

RASSEGNA STAMPA DEL

23 marzo 2020

L'effetto del virus peggiora con l'inquinamento? Lo studio che divide gli scienziati

Roma - Cresce il dibattito, e insieme a questo l'incertezza, sulla correlazione tra la diffusione del coronavirus e condizioni ambientali come la presenza di polveri sottili nell'aria o le variazioni climatiche. Allo studio, circolato nei giorni scorsi, della società di medicina ambientale (Sima) che sosteneva come l'inquinamento atmosferico di alcune zone della Pianura Padana potrebbe aver accelerato il contagio, ha risposto una nota informativa della Società italiana di aerosol (Ias), firmata da 70 scienziati di vari enti e istituzioni: un'affermazione del genere, hanno messo nero su bianco, non è attualmente verificata. «Ad ora non è stato dimostrato alcun effetto di maggiore suscettibilità al contagio al Covid-19 dovuto all'esposizione alle polveri atmosferiche», hanno scritto gli scienziati e più in là si era già spinto Luigi Lopalco, professore ordinario di Igiene presso l'Università di Pisa e capo per l'emergenza epidemiologica in Puglia, definendo «fantasiose» le ipotesi di un impatto maggiore dell'epidemia legato all'inquinamento.

Per la Ias, semplicemente, è prematuro fare affermazioni del genere e servirà approfondire ancora. Perché le conoscenze che si hanno, «sono ancora molto limitate e ciò impone di utilizzare la massima cautela nell'interpretazione dei dati disponibili». E se è vero che l'esposizione, più o meno prolungata, ad alte concentrazioni di polveri aumenta la suscettibilità a malattie respiratorie croniche e cardiovascolari e che questa condizione può peggiorare la situazione sanitaria dei contagiati, così come queste alte concentrazioni sono frequentemente osservate nel nord Italia, soprattutto nella pianura Padana in inverno, «tuttavia, ad ora non è stato dimostrato alcun effetto di maggiore suscettibilità al contagio» dovuto alle polveri. È su queste basi che gli assessori all'Ambiente di Lombardia e Emilia-Romagna, Raffaele Cattaneo e Irene Priolo, hanno invitato a non diffondere informazioni allarmanti.

Ma anche chi spera che, con l'arrivo del caldo, il contagio possa diminuire viene invitato alla cautela. Il coronavirus, infatti, non terrebbe conto delle variazioni climatiche. Almeno secondo uno studio «in costante evoluzione» illustrato da Massimiliano Fazzini, climatologo dell'Università di Camerino e coordinatore del Gruppo di esperti sul Rischio Climatico della Società Italiana di Geologia Ambientale (Sigea). «Da più parti si sono fatte svariate allusioni sull'incidenza della variabile temperatura - ha detto - evidenziando che il virus possa perdere di virulenza all'aumentare o al sensibile diminuire di tale parametro; alcuni divulgatori hanno curiosamente evidenziato che il virus morirebbe oltre i 27 gradi di temperatura. Ovviamente è quello che speriamo tutti». Ma dai primi parziali risultati di uno studio finalizzato alla conferma di tali evidenze o supposizioni, il quadro climatologico non ha influito in alcun modo.

Commissione Ue e tasse sui porti, il Pd: "Seguire le indicazioni delle Cassazione"

Roma - “Nei giorni scorsi la Corte di Cassazione si è pronunciata, a valle di una giurisprudenza di legittimità univoca e consolidata, sul tema dell’assoggettabilità ai tributi dei canoni delle concessioni demaniali marittime e sulla natura delle Autorità di Sistema Portuale, sottolineandone il ruolo di ente pubblico non economico che svolge compiti assegnati dallo Stato ed esercitandone i poteri assegnati di vigilanza e controllo con poteri sanzionatori”. Lo scrive il responsabile trasporti e infrastrutture della segreteria del Pd, Marco Simiani.

“Le ordinanze gemelle della Corte di Cassazione costituiscono un valore per l’autorevolezza ed il prestigio dell’organo giudicante e chiudono in modo definitivo la discussione sulla natura giuridica delle AdSP”. “L’azione di governo e del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, trova dunque un prestigioso sostegno alle nuove iniziative messe in campo, con la costituzione di una task force composta da personalità nel settore del diritto e della portualità, che possa finalmente sostenere le tesi italiane in un confronto trasparente ed aperto con gli uffici dell’Unione Europea, mantenendo un atteggiamento di onestà intellettuale, chiaro e distante dalle logiche dilatorie e confusionali adottate nel passato”. “In un momento difficile sotto molti punti di vista l’azione di Governo deve essere impegnata a garantire accessibilità, sviluppo e investimenti pubblici nel settore marittimo portuale”. “Per questo motivo è giusto sostenere il Governo in sede europea impegnato a condurre un confronto chiarificatore finalizzato a consolidare l’assetto istituzionale e il demanio pubblico. In questa azione l’unità del cluster marittimo portuale e delle loro associazioni è indispensabile come sta già accadendo in questa fase di emergenza Coronavirus”.

Dal modello olandese ai titoli di Stato, ecco come si può aiutare lo shipping

Genova - L'emergenza Covid-19, in questo caso, incide solo fino a un certo punto. Di sicuro, accentua un problema col quale l'armamento italiano sta combattendo da almeno dieci anni: la difficoltà, per le imprese, di accedere a una tipologia di credito che non sia meramente speculativa.

I motivi sono noti: la ciclicità del settore, la particolarità e la moltitudine degli interlocutori e l'esposizione worldwide rendono l'investimento difficile da spiegare a chi il denaro deve metterlo a disposizione. Le banche, che si sono scottate nel periodo più grave della crisi dello shipping, in molti casi hanno chiuso i rubinetti. I fondi (non tutti, a onor del vero) richiedono tempi di ritorno dell'investimento eccessivamente rapidi. E lo Stato, che ad altre latitudini sostiene in modo pesante l'economia marittima, in Italia preferisce stare alla larga da quello che reputa più un rischio che un'opportunità di crescita per il Paese. Non è casuale che le due associazioni del settore, Confitarma e Assarmatori (che sostiene la necessità di emettere titoli di Stato ad hoc), stiano proponendo a gran voce un intervento pubblico a sostegno dell'armamento.

«Ma sostegno non significa soldi a pioggia, quelli non ci interessano – spiega Fabrizio Vettosi, numero uno di Venice Shipping and Logistics e rappresentante di Confitarma –. Stiamo lavorando a modalità che hanno trovato spazio in Paesi un po' più shipping friendly del nostro, come l'Olanda per esempio. Confitarma potrebbe sponsorizzare un Fia, ovvero un Debt Fund, congiuntamente a Cassa Depositi e Prestiti la quale fungerebbe da corner investor con un impegno di 100 milioni. In un secondo momento Confitarma e Cdp lancerebbero un bando per selezionare un gestore. A quel punto, i tre soggetti potrebbero iniziare un'attività di raccolta: possiamo immaginare un primo obiettivo di 300 milioni e un successivo step di 500. Il fondo avrebbe una durata di 15 anni, più due di grazia, e un obiettivo di rendimento tra il 5% ed il 7% ma, soprattutto, sarebbe strutturato come Eltif (European Long Term Investment Fund), che è la struttura tipica dei fondi infrastrutturali». Particolare non trascurabile, quest'ultimo, perché consentirebbe la distribuzione al mercato retail a pezzi minimi di 100.000 euro.

