



SHIPPING ITALY.IT

Il quotidiano on-line
del trasporto marittimo in Italia



INSERTO SPECIALE

I NUMERI DEI PORTI ITALIANI

EDIZIONE 2020

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nicola Capuzzo
Direttore responsabile

Indice

I.	Introduzione	pag. 3
II.	Tabella Assoporti statistiche 2019 porti italiani	pag. 4
III.	Nei porti italiani calano i traffici di rinfuse solide e liquide	pag. 5
IV.	Break bulk +8% con Ravenna e Taranto indiscussi protagonisti	pag. 6
V.	Mercato ro-ro Italia: il porto di Livorno è ancora una volta leader	pag. 7
VI.	Porti container gateway: Napoli e Venezia rincorrono Genova e Spezia	pag. 8
VII.	Il transhipment vale il 33% del mercato container nazionale	pag. 10
VIII.	Sfiorati i 12 milioni di crocieristi. Bene anche i traghetti	pag. 11
IX.	Contributo Assoporti "Le Autorità di sistema portuale accettino di abbattere oneri e costi"	pag. 12
X.	Contributo Confetra "Stop alle mega opere nei porti italiani"	pag. 14
XI.	Contributo Assiterminal "Abbiamo necessità di strumenti straordinari nei porti"	pag. 15
XII.	Contributo Federagenti "Le tre fasi dell'emergenza Covid-19 e lo shipping italiano"	pag. 16
XIII.	Contributo Fedespediti "Ripartire da zero: iniziamo a collaborare"	pag. 17
XIV.	Contributo Confitarma "Noi armatori continuiamo a trasportare merci necessarie per la vita quotidiana"	pag. 18
XV.	Contributo Assarmatori "Le Autorità di sistema portuale accettino di abbattere oneri e costi"	pag. 19
XVI.	Contributo Fedepiloti "Le navi non includano il pilotaggio fra le spese da sospendere"	pag. 20



Introduzione

di Nicola Capuzzo

Direttore responsabile

Nell'anno appena trascorso sono state movimentate nei porti italiani complessivamente 479 milioni di tonnellate di merci, di cui 179,5 milioni sono rinfuse liquide, 58,7 milioni rinfuse solide, 111 milioni i carichi containerizzati, 106 milioni le merci ro-ro e infine 23,3 milioni le tonnellate di merci varie. Rispetto al 2018 la flessione è stata in totale pari a circa 12 milioni di tonnellate, di cui 4,5 milioni riconducibili alle rinfuse liquide e 6,7 milioni alle rinfuse solide, quasi 3 milioni ai carichi rotabili e 1,3 milioni all'imbarco e sbarco di break bulk, mentre il traffico containerizzato è rimasto costante.

In crescita invece sono stati i movimenti in imbarco e sbarco di passeggeri nel 2019 (55,9 milioni), sia per quanto riguarda le crociere (11,96 milioni di persone), che i traghetti (17,7 milioni) e i viaggiatori su rotte di corto cabotaggio (26,2 milioni). Rispetto all'anno precedente i passeggeri complessivamente imbarcati e sbarcati negli scali italiani sono stati 2,8 milioni in più, di cui 1,26 milioni dovuti alle navi da crociera, 300 mila unità in più trasportati dai traghetti e 1,25 milioni in più sulle rotte dello Stretto di Messina, nel Golfo di Napoli e su altre rotte di corto cabotaggio.

I presidenti delle principali associazioni di categoria delle imprese legate all'economia marittimo-portuale (Assoporti, Confetra, Assiterminal, Federagenti, Fedespediti, Confitarma, Assarmatori e Fedepiloti) sono concordi nel ritenere che le statistiche del 2019 descrivono traffici da considerarsi ormai consolidati se raffrontati al trend dell'ultimo quinquennio. Ora, però, l'emergenza sanitaria e la crisi economica generata dal Coronavirus hanno stravolto le previsioni e i programmi di tutte le categorie professionali innescando una corsa verso la sopravvivenza dove nessuno sembra poter fare a meno di aiuti pubblici per sopravvivere. Secondo Daniele Rossi, presidente di Assoporti, il 2020 dev'essere l'anno delle scelte coraggiose, da affrontare con "procedure e iniziative speciali".



Dal 1946 muoviamo insieme il Paese



Nei porti italiani calano i traffici di rinfuse solide e liquide

Nel 2019 i porti italiani hanno visto transitare 179.551.064 tonnellate di rinfuse liquide, quasi 4,5 milioni di tonnellate in meno (-2,5%) rispetto ai 184.007.463 del 2018, mentre le rinfuse solide imbarcate e sbarcate sono state 58.758.759 di tonnellate, oltre 6,6 milioni in meno rispetto ai 65.410.645 di tonnellate dell'anno prima (-10%).

