rinfuse non petrolifere ha registrato una crescita del +37,7% salendo a più di 1,6 milioni di tonnellate.

Nel primo bimestre del 2020 il traffico complessivo è stato di 98,5 milioni di tonnellate di carichi, con una contrazione del -1,4% sui primi due mesi dello scorso anno. Nel settore dei container il totale è stato di 58,0 milioni di tonnellate (+3,9%) con una movimentazione di contenitori pari a quasi 6,1 milioni di teu (+6,0%). Le merci convenzionali sono ammontate a 4,0 milioni di tonnellate (+0,5%). Il traffico delle rinfuse petrolifere è diminuito del -10,9% a 33,2 milioni di tonnellate, mentre quello delle altre rinfuse è salito del +19,8% a 3,3 milioni di tonnellate.

Nicolini (Confetra): per affrontare l'emergenza virus serve un disciplinare chiaro a tutela dei lavoratori del nostro settore

La Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra) chiede al governo che, nell'ambito dei provvedimenti per affrontare l'emergenza per la diffusione del coronavirus, fornisca indicazioni chiare a salvaguardia dei lavoratori delle aziende che rappresenta. Al termine dell'incontro odierno con la ministra alle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, il presidente di Confetra, Guido Nicolini, ringraziando De Micheli per la pronta convocazione ed anche i ministri Amendola e Speranza, ha specificato che la Confederazione ha rinnovato la propria richiesta: «non vogliamo - ha specificato Nicolini - passare per allarmisti, né siamo interessati a rivendicare il ruolo dei profeti di sventura. Ma - ha aggiunto - sono settimane che ripetiamo a Palazzo Chigi, inascoltati, che serve un disciplinare chiaro a tutela dei lavoratori del nostro settore».

«Siamo - ha ricordato Nicolini - il settore labour intensive per eccellenza, con 100 mila imprese per circa un milione e mezzo di lavoratori: autotrasportatori, macchinisti, driver, corrieri, portuali, handler, magazzinieri. Lavoratori che, per mestiere, spostano cose, trasferiscono merce, viaggiano. Spesso si lavora in squadre, come i portuali, o si entra e si esce da fabbriche, impianti, negozi, case per ritirare o consegnare merci. Mi pare intuitivo che, in un contesto di divieti e limitazioni draconiane alla mobilità, il nostro sia il settore più colpito e a rischio cortocircuito. E, infatti, sta avvenendo, in tutta Italia e in tutti i segmenti, con scioperi, blocchi, messe in malattia e disservizi vari che riguardano porti, consegne, magazzini, autotrasporto, cargo ferroviario».

«Il rischio - ha sottolineato il presidente di Confetra - è che il tanto temuto lock down totale possa avverarsi de facto. La ministra ci ha garantito che, previo ulteriore rapido confronto con le parti sociali, il tema sarà affrontato e risolto nelle prossime ore. Abbiamo anche ribadito alla ministra che, nell'imminente decreto del presidente del Consiglio dei ministri economico, la filiera della logistica e del trasporto merci deve assolutamente essere considerata tra quelle più colpite».

Celestyal Cruises sospende le crociere sino al 30 aprile

Un'altra compagnia crocieristica sceglie di far fronte ai costi, non certo irrisori, generati dall'inattività delle navi della flotta piuttosto che rischiare di confrontarsi con i notevoli problemi all'attività operativa causati dall'attuale emergenza per la diffusione del coronavirus oltre che, ovviamente, per evitare di sottoporre a possibili rischi i propri ospiti e membri degli equipaggi. Si tratta della greca Celestyal Cruises che ha annunciato la decisione di sospendere temporaneamente sino al prossimo primo maggio le crociere delle sue due navi, la *Celestyal Olympia* e la *Celestyal Crystal*, che attualmente si trovano rispettivamente nel porto greco del Pireo e nel porto turco di Kusadasi. Una misura - ha specificato la compagnia - che «è il risultato delle inevitabili circostanze derivanti dalla continua diffusione del COVID-19 e dei sempre più frequenti avvisi e limitazioni da parte dei governi che vietano agli ospiti di partire dai loro Paesi e di rientrarvi».

«Attualmente - prosegue la nota della Celestyal Cruises - ci troviamo tutti di fronte ad una situazione sconosciuta, straordinaria, imprevedibile e in costante evoluzione che, di conseguenza, sta causando grandi difficoltà ai viaggi. Come recentemente affermato dall'Organizzazione Mondiale della Sanità, ogni settore e ogni individuo devono essere coinvolti nella lotta al COVID-19 e Celestyal Cruises sta seguendo questo consiglio e quello degli operatori sanitari e delle autorità di tutto il mondo, e sta agendo di conseguenza al fine di ridurre il rischio di quarantena o di isolamento sanitario per i nostri ospiti e i membri degli equipaggi. Inoltre, con un numero crescente di chiusure temporanee di porti crocieristici nei confronti di cittadini di determinate nazionalità, con le principali attrazioni e con alcuni Paesi che impongono limitazioni agli assembramenti pubblici e ai visitatori, in questo momento ad una compagnia ricca di destinazioni come Celestyal Cruises viene impedito di offrire l'esperienza promessa. Pertanto - ha annunciato Celestyal Cruises - abbiamo assunto la difficile ma responsabile decisione per cause di forza maggiore di sospendere le crociere tra il 14 marzo e il 30 aprile 2020». La compagnia prevede di riavviare l'attività crocieristica il prossimo primo maggio.

