

RASSEGNA STAMPA DEL

20 marzo 2020

DFDS Med: i collegamenti Italia-Turchia proseguono regolarmente

I servizi marittimi operati da DFDS con l'Italia, pur nel pieno rispetto di tutte le normative nazionali e internazionali in materia di contenimento della diffusione del coronavirus, continueranno.

A renderlo noto, con un post sul profilo ufficiale di Twitter, è DFDS Med, la divisione del gruppo marittimo scandinavo che gestisce le attività rilevate nell'estate 2018 dalla compagnia turca UN Ro-Ro. “Abbiamo preso tutte le misure necessarie e le nostre operazioni da e per l'Italia e la Francia proseguiranno, senza contatto umano” si legge nell'intervento pubblicato dalla società sul noto social network.

Si tratta, nello specifico, delle linee Pendik-Trieste (con toccate periodiche anche a Patrasso, in Grecia), Yalova-Trieste, Yalova-Bari, Maersin-Trieste, Ambarli-Trieste per quanto riguarda l'Italia. Mentre, relativamente alla Francia, i servizi operati da DFDS Med collegano Marsiglia con Tunisi e Yalova con Seté.

Su tutte queste linee i trailer potranno continuare a viaggiare regolarmente, secondo le schedule precedenti, ma – proprio per evitare il contatto umano e quindi potenziali rischi di trasmissione del virus – i camion non potranno essere accompagnati dagli autisti.

Le misure anti-coronavirus avranno comunque un impatto sull'attività di DFDS, che ha già dovuto sospendere alcuni collegamenti passeggeri tra Danimarca e Norvegia e che ha deciso di sbarcare oltre 600 marittimi, che beneficeranno di un sussidio diretto del Governo di Copenaghen. Soluzione che ha evitato licenziamenti in patria, ma che ovviamente non avrà effetti in ambito internazionale, dove il gruppo potrebbe trovarsi costretto a ridurre il numero dei dipendenti.

Per quanto riguarda i servizi merci, che contribuiscono a generare la maggior parte dei ricavi della compagnia, i primi 2 mesi del 2020 hanno registrato volumi in linea con le attese: in calo rispetto al 2019 sulle linee con il Regno Unito e in aumento invece sui collegamenti tra Europa e Turchia.

Nelle ultime settimane, però, come comunicato da DFDS in una nota, l'attività di trasporto merci ha iniziato a calare sia per effetto della contrazione della domanda di beni di consumo, influenzata dalle misure di blocco, sia per effetto della conseguente riduzione della produzione industriale.

Il gruppo sta comunque lavorando per pianificare azioni in grado di mitigare gli effetti dei cambiamenti della domanda, dovuti all'emergenza coronavirus, sia per i traghetti che per attività logistiche. F.B.

Per MSC Crociere oltre 3 miliardi di ricavi nel 2019

Anche il 2019 si è rivelato un anno record per MSC Crociere.

La compagnia svizzera ha chiuso l'esercizio con ricavi per 3,2 miliardi di euro, il 17,5% in più rispetto ai 2,7 dello scorso anno, mentre l'EBITDA ha raggiunto quota 875 milioni (+15,6% sui 741 del 2018) e gli utili netti (nei profit), pure che toccano i 405 milioni di euro (+16% sui 348 dell'anno precedente).

L'ingresso nella flotta di nuove navi, che ha fatto crescere la capacità offerta del 14,4%, ha inoltre permesso a MSC di far viaggiare la cifra record di 2,7 milioni di passeggeri (+16,2% sul 2018), ma inevitabilmente (unitamente a un aumento del prezzo medio) ha anche fatto lievitare le spese per il carburante, che sono passate da 196 a 244 milioni di euro. La compagnia è invece riuscita a controllare le spese per interessi, che nell'esercizio 2019 risultano quindi scesa dai 127 a 121 milioni.

Nel complesso, dunque, risultati eccellenti, ma che in questo momento non consentono certo di festeggiare vista la situazione di gravissima crisi in cui è sprofondata l'intero settore crocieristico con lo scoppiare dell'epidemia di coronavirus (e che per MSC Crociere può essere misurata andando a guardare l'andamento dei due bond quotati sulla Borsa di Zurigo).

Proprio a causa dell'attuale difficilissimo contesto di mercato, la compagnia del gruppo di Gianluigi Aponte ha ammesso non essere in grado di fornire previsioni sull'andamento nel 2020, anche se ha aggiunto di avere messo in atto diverse misure per far fronte all'emergenza.

Da un lato – e questa è notizia di oggi – MSC Crociere ha deciso per lo stop fino al prossimo 30 aprile di tutte le operazioni (non solo quelle negli USA), una decisione comunicata con un messaggio direttamente dal presidente esecutivo Pierfrancesco Vago, che ovviamente ha lo scopo di tutelare staff e passeggeri, ma anche quello di contenere le spese operative.

MSC ha poi aggiunto di star mettendo in atto tutte le misure necessarie per preservare la sua posizione di cassa (che al 31 dicembre ammontava a 183 milioni di euro) e se possibile migliorarla. Su questo punto la compagnia ha svelato di poter beneficiare di una Revolving Credit Facility attivata nel febbraio dello scorso anno che, unita ad altre significative fonti di liquidità, darebbe un ammontare di circa 900 milioni di euro. MSC ha detto di ritenere quindi di poter disporre di una liquidità sufficiente, a far fronte agli effetti dell'epidemia di Covid-19. La cruise company del gruppo MSC ha poi aggiunto che metterà in atto un piano di contingentamento delle spese, ma anche che sta valutando insieme a fornitori e stakeholder azioni per migliorare il capitale circolante. Ulteriori azioni, su cui non sono stati forniti dettagli, consisteranno nel posticipare gli investimenti "in iniziative di business" pianificati per i prossimi 18 mesi.

Coronavirus: cantieri europei verso lo stop delle attività

Dopo la decisione di Fincantieri - in vero piuttosto contestata dai sindacati nostrani – di obbligare ad un periodo di ferie forzate i suoi dipendenti, come misura per contrastare la diffusione del coronavirus, anche i concorrenti europei del colosso navalmeccanico tricolore si stanno ora trovando costretti ad attuare misure altrettanto decise, in conseguenza del fatto che il COVID-19 ha valicato le Alpi e non è più soltanto un problema italiano.

Ieri Chantiers de l'Atlantique ha lavorato ad un regime minimo: secondo la stampa francese erano presenti nello stabilimento di Saint Nazaire solo 2.300 persone, di cui 600 dipendenti e 1.700 lavoratori dell'indotto, rispetto ad una media di 5.000 unità in tempi 'normali'. Per quanto riguarda le due navi in fase di allestimento, Wonder of the Seas di Royal Caribbean e MSC Virtuosa di MSC Crociere, l'azienda ha dato libertà di scelta, sulla possibilità di lavorare o meno, ai dipendenti diretti e a quelli delle ditte in sub-appalto, molti dei quali però hanno deciso di non presentarsi. La CGT, il principale sindacato francese, spinge per un fermo totale delle attività e, sempre secondo le ricostruzioni de media locali, la situazione sarebbe sempre più tesa nello stabilimento: anche le ditte esterne che vorrebbero lavorare, sarebbero di fatto impossibilitate e farlo per la 'pressione' delle maestranze interne. Una decisione sul completo stop alle attività industriali del sito dovrebbe comunque essere presa durante una riunione prevista per domani (venerdì 20 marzo; *ndr*).

Si va verso il fermo totale delle attività anche per Chantier Naval de Marseille, l'azienda controllata dalla holding italiana GIN (Genova Industrie Navali; la stessa che controlla anche San Giorgio del Porto e T. Mariotti) e partecipata da Costa Crociere che opera nel settore delle riparazioni navali a Marsiglia. Dopo aver completato i lavori relativi alla sosta tecnica del traghetto GNV Allegra, infatti, l'azienda ha comunicato con una breve nota – riportata dalla testata online francese *Mer et Marine* – la chiusura temporanea: “In conformità con le istruzioni fornite dal governo per combattere la diffusione di COVID19, Chantier Naval de Marseille ha adottato le misure necessarie per proteggere la salute dei propri dipendenti, partner e clienti implementando la chiusura temporanea del sito per un periodo predefinito che può andare fino al 26 aprile 2020”.