«Personalmente ritengo che questa sia l'unica soluzione per consentire finalmente di ridare slancio al nostro shipping facendo tesoro degli errori del passato e, soprattutto, preservando il know how ed assicurandolo alle future generazioni senza perdere centinaia di anni di storia e formazione - dice Vettosi - Non solo: questo strumento consentirebbe di intercettare l'enorme disponibilità di risparmio istituzionale e privato presente nel nostro Paese e a volte staticamente giacente presso le banche o mal investito sui mercati finanziari, riportandolo nell'ambito dell'economia reale». Il progetto caldeggiato da Confitarma esiste da quasi due anni, e molti sono stati i confronti con le istituzioni. Perché non si è ancora materializzato? «Il motivo è lo stesso per il quale in Olanda ci hanno impiegato meno di un anno per realizzarlo - fa notare Vettosi - La verità è che la nostra industria, pur essendo essenziale per il Paese quasi quanto il settore sanitario e delle infrastrutture primarie (e ce ne stiamo

accorgendo in questi giorni tragici) non viene percepito tale dal sistema politico. In pratica in Olanda lo shipping ha dignità di infrastruttura ed è considerato un asset strategico per il Paese, in Italia si ritiene che sia un settore come tanti, anzi con meno appeal politico. Eppure quella proposta da Confitarma sarebbe una soluzione puramente di mercato, non comportando costi a carico della collettività, anzi offrirebbe un'interessante aspettativa di rendimento alla porzione di capitale pubblico».

Il caso olandese

Lo Stato olandese è passato dalla teoria alla pratica lo scorso 27 gennaio, quando ha preso materialmente forma il fondo Nsdf. Si tratta di un veicolo con finalità di sviluppo dello shipping nazionale nato con la benedizione del governo che vede tra gli investitori iniziali banche pubbliche e private, la Provincia di Groningen e altri soggetti istituzionali. «Lo strumento di cui abbiamo più volte reiterato la proposta risulta essere ancor più di mercato rispetto all'esperienza olandese - spiega Vettosi - che oltre ad essere sponsorizzata dal soggetto statale è anche parzialmente garantita da quest'ultimo». Stato sì, insomma, ma senza logiche di mero assistenzialismo.

Della necessità di un intervento pubblico è convinto anche Stefano Messina, presidente di Assarmatori: «Il nostro settore, per la strategicità del servizio che svolge, richiede un intervento specifico: è necessario mettere in campo un'operazione a sostegno delle aziende basata su una garanzia a favore del sistema del credito, che possa consentire un ampliamento delle linee di affido, allargando le maglie del merito creditizio gravandone eventualmente la responsabilità sul sistema pubblico nel caso di servizi essenziali di logistica e collegamento». Per questo motivo «oggi si rende indispensabile una grande operazione di sistema che coinvolga in primis lo Stato attraverso il sistema di garanzie dirette o tramite l'emissione di titoli di Stato». —

Dal MIT stop totale alle crociere (che si erano già fermate)

Arrivando dopo le decisioni già prese dagli operatori privati del settore, sia in Europa che negli USA, e formalizzando quindi uno stato di fatto, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è intervenuto ieri in tema di crociere, emanando un decreto che vieta temporaneamente qualsiasi attività.

Un fischio arrivato a giocatori già negli spogliatoi, ma che comunque chiarisce quantomeno i contorni legali della situazione.

Il decreto, emanato congiuntamente da MIT e Ministero della Salute, sospende – si legge nella nota diffusa dal dicastero guidato da Paola De Micheli – i servizi di crociera per le navi passeggeri battenti bandiera italiana e blocca l'arrivo nei porti italiani delle navi da crociera battenti bandiera straniera.

Il provvedimento dettaglia poi le modalità con cui i viaggi ancora in corso dovranno essere terminati: relativamente alle navi battenti bandiera italiana, gli armatori, le società di gestione e i comandanti saranno tenuti, una volta adottate tutte le misure di prevenzione sanitaria disposte, a sbarcare tutti i passeggeri presenti a bordo nel porto (il primo raggiunto a partire da oggi, evidentemente). A quel punto, i passeggeri italiani non positivi al COVID-19 potranno rientrare presso le loro abitazioni, ma dovranno farlo – precisa il MIT – muniti dei dispositivi di sicurezza e non con mezzi di trasporto di linea, ma con appositi trasferimenti organizzati dall'armatore della nave. Una volta raggiunto il proprio domicilio, i passeggeri inizieranno quindi il periodo di sorveglianza sanitaria fiduciaria domiciliare.

Stesso discorso vale per i passeggeri, non positivi al coronavirus (per i contagiati, o potenzialmente tali, valgono le disposizioni sanitarie già vigenti, salvo diverse determinazioni dell'autorità sanitaria) di nazionalità non italiana: sarà l'armatore a doverne organizzare il rientro presso le rispettive abitazioni con mezzi non di linea.

Completato lo sbarco dei passeggeri, le navi battenti bandiera italiana non potranno più imbarcare passeggeri almeno fino al 3 aprile. Mentre le cruiseship battenti bandiere estere impegnate in servizi di crociera, non potranno più fare ingresso nei porti nazionali, sempre almeno fino al 3 aprile, salvo ulteriori proroghe.

Troppe incertezze, Maersk sospende le previsioni sull'EBITDA nel 2020

Troppe incertezze legate all'impatto che il diffondersi dell'epidemia di Coronavirus creerà nei mercati globali. Per questo Ap Møller Maersk sospende le sue previsioni sull'EBITDA (il margine operativo lordo, cioè gli utili prima di interessi, imposte, deprezzamenti e ammortamenti) per l'anno in corso.

A comunicarlo è stata la stessa società danese, che in precedenza aveva stimato un EBITDA da 5,5 miliardi di dollari. “La pandemia globale sta avendo un notevole impatto sul mondo dei trasporti e della catena logistica, e questo sta portando a incertezze e mancanza di prospettiva per quanto riguarda il trasporto containerizzato. Tutte le nostre operazioni in giro per il mondo stanno procedendo regolarmente, ma in questo momento non siamo in grado di fare previsioni”, afferma il gruppo danese, specificando comunque che nel corso del primo trimestre dell'anno, ormai prossimo alla conclusione, l'EBITDA è stato di 1,4 miliardi di dollari e che la decisione di sospendere le sue previsioni per l'anno in corso non influirà sul programma di acquisto di azioni in corso e sui dividendi stabiliti per il 2019.

“Nei primi due mesi e mezzo dell'anno abbiamo ‘assorbito’ bene l'impatto di IMO 2020, mitigando una parte dei costi aggiuntivi grazie ad una buona capacità di approvvigionamenti e producendo carburante in totale autonomia. Per questo ci aspettiamo, a dati consolidati, un primo quadrimestre dell'anno in crescita rispetto al 2019, nonostante i volumi in calo in tutte le nostre attività per il diffondersi dell'epidemia”, spiega Søren Skou, CEO di Ap Møller Maersk. Che aggiunge: “Appena avremo una visione più chiara di quello che potrà succedere nel corso del 2020 potremo tornare a indicare le previsioni degli utili, cosa al momento impossibile dato appunto il diffondersi dell'epidemia e le misure messe in campo da molti governi per contrastarla. Garantire la salute dei nostri dipendenti e soddisfare le esigenze dei clienti rimane la nostra priorità”.

Nella stessa nota, Ap Møller Maersk fa sapere che pubblicherà i risultati del primo trimestre il prossimo 13 maggio.

P.R.

Il governo italiano blocca le attività crocieristiche

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nell'ambito delle misure per contenere la diffusione del virus Covid-19, ha stabilito il fermo di tutte le navi da crociera di bandiera italiana. Ieri sera la ministra Paola De Micheli ha firmato un apposito decreto con cui si sospendono i servizi di crociera per le navi passeggeri italiane ed inoltre 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 prossimo 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.

Inoltre 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 da oggi a partire dalla nave *Costa Luminosa* battente bandiera italiana in arrivo nel porto di Savona e si applicheranno fino a 3 di aprile salvo proroga.

Un deciso calo dei costi consente alla compagnia di navigazione ZIM di chiudere l'ultimo trimestre del 2019 in attivo

Nell'ultimo trimestre dello scorso anno la flotta di portacontainer della compagnia di navigazione israeliana ZIM hanno trasportato carichi containerizzati pari a 698mila teu, con una diminuzione del -2,2% sullo stesso periodo del 2018. Il nolo medio per container trasportato è risultato pari a 1.017 dollari/teu, con una flessione del -2,7% sul periodo ottobre-dicembre del 2018. La riduzione di volumi containerizzati trasportati e delle tariffe di trasporto ha prodotto una contrazione del -3,0% dei ricavi che si sono attestati a 827,3 milioni di dollari rispetto a 852,6 milioni di dollari nel quarto trimestre del 2018.