Nel 2019 i traffici di rinfuse hanno pesato per quasi la metà (49,7%) sul totale delle merci imbarcate e sbarcate sulle banchine del nostro paese.

Questi dati emergono dalle statistiche annuali appena pubblicate da Assoporti e analizzate da SHIPPING ITALY.

Per ciò che riguarda le rinfuse secche, il primo porto d'Italia per volume di merce movimentata risulta essere Ravenna con 11.167.726 tonnellate, seguita da Taranto (9.170.869), Marghera (6.183.927) e Brindisi (3.009.984).

Al di sotto della soglia dei 3 milioni di tonnellate ci sono Monfalcone (2.949.211), Genova (2.564.866), Savona (2.483.075), Piombino (2.401.775), Civitavecchia (2.361.826), Bari (1.965.124), Trieste (1.717.294), Porto Torres (1.624.699), Oristano (1.093.724) e Napoli. Movimentano meno di un milione di tonnellate di rinfuse secche Napoli (1.048.510), Augusta (956.659), Livorno (782.190) e Marina di Carrara (676.335).

Le quantità e i trend dei traffici di rinfuse dipende molto dai siti produttivi alle spalle dei porti che richiedono approvvigionamenti di materie prime e dall'andamento economico dell'Italia e dei Paesi serviti attraverso i nostri scali.

Passando invece alle rinfuse liquide il totale del 2019 è stato, come detto, pari a 179.551.064 tonnellate, di cui il 50% transita dai porti di Trieste, Augusta e Cagliari. Lo scalo giuliano ha movimentato l'anno scorso 43.349.423 tonnellate, Augusta 20.465.954, Cagliari - Sarroch 26.915.689, Messina 17.856.829 e Genova 15.361.950. Sotto la soglia dei 10 milioni di tonnellate ci sono Livorno (9.045.286), Venezia (9.017.717), Savona - Vado (6.299.635), Napoli (5.489.264), Ravenna (4.643.362), Ancona - Falconara Marittima (4.434.506), Taranto (4.344.056), Fiumicino (3.487.012), Brindisi (2.165.794), La Spezia (2.132.635) e Gaeta (1.113.040). ■



WE TAKE CARE OF
THE ITALIAN PORTS
AND SHIPPING



FEDERAGENTI

The Italian Association
of Ship Agents and Ship Brokers
since 1949

Break bulk +8% con Ravenna e Taranto indiscussi protagonisti

Nel 2019, secondo i dati appena resi pubblici da Assoporti, le movimentazioni di merci varie non unitizzate (break bulk) sono state sulle banchine italiane pari a 23.371.063 tonnellate, vale a dire poco meno del 5% di tutti gli imbarchi e sbarchi cargo, ma con un impatto sul lavoro portuale nettamente superiore rispetto ad esempio alle rinfuse secche e liquide. Comparato con l'anno precedente (21.627.783 tonnellate), il dato del 2019 mostra una crescita dell'8% per il traffico di merci varie nel nostro Paese.

L'analisi di queste statistiche condotta da SHIPPING ITALY mostra come Ravenna sia il primo scalo d'Italia con 6.426.155 tonnellate di merci varie movi-

mentate, seguita da Taranto con 4.610.246 tonnellate, Cagliari con 2.686.610 tonnellate, Venezia con 2.264.419 tonnellate e Livorno con 1.703.721 tonnellate. Questi primi cinque porti da soli rappresentano il 75% del volume di carichi break bulk complessivamente movimentati in tutto lo Stivale.

Seguono poi Trieste (1.201.645 tonnellate), Salerno (946.376), Monfalcone (879.080), Savona - Vado (779.287), Chioggia (553.500), Genova (519.937), Marina di Carrara (503.374) e Brindisi (120.273).