Stessa scelta che, in Germania, avrebbe fatto il cantiere navale di Flensburg, dove sono state realizzate le ultime due navi ro-ro prese in consegna da Tirrenia nei mesi scorsi, mentre al momento non si hanno notizie di un fermo delle attività di Meyer Werft, gruppo navalmeccanico teutonico basato a Pappenburg (ma che controlla anche il cantiere navale di Turku, in Finlandia) e principale competitor di Fincantieri nella costruzione di navi da crociera, insieme ovviamente ai citati Chantiers de l'Atlantique.

L'azienda della famiglia Meyer non ha diffuso comunicazioni ufficiali e riguardo, e secondo le stampa locale ieri (18 marzo) si è svolta regolarmente la cerimonia di consegna della Iona, cruiseship destinata al brand P&O del gruppo Carnival, anche se – per richiesta dello stesso cantiere e a differenza di quanto avviene di solito in situazioni del genere – all'evento non

c'era pubblico, né erano presenti lungo il canale che porta dallo stabilimento al mare i soliti curiosi e appassionati di navi.

Non è chiaro quindi se nel prossimo futuro anche Meyer Werft seguirà o meno i passi già compiuti da colleghi e concorrenti sospendendo temporaneamente tutte le proprie attività.

Francesco Bottino

Assiterminal e Assologistica scrivono al governo per spiegare che le misure d'emergenza adottate non sono sufficienti

Le associazioni chiedono la sospensione mediante azzeramento, per almeno sei mesi, del versamento dei canoni concessori dovuti dai concessionari portuali e l'annullamento dell'addizionale IRES per i concessionari e per le imprese autorizzate ex art. 16 legge 84/94

Luca Becce e Andrea Gentile, presidenti rispettivamente di Assiterminal (Associazione Italiana Terminalisti Portuali) e di Assologistica (Associazione Assologistica, Associazione Italiana delle Imprese di Logistica, Magazzini Generali, Magazzini Frigoriferi, Terminalisti Portuali, Interportuali ed Aeroportuali), hanno inviato al governo una lettera che evidenzia come le aziende dei settori rappresentati dalle due organizzazioni subisca un forte impatto negativo causato dall'emergenza coronavirus e nella quale rilevano come le misure per fronteggiare la situazione sinora adottate dall'esecutivo, che ieri ha approvato uno specifico decreto che riguarda anche il segmento dei trasporti e della logistica, ad avviso di Assiterminal e Assologistica non siano sufficienti.

«L'attuale emergenza che sta coinvolgendo tutti con modalità e effetti "virulenti" - hanno scritto Becce e Gentile - produce e in prospettiva certamente produrrà purtroppo ancora per mesi effetti di contrazione anche nelle attività portuali che costituiscono l'interfaccia produttivo del traffico merci all'interno della catena logistica. Il settore dei terminal operator e delle imprese portuali a servizio del traffico merci sta operando con grandissima difficoltà, rallentamenti, tempi dilatati, stress operativi e organizzativi pesanti e drastico calo di volumi con conseguente detrimento dei conti economici: ma non si è ancora fermato per non bloccare l'approvvigionamento del Paese e consentire al sistema produttivo ancora funzionante di onorare le commesse che ancora sopravvivono. Il settore dei terminal operator e delle imprese portuali a servizio dei traffici passeggeri - hanno precisato - è, di fatto, stato fermato per mancanza di traffici, con danni e ripercussioni evidenti».

«Le aziende che operano nel contesto della portualità italiana - hanno ricordato Becce e Gentile - sono tutti soggetti economici contribuenti per e nello Stato italiano, che impiegano lavoratori cittadini residenti nel nostro Paese: pertanto il nostro è un contesto produttivo e organizzativo che vive il territorio, il suo tessuto economico e sociale (compromessi dalla contingenza attuale e dagli strascichi che gli effetti della pandemia sugli altri mercati sta provocando e provocherà)».

«Nel decreto-legge 17 marzo 2020 n.18 - hanno proseguito i presidenti di Assiterminal e Assologistica - il comparto della portualità ha trovato, come provvedimento specifico a tutela del settore, la sola previsione di una sospensione del pagamento dei canoni concessori per quattro mesi. È legittimo richiedere che le misure che il governo sta adottando, peraltro con disponibilità di risorse non infinite, debbano trovare una loro

ratio per la tutela e il sostegno solidale per i contesti produttivi radicati sul territorio e che su e con esso operano e vivono, contribuendo alla circolazione di beni primari e persone. Il nostro è un appello inclusivo e solidaristico in un momento in cui ciascuno sta operando per il sistema Paese e per la sopravvivenza delle proprie imprese e dei propri collaboratori: tutto il mondo associativo sta dimostrando di rappresentare un settore coeso, maturo e con senso di responsabilità».

«Abbiamo elaborato e trasmesso al governo l'11 marzo 2020 - hanno ricordato inoltre Becce e Gentile - un Avviso Comune condiviso tra le parti datoriali e le organizzazioni sindacali (che vi riproponiamo integralmente) proprio a significare la convergenza sulla gravità della situazione che, ribadiamo, produce i suoi effetti già oggi e li produrrà ancora per diverso tempo. La sintesi delle misure che evidenziamo è stata meditata e ponderata in base alla specificità del comparto produttivo della portualità: ciò auspichiamo trovi nella vostra sensibilità istituzionale una particolare attenzione anche a rafforzamento del vostro ruolo di governo del Paese. Ribadiamo pertanto che sia necessario e imprescindibile recepire nel merito e nella sostanza le proposte specifiche per il settore che vi abbiamo già rappresentato (non richieste ma bisogni) al fine di poter fornire al sistema che rappresentiamo e ai suoi lavoratori strumenti adeguati quantomeno per arginare le criticità che stiamo affrontando oggi».

Rimarcando che, «nell'attuale contingenza, le misure al momento previste non sono sufficienti», Becce e Gentile hanno specificato quali sono per le due associazioni «le necessità più contingenti per cercare di resistere»: la «sospensione mediante azzeramento, per un periodo non inferiore a sei mesi, del versamento dei canoni concessori dovuti dai concessionari portuali esercenti operazioni portuali e/o servizi a merci e passeggeri compreso le stazioni marittime» e «l'annullamento della cosiddetta addizionale IRES (legge 27/12/2020, art.1, comma 210, lett.c) per i concessionari di cui all'art. 18 e per le imprese autorizzate ex art. 16 legge 84/94».

Provvedimento dell'AdSP dell'Adriatico Meridionale per attenuare l'impatto dell'emergenza sugli operatori dei porti del sistema

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha annunciato di aver deciso di posticipare i termini di pagamento dei canoni e dei diritti portuali introducendo ulteriori misure nei limiti massimi consentiti dalla legge rispetto a quanto previsto dal decreto-legge n. 18 "Cura Italia" adottato dal governo per fronteggiare l'impatto dell'emergenza Covid-19.

Il presidente dell'ente portuale pugliese, Ugo Patroni Griffi, ha firmato l'ordinanza n. 4 del 18 marzo 2020 che prevede il rinvio sino al prossimo 15 dicembre dei pagamenti dei canoni dovuti dalle imprese portuali autorizzate (artt. 16, e 17 legge 84/94) all'espletamento di operazioni portuali nei cinque porti del sistema (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli), e da tutte imprese portuali che sono anche concessionarie di aree demaniali marittime (art.18 legge 84/94), termini - ha ricordato l'authority portuale - che, invece, il decreto-legge 18 fissa al 31 luglio.

Inoltre nel provvedimento l'AdSP ha introdotto anche altre categorie non contemplate dal decreto-legge "Cura Italia", ampliando così lo spettro dei soggetti beneficiari del provvedimento. Si tratta di tutti i concessionari di aree demaniali marittime (art. 36 del Codice della Navigazione), che usufruiranno di una proroga al 15 novembre del termine di scadenza del pagamento del canone, e delle compagnie di navigazione (art. 6 legge 84/94) che, invece, vedranno differito di 30 giorni, dall'emissione della relativa fattura, il termine di pagamento dei diritti portuali, senza l'applicazione degli interessi.

«Il Covid-19 - ha spiegato Patroni Griffi - sta attaccando ferocemente anche i polmoni della nostra economia. Attraverso il provvedimento intendiamo dare una boccata di ossigeno a tutto il nostro cluster marittimo che registra quotidiane e continue flessioni nei traffici di persone e mezzi. Stiamo effettuando uno sforzo significativo, per consentire alle aziende di recuperare liquidità, andando ben oltre la ratio legis del "Cura Italia". Un ulteriore aiuto che vogliamo fornire a tutta la comunità portuale dell'Adriatico meridionale perché possa avere il tempo di riprendersi, una volta terminata l'emergenza».