Decisamente più accentuata la riduzione dei costi che sono ammontati a 685,6 milioni di dollari (-11,7%), abbassamento che è stato generato principalmente dal decremento del -28,6% delle spese per l'acquisto del combustibile che sono scese di 37,6 milioni di dollari, del -15,7% delle spese per l'acquisto di slot di carico e del noleggio di navi e dei container scese di 24,9 milioni, del -21,1% delle spese portuali scese di 12,5 milioni e del -3,1% delle spese per la movimentazione dei carichi che sono calate di 11,1 milioni di dollari.

L'EBITDA ha segnato un incremento del +163,1% salendo a 114,7 milioni di dollari. L'utile operativo è stato di 44,6 milioni di dollari rispetto ad un risultato operativo di segno negativo per -23,8 milioni di dollari nell'ultimo trimestre del 2018. ZIM ha chiuso il quarto trimestre del 2019 con un utile netto di 1,2 milioni di dollari rispetto ad una perdita netta di -46,0 milioni di dollari nel corrispondente periodo dell'anno precedente.

Nell'intero 2019 la flotta della compagnia ha trasportato carichi containerizzati per un totale di 2,82 milioni di teu, con una diminuzione del -3,2% sull'anno precedente. Il nolo medio per contenitore trasportato è risultato pari a 1.009 dollari/teu (+3,7%). Lo scorso anno i ricavi della ZIM sono ammontati a 3,30 miliardi di dollari (+1,6%). I costi sono scesi del -6,3% a 2,81 miliardi grazie a riduzioni del -27,9% delle spese per l'acquisto del bunker che sono scese di 149,7 milioni di dollari, del -26,8% delle spese portuali scese di 73,4 milioni e del -6,6% delle spese delle commissioni d'agenzia scese di 10,6 milioni, diminuzioni che sono state parzialmente controbilanciate dall'aumento del +3,0% delle spese per la movimentazione dei carichi che sono aumentate di 42,0 milioni di dollari e del +2,8% delle spese per l'acquisto di slot e per il noleggio di navi e container salite di 14,7 milioni.

L'EBITDA ha totalizzato 399,7 milioni di dollari (+216,5%) e l'utile operativo 153,0 milioni di dollari rispetto ad un risultato operativo di segno negativo per -28,6 milioni di dollari nel 2018. ZIM ha archiviato il 2019 con una perdita netta di -13,0 milioni di dollari rispetto ad una perdita netta di -119,9 milioni di dollari nell'esercizio annuale precedente.

Hapag-Lloyd ha archiviato il quarto trimestre del 2019 con un utile netto di 77 milioni di euro (+126%)

Hapag-Lloyd ha archiviato il quarto trimestre del 2019 con un utile netto di 77 milioni di euro, con un incremento del +126% sul corrispondente periodo dell'anno precedente.

Rendendo noto oggi il valore dell'attivo realizzato nell'ultimo trimestre dello scorso anno la compagnia di navigazione tedesca ha confermato gli altri dati economici preannunciati in via preliminare un mese fa, specificando che i ricavi sono ammontati a 3,13 miliardi di euro (-0,3%), l'EBITDA a 475 milioni di euro (+45,3%) e l'EBIT a 169 milioni di euro (+17,4%).

Nell'intero 2019 l'utile netto è ammontato a 373 milioni di dollari, in crescita del +711 sull'anno precedente.

Hapag-Lloyd ha reso noto anche la distribuzione rispetto alle diverse regioni mondiali dei volumi containerizzati trasportati dalla propria flotta, che nell'ultimo trimestre dello scorso anno sono stati pari a 3,03 milioni di teu (+1,7%).

Avendo la compagnia recentemente modificato la ripartizione dei volumi tra le diverse regioni non è possibile una comparazione per area rispetto al quarto trimestre del 2018. Relativamente all'intero 2019, invece, Hapag-Lloyd ha specificato che dei 12,04 milioni di teu trasportati nell'anno (+1,4%) con un nolo medio di trasporto che è risultato pari a 1.072 dollari/teu (+2,7%), 2,84 milioni di teu sono stati trasportati dai servizi per l'America Latina (+2,3%) con un nolo medio che è stato di 1.153 dollari/teu (+1,9%), 2,33 milioni di teu dai servizi per l'Estremo Oriente (+4,2%) con un nolo medio di 910 dollari/teu (-3,5%), 1,96 milioni di teu dai servizi transatlantici (+5,6%) con un nolo medio di 1.389 dollari/teu (+3,9%), 1,95 milioni di teu dai servizi transpacifici (-0,8%) con un nolo medio di 1.318 dollari/teu (+3,7%), 1,39 milioni di teu dai servizi per il Medio Oriente (-2,0%) con un nolo medio di 744 dollari/teu (-2,4%), 900mila teu dai servizi intra-asiatici (-13,1%) con un nolo medio di 541 dollari/teu (+5,9%) e 676mila teu dai servizi per l'Europa, il Mediterraneo e l'Africa (+13,6%) con un nolo medio di 1.046 dollari/teu (+8,2%).

Illustrando le prospettive della compagnia per il 2020 l'amministratore delegato di Hapag-Lloyd, Rolf Habben Jansen, si è soffermato sugli effetti che la diffusione a livello mondiale del virus Covid-19 sta avendo sullo shipping: «il 2020 - ha osservato - sarà un anno molto atipico avendo assistito al modo in cui in molti mercati le condizioni sono mutate molto rapidamente a causa dell'epidemia di coronavirus.

Dopo lo shock iniziale - ha precisato Habben Jansen - i mercati in Cina e in altri Paesi asiatici hanno iniziato a riprendersi probabilmente in modo più veloce di quanto molti temessero, ma ora anche gli altri continenti ne sono colpiti e gli effetti saranno

significativi. Nelle prossime settimane e nei prossimi mesi - ha annunciato - ci concentreremo principalmente sulle tre cose che per noi contano di più: la sicurezza e la salute del nostro personale, il mantenimento in funzione delle supply chain dei nostri clienti e l'adozione di misure finanziarie precauzionali per resistere alla tempesta se questa dovesse durare più a lungo del previsto».

Assoporti conferma che i porti italiani sono aperti ai traffici delle merci

Il presidente dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti), Daniele Rossi, ha inviato una lettera aperta alle associazioni europee e internazionali per confermare l'operatività dei porti italiani durante l'emergenza Covid-19. Nel documento, in lingua inglese, Rossi sottolinea «che i porti italiani sono pienamente operativi e garantiscono la sicurezza delle merci e dei membri degli equipaggi».

Riferendosi al blocco a partire da oggi e sino al 3 aprile dell'attività crocieristica negli scali portuali nazionali, Rossi puntualizza che tutte le restrizioni applicate dal governo italiano sono riferite solo al settore delle crociere».

«Nel pieno rispetto delle misure adottate dal governo italiano, con l'obiettivo primario di tutelare la salute pubblica a causa dell'attuale emergenza sanitaria - prosegue la lettera - l'Associazione dei Porti Italiani desidera chiarire che le attività nei porti sono effettuate con misure adeguate. I porti, quindi, sono pienamente operativi con tutti i loro usuali servizi assicurando la completa funzionalità di tutti gli uffici dedicati al controllo e alla verifica, tra cui l'Autorità Portuale, la Dogana, la Capitaneria di Porto, gli Uffici di Sanità Marittima e così gli altri».

Inoltre il presidente di Assoporti evidenzia che «le misure adottate dal governo non limitano in alcun modo il trasporto delle merci nel Paese».

«Rimane in vigore - specifica infine Rossi - l'obbligo precauzionale della cosiddetta "Libera Pratica Sanitaria" emanata dal locale Ufficio di Sanità Marittima. Questo documento - ricorda - autorizza l'attracco delle navi e tutti i porti italiani sono attrezzati e pronti ad applicare qualsiasi nuova misura ritenuta necessaria dal Dipartimento italiano della Protezione Civile senza pregiudicare le attività di movimentazione delle merci».

