

RASSEGNA STAMPA DEL

19 marzo 2020

## **Spending review e tasse scontate: piangono le casse delle Autorità portuali**

Genova - "Rischiamo seriamente che i porti italiani siano paralizzati, proprio quando invece dovremmo essere pronti a cogliere il rimbalzo". Quasi parola per parola, è questo il messaggio che ieri i presidenti dei porti più arrabbiati si scambiavano nelle chat della rivolta e che il Secolo XIX/TheMediTelegraph è riuscito a intercettare. Per ora i membri sono cinque, ma la lista potrebbe allungarsi. I numeri uno delle Authority portuali italiane sono arrabbiati. E' una questione di conti, perché adesso nelle casse degli scali italiani i soldi saranno sempre meno. L'allarme era già stato lanciato a fine febbraio.

Una lunga lettera inviata ad Alberto Stancanelli, capo di gabinetto del ministro De Micheli, e ai massimi dirigenti romani del Mit, elencava in modo preciso il taglio lineare, porto per porto, determinato dalla spending review voluta dal governo. A firmare il conto, salatissimo, era stato il presidente di Assoport Daniele Rossi: 44 milioni di euro in meno che ora rischiano di generare «insostenibili compressioni delle spese generali» e di mettere a repentaglio sia «i servizi generali che garantiscono l'efficienza dei porti» che quelli che assicurano «il regolare e sicuro svolgimento delle attività portuali».

Tanto per dare un'idea a Genova e Savona vengono chiesti tagli per oltre 8 milioni di euro, ai porti della Sardegna per 10 milioni. E' un'ecatombe. Non solo: nelle prossime ore arriverà anche la manovrina chiesta dagli armatori e dagli operatori per superare la crisi del coronavirus. Il governo si prepara a tagliare le tasse di ancoraggio per più di 30 milioni. Anche la Cina ha messo in campo una manovra simile, ma a emergenza finita per cogliere il rimbalzo. I porti italiani potrebbero così trovarsi in cassa quasi 75 milioni di euro in meno. Senza contare che nel decreto in fase di approvazione, c'è anche la rateizzazione dei canoni delle concessioni, l'affitto che pagano i terminalisti per lo sfruttamento delle banchine. E se nei prossimi mesi, superata la crisi del virus, l'Europa chiedesse ai porti di pagare le tasse? Sarebbe altri 100 milioni indietro.

Così spaventati da questi conti, alcuni presidenti si sono arrabbiati perché: «Potevamo e dovevamo incidere di più, facendo presente che con queste misure rischiamo di diventare il bancomat di altri. Contiamo sempre meno politicamente. E a settembre non avremo più benzina per fare nulla» ragionavano sulla chat i ribelli. Nel mirino finisce così il presidente dell'associazione Daniele Rossi. Anche l'idea di dare poteri da commissario ai presidenti non ha trovato terreno fertile. Il modello a cui alcuni presidenti vorrebbero ispirarsi è Genova «e non Taranto» come invece lo stesso Rossi ha annunciato a PortNews. E ora la fronda affila le armi.

## **Los Angeles, la tassa sui mezzi inquinanti irrita i trasportatori**

Genova - I porti di Los Angeles e Long Beach puntano a sostenere l'utilizzo di veicoli green. I due scali avrebbero optato per l'istituzione di un "Clean Truck Fee" con l'obiettivo di aumentare il numero dei mezzi puliti impiegati nel sistema, destinando gli introiti alla realizzazione di un fondo appositamente dedicato all'acquisto di mezzi ecologici per favorire quindi la transizione ecologica delle aziende. Negli scorsi giorni i due porti hanno approvato l'applicazione di una tariffa sui container pari a 10 dollari per ogni teu trasportato.

La nuova tassa, precisano i due porti americani, non verrà applicata ai camion a "zero emissioni", che saranno esenti per tutta la durata del programma. Un provvedimento coraggioso e lungimirante, quantomeno all'apparenza e soprattutto in un'ottica green, poiché pone la sostenibilità ambientale in primo piano. Tuttavia permangono altri aspetti da considerare, soprattutto quelli che riguardano la sostenibilità economica di questa scelta nel medio periodo. «Entrambi i porti hanno già subito una significativa riduzione della quota di mercato nel corso dell'ultimo decennio – segnalano gli analisti – Imporre costi aggiuntivi agli operatori potrebbe accelerare e peggiorare questo trend di decrescita». Se la tariffa applicata fosse pari a 70 dollari a teu, secondo le stime, almeno l'1,4% del cargo verrebbe deviato dagli operatori verso altri porti. Anche con un'imposta pari a 18 dollari, tuttavia, verrebbero fatte scelte differenti e la merce, di conseguenza, potrebbe subire "deviazioni". Proprio per questa ragione, e per rafforzare le motivazioni di base del provvedimento, i porti di Los Angeles e Long Beach hanno richiesto anche ad altri scali di condividere l'applicazione della tariffa. Nella stessa risoluzione adottata, le due autorità portuali dichiarano che lavoreranno per coinvolgere altri porti, negli Stati Uniti e nel mondo, nell'applicazione dei "Clean Truck programs". Secondo gli analisti l'imposizione di una tariffa elevata avrebbe solo l'effetto negativo di spostare il traffico verso altre destinazioni ma non quello positivo di sostenere con più forza la conversione "green" dei veicoli. Di questo avviso anche Weston LaBar, Ceo della Harbor Trucking Association: «Siamo molto critici circa l'applicazione della nuova imposta, gli operatori sono già sufficientemente oberati dalla tassazione e non vediamo il bisogno di aggiungere una nuova tariffa. I costi continuano a crescere e chi non riesce più a sostenerli si sposta altrove». Secondo i sostenitori della nuova imposta, invece, gli operatori dovrebbero intravedere del nuovo provvedimento la possibilità di accedere al nuovo fondo di finanziamento che permetterebbe loro di acquistare un grande numero di veicoli "puliti". Un altro aspetto che deve essere affrontato, a questo proposito, è la constatazione che, dati alla mano, un vecchio camion – seppur certamente meno eco-friendly - pare essere economicamente molto più competitivo rispetto ad un veicolo nuovo. «Esistono sicuramente mezzi più efficaci per mettere i soldi nelle tasche degli operatori e permettere loro di acquistare nuovi mezzi green – spiega LaBar – Uno di questi consiste sicuramente nell'aumentare il business». Il punto di partenza condiviso rimane quindi la necessità di non applicare una tariffa troppo elevata: così facendo, mentre si testano gli effetti del nuovo provvedimento messo a punto dai due scali americani, si può evitare di provocare spostamenti significativi delle merci verso altri porti.

## **Russia e India più vicine grazie al nuovo corridoio merci**

Genova - Un “corridoio veloce” per movimentare le merci in modo più efficiente dalla Russia all’India e viceversa. È stato denominato Instc (International North South Transport Corridor) e rappresenta la via più veloce, grazie ad una serie di collegamenti multimodali, per collegare i due paesi a livello commerciale. India e Russia, secondo le più recenti dichiarazioni ufficiali, stanno procedendo speditamente verso la realizzazione del loro ambizioso progetto infrastrutturale che prevede anche la costruzione di un link ferroviario con transito attraverso l’Iran. L’implementazione del progetto è stata ritardata per anni ma, negli ultimi tempi, ha subito una significativa accelerazione, essendo stata posta tra le priorità di entrambi i paesi.

"Entro tre mesi i commercianti indiani e russi potranno movimentare merci in modo più rapido, transitando attraverso l’Iran" ha dichiarato Vennelakanti Kalyana Rama, presidente e managing director dell’azienda di proprietà statale indiana Concor (Container Corporation). La Concor, infatti, ha siglato un “Memorandum of Understanding” lo scorso anno con la società russa Rzd Logistics Jsc (una filiale della statale Russian Railways): l’obiettivo condiviso era quello di facilitare la movimentazione del cargo, permettendo di trasportare merce dall’India alla Russia e viceversa con un’unica spedizione. Grazie a questa operazione, esportatori e importatori di entrambi i paesi potranno beneficiare di tempi di transito minori per i trasporti e anche di costi minori, se comparati agli attuali che risentono dell’imprescindibile passaggio attraverso il Canale di Suez. Il Memorandum include anche uno studio delle possibilità di sviluppo, in Russia e in India, di progetti logistici congiunti che utilizzino i corridoi di trasporto internazionale, incluso l’Instc.