Lo scorso mese il porto di Valencia ha movimentato 435mila container (+0,4%)

Lo scorso mese il sistema portuale di Valencia, costituito dagli scali di Valencia, Sagunto e Gandía, ha movimentato 6,49 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +5,5% sul febbraio 2019, di cui 5,86 milioni di tonnellate movimentate dal solo porto di Valencia (+4,9%). In quest'ultimo scalo le merci containerizzate sono ammontate a 4,77 milioni di tonnellate (+2,0%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 435mila teu (+0,4%), Inoltre a Valencia sono state movimentate 832mila tonnellate di merci convenzionali (+11,6%), 133mila tonnellate di rinfuse solide (+64,8%) e 108mila tonnellate di rinfuse liquide (+58,1%).

Nel primo bimestre del 2020 il traffico containerizzato nel porto di Valencia è stato di 9,45 milioni di tonnellate con una movimentazione di contenitori pari a 859mila teu, con diminuzioni rispettivamente del -0,1% e -1,0% sui primi due mesi dello scorso anno.

Coronavirus, a breve un provvedimento per estendere la validità delle certificazioni per i marittimi

Con lo scopo di rispondere alle preoccupazioni del settore del trasporto marittimo relative alla formazione e alla certificazione dei marittimi a seguito dell'epidemia di coronavirus, l'International Maritime Organization (IMO) ha emesso la lettera circolare n. 4204 del 17 marzo scorso nella quale si prende atto che le azioni intraprese in tutto il mondo a seguito dell'epidemia rappresentano una seria sfida per le amministrazioni nel consentire la formazione continua dei marittimi, la convalida dei certificati, inclusi i certificati medici, e le convalide attestanti il riconoscimento di certificati in conformità con la Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, certificazione e tenuta della guardia per i marittimi (Convenzione STCW). Con la circolare l'IMO incoraggia quindi le amministrazioni emittenti, alla luce di tali difficoltà, ad adottare un approccio pragmatico e pratico per quanto riguarda l'estensione dei certificati e delle convalide e incoraggia anche le autorità di controllo dello Stato di approdo ad adottare un approccio altrettanto pragmatico nelle procedure di controllo.

In Italia il Comando generale delle Capitanerie di Porto, che si era attivato presso l'IMO per una possibile soluzione globale ed armonizzata rispetto a tali problemi, ha reso noto che la lettera circolare 4204 consentirà al Comando generale di pubblicare a breve un provvedimento sull'estensione della validità delle certificazioni.

GNV ha consegnato alla Regione Liguria la *Splendid* trasformata in “nave ospedale” per l'emergenza Covid-19

Oggi la compagnia di navigazione GNV ha consegnato alla Regione Liguria la *Splendid* che è stata trasformata in “nave ospedale” per il sistema sanitario regionale al fine di fornire assistenza ai pazienti affetti da Covid-19 e alle persone, in fase di dimissione ospedaliera, tenute a trascorrere un periodo in strutture controllate prima di rientrare nelle proprie abitazioni.

Al fine di rendere il progetto disponibile al più presto GNV ha sostenuto, insieme ad alcuni partner, gli investimenti di trasformazione e di allestimento della nave, che è stata messa nella disponibilità dell'ente regionale al valore simbolico di un euro fino al termine del periodo di emergenza dichiarato dal governo lo scorso 9 marzo.

Il progetto ha visto la fattiva partecipazione di RINA che ha fornito gratuitamente il proprio know-how e la lunga esperienza nel campo delle certificazioni e delle ispezioni nel settore marittimo. La *Splendid* è stata attrezzata nel tempo record di meno di una settimana e inizialmente è in grado di offrire 25 posti letto in cabine singole, anche se è possibile attrezzare in breve tempo ulteriori cabine fino a raggiungere un totale di 400 posti letto.

ICS e ITF invitano l'Onu a far comprendere ai governi che il trasporto marittimo è cruciale per affrontare la crisi coronavirus

Altre due primarie organizzazioni internazionali che rappresentano operatori e lavoratori del settore dei trasporti hanno evidenziato il devastante impatto che la diffusione del coronavirus sta avendo sul comparto. Sono l'associazione armatoriale International Chamber of Shipping (ICS) e l'organizzazione sindacale International Transport Workers' Federation (ITF) che in una lettera aperta a firma dei segretari generali Guy Platten e Stephen Cotton inviata alle competenti agenzie delle Nazioni Unite, ovvero l'International Labour Organization (ILO), l'International Maritime Organization (IMO), l'United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) e la World Health Organization (WHO) hanno chiesto di portare all'attenzione dei loro Stati membri le problematiche che la pandemia sta creando al trasporto marittimo mondiale, incoraggiando le autorità nazionali a discutere le possibili soluzioni con le loro parti sociali.

«Man mano che la pandemia di Covid-19 si diffonde - hanno spiegato Platten e Cotton - è fondamentale che tutti i governi mantengano operativi gli scambi commerciali per via marittima continuando a consentire in tutto il mondo l'accesso ai porti alle navi commerciali e facilitando la circolazione e il rapido ricambio degli equipaggi delle navi».

Platten e Cotton hanno ricordato che «ogni mese, per rispettare le normative internazionali in materia di orari di lavoro e benessere degli equipaggi, circa 100mila marittimi devono essere rimpiazzati dalle navi su cui operano, in modo che possano continuare a trasportare il commercio globale in sicurezza.

Desideriamo quindi sottolineare la necessità vitale - hanno specificato - che i marittimi professionisti di tutto il mondo ottengano adeguate esenzioni da qualsiasi limitazione nazionale ai viaggi quando devono imbarcarsi sulle loro navi o devono lasciarle, al fine di mantenere in funzione le catene marittime di approvvigionamento del mondo».

«In considerazione del loro ruolo vitale durante la pandemia globale - hanno scritto i segretari generali dell'ICS e dell'ITF - suggeriamo che i marittimi professionisti, indipendentemente dalla nazionalità, debbano essere trattati come qualsiasi altro “lavoratore indispensabile” internazionale, al pari degli equipaggi delle compagnie aeree e del personale sanitario. Come tali, dovrebbero essere loro riservata una particolare attenzione e, fatta salva la necessità di conformarsi ai protocolli sanitari di emergenza, trattati con pragmatismo e comprensione quando cercano di viaggiare provenienti o diretti alle loro navi. Chiediamo quindi alle vostre organizzazioni di evidenziare ai governi dei vostri Stati membri l'importanza critica di questo problema».

«Chiediamo con urgenza - hanno concluso Platten e Cotton - che questo argomento sia aggiunto all'ordine del giorno di opportune riunioni di alto livello e che le autorità nazionali degli Stati membri delle vostre organizzazioni siano incoraggiate a confrontarsi

immediatamente con la loro associazione nazionale degli armatori e con il sindacato nazionale dei marittimi al fine di trovare soluzioni rapide a questo grave problema che altrimenti rischia di ostacolare gli sforzi globali per affrontare la pandemia di Covid-19».

Nuovo servizio feeder Livorno-Tangeri

LIVORNO – Nuovo servizio feeder settimanale da Livorno per Tangeri della Cma Cgm. Si chiama ufficialmente SSL Italia Maroc Express (Itamar) e dal 4 Aprile prossimo collegherà direttamente il Terminal darsena Toscana di Livorno con il porto marocchino.

Plus valet passer in manibus, quam sub dubio grus. (Meglio un passero tra le mani che la speranza di catturare una gru).

Insomma, in tempi come questi, in cui il meglio che possiamo fare è sperare che non vada ancora peggio, non siamo al chi si contenta gode, ma non c'è neppure da fare troppo gli schizzinosi. Così deve essere stata accolta la nuova opportunità di traffico che si è offerta al Terminal darsena Toscana, nel porto di Livorno.

Il servizio verrà svolto dalla motonave Marina che denuncia una capacità nominale di 677 teu e venticinque prese frigo.

Da Circle suite Milos al terminal Cilp

GENOVA – Circle Spa consolida ed espande la sua presenza nell’area MED grazie alla piena operatività della suite Milos® Terminal Operating System (TOS) all’interno del Terminal Multipurpose di Cilp (Compagnia Impresa Lavoratori Portuali), principale operatore terminalistico nel porto di Livorno.