In termini di merceologie imbarcate e sbarcate i prodotti siderurgici la fanno da padrone e proprio per questa ragione l'andamento dell'attività economica di Arcelor Mittal Italy (l'ex Ilva) potrà influire notevolmente su questa speciale classifica nel 2020. ■

*In termini
di merceologie
imbarcate
e sbarcate
i prodotti
siderurgici
la fanno
da padrone*



Da 20 anni rappresentiamo
l'industria della portualità
in Italia

 **ASSITERMINAL**
Associazione Italiana Port & Terminal Operators

Mercato ro-ro Italia: il porto di Livorno è ancora una volta leader

Nel 2019 il traffico di carichi rotabili (ro-ro) nei porti italiani ha raggiunto quota 106.382.996 tonnellate, in lieve flessione rispetto 108.952.411 dell'esercizio precedente (-2,3%). In termini di unità ro-ro imbarcate e sbarcate il totale del 2019 in Italia è stato pari a 4.626.330, in flessione rispetto al 2018 quando il totale era stato di 4.680.282 (-1,1%). Il peso dei rotabili sul totale delle merci movimentate nei porti italiani è pari al 22%. Lo si apprende dalle statistiche annuali dei traffici appena pubblicate da Assoporti.

L'analisi sui numeri condotta da SHIPPING ITALY mostra che lo scalo leader in Italia per quantità di merce movimentata si conferma essere Livorno con 16.041.803 tonnellate, seguito da Genova (9.643.929 tonnellate), Salerno (8.095.864), Catania (7.495.395), Trieste (6.504.361), Messina (6.299.542), Civitavecchia 5.561.631, Olbia (5.446.089), Napoli (5.277.804) e Palermo (5.171.348). Sotto la soglia dei 5 milioni di tonnellate annue figurano poi Ancona (4.693.531),

Savona-Vado (4.296.472), Cagliari (3.745.599), Bari (3.419.408), Piombino (2.948.482), gli scali elbani (2.791.734), Brindisi (2.247.012), Venezia (1.763.717), Ravenna (1.630.737), Porto Torres (1.569.280), Marina di Carrara (693.372), Termini Imerese (400.192), Monfalcone (265.134) e Gioia Tauro (213.042).

Cambia la classifica se si analizza considerando le singole unità ro-ro imbarcate e sbarcate: Messina diventa prima (grazie ovviamente all'elevato traffico di mezzi sullo Stretto) con 995.571 unità imbarcate e sbarcate, seguita da Livorno (518.873), Genova (376.735), Catania (296.990), Olbia (257.366), Napoli (247.488), Salerno (241.070), Trieste (227.805), Palermo (221.134), Cagliari (182.616), Savona-Vado (173.395), Bari (165.945), Ancona (143.874), Brindisi (115.559), Piombino (98.497), Portoferraio - Rio Marina - Cavo (96.239), Venezia (79.211), Ravenna (66.853), Porto Torres (56.937), Marina di Carrara (19.589) e Termini Imerese (13.566). ■



Porti container gateway: Napoli e Venezia rincorrono Genova e Spezia

Assoporti ha appena pubblicato le statistiche 2019 dei traffici merci movimentati nei porti italiani e dai dati, analizzati da SHIPPING ITALY, emerge che il traffico containerizzato complessivo in import/export (trasbordo escluso) è stato pari a 7.197.975 Teu, un volume in crescita dell'1,4% rispetto al 2018, quando i container imbarcati e sbarcati erano stati invece 7.096.480 Teu. In un anno l'Italia ha visto dunque aumentare, al netto del transhipment, il totale di 101.495 Teu (pieni e vuoti).