La compagnia greca ha reso noto che a tutti clienti che hanno già pagato una delle crociere che sono state annullate verrà offerto un credito dell'importo pari al 120% di quello della crociera cancellata, che potranno utilizzare per effettuare una qualsiasi delle crociere offerte dalla compagnia sino alla fine di 2021, oppure sarà offerto loro il rimborso dell'intero importo della crociera annullata.

Costa Crociere sospende temporaneamente le crociere in tutto il mondo

Costa Crociere ha annunciato la sospensione temporanea delle crociere svolte dalle proprie navi in tutto il mondo a causa della pandemia globale di Covid-19, decisione - ha specificato la compagnia - che è stata assunta per proteggere la salute e la sicurezza di ospiti, equipaggio e destinazioni. A differenza di altre compagnie crocieristiche, che hanno annullato le attività almeno sino a tutto aprile, Costa ha scelto di interrompere le crociere per un periodo limitato, fino al prossimo 3 aprile.

Le crociere della Costa attualmente in corso termineranno il loro attuale itinerario solo per consentire ai passeggeri di sbarcare e tornare a casa. La compagnia ha reso noto che sta provvedendo a informare gli agenti di viaggio e i clienti interessati dai cambiamenti, che riceveranno un buono per il rimborso completo.

Ricordando che negli ultimi mesi la compagnia ha ulteriormente rafforzato le misure precauzionali sulla sua flotta e ha seguito rigorosamente le linee guida dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, Costa Crociere ha precisato che tuttavia la logistica dei viaggi nel mondo risulta oggi più impegnativa che mai e con maggiori restrizioni adottate da diversi Paesi. Per questo - ha spiegato la compagnia - condurre operazioni sicure e regolari è diventato significativamente complesso.

«In qualità di leader del settore - ha affermato il direttore generale di Costa Crociere, Neil Palomba - riteniamo che sia nostra responsabilità essere pronti a fare scelte difficili quando i tempi lo richiedono. In Costa abbiamo sempre a cuore la salute e la sicurezza dei nostri ospiti e membri dell'equipaggio. Ora che queste circostanze senza precedenti richiedono azioni senza precedenti per garantire la tutela della salute delle persone in tutto il mondo, siamo pronti a svolgere il nostro ruolo. Girare il mondo a bordo di una nave Costa ed esplorare nuove destinazioni e culture è un'esperienza entusiasmante. Abbiamo realizzato questo sogno per milioni di persone in oltre 70 anni di storia e presto saremo pronti a condividere di nuovo questi momenti felici con i nostri ospiti».

Quest'anno il volume mondiale di trasporto marittimo containerizzato potrebbe calare del 10% a causa del coronavirus

Secondo la danese Sea-Intelligence, società che si occupa di analizzare l'evoluzione del traffico marittimo di container, l'epidemia di COVID-19 potrebbe avere un impatto sull'industria dello shipping containerizzato analogo a quello della crisi finanziaria del 2009 e ciò, ha specificato Sea-Intelligence, significa una potenziale perdita annua del 10% dei volumi di carichi in container, pari a 17 milioni di teu a livello globale.

Per la società, tuttavia, il vero problema di fondo è l'impatto che ciò avrà a lungo termine nel 2020 e forse oltre, e non solo sul calo dei consumi, ma innanzitutto anche sulla propensione delle aziende ad ordinare merci nonché sulla loro capacità di farlo, dato che - ha rilevato Sea-Intelligence - si sta assistendo pure alla comparsa di un possibile problema di liquidità finanziaria, un contesto - ha evidenziato la società - che presenta anche il realistico rischio di possibili casi di fallimento.

Per Sea-Intelligence ci sono tuttavia anche due elementi positivi che possono attenuare l'impatto negativo dell'epidemia sulle compagnie di navigazione containerizzate: il primo è il crollo del prezzo del petrolio che - ha osservato la società - di fatto si traduce nel breve termine in un'iniezione di contante nelle casse delle compagnie che due mesi fa hanno definito soprannoli basati sul prezzo del petrolio di allora e che ora pagano gli attuali inferiori prezzi del petrolio; il secondo è la disciplina che le compagnie hanno dimostrato di avere nel cancellare partenze o interi servizi di linea e nell'evitare di ridurre i noli per riempire le navi. Ciò - ha rilevato Sea-Intelligence - significa che fino ad ora i noli sono stati relativamente stabili nonostante l'impatto del coronavirus e che potrebbero esserlo anche prossimamente se si attuerà un nuovo ciclo di cancellazioni di partenze o servizi.