L’operatività della suite Milos® TOS è avvenuta all’interno di un contesto estremamente sfidante, quello del terminal Cilp, caratterizzato dalla presenza di quattro differenti aree destinate allo stoccaggio di diverse tipologie merceologiche, ovvero prodotti forestali (oltre 700.000 tons nel 2019), auto nuove di fabbrica (oltre 305.000 unità nel 2019) e veicoli (oltre 61.000 tons nel 2019), project cargo (oltre 4.700 tons nel 2019) e container. Lo sforzo dei team di Circle e Cilp è stato rivolto, quindi, all’intera complessità del Terminal Multipurpose.

Grazie a Milos® TOS è ora possibile gestire congiuntamente tutte le operazioni logistiche, amministrative e doganali all’interno del terminal. Inoltre, Milos® TOS permette la completa interoperabilità con i sistemi degli altri stakeholder attivi nel porto di Livorno quali l’Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, le società di trasporto, le agenzie marittime e gli armatori.

Luca Abatello, Ceo di Circle, ritiene che “quello appena concluso è il più ampio, articolato e completo progetto relativo a un Terminal Operating System all’interno di un Terminal Multipurpose in Italia. È stata una sfida importante, per la cui riuscita voglio ringraziare in modo particolare, oltre ai nostri collaboratori, il team di Cilp che ha lavorato con noi fianco a fianco e con cui siamo orgogliosi di aver condiviso e raggiunto un obiettivo così ambizioso”.

A conferma, il management di Cilp si è detto soddisfatto “per il raggiungimento di questo primo traguardo che per noi rappresenta una tappa fondamentale nel percorso – stimolante quanto sfidante – di rilancio e crescita dell’azienda, intrapreso da Cilp quattro anni or sono con il chiaro e dichiarato obiettivo di continuare ad essere un punto di riferimento e di traino per la portualità livornese oltre che italiana. Questo passo importante sul fronte dell’evoluzione digitale per la nostra azienda è – ne siamo fortemente convinti – uno strumento che sempre più ci supporterà nello sviluppo del nostro business e dei servizi ad esse connessi, con una visione ed approccio assolutamente calati nel nostro tempo con uno sguardo, convinto, sul futuro”.

Ulteriori novità attualmente in fase di lavorazione e che saranno introdotte nei prossimi mesi riguardano in primis la Gate Automation grazie all’Internet of Things. Ciò è possibile grazie al costante aggiornamento di Circle sui temi della supply chain 4.0 che consente di offrire servizi ad alto valore aggiunto a tutti i componenti della catena logistica.

Il progetto per Cilp va ad aggiungersi a quelli avviati nel 2019 e sviluppati per Samer Seaports & Terminal a Trieste, Terminal San Giorgio a Genova, a conferma dello sviluppo e della crescita della suite Milos®, nonché dell'espansione del Gruppo Circle in linea con il piano di sviluppo 2020.

Sopralluogo in porto di Agostinelli

GIOIA TAURO – Un sopralluogo all'interno del porto, è stato effettuato dal commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli.

Accompagnato dai responsabili di MedCenter Container Terminal ha attraversato l'area, le banchine e i piazzali portuali, e tutte le zone in concessione al Terminalista, per analizzare la funzionalità delle misure di sicurezza e di tutela della salute, adottate all'interno dello scalo.

L'obiettivo è stato quello di avere dettagliate assicurazioni e testare, personalmente, le condizioni di protezione igienico-sanitarie messe a disposizione dei lavoratori portuali.

Agostinelli ha voluto, così, verificare quanto le misure, definite e indicate nelle Linee guida dell'Autorità portuale, che riflettono le determinazioni degli Organi Centrali, siano state concretamente applicate all'interno dello scalo, lungo le banchine e nei piazzali portuali, per garantire la continuità operativa del porto, ma nel pieno rispetto delle attività precauzionali, da adottare per ridurre i possibili rischi di contagio epidemiologico, tra le persone ivi operanti e in transito nell'area portuale.

Quotidianamente, l'Autorità portuale è impegnata nell'attività di monitoraggio delle reali condizioni interne allo scalo, per cogliere ogni possibile e repentino mutamento dello stato di emergenza, ma altresì per non permettere che si diffondano ingiustificati allarmismi tra i lavoratori che, responsabilmente e con spirito di sacrificio, stanno compiendo il proprio dovere.

E' necessario, quindi, che ci siano tutte le condizioni, sia sanitarie che emotive, affinché i nostri lavoratori portuali possano continuare ad operare in tranquillità, per quanto realmente possibile.

Del resto, in tutti i porti italiani, al fine di garantire l'approvvigionamento delle merci alla Nazione, non è stato possibile bloccare le attività di logistica e di trasporto. Il mondo dei porti, responsabilmente, non si è fermato.

Va, altresì, sottolineato che l'Ente ha messo in atto ogni possibile azione per reperire, nel modo più tempestivo, l'approvvigionamento dei "Dispositivi di protezione individuale", che prontamente saranno consegnati alle imprese portuali e, per il loro tramite, ai relativi lavoratori.

Espo: garantire il flusso delle merci

BRUXELLES – Garantire il flusso delle merci in questo momento particolare, è l’invito rivolto da Espo all’Unione europea ed agli Stati membri.

In qualità di principali players per la fornitura di merci essenziali ai cittadini europei, i porti stanno facendo tutto il possibile per garantire la loro operatività anche nelle prossime settimane, proteggendo i lavoratori e cercando di evitare l’ulteriore diffusione del Coronavirus.

Anche se è inevitabile che il movimento delle persone sia controllato e limitato, è altrettanto essenziale che le merci possano continuare a circolare nella massima misura possibile.

Per questo, l’Associazione dei porti europei invita la Commissione e gli Stati membri dell’Unione europea a dare la priorità al mantenimento del trasporto di merci. Dovrebbero essere adottate tutte le misure necessarie per mantenere il commercio attivo, in maniera di garantire che prodotti e materiali essenziali possano essere consegnati ai cittadini di tutta l’Europa. La chiusura delle frontiere non deve interrompere il flusso delle merci.

Per garantire che i porti possano continuare a sostenere la movimentazione della merce, in particolare alimenti e medicinali, la distribuzione di materiale di prevenzione e protezione come prodotti per la disinfezione, mascherine e guanti, agli operatori della supply chain nei porti dovrebbe essere considerata una priorità.

“Questi sono tempi straordinari e difficili per tutti ed è essenziale che le catene di approvvigionamento che permettono alle merci essenziali di muoversi in tutta Europa continuino senza ostacoli nella massima misura possibile. I porti europei si impegnano a continuare a sostenere il flusso di carichi essenziali insieme a tutti gli altri operatori del trasporto marittimo, della distribuzione e dell’autotrasporto”, afferma Eamonn O’Reilly, presidente Espo.

“Il 90% degli scambi con i Paesi terzi e più di un terzo del commercio intracomunitario passa dai porti europei. In tempi di emergenza, gli scali svolgono un ruolo essenziale nel fornire ai cittadini, ai servizi sanitari e alle imprese i materiali di cui hanno bisogno. I porti europei prendono molto sul serio questa responsabilità pubblica. Essi contano sull’Ue e sugli Stati membri per dare loro il sostegno necessario per svolgere questo ruolo”, afferma il segretario generale dell’Espo, Isabelle Ryckbost.

Assiterminal e Assologistica: misure insufficienti

MILANO – Assiterminal e Assologistica in una nota a firma dei presidenti Luca Becce e Andrea Gentile inviata al presidente del Consiglio, ministri, deputati e senatori della Commissione Trasporti di Camera e Senato e a tutte le associazioni italiane di logistica e trasporti ribadiscono che l'attuale emergenza che sta coinvolgendo tutti con modalità e effetti "virulenti" produce e in prospettiva certamente produrrà purtroppo ancora per mesi effetti di contrazione anche nelle attività portuali che costituiscono l'interfaccia produttiva del traffico merci all'interno della catena logistica.

Il settore dei terminal operator e delle imprese portuali a servizio del traffico merci sta operando con grandissima difficoltà, rallentamenti, tempi dilatati, stress operativi e organizzativi pesanti e drastico calo di volumi con conseguente detrimento dei conti economici: ma non si è ancora fermato per non bloccare l'approvvigionamento del Paese e consentire al sistema produttivo ancora funzionante di onorare le commesse che ancora sopravvivono.