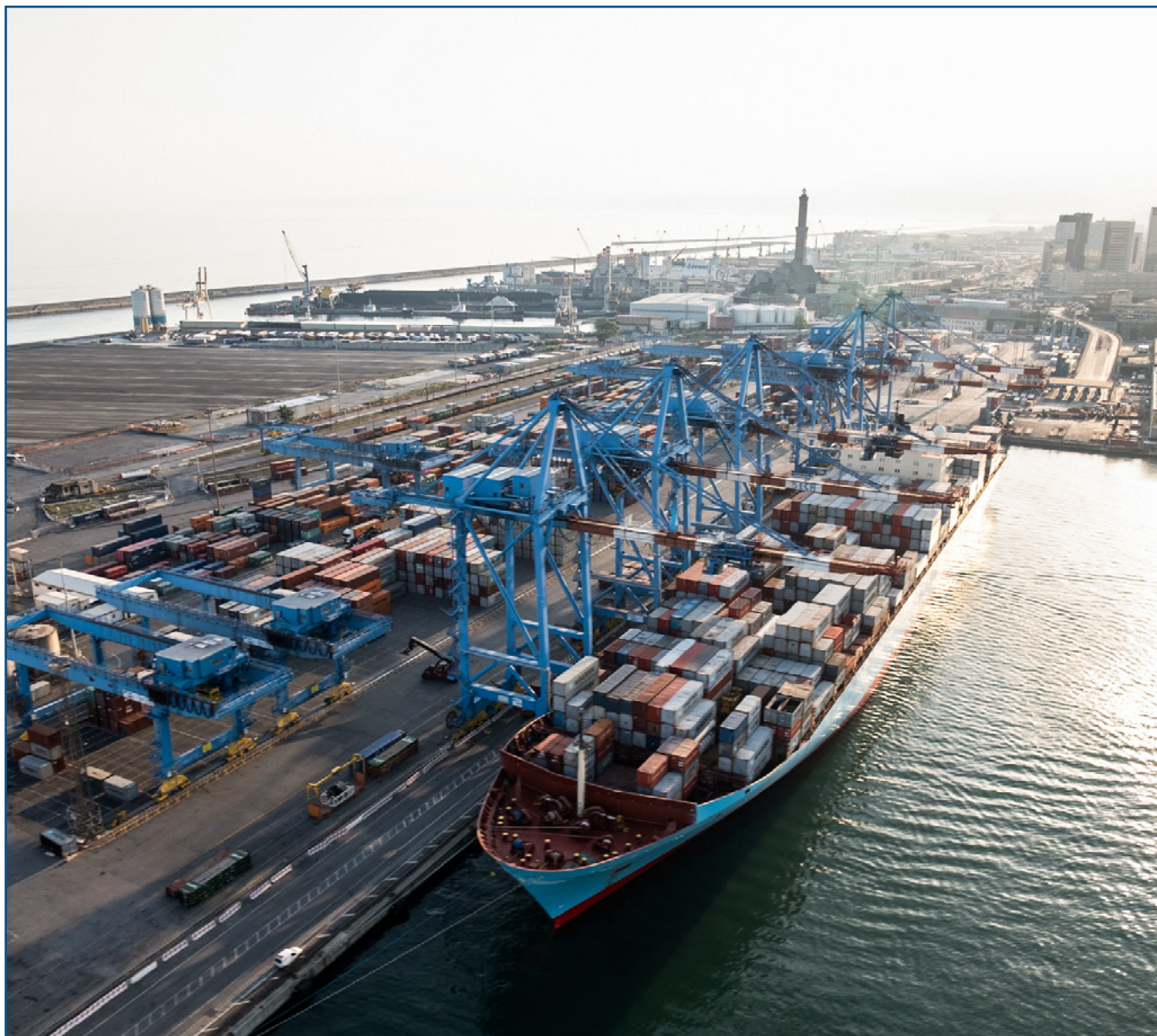
In termini di peso, l'esercizio appena trascorso si è chiuso con traffici containerizzati in import/export pari a 111.137.640 tonnellate, sostanzialmente stabili rispetto al totale del 2018 (111.070.933 tonnellate) e il 23% del totale di merci che sono transitate attraverso gli scali italiani (479.201.522 tonnellate) l'anno scorso.

La classifica dei porti italiani gateway per movimentazione di container (dunque con dati depurati dalle attività di transhipment che nel 2019 hanno generato una movimentazione di poco superiore a 3,5 milioni di Teu), vede Genova sul primo gradino del podio con 2.298.330 Teu (di cui il 76,4% pieni), seguita da La Spezia 1.275.206 e Napoli con 667.727 Teu in terza posizione.

A seguire Venezia con 593.070 Teu e Livorno con 559.515 Teu. Questi primi cinque scali movimentano il 75% dei volumi di container in import/export che transitano attraverso i porti italiani a dimostrazione della progressiva concentrazione a cui il gigantismo navale ha condotto.

Al di sotto della soglia psicologica del mezzo milione di Teu si piazzano dal sesto posto in poi Trieste con 485.274 Teu, Salerno con 401.374 Teu, Ravenna con 217.501, Ancona con 176.193 Teu, Cagliari con 116.051 Teu e Civitavecchia con 112.249 Teu. Chiudono la classifica degli scali container per traffico gateway Bari (82.627 Teu), Marina di Carrara (81.156 Teu), Catania (63.179 Teu) e Savona - Vado (53.326 Teu).

A proposito di quest'ultimo porto, il nuovo terminal container Vado Gateway controllato da Apm Terminals da febbraio ha avviato la propria attività e dunque, Coronavirus permettendo,



dovrebbe contribuire a far scalare al porto di Savona -Vado alcune posizioni in classifica.