Sea-Intelligence ha avvertito inoltre che problemi potrebbero verificarsi anche quando l'emergenza sarà rientrata, in quanto il settore dovrà essere preparato a confrontarsi con una fase di deciso rimbalzo in cui si registrerà ad una temporanea carenza di capacità di stiva e a vertiginosi rincari dei noli.

Intervento del sindaco sui problemi portuali di Livorno

LIVORNO – Intervento del sindaco di Livorno Luca Salvetti e Barbara Bonciani assessora al porto sui problemi e sopra tutto sulla sicurezza nel settore portuale livornese relativo al Covid-19.

”In questi ultimi giorni il sottoscritto e l’assessora al porto Barbara Bonciani abbiamo ricevuto molte sollecitazioni dai lavoratori portuali e dai rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza, circa la situazione di criticità vissuta nel porto di Livorno a seguito dell’emergenza Codiv-19.

I lavoratori in particolare, si legge nella nota, lamentano la mancanza di linee guida di comportamento univoche nei vari cicli di lavoro e il mancato reperimento dei Dpi (in particolare maschere Ffp2 e maschere chirurgiche).

Si esprime inoltre preoccupazione per il mancato controllo ai varchi in ingresso in porto, sia dei passeggeri in imbarco per i traghetti, sia degli autotrasportatori in transito nello scalo. Una delle situazioni più urgenti a noi comunicate, riguarda la movimentazione e lo stoccaggio delle auto nuove.

I lavoratori lamentano in particolare il non rispetto delle distanze di sicurezza previste dai Dpcm della fase di navettamento dei lavoratori sottobordo, che avviene mediante pulmini.

Nella riunione dei giorni scorsi convocata dall’Autorità di Sistema portuale in materia di misure di contenimento del Codiv-19, sono state raccolte le indicazioni espresse dal medico Asl che collabora con la Sanità marittima sui numeri consentiti all’interno dei pulmini (3 persone più l’autista).

Si è rilevata altresì la necessità di sanificare i pulmini ad ogni fine turno. Misure queste che l’Adsp comunicherà a tutte le imprese che operano in porto per questo tipo di traffico. Rimane ancora aperta invece la questione relativa al controllo ai varchi dei passeggeri e la previsione di misure igienico-sanitarie sempre ai varchi per gli autotrasportatori.

Inoltre è aperta la questione sollevata sul controllo della temperatura dei passeggeri all’imbarco e allo sbarco dai traghetti. Non c’è dubbio che in un momento di difficoltà ed emergenza come questo, risulta di fondamentale importanza informare i lavoratori portuali sui Dpi ritenuti necessari alla tutela della propria salute.

Siamo sicuri che l’adozione delle nuove Linee guida per la logistica annunciate dalla ministra De Micheli, sollecitate fra l’altro dalle associazioni di categoria anche a seguito

delle difficoltà espresse dagli autotrasportatori e dai portuali, permetterà ai lavoratori della filiera logistica di lavorare in maggiore sicurezza.

Le linee guida appena approvate prevedono misure informative per i lavoratori e procedure a favore della loro tutela, fra cui i dispositivi di protezione individuale.

Il Comune di Livorno, continua la nota, con l'assessorato Porto e Integrazione città-porto sta attivando una cabina di regia per monitorare giorno per giorno anche gli effetti di tenuta economica e sociale della città considerati, sia i cali già registrati nel settore traffico passeggeri (con la cancellazione già di molte navi da crociera), sia gli effetti dell'onda lunga proveniente dagli altri traffici, in particolare da quello delle auto nuove che subirà una contrazione importante.

Con l'adozione delle nuove linee guida del Mit, esprimiamo la nostra volontà altresì ad attivarci in accordi locali finalizzati alla tenuta sociale ed economica della città-porto di Livorno. In questa fase risulta necessario costituire una cabina di monitoraggio costante della situazione in porto e della tenuta sociale ed economica che ne deriva per la città.

Non dimentichiamo, conclude la nota di Salvetti e Bonciani, che il porto è il principale motore economico di Livorno e che la maggior parte dei lavoratori sono impiegati nelle imprese portuali e a quelle che fanno capo alla catena logistica integrata.

Si tratta di un momento molto critico in cui ciascuno dovrà fare la propria parte al fine di sostenere le imprese e i lavoratori.

In questo contesto, non vi è dubbio che sarebbe auspicabile la predisposizione di piani di intervento da attuarsi in caso di aggravamento della situazione, individuando i traffici prioritari e le operazioni minime da garantire al fine di scongiurare un eventuale blocco delle operazioni di imbarco e sbarco”.

Confetra a colloquio con De Micheli

ROMA – Proficuo colloquio tra il presidente di Confetra, Guido Nicolini e la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli. Tema dell'incontro chiesto da Confetra, la necessità di una vademecum a tutela del lavoro, in caso contrario il lock down avverrà di fatto.