A questo proposito i due paesi si sono confrontati in merito alla realizzazione di operazioni di connettività o di corridoi in Eurasia e per la messa a punto di iniziative volte al collegamento di quest’ultima con la regione dell’Oceano Indiano. L’obiettivo consiste nell’organizzazione di attività per il miglioramento della cooperazione logistica indo-russa tramite programmi congiunti nell’ambito del trasporto container tra i due paesi e anche con lo sviluppo di servizi logistici di alta qualità, compresi quelli destinati a migliorare l’efficienza dell’International North South Transport Corridor.

La nuova rotta – che può essere definita la più breve rotta multimodale di collegamento tra l’Oceano indiano e il Golfo Persico - taglierà, quindi, in modo significativo i tempi di trasporto, che passeranno da 40 giorni a 25-28 giorni, rendendo non più necessario il passaggio marittimo attraverso Suez. Il cargo proveniente dall’India potrebbe transitare dal porto iraniano di Bandar Abbas e, da qui, ripartire via terra verso Bandar-e Anzali sul Mar Caspio. La merce, quindi, potrebbe essere spedita al porto russo di Astrakhan e, da qui, raggiungere il resto dell’Europa su rotaia.

## **Ultimi ritocchi a bordo di GNV Splendid, la nave trasformata in ospedale**

Quasi tutto pronto a bordo di GNV Splendid, il traghetto della compagnia Grandi Navi Veloci (gruppo MSC) che sarà adibito ad 'ospedale galleggiante' all'interno del porto di Genova per ospitare i malati di Coronavirus, alleggerendo in questo modo gli ospedali cittadini.

Come anticipato da Ship2Shore, i lavori a bordo della nave sono iniziati già sabato mattina, mentre ieri è arrivata la firma dell'intesa fra la compagnia e la Regione Liguria. Lo Splendid sarà consegnato domani, quando saranno ultimate le prime 25 cabine singole al ponte 7: i primi malati potranno quindi iniziare ad essere ospitati a bordo del traghetto, mentre andranno avanti i lavori nei ponti 8 e 9, con l'obiettivo di arrivare ad avere circa 300 stanze per ospitare, come minimo, altrettante persone.

In un primo momento a salire a bordo saranno i pazienti meno gravi, cioè quelli che non necessitano di cure particolarmente impegnative. Non è escluso però che anche questi possano in futuro trovare accoglienza su questo o altro traghetto analogo: la disponibilità di ampi garage con soffitti molto alti, infatti, consente anche di creare un reparto di terapia intensiva.

GNV ha messo a disposizione gratuitamente il traghetto (il cui costo di noleggio risulterebbe compreso fra i 30 e i 100 mila euro al giorno, a seconda dell'utilizzo) e si è anche fatta carico delle spese per la trasformazione dello stesso in un ospedale, con la collaborazione e sotto la supervisione di RINA e ASL. Sempre della compagnia sarà buona parte del personale che opererà a bordo, a partire dai cuochi che prepareranno pietanze su indicazioni ricevute dalle Autorità sanitarie, per arrivare al personale di coperta e di macchina. A carico della Regione, del Sistema Sanitario Nazionale e del Dipartimento di Protezione Civile invece il personale medico e infermieristico che lavorerà a bordo, la fornitura dei dispositivi medici necessari e l'individuazione di ditte specializzate per la pulizia e la sanificazione delle stanze riservate ai malati.

A bordo, nell'allestimento della nave-ospedale, stanno lavorando diverse aziende, fra queste anche la Giorgi Sea.

P.R.

## Lavoro difficile in porto a Genova, ma l'accordo tiene

Malgrado il faticoso accordo raggiunto la scorsa settimana a Genova fra le parti sociali per organizzare il lavoro in porto compatibilmente alle disposizioni governative relative alla necessità di contenere l'epidemia di coronavirus, anche in questi giorni si sono registrate problematiche sulle banchine dello scalo ligure.

Mentre a livello nazionale le segreterie di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti si concentrano sull'autotrasporto, riscontrando "negativamente la richiesta di ulteriori deroghe ai tempi di guida e di riposo del personale viaggiante (avanzata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dal coordinamento di associazioni datoriali Unatras, ndr), perché meglio sarebbe garantire le sole merci con reali priorità, a scapito di altri materiali non di necessità primaria", quelle provinciali rilevano una problematica duplice, ricomprendendovi anche il fronte terminalistico.

"Ad oggi, ci sono ancora aziende non in regola nel rispetto del DPCM. La percezione è che le aziende di autotrasporto antepongano, anche in questo momento di emergenza, il fatturato e la produttività alla salvaguardia della salute dei propri dipendenti. Negli ultimi giorni, in porto a Genova, si sono aggravate le già critiche condizioni operative degli addetti al trasporto merci, soprattutto in merito ad assembramenti riconducibili alle restrizioni che i vari terminal hanno dovuto mettere in atto a tutela dei propri dipendenti, intervenendo altresì con misure insufficienti a contenere il rischio di diffusione di contagio dal virus tra i fornitori esterni. Per quanto sopra denunciavamo la scarsa osservanza del DPCM dell'11 marzo 2020 da parte di alcune Società del settore autotrasporto e terminalistico del porto di Genova".

Il focus, dato che a firmare la nota sono i responsabili del settore, è però anche in questo caso sull'autotrasporto: solo per i camionisti, infatti, si ventila l'astensione dalle attività lavorative "in assenza di adeguati DPI e idonee misure precauzionali". Un tema però sentito anche sul lato banchina, dato che oggi i rappresentanti delle segreterie provinciali dei portuali hanno diffuso una nota per ricordare che "le norme devono essere rispettate anche a costo di non poter servire le navi" e che "la dotazione dei DPI è molto scarsa e serve quanto prima una nuova scorta che le aziende hanno difficoltà a reperire".

Il problema è serio e non solo genovese (anche la CULP di Napoli, il fornitore di manodopera portuale, ha lanciato un appello per "ovviare al mancato reperimento di DPI che rende pericoloso lo svolgimento di alcune operazioni di imbarco e sbarco), ma per ora l'equilibrio trovato pochi giorni fa tiene. Anche la soluzione trovata dall'AdSP per coniugare lo smart working con l'esigenza di verificare puntualmente il rispetto delle norme sembra funzionare. Vero che gli ispettori devono muoversi da soli e non più in coppia (sebbene i sindacati avessero suggerito di continuare a usare le auto dell'AdSP in due, col secondo ispettore sul retro), ma, come riferisce un RSU "il sistema a chiamata da parte nostra, in caso di rilevazione di problemi, ha finora funzionato: quando c'è stato bisogno il personale è intervenuto". A.M.

## **Installazione degli scrubber, ritardi in Cina: 20 navi di MSC ferme per 100 giorni**

Una delle (tante) ripercussioni dell'esplosione della pandemia di Coronavirus, soprattutto in Cina: Alphaliner registra infatti ingenti ritardi nell'installazione degli scrubber, dispositivi di pulizia delle emissioni necessari per navigare in conformità alle regole di IMO 2020, che dal 1 gennaio di quest'anno impongono di limitare le emissioni di zolfo passando dal 3,5% allo 0,5%. Una riduzione cui si può far fronte in due modi: o attraverso l'utilizzo di un carburante più pulito oppure, appunto, tramite l'installazione di questi scrubber, operazione per la quale molte compagnie si sono rivolte, prima dell'inizio dell'epidemia, a cantieri di retrofittig cinesi, poi costretti a fermarsi a lungo.

Fra le più colpite da questi ritardi, secondo Alphaliner, c'è MSC, che è stata una delle prime compagnie a darsi da fare sotto questo punto di vista. Sarebbero addirittura 20, secondo quanto riportato dagli analisti, le navi della compagnia ginevrina rimaste ferme per oltre 100 giorni proprio a causa di questi ritardi.

In generale, sono tante le portacontainer che devono ancora installare gli scrubber: si parla di 117 unità, di cui 17 dovranno aspettare tempi piuttosto lunghi. In Cina, ad esempio, ci sono alcune navi che stanno ancora aspettando di poter entrare nei cantieri e iniziare le operazioni necessarie. Un esempio in tal senso arriva da Songa Container, che deve installare gli scrubber su 14 navi: la compagnia ha fatto sapere che ci sono ritardi rilevanti in tutti i cantieri e che 3 navi sono rimaste bloccate a lungo in quello di Qingdao, rimasto chiuso proprio per l'estensione del Capodanno cinese e il fermo conseguente delle attività voluto dal Governo del gigante asiatico per fronteggiare l'emergenza.

Per questo motivo alcuni armatori hanno scelto di cercare soluzioni alternative, per ridurre le perdite dovute ai giorni di fermo nave che iniziano a diventare consistenti.