A febbraio il traffico delle merci nei porti marittimi cinesi è diminuito del -6,9% con un azzeramento della crescita delle merci internazionali

Lo scorso mese il traffico delle merci nei porti cinesi è diminuito sensibilmente, riduzione che - dicono i dati resi noti oggi dal Ministero dei Trasporti di Pechino - è addebitabile essenzialmente alla contrazione del traffico nazionale non compensata dalla crescita del traffico internazionale che anzi negli ultimi tre mesi ha perso vigore sino ad azzerarsi. La diminuzione dei volumi di merci, oltre ad altri fattori tra cui la guerra dei dazi in atto con gli USA i cui effetti tuttavia recentemente si sono notevolmente attenuati, è certamente addebitabile principalmente all'impatto negativo sull'economia e sugli scambi commerciali della diffusione del coronavirus, che ad oggi registra in Cina circa 81mila infettati rispetto ai 36mila dell'Italia che è la seconda nazione per numero di contagiati.

Lo scorso mese il traffico delle merci nei porti cinesi è ammontato a 795,7 milioni di tonnellate, con una flessione del -10,2% sul febbraio 2019, di cui 304,4 milioni di tonnellate di solo traffico internazionale (+0,1%). Il volume di traffico movimentato dai porti marittimi è stato di 584,4 milioni di tonnellate (-6,9%), di cui 273,5 milioni di tonnellate di merci internazionali (-0,1%), mentre gli inland port hanno movimentato 211,3 milioni di tonnellate di carichi (-18,0%), di cui 3,1 milioni di tonnellate di traffico internazionale (+1,4%).

I più consistenti volumi di traffico sono stati movimentati dai porti di Ningbo-Zhoushan con 72,4 milioni di tonnellate (-1,1%), Qingdao con 41,8 milioni di tonnellate (-0,9%), Tangshan con 41,4 milioni di tonnellate (-14,3%), Rizhao con 36,9 milioni di tonnellate (+3,6%), Shanghai con 36,3 milioni di tonnellate (-16,9%), Guangzhou con 36,1 milioni di tonnellate (-6,1%) e Tianjin con 31,3 milioni di tonnellate (+6,4%).

A febbraio 2020 il solo traffico containerizzato movimentato dai porti cinesi ha registrato una drastica diminuzione del -17,9% scendendo a meno di 13,7 milioni di teu, flusso di traffico di cui le autorità cinesi non rendono nota la quota relativa ai soli scambi internazionali. I soli porti marittimi hanno movimentato 12,4 milioni di teu (-17,2%) e i porti interni 1,3 milioni di teu (-23,8%).

I principali volumi di traffico sono stati movimentati dai porti di Shanghai (2,3 milioni di teu, -19,5%), Ningbo-Zhoushan (1,5 milioni di teu, -21,0%), Qingdao (1,3 milioni di teu, -6,9%), Shenzhen (1,2 milioni di teu, -24,4%), Guangzhou (1,1 milioni di teu, -17,9%) e Tianjin (910mila teu (-17,3%).

Nel primo bimestre del 2020 il traffico complessivo delle merci movimentato dai porti cinesi si è attestato a 1,87 miliardi di tonnellate, con un calo del -6,0% sullo stesso periodo del 2019, di cui 685,4 miliardi di tonnellate di carichi internazionali (+0,8%). I soli porti marittimi hanno movimentato 1,34 miliardi di tonnellate (-4,6%), di cui 618,0 milioni di tonnellate di traffico internazionale (+1,1%), e gli inland port 532,3 milioni di tonnellate (-9,3%), di cui 67,4 milioni di merci internazionali (-2,4%). I più rilevanti volumi di traffico sono stati movimentati dai porti di Ningbo-Zhoushan con 163,3 milioni di tonnellate (-

1,8%), Tangshan con 96,2 milioni di tonnellate (-10,1%), Qingdao con 92,7 milioni di tonnellate (+1,7%), Shanghai con 88,1 milioni di tonnellate (-14,7%) e Guangzhou con 82,2 milioni di tonnellate (-6,6%).

Nei primi due mesi di quest'anno il traffico dei container è stato pari a 34,5 milioni di teu (-10,6%), di cui 31,2 milioni di teu movimentati dai porti marittimi (-10,1%) e 3,3 milioni di teu dai porti interni (-14,9%). I più consistenti volumi di traffico containerizzato sono stati movimentati dai porti di Shanghai (5,9 milioni di teu, -10,7%), Ningbo-Zhoushan (4,1 milioni di teu, -10,7%), Shenzhen (3,5 milioni di teu, -12,8%), Qingdao (3,2 milioni di teu, -1,4%), Guangzhou (2,8 milioni di teu, -13,7%) e Tianjin (2,3 milioni di teu, -3,9%).

Civitavecchia: uniti per sostenere il porto

CIVITAVECCHIA – Per sostenere il porto di Civitavecchia in questa fase di emergenza, serve unità d'intenti. Questo, in sintesi, l'auspicio espresso in una lettera alla città e al porto scritta dal presidente e dal segretario generale dell'AdSp del Mar Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo e Roberta Macii.

“La diffusione da parte di questo ente di alcune notizie positive che sono pervenute - peraltro nel corso di una riunione a cui hanno partecipato anche le organizzazioni sindacali- direttamente da taluni operatori portuali, su alcuni traffici merci, aveva il solo scopo di trasmettere un piccolo segnale di ottimismo in uno scenario drammatico, di emergenza nazionale, che coinvolge l'intero settore produttivo del Paese con inevitabili ricadute negative per il comparto portuale e quindi per il porto di Civitavecchia colpito, in particolare dal blocco internazionale del traffico di navi da crociera e dal blocco del traffico di passeggeri nei collegamenti nazionali con le isole”, scrivono di Majo e Macii.

“In un momento in cui tutto il mondo prova ad essere unito per affrontare un'emergenza senza eguali, appare persino inimmaginabile che si consumino delle energie ad alimentare polemiche e strumentalizzazioni divisive all'interno della comunità portuale.

Il compito di questo ente, come di tutte le AdSp, è ora cercare di fronteggiare con tutti gli strumenti a disposizione il drammatico impatto che la diffusione del Coronavirus sta avendo sui porti italiani. E' una battaglia che, silenziosamente, tutti i dipendenti di questa amministrazione stanno combattendo dentro e fuori gli uffici. E allora proseguiamo con l'incessante ricerca di sostegno, anche finanziario, da parte del Governo e della Regione Lazio, con le azioni rivolte alla realizzazione di attività anche straordinarie che moltiplichino il lavoro ordinario e con il dialogo costantemente aperto con i nostri interlocutori per collaborare ad individuare tutte le soluzioni possibili di tenuta prima e, di rilancio poi, dell'economia portuale.

Ce la faremo a sostenere questo porto ma senza urla e senza proclami con il lavoro fondamentale della nostra struttura amministrativa che non ha mollato neanche per un minuto e con le imprese che si fanno avanti, con serietà e pacatezza, per fornire contributi di pensiero alla superiore 'causa di tutti', prosegue la lettera del presidente e segretario generale.

Non lo raccontiamo ogni giorno, è vero, ma non abbiamo il tempo di farlo e questo, nel mondo dei social, probabilmente non paga.

Ci appelliamo al buon senso, al senso di responsabilità, all'amore per il bene comune, siamo e restiamo a disposizione di tutti coloro che esortiamo a collaborare con noi per fare fronte comune ed affrontare, mitigare e superare nel modo migliore l'attuale drammatica fase emergenziale cercando al meglio di coniugare l'operatività del porto con la tutela della salute di tutti coloro che devono continuare a lavorare.

Anche a Civitavecchia, come nel resto del mondo, uniti si vince”.

Agostinelli: servono misure di prevenzione ulteriori

GIOIA TAURO – “Servono misure di prevenzione ulteriori e quantomai necessarie, per garantire lo svolgimento ordinario delle attività lavorative all’interno del porto, nell’interesse produttivo collettivo, nazionale e, soprattutto, per tutela della salute delle maestranze, delle loro famiglie e di tutta la cittadinanza”.