“Innanzitutto desidero ringraziare la ministra Paola De Micheli per la pronta convocazione dopo la “giornata nera” di ieri. Con il Mit, e devo aggiungere anche con i ministri Amendola e Speranza, si sta facendo un gran lavoro per provare ad aggredire le enormi criticità del momento” ha dichiarato il presidente di Confetra Guido Nicolini dopo il colloquio con la ministra De Micheli.

“Non vogliamo passare per allarmisti, né siamo interessati a rivendicare il ruolo dei profeti di sventura. Ma sono settimane che ripetiamo a Palazzo Chigi, inascoltati, che serve un disciplinare chiaro a tutela dei lavoratori del nostro settore. Siamo il settore labour intensive per eccellenza, con 100 mila imprese per circa un milione e mezzo di lavoratori: autotrasportatori, macchinisti, driver, corrieri, portuali, handler, magazzinieri. Lavoratori che, per mestiere, spostano cose, trasferiscono merce, viaggiano. Spesso si lavora in squadre, come i portuali, o si entra e si esce da fabbriche, impianti, negozi, case per ritirare o consegnare merci.

Mi pare intuitivo che, in un contesto di divieti e limitazioni draconiane alla mobilità, il nostro sia il settore più colpito e a rischio cortocircuito. E, infatti, sta avvenendo, in tutta Italia e in tutti i segmenti, con scioperi, blocchi, messe in malattia e disservizi vari che riguardano porti, consegne, magazzini, autotrasporto, cargo ferroviario.

Il rischio è che il tanto temuto lock down totale possa avverarsi *de facto*. La ministra ci ha garantito che, previo ulteriore rapido confronto con le parti sociali, il tema sarà affrontato e risolto nelle prossime ore. Abbiamo anche ribadito alla ministra che, nell'imminente Dpcm economico, la filiera della logistica e del trasporto merci deve assolutamente essere considerata tra quelle più colpite”.

Terminal Psa Pra' Genova opera al 50% dal 16 marzo 2020

Le nuove disposizioni per contrastare la pandemia di Covid-19 rallentano le attività dei terminal container, sia per le operazioni di igienizzazione e sanificazione delle macchine operatrici, sia regole più stringenti per gli autisti durante la consegna dei documenti e nelle operazioni di carico e scarico. Per tali motivi, Psa Pra' Genova ha dimezzato l'operatività del terminal container, secondo quanto comunicano le associazioni dell'autotrasporto.

In concreto, precisano, ogni ora sarà espletata la documentazione per ottanta autisti all'ora. Inoltre, le operazioni di scarico container per l'esportazione saranno limitate a una nave per volta. Quindi fino alla chiusura di una nave resterà bloccato il carico della successiva. Saranno ridotte del 50% anche le operazioni verso la ferrovia.

In Europa viaggiano solo le merci, e pure male

L'Europa sta progressivamente chiudendo le frontiere alle persone, lasciando viaggiare le merci. Ma anche queste trovano difficoltà nel passare da uno Stato all'altro. Domenica 15 marzo 2020 la Germania ha annunciato che dalle 8.00 del 16 marzo chiuderà le frontiere con Francia, Svizzera, Austria e Danimarca, garantendo solo il transito delle merci e dei lavoratori pendolari. La Francia per ora non le chiude, ma ha annunciato che nei prossimi giorni ridurrà la frequenza di treni, autobus e aerei a lunga percorrenza. A mezzanotte del 15 marzo l'Austria limiterà i movimenti dei propri cittadini, seguendo l'esempio italiano e lo stesso farà la Repubblica Ceca.

Come abbiamo detto, gli Stati annunciano che le merci potranno transitare, ma qualcuno sta ponendo limiti anche in questo caso. La Slovenia ha prima bloccato tutti i veicoli stranieri in ingresso dall'Italia, poi ha cambiato disposizioni, facendo passare solo quelli che hanno carburante sufficiente per attraversare il Paese senza fermarsi. Chi può passare viaggia in convogli scortati dalla Polizia.

Le cronache rumene segnalano che il 15 marzo erano bloccati alla frontiera con l'Italia oltre trecento camion rumeni da 48 ore, senza rifornimento di cibo o acqua. Questi veicoli rientrano in Romania dopo un trasporto e quindi molti non hanno sufficiente carburante, mentre gli autisti hanno pochi viveri a bordo.

L'Ungheria non chiude completamente, ma impone ai veicoli industriali stranieri l'ingresso da pochi valichi di frontiera e il transito in alcuni corridoi autostradali. Però non possono entrare i veicoli industriali provenienti dall'Italia oppure che hanno transitato in Italia. A tale proposito, la ministra dei Trasporti italiana, Paola De Micheli, ha telefonato al primo ministro ungherese, László Palkovics di ritirare questo provvedimento.