Il dato statistico in tonnellate dei traffici containerizzati rappresentato da Assoporti ha scarsa rilevanza ai fini di questa

particolare classifica perché include anche i contenitori in trasbordo che vengono dunque conteggiati due volte e non permettono di depurare dal dato complessivo solo i carichi in import/export. ■



 NEXT GEN ELECTRIC



ENGINEERED FOR EU STAGE V



VERSIONE FULL-ELECTRIC

I trattori Terberg serie YT di nuova generazione sono ancora più robusti, così come la manutenzione e gli aggiornamenti sono ancora più semplici e rapidi. Gli operatori possono fruire dei più alti livelli di comfort ed ergonomia. La serie include i modelli YT193 / YT223 4x2 - motore diesel Stage V - e il modello full electric YT203-EV 4x2, caratterizzato dalla tecnologia EV di nuova generazione.

Il nuovo YT è pensato per l'utilizzo nei terminal container, nei centri di distribuzione, nei siti industriali, nei centri di raccolta rifiuti e negli aeroporti.

Il transhipment vale il 33% del mercato container nazionale

In Italia nel 2019 il volume di container trasbordati nei porti italiani è stato pari a 3.572.042 Teu, vale a dire il 33% del traffico complessivamente imbarcato e sbarcato che ammonta a 10.770.017 Teu. Per differenza il 'traffico gateway' di container vuoti e pieni negli scali del Paese è pari a 7.197.975 Teu. Il totale di container trasbordati nel 2019 è rimasto sostanzialmente stabile rispetto al 2018 (3.509.746) nonostante l'inattività del porto di Cagliari per più di un semestre e la debole partenza di Gioia Tauro nei primi mesi dell'anno scorso.

Lo si apprende dalle statistiche rilasciate da Assoporti, l'associazione nazionale delle port authority, da cui provengono i dati forniti per ogni singolo scalo marittimo. L'analisi dei dati condotta da SHIPPING ITALY mostra che Gioia Tauro, come noto, è il porto leader nel segmento di mercato del transhipment grazie a 2.522.876 Teu movimentati, il 70% del totale nazionale. Di fatto lo scalo calabrese è rimasto l'unico hub di transhipment in Italia dopo che Cagliari e Taranto negli ultimi anni sono usciti completamente di scena. Il loro posto è stato preso in parte da altri porti di destinazione finale.

Il secondo porto per quantità di container trasbordati in Italia è Genova

con 318.261 Teu (il 12,1% del traffico complessivo dello scalo ligure), seguito da Trieste con 304.366 Teu (il 38,5% della movimentazione complessiva di container in porto) e da Livorno con 230.318 Teu (il 29,1% del totale del porto). Si limita ad appena un 9% il transhipment nel porto di La Spezia, dove nel 2019 sono stati trasbordati 134.175 Teu.

Questa particolare classifica si completa poi con i volumi di Cagliari, 35.354 Teu trasbordati fino a quando Contship Italia non ha abbandonato lo scalo, di Napoli (14.202 Teu), Salerno (11.853 Teu), Savona-Vado (1.216 Teu) e Ravenna (637 Teu). Da notare, invece, che fra i principali scali gateway

il porto di Venezia (Marghera) genera al 100% traffico in importazione ed esportazione.

Il 2020 avrebbe dovuto rappresentare un anno di rilancio importante per il porto di Gioia Tauro, dove il Medcenter Container Terminal ora controllato al 100% dal Gruppo Msc ha avviato un piano d'investimento significativo, ma rimarrà da capire che effetti avrà sui volumi movimentati l'emergenza Coronavirus che ha ridotto la domanda di trasporto merci via mare innescando una significativa cancellazione di rotazioni delle linee dell'alleanza 2M che avrebbero dovuto scalare il porto. ■

*Il 2020
avrebbe dovuto
rappresentare
un anno
di rilancio
importante
per il porto
di Gioia Tauro*



Sfiorati i 12 milioni di crocieristi. Bene anche i traghetti

Nel 2019 i porti italiani hanno raggiunto un traffico passeggeri complessivo pari a 55.914.734 persone, di cui 11.969.005 crocieristi, 17.724.678 imbarcati e sbarcati dai traghetti e infine 26.221.051 trasportati sulle rotte di corto cabotaggio con le isole minori e attraverso lo Stretto di Messina. Rispetto al 2018 i dati sono in significativo aumento (2,7 milioni in più, pari a +5,1%), spinti in particolare dai crocieristi che sono cresciuti di oltre 1,1 milioni (+11%; erano 10.775.028 l'anno precedente) e dai traghetti con le isole minori e lo Stretto (24.956.882 per un +5%).