E’ questa la richiesta del commissario straordinario dell’Autorità portuale di Gioia Tauro, **Andrea Agostinelli**, che, in una lettera inviata al dirigente generale del Settore Tutela della Salute della Regione Calabria, Antonio Belcastro, ha richiamato l’irrinunciabile attenzione delle Autorità Sanitarie sulle esigenze di tutela epidemiologica e di funzionalità operativa dell’hub portuale gioiese.

Regolarmente operativo, pur con una riduzione della produttività necessaria a consentire l’adozione delle misure a tutela della salute della maestranze, il porto di Gioia Tauro è il più importante insediamento strategico e produttivo del Sud Italia, che garantisce l’afflusso di quelle merci indispensabili, soprattutto, in un momento di intensa difficoltà per l’approvvigionamento costante e sicuro dei beni di prima necessità.

Nel rivolgersi a Belcastro, il commissario Agostinelli evidenzia come nonostante il terminalista abbia adottato tutti i sistemi di protezione individuale imposti dai protocolli governativi, sotto il controllo e la vigilanza dell’Autorità portuale, la presenza nel gate portuale di un numero, necessariamente, elevato e contestuale di lavoratori, e le recenti emergenze epidemiologiche del territorio locale (non ultimo il caso del focolaio nella vicina Rosarno) impongono l’adozione di ulteriori misure di prevenzione per il contenimento del contagio.

“In tal senso – aggiunge Agostinelli – grazie al Dipartimento provinciale di Prevenzione, ma anche, ove necessario, al supporto tecnico scientifico già esistente in loco del competente Ufficio Sanitario USMAF, sarebbe necessario l’avvio di un sistema di controlli tramite tamponi da effettuarsi all’interno del terminal e su tutto il personale operativo, magari utilizzando il presidio di pronto soccorso messo a disposizione da questa Authority. Tale soluzione, – continua – che vedrebbe l’intervento del personale sanitario già impegnato all’interno dell’area portuale e l’utilizzo dei locali da tempo allestiti, consentirebbe un monitoraggio costante del rischio e amplierebbe notevolmente la tutela sanitaria dei lavoratori e dell’intera area urbana adiacente al porto”.

Consapevole dell’emergenza che grava su tutto il territorio, si tratterebbe, nello specifico, di un dispendio limitato, esclusivamente, alla messa a disposizione dei Kit – Tampone, che però garantirebbe la massima riduzione del rischio di fermo per la principale fonte di ricchezza dell’intero territorio calabrese, che – conclude Agostinelli: “rappresenta oggi un meccanismo operativo perfettamente funzionante, che, auspicando una celere risoluzione dell’evento pandemico, è con certezza il punto di partenza di un’economia flagellata da un fermo inevitabile e lacerante di un tessuto economico già fortemente sofferente”.

Fincantieri, copertura sanitaria "Covid-19" per gli 8 mila dipendenti

Una copertura assicurativa totale contro il Coronavirus. La avvia Fincantieri per i propri dipendenti, «in considerazione della grave situazione che sta colpendo il Paese», si legge in una nota del gruppo navalmeccanico, «un supporto concreto alle proprie persone in eventuali casi di contagio».

L'assicurazione riconosce indennizzi per la fase di eventuale ricovero e di convalescenza per Covid-19, servizi di assistenza post ricovero, tra cui la gestione di specifiche esigenze familiari. Vengono coperti la totalità dei dipendenti delle società italiane di Fincantieri, integrando i piani di assistenza sanitaria già attivi.

Le ditte dell'indotto, informa il gruppo cantieristico, potranno sottoscrivere, alle medesime condizioni, la stessa assicurazione per i loro dipendenti.

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

Frutta e rotabili a gonfie vele a Civitavecchia

Almeno sul traffico della frutta e dei rotabili, due grosse fette delle merci movimentate dallo scalo della Capitale, il porto di Civitavecchia non ha assistito in queste ultime settimane a cali degli arrivi e delle partenze, anzi. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo, riferisce che «negli ultimi quattro giorni ci sono portacontainer sia nella banchina 24 che nella banchina 25, che scaricano frutta fresca in contenitori reefer, mentre la *Traiana* continua a scaricare merci alla rinfusa. Il traffico ro/ro e i traghetti proseguono con il solo traffico delle merci. Attualmente, infatti, la situazione emergenziale, contrariamente a quanto ipotizzabile, ha prodotto un considerevole aumento di lavoro, come confermatoci dalla Civitavecchia Fruit & Forest Terminal per quanto riguarda lo scarico della frutta».

Per sostenere le imprese, Di Majo sta lavorando insieme agli enti locali per proporre l'abrogazione dell'imposta regionale. «Con l'Assessorato ai Lavori pubblici e Trasporti della Regione Lazio - spiega di Majo - ho chiesto di valutare la proposta avanzata da alcune imprese portuali di abrogare l'imposta regionale che grava non poco sui concessionari».

La situazione generale non è buona, per nessun porto italiano, in un momento di crisi sistemica mondiale, ma questo "fattore frutta e rotabili" a Civitavecchia è indicativo di come la pandemia abbia un impatto frastagliato sul commercio portuale, impossibile da prevedere sul lungo periodo. Se alcuni tipi di merci si incrementano di volume, altre, come i passeggeri, sono praticamente sparite. Le crociere sono state sospese in tutto il mondo (decine di milioni di persone in movimento ogni anno) e le fortissime limitazioni alla mobilità delle persone che tutti i paesi europei stanno adottando uno dopo l'altro hanno abbattuto il traffico traghetti di cabotaggio, ora sulla Sardegna e la Sicilia ridotto praticamente a quello merci. «Gli effetti del Coronavirus sul traffico crocieristico sono sotto gli occhi di tutti - continua di Majo - e i rappresentanti di Roma Cruise Terminal ci hanno confermato la cancellazione della gran parte degli accosti per il mese di aprile».

«È chiaro - conclude di Majo - che la situazione attuale ha ed avrà delle ripercussioni importanti e, per questo, avanza ulteriori richieste alla Regione sia per il sostegno delle imprese che per individuare nuovi strumenti per lo sviluppo dell'imprenditoria nelle zone portuali e retroportuali che ricadranno nella Zona Logistica Semplificata».

Cosa resta aperto, la lista - Operativo: Trasporto terrestre, marittimo, aereo e attività di supporto

ROMA - Emergenza coronavirus - Da stamani, 23 marzo, in tutto il territorio nazionale viene effettuata la chiusura di tutte le attività produttive non essenziali, per il momento fino al 3 aprile. Lo ha stabilito il dpcm 23 marzo, firmato ieri in serata dal premier Giuseppe Conte, con il quale si mette lo stop alle attività non essenziali. Le imprese avranno tre giorni, ovvero fino al 25 marzo, per la sospensione. Tra le attività essenziali e che pertanto rimangono aperte: il trasporto terrestre, marittimo e aereo, oltre al trasporto merci. Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti. Rimangono aperti pertanto i nodi logistici strategici: porti, interporti, ferrovie e aeroporti.

Ecco la lista delle attività e dei settori che continueranno a operare, inoltre la lista potrà essere aggiornata con decreto del Mise sentito il Mef.