Fincantieri chiude gli stabilimenti italiani per due settimane

Fincantieri ferma gli stabilimenti italiani, dal 16 al 29 marzo, per prevenire la diffusione del Coronavirus, in accordo con i sindacati. «A seguito del manifestarsi del fenomeno epidemiologico Coronavirus - si legge in una nota - e in applicazione dei provvedimenti che il governo ha progressivamente messo in campo», il gruppo navalmeccanico «ha tempestivamente posto in essere tutta una serie di azioni volte a prevenire e a contrastare la possibilità di contagio nei propri stabilimenti».

Tutti i dipendenti saranno in ferie collettiva anticipata. «Coerentemente a ciò - continua la nota - Fincantieri vuole ancora una volta porre al centro delle priorità aziendali la salvaguardia del proprio personale e di quello delle ditte dell'indotto che con essa fanno sistema, nonché adeguarsi alle attuali necessità del Paese. Per questo motivo, come tra l'altro era stato chiesto dalle Organizzazioni Sindacali Nazionali nel comunicato delle Segreterie FIM-FIOM-UILM datato 12 marzo, la società ha deciso di sospendere le attività produttive nei siti italiani del Gruppo dal 16 al 29 marzo, disponendone la chiusura con ricorso alle ferie collettive, anticipandole rispetto al godimento nel consueto periodo estivo».

Perché proprio dal 16 al 29 marzo? Perché è un periodo di 14 giorni, «coerente - spiega Fincantieri - con le indicazioni imposte dalle autorità sanitarie in tema di quarantena al fine di ridurre le possibilità di contagio, rispondere alle misure governative di restrizione, nonché consentire a tutti i lavoratori di porre in essere adeguati comportamenti per affrontare l'emergenza».

«La modalità adottata, alla normalizzazione della situazione, consentirebbe - conclude la nota - di ripartire "ventre a terra" per salvaguardare il futuro dell'Azienda e del Paese e, peraltro, non si tradurrà in una perdita economica per i lavoratori».

Solo in questo modo, senza nessun reale sacrificio rispetto allo stato di emergenza dell'Italia, potremo non pregiudicare il nostro futuro, salvaguardare la continuità operativa dell'azienda, il mantenimento dei livelli occupazionali e la credibilità guadagnata da Fincantieri con la propria clientela nazionale ed estera e quest'ultima potrà trovare l'assicurazione, a situazione normalizzata, che le consegne successive saranno rispettate adempiendo alle scadenze di contratto.

Fincantieri gestisce 20 stabilimenti in 4 continenti, per un totale di 19 mila dipendenti. In Italia ne ha quasi 8 mila, distribuiti in nove centri: Trieste, Monfalcone, Marghera, Sestri Ponente, Genova, Riva Trigoso-Muggiano, Ancona, Castellammare di Stabia, Palermo.

Profonda crisi o impennata dei noli per i container dopo il Coronavirus?

L'impatto della pandemia di Coronavirus sul trasporto marittimo di container non si può escludere che sarà simile agli effetti che provocò la crisi finanziaria del 2008. Lo sostiene la società danese di analisi e ricerca SeaIntelligence affermando.

“Ciò implicherebbe una perdita potenziale di volume del 10%, pari a 17 milioni di Teu a livello globale. Per i porti e i terminal si prevede una perdita potenziale di circa 80 milioni di Teu movimentati nel 2020” ha sottolineato Lars Jensen, amministratore delegato di SeaIntelligence.

Il vero problema di fondo è l'impatto che la pandemia avrà a lungo termine nel 2020 e possibilmente anche oltre, non solo sulla spesa dei consumatori, ma anche sulla disponibilità delle aziende a ordinare merci in primo luogo. Oltre che sulla loro capacità di farlo, visto che sta cominciando a profilarsi un possibile problema di liquidità finanziaria. Esiste anche un rischio realistico di fallimenti.

Il lato positivo è che ci sono due elementi che aiutano i vettori marittimi. Uno è il crollo del prezzo del petrolio, che agisce come un'iniezione di liquidità a breve termine per le compagnie di navigazione che due mesi fa pagavano il sovrapprezzo del bunker sulla base del prezzo del petrolio e che oggi pagano prezzi stracciati per il carburante. L'altro aspetto positivo per le shipping company è l'attenzione e la prontezza che hanno dimostrato nel cancellare le partenze e nell'evitare di abbassare i noli per riempire le navi.

“Questo significa che finora le tariffe sono state relativamente stabili nonostante l'impatto del coronavirus proveniente dalla Cina e potrebbero anche superare il prossimo periodo se vedremo una nuova serie di blank sailing” suggerisce SeaIntelligence.

Ci sono però motivi anche per vedere il bicchiere mezzo pieno. La società danese di analisi e ricerca invita infatti a osservare con attenzione la possibili positive conseguenze di un brusco rialzo dei volumi di merce da trasportare via mare abbinato a una ridotta offerta di stiva e conseguentemente a rate di noli che schizzerebbero verso l'alto”.