Infine, Alphaliner fa notare come i vantaggi dovuti all'installazione di questi dispositivi siano ormai ridotti al lumicino: in un primo momento l'elevato prezzo di vendita del combustibile 'pulito' aveva dato ragione a chi aveva scelto di continuare a usare il 'vecchio' carburante con gli scrubber, ma adesso questa differenza si è ridotta ad appena 60 dollari per tonnellata, rispetto al record di 330 dollari toccato a inizio anno. "Questa ormai minima differenza ha ridotto notevolmente i vantaggi di coloro che avevano deciso di installare i dispositivi di lavaggio delle emissioni, con piano di ammortizzamento dell'investimento stimati in quattro-cinque anni", scrive Alphaliner, sottolineando come il delta atteso fra i due diversi carburanti era di 200 dollari per tonnellata.

Pietro Roth

## **BIMCO prova (comunque) a fare le carte al 2020 dello shipping**

Nell'enorme incertezza che oggi pervade anche tutto il settore dei trasporti marittimi per via del dispiegarsi dell'epidemia da coronavirus, ormai trasformatasi in pandemia, BIMCO ha provato a rivedere le sue stime per l'anno in corso cercando di elencare alcune tendenze che potranno rappresentare dei punti fermi e che daranno i loro effetti durante l'anno in corso.

Chiaramente non si può parlare di vere e proprie previsioni, essendo l'emergenza ancora nella sua fase espansiva e dunque i suoi effetti imprevedibili, ma appunto di linee guida per orientarsi in un panorama ad oggi indefinito.

Una prima dinamica extra-coronavirus riguarda la guerra dei dazi tra Stati Uniti e Cina, e il cessate il fuoco stabilito con l'avvio della cosiddetta Fase 1, che secondo BIMCO non ha dato i frutti sperati, nemmeno in gennaio, e cioè prima dello scoppio eclatante dell'epidemia. Il fallimento di questo accordo, che non si è tradotto in un aumento dei volumi di merce scambiata, non è stato una sorpresa, ma sua la grandezza sì, ha commentato l'associazione. L'altra tendenza significativa in atto è quella relativa all'andamento del mercato del greggio, con il crollo del prezzo del barile dopo la decisione dell'Arabia Saudita di incrementare la produzione a seguito del mancato raggiungimento di un accordo in sede di Opec Plus. Partendo col settore più interessato da questo fenomeno, e cioè quello delle navi cisterna, come già osservato dagli analisti BIMCO suggerisce che sia naturale aspettarsi un impatto positivo a breve termine sulla domanda di trasporto per via del prezzo basso del greggio, ma anche che più avanti, e per tutto il 2020, questa stessa domanda verrà annullata dagli effetti dell'epidemia, sia per via del calo della richiesta di carburante per aerei sia più in generale per il rallentamento dell'intera economia mondiale. Secondo l'associazione sia per il settore del liquid bulk, sia per gli altri due trattati (rinfuse secche e container) l'immissione in acqua di nuovo tonnellaggio sarà leggermente minore del previsto. Per le unità tanker questo farà sì che in media i noli potranno restare al di sopra del punto di break even.

Passando al segmento dry, considerato che il maggior acquirente mondiale di rinfuse secche è la Cina, il calo della domanda che si è avuto finora impatterà sulle performance dell'intero anno, e questo nonostante stia iniziando ora una certa ripresa che ha origine proprio dalla ripresa delle attività produttive nel paese.

Nel breve termine la domanda cinese resterà debole (in particolare patirà il segmento delle capesize, per via della scarsa richiesta di trasporto di minerale di ferro). Nel medio termine la ripresa ci sarà, ma andrà a vantaggio del mercato interno cinese. Quanto al lungo periodo, BIMCO ipotizza un graduale ritorno alla normalità ma, come già osservato, senza un recupero pieno della domanda, che in parte sarà stata bruciata. Relativamente ai noli, questi subiranno l'effetto della scarsa domanda e caleranno ulteriormente rispetto alle iniziali previsioni dell'associazione.

Per quel che riguarda infine il settore container, in sintesi si può dire che dallo shock del crollo dell'offerta si è passati a quello causato dal crollo della domanda, che porterà l'anno a



chiudersi con un calo dei volumi (mentre le previsioni di pochi mesi fa ipotizzano un lieve incremento). Unica nota non troppo negativa dell'analisi è che secondo BIMCO essendo questa una crisi non di natura finanziaria, la flessione non sarà drammatica come durante gli anni 2008-2009. Sul fronte cinese, si osserva una ripresa della produttività in Cina (tornata a livelli tra il 60 e 75% dell'epoca pre epidemia), che porterà nel medio periodo a una crescita dei traffici in uscita dall'Asia. Ma solo il tempo – è il commento del BIMCO – dirà se questa ripresa sarà duratura o verrà smorzata dagli effetti del lock down in Europa e in Nord America. Questo, chiaramente creerà un calo della domanda per tutta la sua durata. A seguire secondo l'associazione non si osserverà però un boom, ma solo un graduale ritorno alla normalità. Ad oggi il mercato vede noli spot estremamente elevati come effetto della scarsa capacità di stiva disponibile, ma per quel che riguarda l'intero 2020 la previsione è di trasporti in media effettuati sotto a prezzi inferiori a quelli dello scorso anno, e quindi sotto la soglia di break even.

## **Assiterminal, Ferrari a De Micheli: «Tempi brevi per misure serie, subito»**

Colloquio con Alessandro Ferrari, direttore generale di Assiterminal - Le richieste al Mit dal comparto portuale e logistico: No alla sospensione dei canoni ma azzeramento dei canoni per un periodo di 4 mesi, risorse sulle AdSp per compensare il mancato introito dei canoni, sgravi fiscali, accelerare l'informatizzazione. Calo del 30% i traffici nei porti italiani, ma portualità e logistica è un sistema che ha dimostrato di funzionare, nonostante le mille difficoltà e le perdite il comparto sta dando una mano al Paese.

Lucia Nappi

GENOVA - *«Se i porti in questo momento si fossero fermati, il Paese sarebbe fermo, non avremmo prodotti nei supermercati, le aziende che ancora cercano di funzionare avrebbero grosse difficoltà ad approvvigionarsi. Quello dei porti e della catena logistica è un sistema che sta funzionando, nonostante le mille difficoltà sta dimostrando di essere performante, sta perdendo una barca di soldi, ma è operativo in tutta Italia».* Queste le riflessioni di Alessandro Ferrari, direttore generale di Assiterminal, l'Associazione Italiana Terminalisti Portuali, all'indomani del varo del decreto cura Italia con cui il Governo dà un'iniezione all'economia del Paese alle strette con l'emergenza Covid-19.

*«I porti e i terminal funzionano, questo significa che il tessuto dei lavoratori che il tessuto del settore è sano, da un punto di vista di relazione interna, altrimenti si sarebbero già fermati. E' un comparto che sta dando una mano al Paese».*

E' comunque la dimostrazione della centralità di porti e logistica nella nostra economia. Terminata l'onda del virus l'interlocutore politico si sarà accorto della strategicità del comparto?

*«Al momento non abbiamo questa sensazione».*

Il decreto "cura Italia" non ha esaurito le istanze del settore, quali sono le vostre richieste al ministro De Micheli?

*«Nel decreto c'è giusto "la sospensione dei canoni per le operazioni portuali fino al 31 luglio 2020" per 4 mesi poi il pagamento rateizzato. Noi come organizzazioni datoriali e sindacali, avevamo fatto un un protocollo d'Intesa, tutti insieme, anche un segno di maturità, in cui chiedevamo tutte le cose che chiedevano gli altri. Non è che Confrasperto e Alis chiedevano una cosa e noi un'altra. Non vogliamo protagonismo, non paga in questo momento».*

Si tratta della richiesta congiunta sottoscritta dalle associazioni datoriali: Assiterminal, Assologistica, Assoport, dalle parti sindacali Fise-Uniport, Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti, all'indirizzo del ministro Paola De Micheli. Contenente le misure a sostegno dei lavoratori e delle imprese dei porti- "Misure urgenti avanzate al Governo dal settore dell'handling portuale merci e passeggeri in relazione agli eventi epidemiologici relativi al COVID-19".

Quindi nel dettaglio le vostre istanze?

«*Tempi brevi per misure serie e subito:*

- no alla sospensione dei canoni, ma *sospensione mediante* azzeramento per un periodo di 4 mesi, *perchè se ad agosto dobbiamo pagare i canoni sospesi, se non c'è liquidità di cassa come si pagano? Oppure se c'è liquidità di cassa questa potrebbe andare per pagare gli stipendi, al di là della cassa integrazione, per fare investimenti.* Quattro mesi di canoni in definitiva sono 45 milioni di euro;
- *Lo Stato metta delle risorse sulle AdSp per compensare il mancato introito dei canoni, anche fosse solo il 50%, in modo da non creare problemi nei bilanci e perché non vadano in amministrazione controllata.*
- *Anche elementi minori l'addizionale Ires, avevamo chiesto l'azzeramento sul bilancio del 2019, va interrotta approfittando per togliere questa categoria dal regime regolamentante di ART. Inoltre necessario lo sgravio sulle accise dei combustibili sui mezzi operativi»*

La cassa integrazione?