Il settore dei terminal operator e delle imprese portuali a servizio dei traffici passeggeri è, di fatto, stato fermato per mancanza di traffici, con danni e ripercussioni evidenti.

Le aziende che operano nel contesto della portualità italiana, continua la nota, sono tutti soggetti economici contribuenti per e nello Stato italiano, che impiegano lavoratori cittadini residenti nel nostro Paese: pertanto il nostro è un contesto produttivo e organizzativo che vive il territorio, il suo tessuto economico e sociale (compromessi dalla contingenza attuale e dagli strascichi che gli effetti della pandemia sugli altri mercati sta provocando e provocherà).

Nel D. L. 17/3/2020 n. 18 il comparto della portualità ha trovato – come provvedimento specifico a tutela del settore – la sola previsione di una sospensione del pagamento dei canoni concessori per quattro mesi.

E' legittimo richiedere che le misure che il Governo sta adottando – peraltro con disponibilità di risorse non infinite – debbano trovare una loro ratio per la tutela e il sostegno solidale per i contesti produttivi radicati sul territorio e che su e con esso operano e vivono, contribuendo alla circolazione di beni primari e persone.

Il nostro è un appello inclusivo e solidaristico in un momento in cui ciascuno sta operando per il sistema Italia e per la sopravvivenza delle proprie imprese e dei propri collaboratori: tutto il mondo associativo sta dimostrando di rappresentare un settore coeso, maturo e con senso di responsabilità.

Abbiamo elaborato e trasmesso al Governo l'11 Marzo 2020, dicono i firmatari della nota di Assiterminal e Assologistica, un avviso comune condiviso tra le parti datoriali e le organizzazioni sindacali (che vi riproponiamo integralmente) proprio a significare la

convergenza sulla gravità della situazione che, ribadiamo, produce i suoi effetti già oggi e li produrrà ancora per diverso tempo.

La sintesi delle misure che evidenziamo è stata meditata e ponderata in base alla specificità del comparto produttivo della portualità: ciò auspichiamo trovi nella vostra sensibilità istituzionale una particolare attenzione anche a rafforzamento del vostro ruolo di Governo del Paese.

Ribadiamo pertanto che sia necessario e imprescindibile recepire nel merito e nella sostanza le proposte specifiche per il settore che abbiamo già rappresentato (non richieste ma bisogni) al fine di poter fornire al sistema che rappresentiamo e ai suoi lavoratori strumenti adeguati quantomeno per arginare le criticità che stiamo affrontando oggi.

Nell'attuale contingenza, le misure al momento previste non sono sufficienti queste, almeno, ad oggi, le necessità più contingenti per cercare di resistere:

1. Sospensione mediante azzeramento, per un periodo non inferiore a 6 mesi, del versamento dei canoni concessori dovuti dai concessionari portuali esercenti operazioni portuali e/o servizi a merci e passeggeri compreso le stazioni marittime;
2. Annullamento della così detta addizionale Ires (Legge 27/12/2020, art. 1, co. 210, lett. c) per i concessionari di cui all'art. 18 e per le imprese autorizzate ex art. 16 L. 84/94.

Assiterminal e Assologistica rinnovano la piena disponibilità di ciascuno di noi a supportare la vostra azione con qualsiasi contributo anche di carattere tecnico confidando in una reciprocità di ascolto e condivisione.

Ripartono le portacontainer dalla Cina, ma mancano i contenitori

La Cina è il Paese dove è sorta la pandemia della Covid-19 ed è il primo Paese che ne sta uscendo. Una delle conseguenze globali di questa emergenza è il drastico calo di container in uscita dai porti cinesi, a causa della riduzione della produzione e dell'isolamento imposto a migliaia di operatori della filiera logistica. A metà marzo le portacontainer stanno ricominciando a caricare i container nei principali porti. Lo confermano le maggiori compagnie asiatiche e occidentali.

La Cma Cgm afferma che i principali porti cinesi stanno operando a livelli quasi normali, con lo smaltimento dei contenitori rimasti a lungo sulle banchine. Anche il consorzio One ha ripreso le normali operazioni in Cina e che accetta le prenotazioni anche dalla provincia di Hubei, dove è partita la pandemia di Covid-19. Continuano però le partenze in bianco delle portacontainer, a causa della domanda che resta ancora più bassa dei tempi normali.

La ripartenza delle portacontainer cinesi non ha però ancora riequilibrato il traffico di contenitori, molti dei quali sono rimasti nei porti asiatici e quindi mancano in quelli Europei e nord-americani. L'aumento dell'export cinese dovrebbe portare un riequilibrio, ma ciò avverrà lentamente, tenendo conto che il tempo di viaggio di una nave dall'Asia all'Europa è di circa un mese. Resta sempre l'incognita di come influirà la pandemia in Europa sui traffici globali.

Il Mit sospende i servizi di crociera

La ministra delle Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli ha firmato, con il ministro della Salute Roberto Speranza, il decreto con cui si sospendono i servizi di crociera per le navi passeggeri italiane e si blocca l'arrivo nei porti italiani delle navi da crociera battenti bandiera straniera.

Per le navi battenti bandiera italiana, le società di gestione, gli armatori e i comandanti delle navi italiane, una volta adottate tutte le misure di prevenzione sanitaria disposte, sono tenuti a sbarcare tutti i passeggeri presenti a bordo nel porto. La procedura di sbarco prevede che i passeggeri italiani non positivi al Covid 19 possano rientrare con i dispositivi di sicurezza alle loro abitazioni con mezzi non di linea organizzati dall'armatore per avviare il periodo di sorveglianza sanitaria fiduciaria domiciliare. Da quel momento, le navi battenti bandiera italiana non potranno più imbarcare passeggeri fino almeno al 3 aprile. Per i passeggeri non positivi al Covid 19, ma stranieri, l'armatore dovrà organizzare il rientro in patria con mezzo non di linea.

Per gli eventuali passeggeri positivi, o entrati a stretto contatto con un caso positivo, valgono le disposizioni sanitarie già vigenti, salvo diverse determinazioni dell'autorità sanitaria.

Le navi passeggeri battenti bandiera straniera impegnate in servizi di crociera non potranno più fare ingresso nei porti nazionali. Le disposizioni del decreto verranno applicate già oggi alla nave Costa Luminosa battente bandiera italiana in arrivo nel porto di Savona, e si applicheranno fino a 3 di aprile salvo proroga.

Zim chiude con profitto il 2019

La compagnia israeliana Zim ha archiviato con profitto il 2019 Con registrando un utile netto (pre IFRS16) di 12 milioni di euro, rispetto alla perdita netta corretta di 44,6 milioni del 2018. Una performance sottolineata dal dato dei ricavi totali che hanno raggiunto i 3.299,8 milioni di dollari, la cifra più alta degli ultimi 5 anni, con un aumento dell'1,6% rispetto ai 3.247,9 milioni di dollari del 2018. Il flusso di cassa operativo è stato di 370,6 milioni (225 nel 2018), l'EBITDA rettificato di 385,9 milioni rispetto ai 150,7 dell'anno precedente e l'EBIT rettificato di 148,9 milioni nel 2019 rispetto ai 39,1 milioni nel 2018.

Analisi e bilanci

Il settore del trasporto marittimo di container, spiega la società armatoriale israeliana, è dinamico e volatile ed è stato caratterizzato negli ultimi anni dall'instabilità, caratterizzata dalla volatilità delle tariffe di trasporto e dei prezzi dei bunker. L'instabilità e la volatilità del mercato, comprese significative incertezze nel commercio globale, principalmente a causa delle restrizioni commerciali legate agli Stati Uniti e alla recente escalation dell'epidemia di coronavirus, continuano a influenzare l'ambiente di mercato. Di fronte a questo difficile contesto, Zim ha continuato a migliorare le proprie prestazioni e ad espandere la propria rete globale ai propri clienti.

Nel settembre 2018, la società ha lanciato la sua cooperazione operativa strategica con l'Alleanza "2M" (Maersk e MSC), in diverse linee tra l'Asia e la costa orientale degli Stati Uniti. Nel corso del 2019 la cooperazione è stata ampliata in tre ulteriori settori: Asia - Mediterraneo orientale, Asia - Pacifico nord-occidentale americano e Asia - Golfo degli Stati Uniti. Questi accordi di cooperazione, sottolinea la compagnia, consentono a Zim di offrire ai propri clienti un portafoglio prodotti migliorato, una copertura portuale più ampia e migliori tempi di transito, generando al contempo una riduzione dei costi.