Nel Decreto Covid-19 solo un paio di misure specifiche per porti e trasporti

Il Decreto legge ‘Covid-19’ che il Governo si appresta ad approvare nella notte conterrà solo un paio di misure specifiche di rilancio e sostegno all’economia dei trasporti più alcune disposizioni utili ad esempio a migliorare i controlli sanitari alle merci in transito nei porti e negli aeroporti. Questa dei controlli era stata una delle emergenze sollevate nelle scorse settimane dagli spedizionieri italiani.

Secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY il testo finale che andrà al vaglio del Consiglio dei Ministri contiene misure in ambito fiscale, doganale, tributario e amministrativo che richiedevano una sospensione immediata degli effetti perché le relative scadenze o obblighi sono a breve termine (entro il prossimo mese). Oltre a ciò il provvedimento contiene anche il previsto pacchetto di ammortizzatori sociali validi per tutte le imprese e la sospensione del pagamento dei canoni per le imprese portuali ex.artt. 16, 17 e 18 fino al 30 luglio prossimo (salvo doverli poi saldare entro il 31 dicembre anche a rate). Previsto anche il differimento di un mese del pagamento dei diritti doganali dovuti entro fine aprile. Tutte le altre misure più specifiche per il comparto dei trasporti e della logistica sono state rinviata a un prossimo decreto che conterrà misure ad hoc per il supporto delle filiere produttive.

Le varie bozze di Decreto circolate fino a sabato sera prevedevano infatti diversi interventi fortemente richiesti dalle associazioni di categoria, in primis da Confetra e Confraspporto. Fra queste c’erano il rifinanziamento del Fondo per la formazione dei macchinisti di treni che per il 2020 ammonta a 2,1 milioni di euro, la sospensione della tassa d’ancoraggio fino al 31 luglio, il rinvio di 8 mesi dei nuovi obblighi per titolari depositi di gasolio privati fino a 9 mc, la sospensione fino al 31 ottobre dei contributi alle varie authority (Art, Agcom e Antitrust), il rifinanziamento di Ferrobonus e Marebonus e infine l’istituzione di un Fondo per una comunicazione integrata sul rilancio dell’export italiano post-emergenza.

Gli stakeholder della logistica merci in Italia potranno anche consolarsi sapendo che l’articolo 2 del Decreto, intitolato “Potenziamento delle risorse umane del Ministero della salute”, potenzia la dotazione di personale preposto ai controlli sanitari alle merci negli scali. “Tenuto conto – recita il provvedimento – della necessità di potenziare le attività di vigilanza, di controllo igienico-sanitario e profilassi svolte presso i principali porti e aeroporti, anche al fine di adeguare tempestivamente i livelli dei servizi alle nuove esigenze sanitarie derivanti dalla diffusione del COVID-19, il Ministero della salute è autorizzato ad assumere con contratto di lavoro a tempo determinato con durata non superiore a tre anni, 40 unità di dirigenti sanitari medici, 18 unità di dirigenti sanitari veterinari e 29 unità di personale non dirigenziale con il profilo professionale di tecnico della prevenzione, appartenenti all’area III, posizione economica F1, del comparto funzioni centrali, da destinare agli uffici periferici, utilizzando graduatorie proprie o approvate da altre amministrazioni per concorsi pubblici, anche a tempo indeterminato 2”.

Allianz: “Dal Coronavirus danni al commercio per 320 miliardi a trimestre”

Milano – L’impatto del Coronavirus sul commercio mondiale sarà sicuramente maggiore di quello causato dalla recente guerra dei dazi tra Usa e Cina. A confermarlo è un’analisi della tedesca Allianz, il più importante gruppo assicurativo di tutta Europa e uno dei primi al mondo, il quale ha stimato che le perdite degli scambi commerciali di beni e servizi potrebbero ammontare nel 2020 a circa 320 miliardi di dollari per trimestre.

Praticamente, in soli 3 mesi i danni prodotti dal Covid-19 sull’economia mondiale sarebbero paragonabili all’impatto annuale della controversia commerciale Usa-Cina del 2019. Questo shock commerciale è già visibile nei primi indicatori, che segnalano una frenata del volume degli scambi a livello globale del 2,5% nel 1° trimestre dell’anno e dell’1% nel 2° trimestre.

Per quanto riguarda in particolare la movimentazione delle merci, le statistiche di Allianz prevedono una graduale ripresa a marzo e/o aprile, con la prospettiva di un ritorno alla normalità verso la fine di maggio. “Le perdite delle esportazioni nel mondo dovrebbero ammontare a 161 miliardi di dollari in quanto la domanda proveniente dalla Cina e dall’Europa rimarrà influenzata in modo negativo fino alla fine di aprile”, osserva Ludovic Subran, chief economist di Allianz.