«*Molti useranno la cassa integrazione, sia ordinaria che straordinaria, ma questo rallenta l'operatività ed ha un effetto pesante sulla ripresa, perchè significa schiacciare il ciclo produttivo».*

Altri interventi?

«*Un esempio banale, per una macchina più efficiente, l'attivazione dello sportello doganale. Soprattutto in un momento in cui si devono tenere le persone a distanza, che si faccia un decreto per accelerare l'informatizzazione».*

Per quanto riguarda la sicurezza dei lavoratori in questo momento?

«*Noi abbiamo messo a disposizione un documento per la portualità, delle linee guida per la sicurezza. La difficoltà è l'interfaccia del mondo portuale con tutti i soggetti: caricatori, agenti, spedizionieri, lavoratori in appalto, la relazione con la nave. C'è tanta confusione.* Anche le Autorità portuali hanno prodotto dei protocolli e linee guida per la sicurezza dei lavoratori.

«*Ogni Autorità portuale sta facendo i propri protocolli, questo crea confusione».*

Perchè in cosa differiscono tra loro questi protocolli delle Autorità portuali?

«*Su alcuni i dettagli che impattano sull'operatività sono diversi, questo è sbagliato. Confindustria per le imprese ha fatto un protocollo, ha emanato una circolare interpretativa, tracciando una linea comune. Nei singoli mondi produttivi se ognuno emana le proprie regole è un errore.*

*Stiamo lavorando sulle linee guida per la Logistica da presentare alla ministra De Micheli, come contributo per lavorare tutti allo stesso modo. In primo piano la tutela dei lavoratori».*

Casi di positivi al Covid-19 nei porti tra i lavoratori?

«*Al momento solo il caso di un gruista a Venezia. C'è stata la dimostrazione di grande maturità, anche da parte delle relazioni sindacali all'interno dell'azienda. Il terminal non si è fermato, hanno condiviso con Usl e Protezione civile tutte le procedure di sicurezza ed hanno continuato a lavorare».*

Torniamo ai traffici dei porti italiani, come è la situazione in questi giorni?

«*Il nord est è quello che in questo momento sta funzionando un po' di più, ma a singhiozzo, c'è il tema delle frontiere. Il mondo delle merci è in pesantissimo rallentamento: la ricezione del carico è a ondate, c'è la difficoltà a smaltirlo e tutta l'operatività è fortemente rallentata. C'è quindi il calo dei volumi, sia in import che in export, perchè le aziende stanno iniziando a chiudere. Siamo al 30% di volumi in meno e questa è la prima onda che vede l'interruzione della Cina, poi vedremo la ripresa della Cina e in parallelo il fermo degli altri*

*Paesi».*

Il traffico dalla Cina sta riprendendo?

*«La produzione in Cina ha ripreso, in termini di traffici è ancora presto. Adesso quello che ci aspettiamo è un altro rallentamento, c'è il blocco anche di Stati Uniti, Francia, Spagna, Germania, Inghilterra e degli altri. Per esempio Genova con gli Stati Uniti ha rapporti commerciali consistenti, questo farà trascinare il calo dei volumi per quanto tempo?»*

I traffici in arrivo quindi?

*«E' la merce che era già in deposito, per il fermo dei traffici, perchè tutto è a singhiozzi, l'export è ridotto dalla nostra produzione che cala».*

In questi giorni il terminal Psa di Genova Prà è stato interessato da forti rallentamenti ai varchi

*«Le code che ci sono a Prà sta a significare che ancora un po' di volumi ci sono e si devono adottare misure di sicurezza. Se qualcuno vuole strumentalizzare, come hanno fatto 10 giorni fa, è perchè c'è in piedi la contrattazione di secondo livello. Le file ci sono perchè i tempi di accesso della merce sono rallentati, solo per la parte documentale, visto che informatizzazione ce n'è poca, la ricezione della merce avviene in modo più contingentato e quindi i tempi sono estremamente dilatati, questo impatta sull'organizzazione del lavoro, sui costi dell'organizzazione. Però lavorano».*

Il traffico passeggeri in genere?

*«E' in ginocchio perchè non riescono a pianificare. L'organizzazione dei terminal passeggeri, la parte operativa è tendenzialmente bloccata. Le crociere, ovunque, non solo in Italia, sono bloccate. Per esempio il problema della Costa Splendida se dovesse attraccare a Venezia, apre molte problematiche».*

## **L'associazione dei porti europei sollecita l'UE e gli Stati membri a dare priorità al trasporto delle merci**

In questa fase dell'emergenza per la diffusione del coronavirus sul territorio dell'UE i porti europei chiedono alla Commissione Europea e agli Stati membri dell'UE di dare priorità al mantenimento delle attività di trasporto delle merci. Se da una parte - ha evidenziato oggi l'European Sea Ports Organisation (ESPO) - è inevitabile che il movimento delle persone debba essere controllato e limitato, è altrettanto essenziale che i beni possano continuare a fluire nella massima misura possibile. L'associazione dei porti europei ha sottolineato inoltre che in questo contesto gli scali portuali, quali principali componenti della catena di fornitura di beni e materiali essenziali per i cittadini europei, stanno facendo tutto il possibile per assicurare e garantire la continuità delle loro attività anche nelle prossime settimane salvaguardando il loro personale e cercando di evitare l'ulteriore diffusione del coronavirus.

Alla Commissione e agli Stati dell'UE l'ESPO sollecita di assumere tutte le misure necessarie per mantenere gli scambi commerciali, al fine di garantire che beni e materiali vitali possano essere consegnati ai cittadini in tutta l'UE, e di assicurarsi che la chiusura dei confini non interrompa il flusso delle merci.

«Questi - ha rilevato il presidente dell'ESPO, Eamonn O'Reilly - sono tempi straordinari e difficili per tutti ed è vitale che le catene di approvvigionamento che consentono ai beni e ai materiali essenziali di spostarsi in Europa continuino a funzionare senza interruzioni per quanto possibile. I porti europei sono impegnati a continuare a sostenere il flusso di merci essenziali insieme a tutti gli altri operatori della supply chain nei settori del trasporto marittimo, della distribuzione e del trasporto».

«Il 90% degli scambi con i Paesi terzi e oltre un terzo degli scambi intracomunitari - ha ricordato Isabelle Ryckbost, segretaria generale dell'associazione dei porti europei - passa attraverso porti europei. In caso di emergenza i porti svolgono un ruolo essenziale nel fornire ai cittadini, ai servizi sanitari e alle imprese i prodotti e i materiali di cui hanno bisogno. I porti europei prendono molto sul serio questa responsabilità pubblica. Contano sull'Unione europea e sugli Stati membri per fornire loro il sostegno necessario per svolgere questo ruolo».

**TF, FEPURT, IDC ed ESPO chiedono un sostegno economico alle società portuali colpite dall'emergenza Covid-19**

In una comunicazione odierna volta ad esortare lavoratori e datori di lavoro del settore portuale a rispettare rigorosamente le misure per la salvaguardia della salute e della sicurezza durante la pandemia di Covid-19, il sindacato europeo dei lavoratori dei trasporti ETF, la federazione europea dei terminalisti portuali privati FEPURT, il sindacato internazionale dei lavoratori portuali IDC e l'associazione dei porti europei ESPO hanno evidenziato che le disastrose conseguenze economiche di questa pandemia dovrebbero colpire le società portuali nei prossimi mesi.

Alla luce di questa previsione l'European Transport Workers' Federation, la Federation of European Private Port Companies and Terminals, l'International Dockworkers Council e l'European Sea Ports Organisation hanno sottolineato che, per evitare effetti dirompenti sulle catene logistiche e la perdita di posti di lavoro, è della massima importanza che le imprese del settore siano sostenute economicamente.

Inoltre le quattro organizzazioni hanno chiesto alla Commissione Europea di fornire una guida in merito alle misure di emergenza sanitaria da applicare nei porti e di raccomandare agli Stati membri di intraprendere tutte le azioni necessarie per preservare la salute e la sicurezza nel settore portuale, compresi i mezzi necessari affinché le aziende possano garantire la sicurezza e la salute dei lavoratori.