La classifica dei singoli scali per traffico di passeggeri generato dalle navi da crociera è guidato ancora una volta da Civitavecchia (2.652.403 persone), seguita da Venezia (1.617.945) e Napoli (1.356.320) che per poche unità esclude Genova (1.349.370) dal podio. Seguono Livorno (832.121), Bari (680.021), Savona (668.900), La Spezia (623.021), Palermo (501.281) e Messina. Sotto il mezzo milione di crocieristi imbarcati e sbarcati ci sono figurano Messina (423.293), Cagliari (273.181), Catania (208.343), Olbia (126.381) e Ancona (100.109).

Per quanto riguarda invece i traghetti gli scali sardi dominano il mercato con Olbia leader nazionale con 2.994.913 passeggeri, affiancato sull'isola da Porto Torres (1.060.577), Golfo Aranci (616.179) e Cagliari (320.090). Il secondo scalo singolo a livello nazionale per imbarco e sbarco dai traghetti è Livorno con 2.734.150 passeggeri, poi Genova (2.168.721), Civitavecchia (1.804.201), Palermo (1.344.762), Bari (1.191.753) e Ancona (1.089.332). Sotto alla soglia psicologica del milione di passeggeri si trovano Napoli (809.673), Brindisi (520.459), Savona (360.270), Salerno (225.806), Piombino (203.594), Venezia (103.286) e Termini Imerese (55.093).

Per quanto riguarda infine la classifica dei passeggeri che viaggiano sulle linee di corto cabotaggio al primo posto ovviamente c'è Messina (11.978.503 persone), Napoli (6.041.775) e l'arcipelago toscano con Piombino (2.971.723) e gli scali di Portoferraio-Rio Marina-Cavo (2.979.369). ■





“I porti di Venezia e Chioggia pronti alla Fase 2”

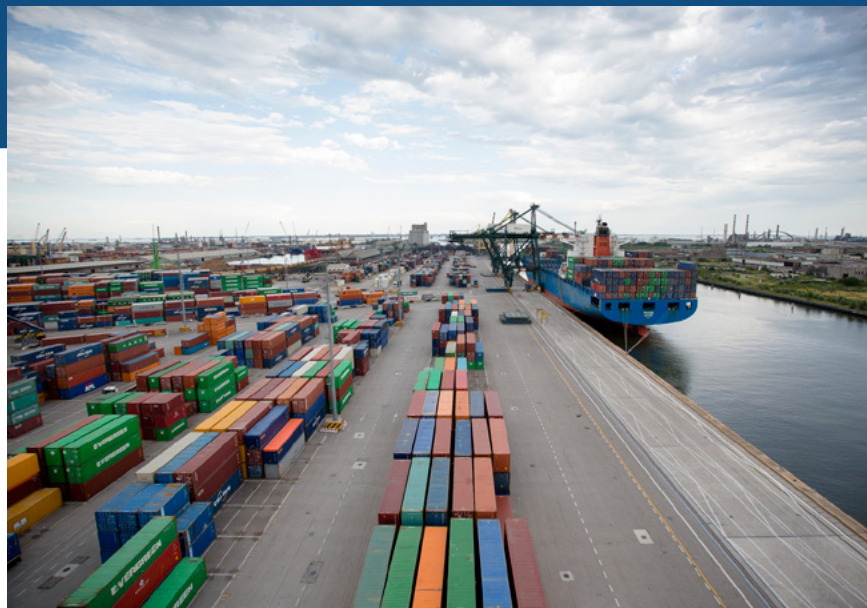
Le ripercussioni della pandemia si stanno già rivelando devastanti sull'economia mondiale e sulle catene logistiche ma potranno essere misurate nella loro totalità solo fra qualche settimana, quando gran parte delle attività produttive avrà ripreso la propria attività.

I porti di Venezia e Chioggia sono stati i primi scali italiani a finire all'interno di una zona rossa prima del lockdown nazionale e hanno, quindi, sperimentato fin da subito gli effetti generati da questa crisi.

Effetti, purtroppo, perlopiù negativi che, però, hanno dato anche spazio a elementi di positività. Ne è un esempio la solidarietà dimostrata da molti partner internazionali – si ricorda la donazione di tre mila mascherine da parte di CCCC – che ha permesso di meglio realizzare l'importanza dei porti lagunari negli equilibri globali. Inoltre, è emerso chiaramente, anche a livello di opinione pubblica, il ruolo fondamentale dei porti nel garantire la continuità di approvvigionamenti e materie prime essenziali per sostenere lo sforzo sanitario di contenimento dell'epidemia.