Nel contempo, l’analisi prevede anche un calo significativo delle attività legate al turismo da e verso l’Italia, la Cina e più in generale l’Europa, con un conseguente rallentamento di tutti i servizi di trasporto. Il ritorno alla normalità, in questi due settori, dovrebbe essere molto graduale. In questo caso, Subran stima perdite globali per le esportazioni pari a 125 miliardi di dollari sul fronte del turismo e a 33 miliardi di dollari per i servizi di trasporto. I dati dell’industria dello shipping portano nella stessa direzione. La International Chamber of Shipping stima infatti che l’epidemia di Covid-19 abbia sottratto agli scambi globali più di 350.000 container. Secondo la Commissione europea, solo nelle precedenti 4 settimane (dal 17 febbraio al 10 marzo) le partenze di navi portacontainer dalla Cina sono diminuite del 49%. Il previsto calo del 20-25% nella produzione marittima globale avrà un impatto corrispondente sul settore dei terminal portuali. Attualmente lo scenario della ripresa a forma di V indica un recupero nella seconda metà del 2020, con una previsione per il commercio globale di +0,4% per l’intero anno.

Mattioli “Mare vitale contro il virus noi in prima linea per il Paese”

di Massimo Minella

«Siamo importanti e molti ce lo riconoscono. Ma nelle situazioni d'emergenza lo siamo ancora di più». Non è una difesa d'ufficio, quella del presidente di Confitarma Mario Mattioli, ma il desiderio di sottolineare quanto le donne e gli uomini del mare possano essere fondamentali nella complessa vita di tutti i giorni, quando nel pieno di un'emergenza si deve andare a fare la spesa al supermercato, fare rifornimento alla propria auto, acquistare un prodotto per la casa. «Via mare viaggia praticamente tutto, se i collegamenti dovessero fermarsi o anche rallentare rispetto ai ritmi a cui siamo abituati, sarebbe un problema enorme» dice.

Ma non c'è il rischio, presidente Mattioli, che con il passare del tempo la situazione possa davvero cominciare a compromettersi?

«La variabile tempo è fondamentale in questo. È chiaro che alla lunga tutti avrebbero problemi, anche noi armatori che non possiamo certo pensare di tenere in eterno a bordo gli stessi equipaggi. Per questo abbiamo apprezzato le iniziative messe in atto dal governo, e in particolare dal ministero dei Trasporti, dopo le nostre sollecitazioni».

Di che cosa si tratta?

«Delle proroghe dei certificati dei marittimi che abbiano già presentato domanda di rinnovo o che sono in possesso di uno scaduto o in scadenza entro aprile. È il ministero della Salute ha emanato una circolare con cui viene prorogata di tre mesi rispetto alla scadenza naturale la validità dei certificati sanitari rilasciati dopo la visita periodica biennale».

Il governo vi ha chiesto anche di mettere a disposizione navi da trasformare in ospedali?

«Siamo stati contattati fin dal primo arrivo degli italiani da Wuhan, per il porto di Civitavecchia, anche se poi ci si orientò sulla caserma della Cecchignola. La disponibilità delle navi c'è sempre, come emerso anche dalle dichiarazioni di Gnv e Grimaldi, ma non dimentichiamo che ci vuole del tempo per attrezzarle. Pensate solo al fatto degli impianti

di condizionamento centralizzati delle navi. La disponibilità resta ed è una cosa lodevole, ma si pensi anche ad altro, come le caserme e oltre strutture dismesse. Il problema di questo Paese è che ad esempio, rispetto alla Germania, disponiamo di meno di un quinto dei letti di terapia intensiva, 5mila contro 28mila. Forse dovremmo cominciare a pensare a colmare questa differenza. Detto questo il governo troverà sempre il mondo dell'armamento come suo alleato».

Ciò che via mare viene garantito alla vita quotidiana del Paese è fondamentale. La piega presa dagli ultimi eventi vi preoccupa?

«Tutti siamo preoccupati, ma dobbiamo essere responsabili e fare al meglio la nostra parte. Sappiamo di svolgere una funzione importante e ringraziamo il ministro De Micheli per aver ricordato il ruolo-chiave della filiera logistica, che non è solo via terra, ma anche via mare. Anche noi però abbiamo dei limiti fisici, i nostri equipaggi hanno bisogno di essere sostituiti. Abbiamo chiesto a tutti uno sforzo ulteriore, l'abbiamo incassato anche con risposte che ci hanno fatto inorgogliare, ma non può essere in eterno. Abbiamo poi necessità di avere dei ristori economici e finanziari che compensino anche parzialmente le enormi perdite del settore su merci e passeggeri. Chiediamo anche il congelamento dei mutui in scadenza. Se si trasporta di meno, si impiega di meno e aumentano le difficoltà».

Si potrebbe pensare alla figura di un commissario per gestire la filiera logistica in una fase come questa?