Risvegliamo la Bella Addormentata

«Risvegliamo la bella addormentata. Il Sistema portuale italiano rischia di andare in rotta di collisione, bisogna dare un colpo al timone prima che sia troppo tardi», a vestire i panni del novello Socrate intento a punzecchiare la coscienza sonnacchiosa della Polis è Pino Musolino.

Il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale viene raggiunto al telefono mentre nel quartier generale della sua AdSP si sta svolgendo una riunione sull’adeguamento della macchina organizzativa dell’Ente alle nuove disposizioni sul lavoro agile contenute nel DL Cura Italia. «Stiamo lavorando per completare le procedure con l’obiettivo di mandare in smart working o di usare altre misure flessibili per l’80% del personale impiegato – afferma –, di più non possiamo fare, perché altrimenti chiuderemmo l’Ente».

Ma ciò di cui al n.1 dei porti di Venezia e Chioggia preme davvero parlare è il rischio di deriva che sta correndo la portualità nazionale. Musolino non vuole fare «polemiche sterili» ma sente il bisogno di «scuotere dal torpore Assoporti».

«A differenza di altre rappresentanze di categoria, come Confetra, che in questi giorni sono state estremamente propositive, l’Associazione dei porti italiani non ha brillato per proattività. In questo momento, invece, dovremmo essere bravi a stare sul pezzo, e preparare il terreno perché si possa intercettare la giusta ripartenza quando ci saremo messi questa crisi alle spalle».

Musolino lo ripete come un mantra durante tutta l’intervista: «Non voglio polemizzare con nessuno. Voglio che questo sia chiaro. Ma va detto che in tempi non sospetti, personalità come Giuliano Gallanti, Lorenzo Forcieri e Paolo Costa avrebbero agito diversamente».

Il manager veneziano pensa in particolare alle specifiche disposizioni per il settore dei trasporti marittimi e terrestri contenute nel decreto appena varato dal Governo Conte: «Senza la previsione di opportune e concrete forme di compensazione economica, misure come l’esenzione della tassa di ancoraggio e la sospensione provvisoria del pagamento dei canoni potrebbero mettere in enorme difficoltà le Autorità di Sistema. Che tra sei, sette mesi si ritroveranno a dover chiudere i bilanci con qualche affanno».

Il rischio altissimo che corre la portualità italiana è quello di non riuscire a vedere la luce in fondo al tunnel: «Non lo abbiamo ancora compreso fino in fondo ma dopo questa emergenza il mondo dello Shipping non sarà più lo stesso. Dobbiamo armarci per affrontare il futuro».

E la ricetta per intercettare la ripartenza è quella che ha proposto il presidente dell’AdSP del Mar di Sardegna sulle colonne di Port News: «Sono d’accordo con Massimo Deiana. Non

abbiamo bisogno di superpoteri, né di eroi in calzamaglia, ma di sbloccare le opere e gli investimenti a sostegno dei nostri scali portuali».

Il presidente dell'AdSP di Venezia ricorda come Assoportri abbia calcolato in un miliardo di euro i fondi già stanziati per opere cantierate e cantierabili: «Sono risorse che giacciono inutilizzate per varie vicissitudini burocratiche. Io stesso ho 27 milioni di euro fermi e che potrei usare per le attività di dragaggio. Pensi a quale potrebbe essere l'effetto moltiplicatore per l'economia nazionale se riuscissimo a sbloccare questi soldi».

Purtroppo, la verità è che «eravamo già fermi prima ancora che questa crisi ci colpisse da vicino: oggi l'iter necessario per arrivare a realizzare un'opera di escavo in porto è tanto lungo quanto affrontare a piedi il cammino di Santiago. Ripeto, non desidero super poteri per “asfaltare il Canal Grande”, come diceva il futurista Filippo Tommaso Marinetti, ma in questa fase abbiamo bisogno di misure anti-cicliche che ci permettano di dare alla comunità portuale nazionale le risposte che si attende».

Che il modello da seguire sia quello di Genova o quello di Taranto, poco importa: «Le formule giuste le troveranno gli uffici legislativi del MIT, che sono sicuramente più preparati di me. L'importante è individuare per le nostre AdSP l'agibilità di cui hanno bisogno per fare il loro mestiere: che è quello di sviluppare i traffici e la logistica del Paese».

Musolino rivolge un appello al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: «Sono convinto che il Governo stia affrontando la situazione emergenziale nel modo migliore possibile e che in questo momento abbia bisogno di tutto il nostro sostegno: chiediamo però a chi di dovere che ci venga consentito di lavorare efficacemente per portare il nostro contributo e aiutare il Paese a uscire dalla crisi quanto prima».

Marco Casale

La nave-ospedale Gnv Splendid pronta ad accogliere i primi 25 pazienti post Coronavirus

GENOVA - Si trova ormeggiato al Terminal traghetti della Stazione Marittima di Genova, la nave-ospedale Gnv Splendid, del Gruppo MSC di proprietà dell'armatore Gianluigi Aponte, che lunedì aprirà ai primi 25 pazienti in quarantena perchè contagiati dal Covid-19, ma dimessi dagli ospedali liguri. Infatti al momento sono 25 le cabine e i posti letto attrezzate per l'emergenza "ogni camera è diventata una camera singola con pavimenti certificati in gomma, non con la moquettes, con sistema di ricircolo dell'aria su ogni singola camera" - ha dichiarato dal proprio profilo facebook il governatore della Liguria, Giovanni Toti, durante la consegna del traghetto e il sopralluogo - «la nave da lunedì ospiterà i malati in situazioni particolari e ci aiuterà per creare posti letti aggiuntivi nell'emergenza Coronavirus»

Al momento sono 25 cabine attrezzate che serviranno per le persone convalescenti che necessitano di un «percorso post ospedaliero e non hanno l'opportunità di farlo a casa per diversi motivi, o la vicinanza con altri familiari o perchè soli e comunque ancora bisognosi di attenzioni» ha spiegato Toti. Ad assistere i degenti una equipe di personale specializzato formata da 6 medici, 15 infermieri, 12 operatori socio-sanitari e 2 assistenti sanitari. Per quanto riguarda i pasti, verranno preparati a bordo dai cuochi della nave e secondo le indicazioni della Asl 3. L'obiettivo finale è quello di aumentare la capienza per i degenti fino ad arrivare ad allestire circa 400 cabine coibentate.

«E' stato uno sforzo straordinario e di grandissimo valore – ha aggiunto il governatore ligure - perchè è stato fatto con rapidità, devo ringraziare MSC, il comandante Aponte, con la sua esperienza di marinaio e grande imprenditore europeo, che ci ha voluto dare una mano». Oltre alla nave Genova ha predisposto altre strutture che risponderanno alle necessità post dimissioni in emergenza Covid-19: la struttura polivalente Danilo Ravera di Viale Cembrano, la scuola di polizia penitenziaria di Cairo e l'ex ospedale Falcomatà della Spezia.

Leonardo Massa, Country manager del Gruppo MSC, dal proprio profilo LinkedIn ha dichiarato: «GNV ha sostenuto, insieme ad alcuni partner, gli investimenti di trasformazione e di allestimento della nave, avviando e accompagnando così il programma nella sua prima fase di sperimentazione. La Regione potrà quindi impiegarla attivando subito l'accoglienza dei primi 25 degenti.

Il progetto messo in campo ha un elevato livello di flessibilità e può essere adeguato all'andamento della crisi sanitaria in atto. Splendid è stata attrezzata in meno di una settimana per fronteggiare una situazione di emergenza. La configurazione della motonave consente anche un'ulteriore ampliamento del progetto con l'allestimento di unità di rianimazione e di terapia intensiva con unità modulari negli hangar della nave; luoghi facilmente accessibili, e carrabili anche per i mezzi di soccorso, dunque particolarmente adatti a essere utilizzati come ospedale da campo».

A Bari e Brindisi canoni portuali sospesi tutto l'anno e agevolazioni ai vettori marittimi

L'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale è andata oltre a quanto concesso dal decreto Cura Italia e ha reso noto di aver disposto la sospensione del pagamento di canoni e diritti portuali fino a metà dicembre. Il provvedimento è ovviamente teso a supportare stakeholder e operatori nei porti del sistema che comprende Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli.