Coltivazioni agricole e produzione di prodotti animali
Pesca e acquacoltura
Estrazione di carbone
Estrazione di petrolio greggio e di gas naturale
Attività dei servizi di supporto all'estrazione di petrolio e di gas naturale
Industrie alimentari
Industria delle bevande
Fabbricazione di altri articoli tessili tecnici ed industriali
Fabbricazione di spago, corde funi e reti
Fabbricazione di tessuti non tessuti e di articoli in tali maniere (esclusi gli articoli di abbigliamento)
Confezioni di camici, divise e altri indumenti da lavoro
Fabbricazione di imballaggi in legno
Fabbricazione di carta
Stampa e riproduzione di supporti registrati
Fabbricazione di coke e prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio
Fabbricazione di prodotti chimici
Fabbricazione di prodotti farmaceutici di base e di preparati farmaceutici
Fabbricazione di articoli in gomma
Fabbricazione di articoli in materie plastiche
Fabbricazione di altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi
Metallurgia
Fabbricazione di prodotti in metallo
Fabbricazione di computer e prodotti di elettronica e ottica; apparecchi elettromedicali, di misurazione e orologi
Fabbricazione di motori, generatori e trasformatori elettrici e di apparecchiature per la distribuzione e il controllo dell'elettricità
Fabbricazione di macchine per l'agricoltura e la silvicoltura

Fabbricazione di macchine per l'industria alimentare, delle bevande e del tabacco (incluse parti e accessori)
Fabbricazione di apparecchiature e di macchine per lavanderie e stirerie (incluse parti e accessori)
Fabbricazione di macchine per l'industria della carta e del cartone (incluse parti e accessori)
Fabbricazione di macchine per l'industria delle materie plastiche e della gomma (incluse parti e accessori)
Fabbricazione di macchine per la stampa e la legatoria (incluse parti e accessori)
Fabbricazione di robot industriali per usi molteplici (incluse parti e accessori)
Fabbricazione di strumenti e forniture mediche e dentistiche
Fabbricazione di attrezzature ed articoli di vestiario protettivi di sicurezza
Fabbricazione di casse funebri
Riparazione, manutenzione e installazione di macchine e apparecchiature
Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata
Raccolta, trattamento e fornitura di acqua
Gestione delle reti fognarie
Attività di raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti; recupero dei materiali
Attività di risanamento e altri servizi di gestione dei rifiuti
Ingegneria civile
Installazione di impianti elettrici, idraulici ed altri lavori di installazione di costruzione
Manutenzione e riparazione di autoveicoli
Commercio di parti e accessori di autoveicoli
Per la sola attività di manutenzione e riparazione di motocicli e commercio di relative parti e accessori
Commercio all'ingrosso di materie prime agricole e animali vivi
Commercio all'ingrosso di prodotti alimentari, bevande e prodotti del tabacco
Commercio all'ingrosso di elettrodomestici, elettronica di consumo audio e video; articoli per fotografia, cinematografia e ottica
Commercio all'ingrosso di prodotti farmaceutici
Commercio all'ingrosso di articoli per l'illuminazione; materiale elettrico vario per uso domestico
Commercio all'ingrosso di libri riviste e giornali
Commercio all'ingrosso di carta, cartone e articoli di cartoleria
Commercio all'ingrosso di apparecchiature ICT
Commercio all'ingrosso di macchinari, attrezzature, macchine, accessori, forniture agricole e utensili agricoli, inclusi i trattori
Commercio all'ingrosso di altri mezzi ed attrezzature da trasporto
Commercio all'ingrosso di materiale elettrico per impianti ad uso industriale
Commercio all'ingrosso di strumenti e attrezzature ad uso scientifico
Commercio all'ingrosso di articoli antincendio e antinfortunistici
Commercio all'ingrosso di altre macchine ed attrezzature per l'industria, il commercio e la navigazione n.c.a
Commercio all'ingrosso di prodotti petroliferi e lubrificanti da autotrazione, di combustibili per il riscaldamento
Commercio all'ingrosso di legname, semilavorati in legno e legno artificiale
Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte
Trasporto marittimo e per vie d'acqua

Trasporto aereo
Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti
Servizi postali e attività di corriere
Alberghi e strutture simili
Servizi di informazione e comunicazione
Attività finanziarie e assicurative
Attività legali e contabili
Attività di direzione aziendali e di consulenza gestionale
Attività degli studi di architettura e d'ingegneria; collaudi ed analisi tecniche
Ricerca scientifica e sviluppo
Altre attività professionali, scientifiche e tecniche
Servizi veterinari
Noleggio di autovetture ed autoveicoli leggeri
Noleggio di autocarri e di altri veicoli pesanti
Noleggio di macchine e attrezzature agricole
Noleggio di mezzi di trasporto marittimo e fluviale
Noleggio di mezzi di trasporto aereo
Noleggio di altri mezzi di trasporto terrestri
Noleggio di container adibiti ad alloggi o ad uffici
Noleggio di container per diverse modalità di trasporto
Noleggio senza operatore di attrezzature di sollevamento e movimentazione merci: carrelli elevatori, pallet eccetera
Servizi di vigilanza privata
Servizi connessi ai sistemi di vigilanza
Attività di pulizia e disinfestazione
Attività dei call center
Attività di imballaggio e confezionamento conto terzi
Agenzie di distribuzione di libri, giornali e riviste
Amministrazione pubblica e difesa; assicurazione sociale obbligatoria
Istruzione
Assistenza sanitaria
Servizi di assistenza sociale residenziale
Assistenza sociale non residenziale
Attività di organizzazioni economiche, di datori di lavoro e professionali
Riparazione e manutenzione di computer e periferiche
Riparazione e manutenzione di telefoni fissi, cordless e cellulari
Riparazione e manutenzione di altre apparecchiature per le comunicazioni
Riparazione di elettrodomestici e di articoli per la casa
Attività di famiglie e convivenze come datori di lavoro per personale domestico

Logistica e trasporto merci inclusi tra le attività essenziali del Paese

Domani mattina il mondo dei trasporti e della logistica dovrà e potrà andare a lavorare oppure no? Il trasporto delle merci è considerato un'attività essenziale? Dopo il discorso di ieri sera del premier Giuseppe Conte alla nazione, nel quale è stata annunciata una nuova stretta alle misure finalizzate a contenere il contagio del Coronavirus, molti stakeholder di settore si sono posti questa domanda alla quale sembra essere arrivata finalmente una risposta.

Allegata all'ultima bozza di Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (Dpcm) che entrerà in vigore domani, lunedì 23 marzo, c'è una lista precisa di attività considerate essenziali e indicate con il relativo codice Ateco. Fra queste figurano anche il Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte (Codice Ateco 49), il Trasporto marittimo e per vie d'acqua (50), il Trasporto aereo (51), il Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti (52) e infine Servizi postali e attività di corriere (53). Dunque praticamente tutto il comparto della logistica merci può operare regolarmente.

Nell'elenco definitivo allegato al Dpcm figurano anche attività come il noleggio di autovetture (77.11), noleggio di autocarri e altri veicoli pesanti (77.12), noleggio di mezzi di trasporto marittimo e fluviale (77.34.00), noleggio di mezzi di trasporto aereo (77.35.00), noleggio di container per diverse modalità di trasporto (77.39.92).

Nella notte Confetra (la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) aveva prontamente spedito una lettera al premier Conte in cui il presidente Guido Nicolini ha scritto: "Interrompere una filiera di consegna e spedizioni, nel settore logistico e del trasporto merci, non è oggettivamente un processo realizzabile in poche ore. Ci sono camion, tir, treni merci, in viaggio da venerdì verso le imprese produttrici del nostro Paese. Ci sono navi che tra oggi e domani attraccheranno nei porti italiani e il carico deve per forza arrivare a destinazione. [...] Dietro ognuna di queste operazioni ci sono poi aspetti documentali (dalle polizze assicurative internazionali ai diritti doganali) che non possono essere 'spente' come tirar giù la saracinesca di un negozio".

Confetra aveva dunque chiesto al Governo, attraverso il Ministero dei trasporti, un'integrazione al Dpcm che prevedesse il tempo necessario per concludere in maniera ordinata il ciclo operativo logistico delle fabbriche laddove in corso. L'appello è stato recepito da palazzo Chigi che ha inserito tutte le attività di logistica e spedizione merci fra quelle essenziali e che quindi possono continuare a operare anche dopo l'entrata in vigore del nuovo Dpcm.

Silvia Moretto, vicepresidente vicario di Confetra e presidente di Fedespedi, ha dichiarato: "Il Governo sta mostrando grande sensibilità alle istanze del settore logistico. La

triangolazione con Mit, Mise e Palazzo Chigi sta producendo ottimi provvedimenti. Vale per l'esenzione Iva e per il differimento dei diritti doganali, art 61 e 92 del decreto Cura Italia, e ora per mettere in sicurezza trasporto merci e logistica rispetto a questa legittima ma dolorosa ulteriore stretta alla nostra produzione industriale nazionale".