Per ETF, FEPURT, IDC ed ESPO, è di fondamentale importanza in questo difficile contesto che vengano attuate misure più rigorose in tema di salute e sicurezza in tutti i porti europei per preservare la salute dei lavoratori, limitare la diffusione del virus ed evitare il prolungamento di questa crisi e le sue conseguenze economiche.

ETF, FEPURT, IDC ed ESPO hanno concluso sollecitando tutte le società portuali ad assicurarsi che tali misure siano effettivamente implementate e a fornire tutti i mezzi necessari per proteggere i dipendenti nei luoghi di lavoro e chiedendo a tutti i lavoratori portuali di rispettare rigorosamente le misure per la salute e la sicurezza che sono state adottate per affrontare questa grave emergenza.

**A febbraio le navi transitate nel canale di Suez trasportavano 84,1 milioni di tonnellate di merci (+8,8%)**

Lo scorso mese nel canale di Suez sono transitate 1.525 navi, con un incremento del +12,7% sul febbraio 2019, unità su cui erano presenti a bordo complessivamente 84,1 milioni di tonnellate di carichi (+8,8%), di cui 51,0 milioni di tonnellate di merci sulle navi che sono passate nel canale dirette a sud (+26,4%) e 33,1 milioni di tonnellate sulle navi dirette a nord (-10,4%). Tra le merci sulle navi dirette a sud 5,9 milioni di tonnellate erano state caricate nei porti del Mediterraneo settentrionale (+27,2%), principalmente negli scali portuali italiani, mentre tra le merci sulle navi dirette a nord quasi 6,1 milioni di tonnellate erano dirette ai porti del Mediterraneo settentrionale (-8,5%).

Nel primo bimestre del 2020 nel canale egiziano sono transitate complessivamente 3.170 navi, con una crescita del +10,5% sullo stesso periodo dello scorso anno, con a bordo un totale di 173,3 milioni di tonnellate di merci (+9,3%), di cui 103,5 milioni di tonnellate sulle navi dirette a sud (+29,1%) e 69,8 milioni di tonnellate di carichi su quelle dirette a nord (-11,0%). Relativamente ai carichi sulle navi dirette a sud 127,2 milioni di tonnellate erano costituite da petrolio e prodotti petroliferi (+44,1%) e 75,9 milioni di tonnellate da altre merci (+24,4%) tra cui 40,5 milioni di tonnellate di carichi containerizzati (+6,9%), mentre relativamente ai carichi sulle navi dirette a nord il petrolio e i prodotti petroliferi risultavano pari a 13,0 milioni di tonnellate (-34,0%) e le altre merci a 56,8 milioni di tonnellate (-3,3%) incluse 41,8 milioni di tonnellate di merci in container (-3,0%).

## **Emergenza Covid-19, nel decreto del governo misure anche a sostegno del settore dei trasporti**

Il governo italiano ha approvato un decreto per far fronte alle conseguenze economiche dell'emergenza Covid-19 che include misure a sostegno del settore del trasporto merci e passeggeri per via terrestre, aerea e marittima. Per l'intero settore è stata introdotta l'estensione della cassa integrazione per tutelare le aziende e i lavoratori. Inoltre verranno sospesi fino al 30 aprile i versamenti delle ritenute, dei contributi previdenziali e assistenziali, assieme agli adempimenti tributari con scadenza compresa tra l'8 marzo 2020 ed il 31 maggio 2020.

Relativamente al trasporto marittimo, all'articolo 92 si dispone l'esonero fino al 30 aprile prossimo dalla tassa di ancoraggio - comunque rimborsata all'Autorità di Sistema Portuale mediante il trasferimento di risorse pubbliche -, la sospensione dei canoni relativi alle operazioni e concessioni portuali fino al 31 luglio e il differimento del pagamento dei diritti doganali per alcune categorie di operatori professionali. In particolare si specifica che “al fine di fronteggiare l'improvvisa riduzione dei traffici marittimi afferenti al trasporto di merci e di persone, in relazione alle operazioni effettuate dalla data di entrata in vigore del presente decreto fino alla data del 30 aprile 2020, non si procede all'applicazione della tassa di ancoraggio di cui all'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107, attribuita alle Autorità di Sistema Portuale ai sensi del comma 6 del medesimo articolo nonché dell'articolo 1, comma 982, della legge 27 dicembre 2006, n. 296. Per indennizzare le predette Autorità per le mancate entrate derivanti dalla disapplicazione della tassa di ancoraggio è autorizzata la spesa di 13,6 milioni di euro per l'anno 2020. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede ai sensi dell'articolo 126”. Inoltre, “al fine di fronteggiare l'improvvisa riduzione dei traffici marittimi afferenti al trasporto di merci e di persone è sospeso il pagamento dei canoni di cui agli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 relativi al periodo compreso tra la data di entrata in vigore del presente decreto e quella del 31 luglio 2020. Al pagamento dei canoni sospesi ai sensi del primo periodo, da effettuarsi entro e non oltre il 31 dicembre 2020 anche mediante rateazione senza applicazione di interesse, si provvede secondo le modalità stabilite da ciascuna Autorità di Sistema Portuale”. Infine, “al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dalla diffusione del contagio da COVID-19, i pagamenti dei diritti doganali, in scadenza tra la data di entrata in vigore della presente disposizione ed il 30 aprile 2020 ed effettuati secondo le modalità previste dagli articoli 78 e 79 del decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43, sono differiti di ulteriori trenta giorni senza applicazione di interessi”.

Viene anche autorizzata fino al 31 ottobre la circolazione dei veicoli che devono essere sottoposti a revisione entro il 31 luglio.

Relativamente all'aviazione civile, nel decreto è stata stabilita la costituzione di un fondo di 500 milioni di euro destinato a due scopi: risorse di compensazione per il settore



dell'aviazione civile duramente colpito dalla drastica riduzione dei viaggiatori; risorse per le esigenze della nuova società interamente pubblica (controllata dal MEF) di cui è stata decisa la costituzione in considerazione della situazione di Alitalia società aerea italiana e di Alitalia Cityliner. Inoltre viene introdotto il rifinanziamento per 200 milioni del fondo volo, per l'anno 2020, utilizzabili anche per le esigenze relative al personale di Air Italy e dei dipendenti aeroportuali.

Tra le altre misure, vengono stanziati quasi tre milioni di euro di risorse straordinarie per il potenziamento delle attività delle Capitanerie di Porto.

Nel provvedimento viene introdotta anche una proroga fino al 15 giugno della validità dei certificati, degli attestati e dei permessi autorizzativi concessi in scadenza tra il 31 gennaio e il 15 aprile 2020. Proroga fino al 31 agosto anche della validità dei documenti di identità e di riconoscimento, comprese le patenti di guida e le patenti nautiche.

## **Iniziati lavori per le “Dune” di Pra’**

GENOVA – Sono in fase di avvio i lavori della prima parte del progetto delle “Dune” della Fascia di Rispetto di Pra’, intervento che ha il duplice obiettivo di creare una “zona filtro” tra aree portuali e quelle cittadine integrando le attività del porto nel contesto urbano. Si tratterà anche di un vero e proprio polmone verde che contribuirà a riqualificare ulteriormente la delegazione del ponente genovese.

L’intervento, inserito nel programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto (ex art 9bis Decreto Genova Legge n. 130/2018) fa capo all’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale, il Comune di Genova sta partecipando con la progettazione dell’intervento di mitigazione e di completamento della passeggiata.

“Come promesso i lavori per Dune di Pra’ sono iniziati, obiettivo reso possibile grazie ad un accordo di collaborazione tra Comune di Genova, Autorità di Sistema portuale e alla Struttura Commissariale del sindaco Marco Bucci che è riuscita a reperire e allocare i fondi necessari – dichiara l’assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico Francesco Maresca –. Sin da inizio mandato il progetto ha rappresentato un obiettivo importante per rendere sempre più sostenibile il rapporto tra città e porto e per donare un parco urbano agli abitanti del Ponente. Oltre agli altri enti competenti, ringrazio tutta la mia Direzione per il grande lavoro che si sta svolgendo”.

La seconda parte del progetto è attualmente in fase di integrazione per la definitiva approvazione in Conferenza di Servizi del Provveditorato.

Infine, ricordiamo che sempre nell’ottica di migliorare il rapporto tra città e porto, a fine Febbraio, per ridurre l’impatto acustico nel bacino portuale di Pra’-Palmaro, è stato attivato un passaggio a livello per ridurre l’impatto acustico a beneficio degli abitanti della zona.

## **Solidarietà dai porti di Cagliari ed Olbia**

CAGLIARI – L'emergenza Coronavirus non ferma la solidarietà nei porti di competenza dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna.