«Voi a Genova avete un grande esempio di commissario, il sindaco Marco Bucci che da napoletano invidia. Le vostre istituzioni stanno facendo grandi cose e il viadotto corre proprio grazie al vostro modello. Ma sinceramente non credo che il commissariamento sia la formula magica che risolve ogni cosa. Per la logistica non la ritengo la soluzione, il dialogo è con il governo, è sul tavolo di confronto con le istituzioni che vanno portate direttamente le nostre istanze».

Stop dell'industria cinese: record di container fermi

Quasi, a grandi numeri, quanto la capacità delle banchine porto di Genova: oltre due milioni di teu (twenty feet equivalent unit, l'unità di misura con cui si calcola il numero dei container, equivalente a uno scatolone metallico da 20 piedi). A tanto è ammontata la capacità di stiva delle navi ferme nel momento in cui la Cina aveva bloccato la totalità delle sue produzioni per effetto dell'emergenza coronavirus, nella seconda metà di febbraio.

Un dato storico, certificato dai broker francesi di Alphaliner, che rappresenta il maggior calo di traffico da quando, circa 40 anni fa, il trasporto marittimo su container si è affermato come strumento principe della globalizzazione.

I traffici nel frattempo hanno ripreso a girare, almeno dalla Cina e senza tenere conto che l'onda del virus sta arrivando adesso in Europa (al netto dell'Italia) e Usa. Ma intanto, il record di stiva ferma registrato a febbraio ha superato quello che si registrò al fallimento della mega-compagnia coreana Hanjin, che nel 2016 provocò il fermo di navi per un equivalente di 1,5 milioni di teu.

Diverse invece le proporzioni se si fanno i conti con la crisi

globale del 2008: anche in questo caso, la crescita in numero della flotta globale e soprattutto l'entrata in servizio delle portacontainer Ulcs (Ultra Large Container Ship, ognuna in grado trasportare anche fino a 24 mila teu) hanno cambiato le carte sul tavolo: se nel 2009 - l'anno in cui si è riversato sullo shipping tutto l'effetto della crisi finanziaria - le navi all'ancora rappresentavano l'11,7% della capacità globale della flotta, oggi, pur avendo numeri assoluti più alti, la quota si è ridotta all'8,8%. Tra i maggiori operatori del settore container, la compagnia svizzera Msc - numero due al mondo nel settore - si è vista fermare 33 navi, il numero uno, Maersk Line (Danimarca) 15 unità in tutto, i colossi asiatici Cosco Shipping (Cina) ed Evergreen (Taiwan) sette navi ciascuno.

Nelle ultime tre settimane, le capacità sulle due principali direttrici del traffico container, cioè Asia-Europa e la rotta trans-pacifica, sono state tagliate - a seconda delle compagnie o delle alleanze tra compagnie - per percentuali che variano dal 30% al 60%, ed entro la fine di questo mese i broker si aspettano ulteriori riduzioni dei servizi. —

A. QUA.

Genova, il terminal traghetti si ferma Niente viaggi per le navi passeggeri

Stop alle navi passeggeri, anche verso la Sardegna.

Il terminal Traghetti dello scalo genovese si ferma totalmente dopo che, sabato scorso, ha preso il largo un tragheto della compagnia Tirrenia salpato sotto la Lanterna e diretto a Porto Torres.

Si tratta, per il porto di Genova, dell'ultimo duro colpo dovuto all'emergenza coronavirus dopo lo stop, deciso nei giorni scorsi, per tutte le navi da crociera. I traghetti, gli unici rimasti operativi nella zona del porto dedicata ai passeggeri, avevano continuato a garantire i collegamenti di base, seppur con non poche defezioni come quella della cancellazione di tutte le partenze per il Nord Africa.

«Purtroppo ci aspettavamo questo fermo per via del progressivo irrigidimento dovuto alle limitazioni imposte nel tentativo di contenere l'emergenza coronavirus», commenta il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligu-

re Occidentale, Paolo Emilio Signorini. A fermare i traghetti in partenza e in arrivo dal porto di Genova così come dagli altri scali italiani e diretti in Sardegna è stato direttamente il Mit. Lo scorso anno, sulle banchine genovesi, il numero dei passeggeri dei traghetti è aumentato rispetto all'anno precedente: i passeggeri sono arrivati a quota 2.170.000, 89 mila in più del 2018, grazie alla crescita dei viaggiatori proprio sulle linee per la Sardegna. Ma l'emergenza coronavirus non sta causando problemi solo sui moli.

Da ieri, il traffico dell'aeroporto di Genova è ridotto ai minimi termini per via delle limitazioni imposte dal governo e le scelte delle compagnie di linea. L'unico volo che al momento atterra al Cristoforo Colombo è un aereo proveniente in mattinata da Roma, che riparte verso la Capitale un paio d'ore più tardi. «Fortunatamente - spiega Signorini - possiamo contare su risultati positivi raggiunti negli ultimi due anni, motivo per cui possiamo resistere a qualche settimana di rallentamento». —

M.D.A.