La port authority pugliese informa infatti che il presidente Ugo Patroni Griffi ha firmato ieri un'ordinanza contenente provvedimenti che, "in applicazione del Decreto Legge n.18 'Cura Italia' e introducendo ulteriori misure nei limiti massimi consentiti dalla legge, posticipa il pagamento dei canoni e dei diritti portuali per contrastare e contenere le ricadute economiche negative derivanti dalla diffusione del Covid-19".

Nello specifico, sono rinviati al prossimo 15 dicembre i pagamenti dei canoni dovuti dalle imprese portuali autorizzate all'espletamento di operazioni portuali nei cinque porti del sistema (artt. 16, e 17 L. 84/94), e da tutte imprese portuali che sono anche concessionarie di aree demaniali marittime (art.18 L.84/94); termini che, invece, il D.L.18 fisserebbe al 31 luglio.

Non solo, l'AdSP del Mar Adriatico Meridionale ha introdotto nel provvedimento anche altre categorie, non contemplate dal Cura Italia, ampliando così lo spettro dei soggetti beneficiari del provvedimento. "Si tratta di tutti i concessionari di aree demaniali marittime (art. 36 del Codice della Navigazione) che usufruiranno di una proroga al 15 novembre del termine di scadenza del pagamento del canone; e delle compagnie di navigazione (art. 6 L. 84/94) che, invece, vedranno differito di 30 giorni, dall'emissione della relativa fattura, il termine di pagamento dei diritti portuali, senza l'applicazione degli interessi" informa l'ente.

Il presidente Patroni Griffi ha così commentato: "Attraverso il provvedimento intendiamo dare una boccata di ossigeno a tutto il nostro cluster marittimo che registra quotidiane e continue flessioni nei traffici di persone e mezzi. Stiamo effettuando uno sforzo significativo, per consentire alle aziende di recuperare liquidità, andando ben oltre la *ratio legis* del Cura Italia. Un ulteriore aiuto che vogliamo fornire a tutta la comunità portuale dell'Adriatico meridionale perché possa avere il tempo di riprendersi, una volta terminata l'emergenza".

Tasse Ue ai porti, Munari: “Buone notizie per gli scali dalla Cassazione, ma l’Italia è debole con Bruxelles”

Genova – E’ di due giorni fa la sentenza della Cassazione che, con due ordinanze “gemelle”, ha respinto il ricorso dell’Agenzia delle Entrate contro l’Autorità portuale di Taranto che voleva tassare i proventi dei canoni di concessione dal 1997 al 2003. E’ una buona notizia per i porti italiani? “Sì lo è perché la sentenza è perfettamente in linea con la giurisprudenza italiana sulla natura giuridica delle Autorità di sistema portuale (Adsp). Piuttosto mi sarei sorpreso se la sentenza fosse stata diversa”, risponde Francesco Munari, professore ordinario di Diritto dell’Unione europea all’Università di Genova, esperto di Diritto internazionale, in materia di Antitrust e di Diritto dei porti, trasporti, navigazione marittima e aerea.

“La giurisprudenza italiana è consolidata e considera le Adsp enti pubblici alla stregua di Comuni, Regioni o dello Stato stesso, quindi non sono soggette al Testo Unico sulle imposte dirette, che esclude le amministrazioni dal pagamento delle imposte. Con la sentenza della Cassazione, viene inoltre riconfermato il fatto che i canoni demaniali sono tributi, non sono né utili né profitti derivanti dallo sfruttamento commerciale di alcunché”.

Perché la Commissione europea è convinta che le Adsp siano imprese, e non enti pubblici? Ma soprattutto perché si è arrivati a questo punto?

“La decisione della Commissione non è stata affrontata nel mondo giusto da parte di chi aveva il dovere di prendere una posizione chiara fin dall’inizio, spiegando a Bruxelles che si stava sbagliando: ovvero, che non tutti i porti europei sono gestiti nello stesso modo tra gli Stati membri e che il modello dei porti italiani è diverso da quello dei porti francesi, olandesi, belgi e tedeschi. Purtroppo, la Commissione non conosce il Diritto degli Stati membri, i quali dovrebbero avere l’obbligo di intervenire quando Bruxelles sbaglia per cercare di far applicare le norme del Diritto dell’Unione europea in modo pertinente alle situazioni del Diritto interno dei singoli Paesi. Quando le norme Ue non sono pertinenti, non bisogna applicarle”.

Quindi, l’Italia non è riuscita a spiegare le proprie ragioni?

“Per il momento, no. Anzi, quello che penso con franchezza è che, come spesso avviene nel nostro Paese, non siamo stati in grado di avere una posizione univoca, decisa e netta verso l’esterno. In questo caso, verso Bruxelles. Perché, dal punto di vista giuridico e tecnico, abbiamo tutti gli elementi per difendere la nostra posizione. Ma non ci siamo riusciti. Lo dimostrano i fatti: da quando è iniziata questa partita nella precedente legislatura, purtroppo non state fornite dai governi di turno le spiegazioni adeguate alla Commissione.

Sono state inviate lettere del tutto generiche per prendere tempo. In più, abbiamo promesso a Bruxelles di fare la 'riforma delle riforme', che peraltro non abbiamo mai fatto. Riforma che poi ritengo inutile, visto che sarebbe sufficiente applicare la legge esistente".

A questo punto, è concreto il rischio di una procedura d'infrazione contro l'Italia. Quali potrebbero essere le conseguenze per i nostri porti?

"La decisione della Commissione diventa vincolante, in questo modo viene imposto alle Adsp di pagare l'Ires sui canoni. Siccome questa decisione di per sé è inattuabile, l'ipotesi più concreta è quella di obbligare le Adsp a predisporre una contabilità separata nella quale evidenziare i canoni come redditi dell'attività d'impresa, il resto non si sa bene da che cosa. Tradotto: vuol dire intaccare la legge 84/94 in alcune parti fondamentali. Perché la natura giuridica di un ente è scolpita da una legge. Se questa viene inficiata infilando degli obblighi che sono incompatibili con la natura giuridica stessa dell'ente, è evidente che tutto viene messo in discussione. Quindi, al di là delle conseguenze patrimoniali, si aprirebbe una stagione di grande incertezza per i nostri porti. Tutto ciò potrebbe incidere pesantemente sui bilanci delle Adsp le quali, a questo punto, dovrebbero essere completamente riprogettate. Perché il passaggio successivo è quello di fare pagare agli enti portuali le tasse dal momento che vengono considerate alla stregua di vere e proprie imprese".

Che cosa potrebbe accadere concretamente?

"Magari l'Agenzia delle Entrate potrebbe dire: va bene se i canoni pagati dai terminalisti sono un reddito d'impresa, gli stessi non sono più soggetti a Registro bensì all'Iva, e di conseguenza potrebbe scattare un bel recupero fiscale da parte del ministero dell'Economia e delle Finanze. Ma è solo un esempio, ne potrei fare tanti e tutti controproducenti per i nostri porti".

Quali sono ad oggi i margini di manovra che l'Italia ha per cambiare la decisione della Commissione?

"La Commissione ha avviato un confronto con l'Italia, iniziato nel 2018, contro il quale il nostro Paese non ha ancora risposto adeguatamente. Di fatto, la Commissione pensa che la nostra normativa non sia compatibile con quella comunitaria sugli aiuti di Stato, ma siamo in una fase antecedente alla procedura d'infrazione. E' probabile quindi che ci sia la possibilità di fare cambiare idea a Bruxelles, ma questo tentativo è direttamente proporzionale allo sforzo che l'Italia riuscirà a mettere in campo per chiarire le sue posizioni. Se non riusciremo a convincere la Commissione, allora Bruxelles adotterà una decisione che in un secondo momento potrà essere impugnabile dall'Italia al Tribunale di Lussemburgo. Può darsi che i giudici confermino la decisione della Commissione oppure il contrario. Io mi auguro solo di non arrivare a questo".

Porti chiusi in Italia per le navi da crociera con bandiera estera

Alberto Quarati / GENOVA

Basta crociere. La ministra dei Trasporti Paola De Micheli ha firmato ieri sera, con il ministro della Salute Roberto Speranza, il decreto con cui si sospendono i servizi di crociera per le navi passeggeri italiane e si blocca l'arrivo nei porti italiani delle navi da crociera battenti bandiera straniera.