I porti si sono dimostrati dei motori di attività e di occupazione particolarmente resilienti, continuando a operare laddove la gran parte delle attività produttive si era fermata.

E a questo proposito si ricorda come Venezia, alla guida pro tempore dell'associazione dei porti del Nord Adriatico (NAPA), abbia dovuto intervenire confermando la piena operatività dei cinque porti membri per combattere disdicevoli operazioni di disinformazione che miravano a danneggiarne la reputazione. Anche l'attività dei porti veneti non si è mai interrotta in queste settimane, nonostante le mille difficoltà e l'interruzione delle rotte crocieristiche. Tra i primi in Italia, i porti lagunari hanno varato linee di condotta per tutti i lavoratori utili a ridurre in via



precauzionale il rischio di contagio. E' stato richiesto a tutti un grande sforzo per evitare i contatti diretti, mantenendo distanze interpersonali di sicurezza e usando maschere e guanti monouso. Contestualmente, è stata promossa l'installazione di distributori di disinfettante in ogni terminal e favorito il ricorso allo scambio digitale dei documenti.

La risposta dei lavoratori è stata ineccepibile: tutti hanno compreso la necessità di adeguarsi alle nuove regole che garantivano il lavoro in sicurezza. Anche per questo nella comunità sono considerati dei “transport heroes”, il loro prezioso lavoro ha contribuito a mantenere viva l'economia e la speranza nelle nostre città. La macchina della prevenzione, peraltro, ha funzionato egregiamente. Lo si è visto quando si è dovuto gestire un caso di contagio in un terminal: il medico aziendale aveva ottemperato a tutte le misure di sicurezza previste, la situazione è stata gestita in sicurezza, gli spazi comuni sono stati chiusi e si è proceduto a operazioni di sanificazione straordinaria, limitando al massimo i rischi per gli altri operatori.

I porti sono parte integrante delle città in cui sorgono, per questo l'Autorità di Sistema Portuale ha cercato in ogni modo di alleviare le difficoltà vissute dai cittadini. A Venezia, ad esempio, di

concerto con il Comune, è stato offerto uno spazio demaniale portuale come parcheggio gratuito per i residenti, in modo tale da facilitare gli spostamenti di chi era impegnato in servizi essenziali o indifferibili.

Soprattutto, si è cercato di venire incontro alle aziende insediate nelle nostre aree, recependo immediatamente la normativa nazionale che permetteva di sospendere i canoni demaniali, applicando la sospensione fino al prossimo 30 settembre. Una reazione immediata dovuta, a nostro

parere, necessaria per sostenere le imprese, che continuano a dover far fronte ai costi aggiuntivi delle misure di sicurezza per il personale e a una flessione dei traffici e degli ordinativi, e per salvaguardare i posti di lavoro.

I nostri scali sono ora pronti ad affrontare la fase 2, continuando ad applicare le necessarie misure di prevenzione per garantire il lavoro in sicurezza. Interagendo con gli operatori si percepisce, inoltre, la voglia di sfruttare questo terribile momento per imprimere un'accelerazione ai processi di innovazione che consentirebbero di liberare tutto il potenziale non ancora espresso. Una recente indagine SRM e Contship dimostra come i porti veneti siano fondamentali per l'economia e per la manifattura del Nord Italia, e come lo saranno ancora di più nella fase di uscita dalla crisi provocata dal virus.

Occorre lavorare assieme per rafforzare le catene logistiche rendendole sempre più resilienti ai fenomeni esogeni e contemporaneamente bisogna investire in competitività. A Venezia e a Chioggia si dovrà ripartire, innanzitutto, dalla manutenzione dei canali portuali, opere che vanno finalmente autorizzate e avviate, permettendo di sviluppare in maniera sostenibile e innovativa la ripartenza dell'economia, la crescita dei territori e il miglioramento della qualità della vita delle comunità. ■

“Le Autorità di sistema portuale accettino di abbattere oneri e costi”

Contributo a cura
di Daniele Rossi
presidente Assoport

Secundo il Fondo Monetario Internazionale l'economia mondiale nel 2020 avrà una flessione del 3%. Nel 2009, dopo il fallimento di Lehman Brothers, la caduta del Pil globale si fermò allo 0,6%.

E basterebbero questi numeri per far capire quanto sia grave questa crisi, che, sempre secondo il FMI farà scendere il Pil italiano del 9,1%, due punti in più delle altre grandi economie europee.

È un disastro senza precedenti, uno tsunami che ha colpito in pieno tutto il cluster marittimo travolgendo compagnie di navigazione, porti, terminal e l'intera catena logistica.