Covid-19: iniziata la terza fase della crisi per lo shipping dei container

Il mondo dello shipping è entrato nella terza fase della crisi globale che impatta sulla catena di fornitura delle merci. Lo sostiene SeaIntelligence Consulting, società di ricerca e analisi danese secondo cui l'impatto della pandemia di Coronavirus in corso peserà sulle linee di trasporto marittimo di container per circa 17 milioni di Teu e sui terminal portuali per circa 80 milioni di Teu imbarcati e sbarcati. L'analista Lars Jensen, però, si aspetta un significativo rimbalzo dei volumi trasportati nel 2021 dopo il crollo di quest'anno.

Jensen, secondo quanto riportato da Freight Waves, ha spiegato come attualmente sia in corso un effetto a catena sugli scambi commerciali e sulla logistica delle merci innescata dal primo calo dell'offerta in Cina dopo l'esplosione dell'emergenza Covid-19. Con la rapida diffusione del virus in Europa e negli Stati Uniti, l'esperto analista si aspetta che gli importatori riducano i livelli delle scorte "fino a quando non avranno un'evidenza chiara della ripresa della domanda nei consumi".

Ad American Shipper Jensen ha detto: "La prima fase è stata quando la Cina è stata chiusa a causa del virus e quindi c'è stato un calo dei volumi dei container a seguito della contrazione della produzione. La fase due era iniziata quando la produzione cinese si stava riprendendo. La fase tre è la chiusura del resto del mondo per effetto della diffusione globale della pandemia che sta causando un forte calo della domanda a livello globale. C'è stata una sovrapposizione tra la seconda e la terza fase perché quando una stava per concludersi l'altra è improvvisamente iniziata e si è diffusa rapidamente".

Ora ci troviamo dunque all'inizio della terza fase e il carico di merci in container che viene in questi giorni prenotato e spedito si basa su ordini che sono stati inviati alle fabbriche una, due o tre settimane prima. Non riflette dunque ciò che sta accadendo sul mercato in questo momento e i cui effetti si sentiranno completamente solo nelle prossime settimane.

Diversamente dal passato, però, questa volta le compagnie di navigazione hanno gestito l'emergenza al meglio, togliendo rapidamente dal mercato capacità di stiva con ripetuti blank sailing e ottenendo che le tariffe di trasporto non crollassero. Tanto che sulle rotte di backhaul dall'Europa e dagli Stati Uniti "si stanno ora vedendo aumenti dei noli a fronte di una capacità di trasporto ridotta" rileva Jensen. "Le tariffe di trasporto via mare sono diminuite un po' durante la prima fase, ma in realtà non in modo significativo o catastrofico. Questo perché i vettori sono stati molto veloci nel rimuovere la capacità dal mercato e hanno inoltre mantenuto una strategia commerciale disciplinata evitando di abbassare i prezzi al fine di attrarre volumi crescenti".

Questa settimana la China Container Industry Association (Ccia) ha comunicato che il recupero della movimentazione di container in Cina sta rapidamente recuperando. Dal 10

marzo scorso i terminal container, le chiatte, le ferrovie e il trasporto multimodale hanno ripreso a lavorare, mentre la capacità operativa dei camion e dei depositi per lo stoccaggio è pari a circa il 90% dei livelli pre Covid-19. I treni merci dalla Cina all'Europa stanno ora operando al 90% dei livelli precedenti.

La stessa China Container Industry Association in una nota rileva come lo spostamento dell'epicentro della pandemia verso l'Europa e il conseguente blocco del continente e di altri paesi sta innescando un'altra interruzione della catena di approvvigionamento.

Cosco pronto a diventare terminalista in Alto Adriatico

Il mercato del terminalismo container in Alto Adriatico si prepara ad accogliere un nuovo player del calibro del gruppo cinese Cosco. Lo rivelano fonti di stampa locale in Croazia secondo le quali la gara indetta dalla port authority di Rijeka per la costruzione e la gestione del secondo terminal container dello scalo vedono un consorzio di imprese cinese in netto vantaggio rispetto alla cordata concorrente composta da Apm Terminals (al 51%) e dal partner locale Enna Logic. In palio c'è il Zagreb Deep Sea Container Terminal la cui prima fase di lavori di infrastrutturazione sono già stati condotti e completati dal governo croato con il supporto della Banca Mondiale e della Commissione Europea mentre ora rimarranno da portare a termine altre strutture come binari ferroviari, magazzini, gru, ecc. L'area su cui sorgerà è di circa 20 ettari, la banchina lineari sarà lunga 680 metri e i fondali di -20 metri garantiranno l'accesso di navi portacontainer da oltre 14.000 Teu di capacità.

Secondo il giornale locale Jutarnji list il consorzio cinese composto da Ningbo Zhoushan Port Company Limited (al 70%), Tianjin Port Overseas Holding Limited (20%) e China Road and Bridge Corporation (10%) ha presentato un'offerta dove c'è scritto che i lavori verrebbero completati in 5 anni e la concessione annuale che il terminalista si dice pronto a pagare per l'infrastruttura è di 2 milioni di euro l'anno. Apm Terminals ed Enna Logic si sono impegnata invece a completare i lavori d'infrastrutturazione in 10 anni e a versare 1 milione di euro ogni anno per la concessione.

La port authority di Rijeka, scalo nel quale è già attivo l'Adriatic Gate Container Terminal controllato dal Gruppo Ictsi, prenderà una decisione definitiva a fine marzo e procederà a firmare il contratto per l'affidamento dei lavori e della concessione per la nuova banchina entro fine giugno. Nel 2019 questo porto ha movimentato oltre 305mila container Teu, dunque un volume modesto di merce, ma l'interesse di Cosco e di Apm è rivolto soprattutto alle prospettive di sviluppo dei traffici attraverso questo gateway verso i mercati del Centro ed Est Europa. In questo i due scali di Rijeka e Trieste, distanti fra loro appena 100 chilometri, diventerebbero concorrenti diretti.

La Grecia sostiene gli armatori: 10 miliardi di aiuti, ci sono anche i traghetti

Atene – Venerdì la Grecia si è unita agli altri governi europei e ha deciso di stanziare denaro pubblico per il settore dello shipping. Si tratta di aiuti di stato alle compagnie di navigazione colpite dalla crisi del coronavirus.

La mossa arriva cinque giorni dopo che il governo ha imposto un divieto temporaneo generale alle navi da crociera e agli yacht noleggiati, nonché a tutto il traffico marittimo di passeggeri tra la Grecia e l'Italia.

Il governo ha reso stretto ulteriormente le maglie il 20 marzo, con l'annuncio di ulteriori restrizioni sulle rotte nazionali più trafficate, di fatto imponendo uno stop ai traghetti.

Il governo però ha deciso di inserire anche le compagnie dei traghetti nazionali nel pacchetto di incentivi da 10 miliardi di euro lanciato per l'economia greca.

Le imprese dovranno dimostrare di aver perso soldi a causa dell'emergenza e dovranno impegnarsi a non licenziare alcun dipendente durante la crisi. Per questo gruppo di aziende sono previste sospensioni dei contributi previdenziali.

Per sostenere le casse di queste imprese potranno essere richiesti prestiti pubblici a lungo termine senza interessi per aumentare i flussi di cassa.

Le compagnie di navigazione non passeggeri, non rientrano nel regime. Il governo ha deciso di sostenere le aziende direttamente colpite dalle misure messe in campo per contrastare il Covid-19. La navigazione oceanica, nonostante il ruolo importante che svolge nell'economia greca, finora non ha subito queste restrizioni. L'Unione degli armatori greci (UGS), che rappresenta il trasporto marittimo del paese, ha invece dichiarato venerdì di aver avviato una campagna di raccolta fondi per fornire attrezzature mediche agli ospedali statali.

Le compagnie di traghetti, al contrario, vengono schiacciate dalle misure di chiusura del traffico: il 20 marzo il governo ha dato il via libera solamente al trasporto di camion e residenti sulle rotte domestiche.

Grandi navi trasformate in ospedali, il modello Gnv replicato in tutto il mondo

Matteo Martinuzzi

Il modello Gnv, con il traghetto Splendid trasformato a tempo record in ospedale d'appoggio nel cuore del porto di Genova, sta facendo scuola in tutto il mondo.