A partire da Cagliari, dove il Team Ineos – che ha lasciato temporaneamente il quartier generale del molo Sabaudò per il rientro alla base di Portsmouth – ha donato le proprie scorte di viveri ad un'associazione di volontariato impegnata nella lotta alla povertà.

Gesto di solidarietà che contribuirà ad alleggerire l'operato di chi è al servizio dei più deboli, specialmente in un momento difficile come quello scandito dall'emergenza Covid-19, che rende più difficoltosi approvvigionamenti e distribuzione dei pasti.

Altra attività solidale, rivolta all'aspetto sanitario, interesserà le aree del waterfront di Olbia di competenza dell'AdSp. Domani, giovedì 19 Marzo, dalle 08.00 alle 14.00, in piazza Elena di Gallura / Terranova Pausania, saranno presenti due autoemoteche dell'Avis all'interno delle quali sarà possibile donare il sangue in tutta sicurezza.

“Pur essendo stato compiuto in maniera del tutto signorile e riservata, ho deciso rendere pubblico, offrendo anche il necessario supporto logistico per la consegna, questo importante gesto del team Ineos a sostegno di una delle tante associazioni meritoriamente in prima linea a favore dei deboli – spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna – Allo stesso modo, stiamo facilitando, anche attraverso il rilascio di concessioni urgenti di spazi e strutture ricadenti nelle aree demaniali di competenza, tutte le iniziative di prevenzione che vanno dalla raccolta sangue fino alla sistemazione logistica degli operatori e dei volontari della Protezione Civile. Un aiuto concreto, seppur piccolo, per chi, in questo momento difficile, lavora senza sosta sul campo per combattere la diffusione del contagio e contenere le conseguenze negative del blocco totale delle attività”.

## **Stop alle tasse e ai canoni portuali, le novità del "Cura-Italia"**

Sospensione delle tasse di ancoraggio, dei canoni di concessione e differimento dei diritti doganali. Sono i tre interventi che il governo italiano ha destinato allo shipping e alla portualità con il "Cura-Italia", il primo di una serie di decreti legge destinato a sostenere fortemente l'economia italiana, devastata dalle pesanti restrizioni alla mobilità che quasi tutti i Paesi del mondo stanno adottando per fronteggiare l'epidemia di Coronavirus.

«Al fine di fronteggiare l'improvvisa riduzione dei traffici marittimi afferenti al trasporto di merci e di persone» - si legge in un paio dei quattro commi dell'articolo 92 del decreto legge numero 70 del del 17 marzo 2020 - sono destinati, a indennizzo da parte dello Stato, 13,6 milioni di euro alle autorità di sistema portuale per il mancato introito delle tasse di ancoraggio, che saranno sospese dal 17 marzo al 30 aprile. Vengono poi sospese fino a luglio i pagamenti dei canoni demaniali, in tutti i porti italiani. Potranno essere pagati entro il 31 dicembre a rate, senza interessi, o in un'unica soluzione, a seconda degli accordi presi tra la singola autorità di sistema portuale e gli operatori, che siano armatori, terminalisti, magazzinieri, etc. Infine, viene differito di trenta giorni il pagamento dei diritti doganali per le operazioni svolte tra il 17 marzo e il 30 aprile 2020.

Paolo Bosso

## **Port State Control passa in remoto**

Proroga delle certificazioni e ispezioni in remoto. Con una serie di circolari, la Guardia costiera dispone una nuova organizzazione dei controlli di manutenzione e revisione delle navi mercantili, soprattutto i traghetti rotabili, a tutela dell'ambiente, degli equipaggi e delle persone in generale.

Tre circolari, per la precisione:

1. La prima impartisce le istruzioni per le visite in remoto sulle navi adibite al traffico internazionale;
2. un'altra disciplina le visite del Port State Control, che anch'esso passa in remoto. A questo proposito, in accordo con le indicazioni della Commissione europea, la certificazione dei traghetti ro-ro può essere prorogata di tre mesi, anziché uno. È una proroga fondamentale, perché permette alle navi di cabotaggio di continuare a navigare collegando, per esempio, i Paesi del Mediterraneo;
3. infine, l'ultima circolare disciplina i "service periodici", i controlli obbligatori di manutenzione, prova, revisione e verifica, di cui se ne occupano ditte esterne.

Sono disposizioni che vengono incontro alle esigenze degli armatori, i quali nell'ultima settimana hanno sottolineato da più parti le difficoltà nel reperire e far salire a bordo gli ispettori.

## **Covid-19 in Europa, Ecsa indica le misure da adottare per l'industria marittima**

Il 76% del commercio estero dell'Ue avviene via mare, così come il 32% del trasporto di merci all'interno dell'Unione. Con la forza di questi numeri, Ecsa ed Etf (e in Italia Confitarma, come vedremo più in basso) invitano le istituzioni europee a sostenere l'industria marittima e la sua forza lavoro con le sfide che devono affrontare nella grave emergenza causata dalla diffusione del coronavirus. Misure speciali e azioni devono essere prese con la massima urgenza, spiegano le due organizzazioni internazionali, per garantire la continuità e la tenuta del settore. Punto per punto, Ecsa e Etf indicano ai ministri degli Stati membri le immediate necessità dello shipping europeo in campo sociale, operativo ed economico.

### **Impatto sociale**

- Circolazione degli equipaggi delle navi: è della massima importanza che le navi siano in grado di attraccare dove necessario e che i membri dell'equipaggio sono in grado di unirsi e lasciare il proprio paese di provenienza con il minor numero di impedimenti possibile. Con restrizioni ai porti – e riduzioni dei voli - questo sta diventando sempre più difficile. Per questo motivo, l'industria chiede flessibilità e assistenza in modo da aiutare i marittimi a continuare a gestire le navi e avere il permesso di partire e tornare alle loro case in modo che l'equipaggio i rilievi possano continuare ad essere effettuati. Chiediamo quindi che lo siano i marittimi esonerati dai divieti di viaggio nazionali, in modo che possano unirsi alle loro navi e mantenere attive le linee di alimentazione. Dovrebbero anche essere trattati pragmaticamente quando tornando a casa dalle loro navi. In questi momenti critici, come accade per medici e forze di sicurezza, i marittimi sono lavoratori chiave e hanno bisogno dei governi riconoscerli come tali e offrire loro una considerazione speciale.

- Periodo massimo di servizio: su loro richiesta o per assenza di equipaggio che li sostituisce e / o per l'assenza di voli dal loro porto previsto di sbarco nel loro paese d'origine, i marittimi potrebbero dover trascorrere più tempo imbarcarsi sulle navi rispetto a quanto specificato nei contratti di lavoro o ai sensi della normativa applicabile leggi nazionali che applicano la Convenzione sul lavoro marittimo. Pertanto chiediamo gli Stati di bandiera e di porto applicano un approccio pragmatico a tali situazioni e, a caso per caso, consentire ai membri dell'equipaggio di rimanere a bordo per un periodo ragionevole periodo al di là delle loro programmate visite di servizio alla luce delle implicazioni della pandemia, tenendo presente che le navi devono navigare con equipaggio completo.

- Certificati dei marittimi: in considerazione delle restrizioni ai viaggi, i marittimi potrebbero essere costretti trascorrere più tempo a bordo del solito in quanto non sono autorizzati a lasciare la nave. Inoltre, alcuni istituti di formazione hanno chiuso per contenere la diffusione di il virus. Ciò può pertanto comportare che i marittimi non siano in grado di fare la formazione necessaria per l'estensione del loro certificato e quindi uno o più dei loro certificati potrebbero scadere. Questo a sua volta potrebbe causare problemi i certificati di equipaggio sicuro delle navi e la loro capacità di navigare. Chiediamo a Flag e Stati portuali

per mostrare pragmatismo estendendo la validità dei certificati di almeno 3 mesi. Per essere efficace ciò richiederebbe un'azione nei Regimi regionali di controllo dello Stato di approdo in tutto il mondo.

- Licenziamenti di lavoro che interessano il personale di bordo e di terra: a causa del impatto sostanziale delle restrizioni di viaggio imposte sulle operazioni passeggeri e il traffico merci ridotto, le aziende hanno dovuto adeguare operazioni e costi limitare l'impatto: gli Stati membri dovrebbero considerare di istituire speciali misure di assistenza ove possibile, per salvaguardare l'occupazione nell'Ue. Noi incoraggiamo i governi a scambiarsi le migliori pratiche già attuate in alcuni paesi, quali misure di protezione sociale per i marittimi o che coprono a percentuale degli stipendi dei dipendenti.