Per le navi battenti bandiera italiana, le società di gestione, gli armatori e i comandanti delle navi italiane, una volta adottate tutte le misure di prevenzione sanitaria disposte, sono tenuti a sbarcare tutti i passeggeri presenti a bordo nel porto. La procedura di sbarco prevede che i passeggeri italiani non positivi al Covid 19 possano rientrare con i dispositivi di sicurezza alle loro abitazioni con mezzi non di linea organizzati dall'armatore per avviare il periodo di sorveglianza sanitaria fiduciaria domiciliare. Da quel momento, le navi battenti bandiera italiana non potranno più imbarcare passeggeri fino almeno al 3 aprile. Per i passeggeri non positivi al Covid 19, ma stranieri, l'armatore dovrà organizzare il rientro in patria con mezzo non di linea. Per gli eventuali passeggeri positivi, o entrati a stretto contatto con un caso positivo,

valgono le disposizioni sanitarie già vigenti, salvo diverse determinazioni dell'autorità sanitaria. Le navi passeggeri battenti bandiera straniera impegnate in servizi di crociera non potranno più fare ingresso nei porti nazionali. Le disposizioni del decreto verranno applicate già oggi alla nave "Costa Luminosa" battente bandiera italiana in arrivo nel porto di Savona (vedi pezzo sotto), e si applicheranno fino a 3 aprile salvo proroga. Sulle crociere, gli armatori e il sindacato europeo a hanno chiesto a Bruxelles «chiare linee guida al più presto» per evitare che ogni Paese agisca secondo proprie regole, creando situazioni come quelle patite in questi giorni dalle navi Costa, con il disagio patito da passeggeri e marittimi.

Sul fronte delle merci, International Chamber of Shipping (l'organizzazione globale degli armatori) insieme all'If, il sindacato internazionale dei Trasporti, hanno chiesto la possibilità, per la gente di mare, di attraversare confini e barriere doganale attraverso accordi tra i Paesi interessati.

Al mondo ci sono circa due milioni di lavoratori marittimi a bordo di 116 mila navi commerciali. Il loro periodo di lavoro dura a seconda della nazionalità del contratto (per esempio, quello italiano prevede nella maggior parte dei casi quattro mesi di imbarco e due a casa). Così, alla fine di ogni

mese, a darsi il cambio sono circa 100 mila marittimi, che devono tornare al loro Paese di origine o recarsi alla nave d'imbarco. Le restrizioni via via messe in piedi dai singoli Paesi per proteggersi dalla diffusione del virus nei fatti bloccano questo processo.

E se fino alla settimana scorsa il problema era italiano (70 gli Stati in cui da oltre un mese le compagnie battagliano per sostituire equipaggi e trasferire personale tecnico) oggi diventa mondiale.

In Italia, spiega il presidente di Confitarma Mario Mattioli citando i dati del Cnel, la questione riguarda una platea di 38 mila persone: «Grazie al lavoro con i ministeri - dice Mattioli - siamo riusciti come altri Paesi a ottenere l'estensione dei certificati che garantiscono a bordo la presenza dei lavoratori. Questo è stato un passaggio fondamentale, ma i problemi non finiscono, anche se l'inclusione della nostra categoria nei provvedimenti del Cura Italia sarebbe un forte aiuto. Con l'estensione dei turni di imbarco, è necessario proteggere economicamente i marittimi rimasti a casa: per questo abbiamo chiesto l'integrazione al nostro fondo di Solidarietà, per superare i massimali aziendali». —

Costa Luminosa, primi sbarchi a Marsiglia A Savona si scenderà solo dopo la visita

Silvia Campese

Matteo Dell'Antico / GENOVA

La Francia, alla fine, ha ceduto soltanto a metà alle richieste dell'Italia. E il porto di Savona, oggi, si prepara ad accogliere oltre 600 passeggeri tra italiani e stranieri - più i membri dell'equipaggio - ancora presenti a bordo di Costa Luminosa.

La nave, ieri, ha attraccato nel porto di Marsiglia dopo che il governo di Parigi, nonostante l'emergenza coronavirus, ha dato il via libera allo sbarco non solo dei croceristi francesi, ma anche di una parte dei passeggeri stranieri.

Il risultato ottenuto, per il nostro Paese e la compagnia di navigazione, è calcisticamente parlando un pareggio, visto che l'obiettivo delle istituzioni italiane e dell'armatore era quello di sbarcare in Francia tutti i passeggeri presenti a bordo della nave eccetto gli italiani, così da rendere più agevoli le operazioni di sbarco in Liguria solo con i nostri connazionali.

Costa Crociere, in una nota, ha fatto sapere che le persone sbarcate a Marsiglia sono state scelte «sulla base della facilità di rientro a casa dalla Francia. Dai controlli non risultano quindi contagiati da Covid 19». La nave inizierà la navigazione verso la Liguria questa mattina anche se non è ancora del tutto esclusa l'ipotesi che «Luminosa» possa dirigersi verso un altro porto italiano.

OPERAZIONI PREVISTE A SAVONA

Una volta che Luminosa avrà attraccato a Savona, lo sbarco dei passeggeri non sarà per nulla scontato: la decisione dipenderà dalla valutazione delle condizioni di salute, effettuate dai medici della Sanità Marittima, che saliranno e bordo e controlleranno, uno ad uno, i passeggeri. «Le condizioni che abbiamo posto per accettare l'attracco a Savona non concedono margini ulteriori a quelli concordati nell'incontro, che si è svolto ieri, in Prefettura - ha detto l'assessore regionale alla Protezione Civile, Giacomo Raul Giampedrone - «Luminosa» arriverà nel pomeriggio in città. Potrà restare in porto non più di 48 ore. In quel lasso di tempo, dopo l'autorizzazione allo sbarco della Sanità Marittima, potranno scendere i passeggeri italiani, a cui sia stato organizzato il viaggio per il rientro a casa con mezzi privati. Potranno scendere anche tutti quegli stranieri, a cui Costa sia riuscita ad organizzare il viaggio di ritorno nello Stato d'origine». Si tratta, però, di un'impresa complessa.

A bordo sono presenti le più disparate nazionalità: statunitensi, neozelandesi, argentini, inglesi, giapponesi.

«Dopo le 48 ore - ha aggiunto Giampedrone - la nave dovrà ripartire per raggiungere un altro scalo italiano: l'obiettivo è evitare che, nel tempo, ci siano nuovi contagi, con la necessità di ricorrere all'ospedalizzazione. Le strutture sanitarie liguri non sono in grado di accogliere ulteriori pazienti. In caso, infine, la Sanità Marittima individuasse una situazione di rischio generale a bordo, la nave lascerà

immediatamente Savona: verrà trasferita in un porto italiano, per effettuare la quarantena, dove, alle spalle, le strutture sanitarie siano più capienti».

SITUAZIONE A BORDO E SU ALTRE NAVI

A bordo di «Luminosa», prima che la nave arrivasse a Marsiglia, c'erano 1421 passeggeri: 180 italiani, 187 francesi e altri di varie nazionalità. L'8 marzo scorso, una coppia di italiani è stata fatta sbarcare a San Juan de Puerto Rico: entrambi sono poi risultati positivi al Covid-19. Qualche giorno prima, un passeggero modenese poi deceduto che partecipava a un'altra crociera ma a bordo della stessa nave, è stato fatto sbarcare alle isole Cayman ed è risultato positivo al coronavirus. A Tenerife, lunedì scorso, sono stati fatti sbarcare altri tre ospiti stranieri e anche per loro si attende l'esito del tampone.

Oltre a «Luminosa» ci sono altre due navi di Costa Crociere che stanno cercando di fare ritorno in Italia con persone a bordo. Il primo caso è quello di «Magica»: la nave, con a bordo non passeggeri ma centinaia di membri dell'equipaggio alcuni dei quali con febbre, si trova in Martinica. La compagnia, contattata da *Il Secolo XIX*, ha fatto sapere che «la priorità è tutelare la salute dell'equipaggio e farlo rientrare in piena sicurezza».

L'altra nave è «Pacifica» che dovrebbe arrivare il 23 marzo a Genova. Intanto, ieri sera, è arrivato nel capoluogo ligure il primo traghetto della compagnia Gnv partito il 18 marzo da Barcellona con circa 200 italiani che sono rientrati nel nostro Paese. —