Anche Carnival Corporation, il più grande gruppo crocieristico mondiale, si è reso disponibile a fornire alcune delle sue navi per il servizio ospedaliero. Ad annunciarlo è stato il presidente degli Stati Uniti, Donald Trump, che in una conferenza stampa ha confermato che le navi da crociera andranno a supportare quelle - già allertate - della Us Navy. «Ho parlato con Micky Arison (il numero uno di Carnival, ndr) che mi ha confermato che renderà disponibili le navi della flotta. Quindi, oltre alle grandi navi ospedale militari, se avessimo bisogno di ulteriori unità potremo sfruttare le navi da crociera

Carnival che saranno attraccate a New York, Los Angeles e San Francisco» ha dichiarato Trump. «Le nostre navi sono in grado di essere rapidamente predisposte per servire da ospedali con un massimo di 1.000 posti, in grado di curare i pazienti che soffrono di condizioni meno critiche e non Covid-19», ha confermato il colosso basato a Miami. Il piano prevede di utilizzare i cruise liners per curare i pazienti non gravi ospedalizzati e non affetti da Coronavirus, in modo da liberare i letti negli ospedali per gli infetti. Le cabine possono essere rapidamente convertibili per l'installazione dei dispositivi di monitoraggio necessari per lo screening cardiaco, respiratorio e di approvvigionamento dell'ossigeno. Utilizzate come strutture sanitarie temporanee, le navi da crociera avrebbero inoltre la capacità di fornire fino a sette unità di terapia intensiva nel centro medico di bordo, già dotato di macchinari e altri dispositivi medici di primaria importanza. Dopo Carnival, è stato il

turno del gruppo britannico Saga, che ha messo a disposizione del porto di Southampton la Sapphire e la Spirit of Discovery. Diversa la strategia della Francia, che ieri ha utilizzato la nave militare Tonnerre per trasportare una dozzina di contagiati da Ajaccio in Costa Azzurra.

Ma questo utilizzo delle navi passeggeri è una novità? Assolutamente no: diversi grandi ocean liners vennero usati come navi ospedale durante i due conflitti mondiali. Tutti i belligeranti li sfruttarono ampiamente in questa funzione. L'esempio più significativo è sicuramente quello del Britannic, transatlantico inglese della White Star Line, gemello dello sfortunato Titanic. Fu utilizzato come nave ospedale durante la Prima Guerra Mondiale per soccorrere i feriti della sanguinosa campagna dei Dardanelli. Nel 1916, proprio mentre navigava in questa veste, colpì una mina tedesca ed affondò in meno di un'ora. Fortunatamente stava giungendo privo di pazienti a destina-

zione e quindi ci furono solo 30 morti sulle 1.065 persone che si trovavano a bordo (equipaggio + personale medico). Anche le navi passeggeri italiane hanno avuto questi compiti in guerra. Quella più grande è stata il transatlantico della Società Italia Saturnia che alla fine della Seconda Guerra Mondiale fu requisita dagli Stati Uniti ed utilizzata come nave ospedale con il nome di Frances Y. Slanger. Ma anche la Regia Marina requisì diverse unità passeggeri per utilizzarle come navi ospedale nel corso del conflitto e prima per la campagna d'Abissinia.

Tornando al gruppo Carnival, ricordiamo che l'intera corporation può vantare una flotta di oltre cento navi suddivise in 9 differenti brand (inclusa la nostra Costa Crociere). Probabilmente in caso di necessità verrebbero destinate al servizio ospedaliero le navi più datate (e anche di dimensioni minori) per garantire alle unità più nuove una pronta ripresa operativa quando la tempesta virus sarà passata. Se guardiamo la flotta Carnival Cruise Line, le navi che potrebbero essere ideali per questa destinazione sono quelle di classe "Fantasy", entrate in servizio tra il 1990 e il 1998. In ogni caso con una flotta mondiale di oltre 200 navi ferme in tutte le parti del globo, più di un Paese potrebbe richiedere il loro utilizzo come nave ospedale. Dipende da come si svilupperà l'epidemia. E anche in Italia, l'esperienza dello Splendid potrebbe essere replicata su altre navi. —

“Poca chiarezza, esitazioni e ritardi” Sotto accusa gli interventi di Conte

FRANCESCO GRIGNETTI
ROMA

E alla fine, al quindicesimo giorno di emergenza, è il presidente del Consiglio a finire sotto processo. Non soltanto perché la guida di Palazzo Chigi negli ultimi giorni è sembrata tentennare, ma perché l'ultima esternazione via social ha gettato il Paese nella confusione. Chiudere tutto, eccetto la produzione necessaria. Facile a dirsi, ma in pratica oggi che cosa succede? Se lo sono chiesto tutti gli italiani. Nel frattempo il Dpcm che sabato notte era stato annunciato, tardava a venir fuori ed è stato ufficializzato solo nella serata di ieri.

Su Conte è piovuta una gragnuola di critiche. Tanto che Dario Franceschini è dovuto scendere in campo a proteggere il premier, colpito anche da fuoco amico. «Voglio dire pubblicamente che il presidente Conte va ringraziato per il suo lavoro senza sosta, ha sulle spalle una responsabilità che nessun predecessore ha mai dovuto portare», ha detto il capodelegazione

dem. Non pervenuta la solidarietà del M5S.

Che le opposizioni fossero critiche, era nel conto. Colpisce però la durezza con cui si esprimono i renziani. Ettore Rosato parla con disprezzo di «comunicazione da Grande Fratello». E Renzi stesso: «Evitiamo di seminare il panico di avere una comunicazione istituzionale che assomiglia più a quelle di un reality che non a quella di una grave pandemia».

«La situazione - incalza anche Carlo Calenda - da ieri mi sembra un po' diversa. Il presidente del Consiglio ha fatto una dichiarazione su un decreto che non c'è e che quindi non può essere conosciuto dagli italiani, e questo non va affatto».

Anche in casa dem, in effetti, le ultime mosse e le uscite pubbliche del premier non hanno convinto. Afferma ad esempio il presidente dei senatori Pd, Andrea Marcucci: «Il Paese non deve avere dubbi sulle regole dell'emergenza».

Si racconta che la giornata di sabato sia stata convulsa.

La videoconferenza tra ministri e relativi staff è stata caotica. Le voci si accavallavano. Ognuno aveva una richiesta diversa. Dai governatori, sia di destra che di sinistra, e dai sindacati, arrivava una richiesta pressante di fare di più. Conte, dubbioso, e a sua volta pressato da Confindustria, continuava a fare resistenza. Nel frattempo arrivavano le ordinanze di Lombardia e Piemonte. Alla fine, Franceschini e Bonafede lo hanno messo spalle al muro e s'è deciso che Conte avrebbe parlato alla nazione, pur consapevole che il Dpcm non era pronto. Una mossa obbligata per mettere un punto a una discussione infinita.

Conte ha parlato, via Facebook. È stato generico gioco-forza. E da quel momento, è regnata la confusione sovrana, proseguita per tutto il giorno. Palazzo Chigi spiegherà poi che sono arrivate numerosissime richieste da aziende che invocavano il loro carattere essenziale. Vincenzo Boccia, il presidente di Confindustria, ha messo in chiaro che ci fosse «l'esigen-

za di contemperare la stretta con alcune esigenze prioritarie del mondo produttivo e di consentire la prosecuzione di attività non espressamente incluse nella lista, funzionali alla continuità di quelle ritenute essenziali». I sindacati a loro volta si sono contrapposti a un eccesso di deroghe. Nel braccio di ferro, è dapprima rientrata nelle deroghe e poi ne è uscita la metallurgia, che rappresenta il 70% delle fabbriche metalmeccaniche.

Confetra, a nome della logistica e dei trasporti, chiedeva intanto che cosa fare con i Tir e le navi in movimento. «Tutti questi vettori, non possono certo trovare le imprese chiuse, quando giungeranno a destinazione. Dietro ognuna di queste operazioni, ci sono poi aspetti documentali, dalle polizze assicurative internazionali ai diritti doganali, che non possono essere "spente" come tirar giù la saracinesca di un negozio». E perciò chiedevano che le aziende potessero almeno tenere aperti i magazzini per altri due giorni. —