- Accesso alle ispezioni a bordo da parte di personale specializzato: le restrizioni di viaggio hanno anche causato difficoltà per l'accesso a personale specializzato, come ispettori le navi e condurre ispezioni legalmente richieste (sicurezza, ambiente e formazione). I governi dovrebbero offrire loro una considerazione speciale in linea con le considerazioni sulle possibilità di movimento dei marittimi.

#### Impatto operativo

- Mantenere aperte le linee di approvvigionamento: è di fondamentale importanza che le linee di approvvigionamento siano mantenute aperte affinché i prodotti e le forniture possano raggiungere le navi e ciò dipende dal fatto che le navi possano attraccare dove necessario.

- Certificazione delle navi: poiché la disponibilità del bacino di carenaggio è fortemente limitata a causa delle misure precauzionali per contenere il virus, diventa sempre più impossibile per le navi attraccare a secco in tempo se il rinnovo del certificato richiede l'attracco a secco. La flessibilità da parte degli Stati di bandiera e delle società di classe è richiesta attraverso un'estensione della validità degli attuali certificati di almeno 3 mesi. Affinché ciò sia efficace, ciò richiederebbe un approccio globale.

- Le navi da crociera non sono state autorizzate ad attraccare nei porti di alcuni paesi. Molte navi da crociera stanno tornando al loro "porto di origine" in Europa. Esistono approcci contrastanti tra gli Stati membri dell'Ue. Sono necessarie linee guida chiare e coerenti per consentire alle navi da crociera di attraccare il più presto possibile. Le navi da crociera richiedono garanzie che possano entrare nei porti, attraccare e sbarcare passeggeri ed equipaggio, permettendo il rimpatrio.

#### Impatto economico

- Le banche dell'Ue dovrebbero essere sostenute da un quadro normativo adeguato a livello dell'Ue risolvere i problemi di liquidità immediata degli armatori.

- Il pacchetto della BCE, come concordato venerdì 13 marzo scorso, dovrebbe essere reso disponibile senza indugio per consentire alle banche di continuare a finanziare il settore marittimo. Il sostegno dell'UE dovrebbe coprire anche il finanziamento degli investimenti sarà importante che l'industria si rigeneri a lungo termine.

- essere flessibile nell'applicazione degli orientamenti sugli aiuti di Stato marittimo, in modo che gli aiuti di Stato, come i regimi di riduzione del costo del lavoro, possono essere garantiti per davvero situazione particolare che l'industria marittima e i marittimi dell'Ue stanno affrontando.

Le misure proposte da Confitarma

Seguendo l'esempio del cluster continentale, anche gli armatori italiani riuniti in Confitarma hanno ritenuto necessario mettere nero su bianco – in una lettera firmata dal presidente Mario Mattioli e inviata alla ministra dei Trasporti De Micheli – le misure da adottare al più presto per affrontare la crisi e sostenere l'industria marittima. Sei i punti fondamentali da affrontare: intervento eccezionale di sostegno al reddito per i marittimi; interventi volti alla riduzione dei costi di approdo delle navi; estensione dell'esonero del versamento dei contributi previdenziali ed assistenziali; finanziamenti a valere su fondi Cassa Depositi e Prestiti; sospensione adempimenti procedure processuali; moratoria sulle esposizioni finanziarie.



## Un vaccino contro l'eccesso di burocrazia

«Non abbiamo bisogno di super-poteri ma di essere messi in grado di rispondere alle esigenze di un mercato che richiede infrastrutture adeguate e all'altezza delle nuove sfide che stiamo affrontando. Cerchiamo di profittare, non biematicamente, ma positivamente di questo momento critico per cominciare a definire nuovi paradigmi di agibilità operativa», il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, lo afferma a Port News pochi giorni dopo la decisione da parte del Ministero delle Infrastrutture di disporre lo stop ai collegamenti marittimi per passeggeri dalle due isole maggiori del Paese.

«Si tratta di una fase particolarmente difficile per tutti. Anche per la Sardegna: dai nostri porti passa la totalità delle forniture alimentari e sanitarie di prima necessità – dice Deiana – dobbiamo affrontare il contingente con senso di responsabilità istituzionale e spirito di abnegazione ma parimenti non dobbiamo dimenticare di guardare al nostro futuro, a quel futuro che cominceremo a vivere quando ci saremo messi tutta questa situazione alle spalle».

Secondo il numero uno dei porti sardi una PA efficiente deve oggi poter operare con una sorta di "strabismo virtuoso": un occhio fisso al presente, l'altro puntato sul domani. Purtroppo, «l'emergenza Coronavirus ha accentuato gli elementi di criticità di cui da tempo soffrono le nostre amministrazioni: come presidenti dell'AdSP siamo prigionieri di un combinato disposto di norme che limita notevolmente i nostri spazi di manovra».

Deiana cita esempi concreti: «Poco tempo fa, in Sardegna, l'AdsP – assieme a Regione, Provveditorato delle Opere Marittime, Capitaneria di Porto e Agenzia del Demanio – ha chiuso una Conferenza dei Servizi accogliendo all'unanimità la possibilità di rieditare quei vincoli paesaggistici che bloccano i programmi di espansione dello scalo portuale cagliaritano. Ci troviamo però oggi in una situazione di stallo perché il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha impugnato la nostra decisione davanti alla presidenza del Consiglio dei Ministri».

Siamo, insomma, «in un Paese dove pezzi dello Stato bloccano l'operatività di altri pezzi dello Stato». Deiana lo dice convintamente, chiamando in causa anche l'ultima Finanziaria, che prevede come a decorrere da quest'anno, le Autorità di Sistema Portuale non possano effettuare spese per l'acquisto di beni e servizi per un importo superiore al valore medio sostenuto per le medesime finalità negli esercizi finanziari 2016, 2017 e 2018.

A Cagliari il risparmio chiesto dalla legge di bilancio è di circa 10 milioni di euro sui 20 milioni di euro di spesa corrente interessata dai tagli: «Si tratta di una misura definita sulla base di criteri di mera contabilità generale che rischia però di mettere in ginocchio un'Autorità di Sistema chiamata gestire sette porti. Il presidente di Assoport, Daniele Rossi, ha ragione quando chiede una revisione della norma che dimezza i nostri bilanci senza tenere conto di quelle che sono le esigenze degli scali portuali italiani».

Elasticità, elasticità, elasticità. Di questo ha bisogno il sistema portuale nazionale: «I porti devono poter adeguare le proprie infrastrutture alla crescita dimensionale del naviglio, e devono poter garantire al *cluster marittimo* tempi certi. Va detto che molte delle opere di ammodernamento di cui necessitano i nostri scali (dragaggi, adeguamento delle canalette di accesso) richiedono dai tre ai quattro mesi di lavori».

Un tempo relativamente corto: «Il problema è che prima di arrivare alla realizzazione di queste opere occorrono, se va bene, tre anni per ottenere una mezza dozzina di autorizzazioni, da quelle archeologiche a quelle paesaggistiche. Pensiamo soltanto a quanto sia faticoso oggi poter smaltire il materiale di escavo o reimmetterlo in mare: ci vogliono minimo 12 mesi di osservazioni periodiche».

Così non si può andare avanti. Ecco perché servono delle misure straordinarie: «Il modello Genova ha dimostrato come in casi eccezionali si possa operare in deroga alle normative attuali pur continuando a garantire elevati standard di sicurezza e controllo: oggi stiamo per completare il nuovo Ponte Morandi in un tempo che in condizioni ordinarie avrebbe consentito di partorire a mala pena un progetto preliminare».

IL DI Morandi potrebbe essere un *case study* da estendere a tutti le opere infrastrutturali del Paese? Deiana non dice di no anche se afferma di non essere innamorato di un modello di riferimento preciso e cita come altri esempi virtuosi sia il DPCM col quale, nel 2012, furono assegnati al commissario straordinario Sergio Prete poteri speciali per lo sblocco di alcune opere strategiche sul porto di Taranto sia lo Sblocca Italia del 2012 che ha concentrato in capo all'amministratore delegato di FS una serie di poteri approvativi per accelerare le fasi procedurali relative alla realizzazione dell'Ala Velocità sulla Napoli-Bari (l'istruttoria tecnica in luogo della Struttura di missione del Mit e l'approvazione dei progetti in luogo del Cipe).

«Tutti questi modelli vanno bene. Ciò che ci preme davvero ottenere è la possibilità di essere competitivi sul mercato: servono forme semplificate di Conferenze dei Servizi, tempi contingentati per i pareri, poteri straordinari per far fronte alle emergenze».

Il numero uno della Port Authority sarda ricorda quanto affermato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione dell'ultima Conferenza dei Presidenti delle AdSP: «Il Ministro De Micheli lo ha detto chiaramente: i porti sono un anello fondamentale della logistica italiana. Si tratta di un'affermazione non banale né scontata che ci aspettiamo possa presto avere una concreta applicazione nella vita di tutti i giorni. Però non c'è tempo da perdere: a emergenza finita dovremo dare un segnale importante di ripresa a tutta la comunità internazionale. Se non vogliamo soccombere dovremo dimostrare di poter ripartire con un passo diverso rispetto al passato».

Marco Casale

## «Per le opere una società e un piano industriale»

Giorgio Santilli

«**B**ene il modello Genova: poteri commissariali e la possibilità di derogare al codice degli appalti è quello che ci vuole in questo momento in Italia. Ma non basta. Io credo che la soluzione migliore sia un unico veicolo, una società che sia autorizzata a rivolgersi al mercato senza burocrazia e realizzi un piano industriale capace di affrontare in una chiave di rilancio economico le criticità infrastrutturali italiane». Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità portuale della Sicilia occidentale, è un altro dei campioni della spesa che può vantare di averli fatti davvero gli investimenti. A Civitavecchia, quando era presidente dell'Autorità portuale ha fatto sviluppo con un miliardo di investimenti in quattro anni e una crescita della manodopera da 800 a 6.800 lavoratori. Come il sindaco commissario di Genova Marco Bucci (si veda Il Sole 24 Ore di ieri) ritiene che solo un approccio manageriale privato possa risolvere il problema delle infrastrutture in Italia.

**Quali sono le criticità da affrontare in Italia?**

La prima è spiegare all'opinione pubblica italiana che annunciare uno stanziamento di 5 miliardi in televisione non significa avere investito. Bisogna spiegare che negli otto anni successivi a quell'annuncio solo il 20% di quelle risorse

messe a disposizione sarà effettivamente speso. La seconda è che le reti che abbiamo non sono ridondanti. Ci mancano le reti di sicurezza spesso, come dimostra il tempo che è stato necessario per riattivare la normalità della circolazione ferroviaria dopo l'incidente di Lodi. La terza è la ben nota necessità dell'ultimo miglio, cioè i binari e le strade fra i porti che potrebbero consentirci di essere una straordinaria piattaforma nel Mediterraneo e la grande rete infrastrutturale di collegamento verso i mercati del Nord Europa e dell'Est Europa. E questo ci conduce nel cuore del tema infrastrutturale italiano.

**Qual è il cuore?**

Il cuore è che bisogna spendere 2-3 punti di Pil in due o tre anni affidando a una società il compito di realizzare un piano di reindustrializzazione dell'Italia, Sud compreso. Non dobbiamo alimentare, come facciamo sempre, lo spezzatino e la burocrazia, con una serie di piani settoriali come il piano porti, il piano aeroporti, il piano interporti.

**Qual è l'obiettivo del piano?**

L'ho detto. Migliorare tutte le infrastrutture di cui abbiamo bisogno per raggiungere i mercati europei. I tempi sono fondamentali. La società cui penso deve scrivere il piano industriale in novanta giorni. A valle di questo piano industriale si dovrebbe affiancare un piano economico finanziario che avrebbe per scopo semplificare l'eccesso ai finanziamenti di nuove iniziative industriali e nuovi insediamenti. Una fase di industrializzazione avanzata che dovrebbe uscire anche qui dai vincoli della burocrazia. Le Zes sono state inventate nel 2017 e nel 2020 ancora non se ne è vista una.

**Parla di una società per realizzare questo piano di infrastruttu-**

**razione e industrializzazione. Cosa dovrebbe fare?**

Agire fuori della burocrazia. Deve avere la possibilità di scegliersi liberamente la squadra e deve avere la possibilità di scegliersi i propri fornitori rivolgendosi direttamente al mercato. Un'attenzione specifica la società deve averla per la fase della progettazione perché ritengo che il confronto con i fornitori debba avvenire sulla base di un progetto esecutivo realizzando con la regia della società chiamata ad attuare il piano.

**Sappiamo che la progettazione è uno dei punti deboli del sistema italiano. Come si dovrebbe fare in concreto?**

La società deve avere una divisione o un'area interna dedicata al coordinamento e alla realizzazione dei progetti. Dovrà avvalersi ovviamente delle migliori società di progettazione ma, ripeto, la regia interna deve seguire l'intero percorso della progettazione, dal preliminare all'esecutivo. Dovrà anche curare direttamente la fase dei carotaggi, delle autorizzazioni, dei pareri che comunque dovranno avere un termine massimo stringente di 60 giorni per essere dati.

## I giganti del mare a caccia di un parcheggio

**Matteo Martinuzzi**

“We will be back”, noi torneremo, era l'enorme scritta che nelle scorse ore illuminava la fiancata della Sky Princess ancorata presso il Great Isaac Bank a Sud di Freeport (Bahamas). Una frase che simboleggia l'augurio di tutto il settore crocieristico per una veloce ripresa del mercato. Al momento non si possono fare previsioni su quando succederà, ma una cosa è certa: mai era successo che oltre 200 navi da crociera si fermassero contemporaneamente. Tutto questo a causa del diffondersi a livello globale del coronavirus che ha di fatto impedito alle compagnie crocieristiche di continuare a svolgere il loro business; trasporti aerei difficoltosi, sempre più porti chiusi al traffico passeggeri ed infine la paura del diffondersi dell'epidemia a bordo hanno, di fatto, azzerato gli itinerari delle compagnie. Il Covid-19, da questo punto di vista, si è rivelato un nemico

peggiore di guerre e terrorismo.

Un fenomeno impensabile fino a poche settimane fa, che ha costretto tutti i marchi ad organizzare in fretta e furia il fermo delle proprie navi. Un'operazione con non poche problematiche. In primis le compagnie devono fare rientrare in porti ancora aperti le navi con passeggeri a bordo, poi bisogna scegliere se sbarcare o meno la maggior parte degli equipaggi, infine c'è da trovare un ormeggio sicuro per attendere che la tempesta passi. La grossa incognita è che nessuno al momento può immaginare quando riprenderanno i traffici passeggeri: c'è chi ha annunciato la sospensione delle attività fino all'inizio del prossimo mese, e chi, come Virgin Voyages, ha comunicato la ripresa delle crociere il 15 luglio.

In aiuto ai players del settore è venuta la contea di Miami-Dade: in base alla disponibilità, PortMiami rinuncerà a tutte le tasse di ormeggio

per navi che chiederanno di attraccare per i prossimi giorni alle banchine della capitale mondiale delle crociere.

Le soluzioni adottate dalle varie compagnie in questi giorni sono in pratica due: o il fermo presso una banchina o all'ancora in un tratto di mare che permette questa operazione.

La prima opzione è stata scelta ad esempio da Carnival Cruise Line che ha annunciato che la maggioranza delle proprie navi si fermerà in 12 porti degli Stati Uniti e a Freeport, mentre la parte rimanente della flotta resterà all'ancora. Quest'ultima è stata la soluzione presa da Princess Cruises che ha individuato un tratto di mare alle Bahamas idoneo per le sue navi.

Saranno così altre cinque le navi che andranno a fare compagnia alla già citata “Sky”. La compagnia americana ha annunciato che gli equipaggi resteranno a bordo al completo ed una volta alla settimana ogni nave farà scalo all'isola privata Princess Cays per permettere un po' di svago al proprio personale. Diverse compagnie americane, fiduciose in una rapida ripresa, hanno deciso di mantenere gli equipaggi a bordo: in questi casi la loro vita sarà migliore rispetto al solito visto che potranno esaurire le derrate alimentari originariamente destinate ai passeggeri. P&O ha fermato la Aurora e la Ventura a Southampton, la Azura alle Barbados, mentre la Arcadia e la Oceana sono in navigazione e con ogni probabilità si fermeranno a Southampton

E le compagnie nostrane? Le ammiraglie Costa Smeralda e Msc Grandiosa sono state fermate a Marsiglia e Civitavecchia. Costa Crociere ha inoltre fermato da tempo le 4 navi destinate al mercato asiatico a Nagasaki (Venezia, Serena, Atlantica e neo-Romantica), mentre le altre sono in viaggio verso l'Europa e quindi si sta ancora studiando il da farsi su dove ormeggiarle e quanto personale mantenere a bordo. Msc Crociere ha invece deciso di sbarcare la maggioranza degli equipaggi e ha attualmente fermato Msc Opera a Genova, Msc Seaside e Msc Meraviglia sono destinate all'ancora a Miami, infine Msc Lirica e Msc Bellissima sono a Dubai. Quest'ultimo è attualmente il porto con il maggior numero di navi ferme, ben nove.

Sei, invece, le navi immobilizzate a Port Canaveral, in Florida. —