Reggere l'urto e ripartire comporterà sacrifici enormi per tutti. Le compagnie stanno già affrontando una dolorosissima contrazione dei traffici merci e passeggeri, le navi da crociera sono ferme e i traghetti viaggiano solo per garantire la continuità territoriale delle isole e il traffico merci indispensabile al rifornimento del Paese, ma i flussi di liquidità che la biglietteria garantiva sono stati azzerati, mettendo a rischio sia la prosecuzione dei servizi sia il mantenimento degli attuali assetti occupazionali con ulteriori conseguenze anche sull'intero indotto.

Al Governo, quindi, gli armatori hanno chiesto garanzie pubbliche perché il credito non si esaurisca e si recuperi in altro modo la liquidità necessaria, ma non basta, bisogna intervenire anche sul lato dei costi e qui entrano in campo i porti e le autorità che li gestiscono.

Ad esse Assarmatori ha chiesto che accordino alle compagnie di navigazione, soprattutto quelle impegnate nei servizi di collegamento con le isole e nei collegamenti marittimi ro-ro/ro-pax, le cosiddette autostrade del mare, una rimodulazione dei costi/canoni portuali dovuti per l'anno 2020, perché è evidente che quelle imprese non potranno sostenere tutte le spese necessarie per garantire la piena operatività delle navi (che sono in gran parte costi fissi), senza incassare la quantità dei proventi previsti prima del crollo.

Discorso che vale anche per i diritti portuali per il traffico passeggeri e veicoli, i diritti d'uso dell'in-



Nella foto: Daniele Rossi

frastruttura portuale (comprensivi degli oneri ISPS e degli oneri per i servizi di interesse generale); i canoni demaniali marittimi, la tassa di ancoraggio e la sovrattassa per le merci in coperta; gli oneri di security portuale e i servizi tecnico nautici.

Al momento, invece, l'unico aiuto concesso agli armatori riguarda la sospensione per un periodo molto limitato della tassa d'ancoraggio.

E se resterà la sola agevolazione è chiaro che non basterà a evitare il collasso definitivo.

La crisi attuale è senza precedenti e anche le risposte devono essere tali.

Le compagnie di navigazione stanno facendo la loro parte mantenendo attive le rotte e aprendo nuove linee di credito nonostante il crollo dei ricavi, le Autorità di sistema portuale accettino di abbattere oneri e costi. Mai come ora siamo tutti sulla stessa barca e dobbiamo remare insieme per evitare gli scogli. ■

“Stop alle mega opere nei porti italiani”

Contributo a cura
di Guido Nicolini

presidente Confetra

A proposito dei traffici nei porti italiani, il 2019 pare sia stato abbastanza in linea con il 2018. Al netto della riduzione, che ormai si trascina da oltre circa 18 mesi, del cargo aereo, le altre modalità di trasporto delle merci sembrano tutte più o meno coerenti con la media italiana degli ultimi cinque anni. Certo i porti italiani hanno scontato nel 2019 un'ulteriore flessione del transhipment dopo la chiusura del porto di Cagliari. Probabilmente sarà fattibile una ripresa, per quanto graduale, di Gioia Tauro dopo che è stato chiarito chi debba essere l'operatore del terminal e chi debba quindi sviluppare l'attività nello scalo. Ero e resto molto fiducioso anche sul lavoro dei turchi di Yilport a Taranto: per cui almeno due su tre degli ex hub di transhipment potrebbero tornare a sviluppare un discreto traffico.

Il fronte passeggeri in questo momento è completamente fermo invece. Con la mobilità di passeggeri limitata causa restrizioni Covid-19, e le crociere completamente ferme, è ragionevole prevedere che la stagione 2020 ormai sia archiviata. Il comparto del trasporto passeggeri sarà probabilmente il più colpito, ed è un peccato anche perché le crociere erano in forte rilancio.

Stesso discorso vale anche per la parte traghetti, compresi quelli operativi sul corto cabotaggio, il cosiddetto Tpl mare (trasporto pubblico locale marittimo), cui sono state recentemente destinate importanti risorse per il rifinanziamento delle flotte.

Anche il segmento delle autostrade del mare stava andando molto bene, ma ovviamente esso risentirà del crollo dell'industria automotive, sperando poi in una ripresa nel secondo semestre dell'anno.

Purtroppo la pandemia non si è manifestata nei diversi Paesi nello stesso spazio temporale: per questo il rischio è che l'Italia ne esca a giugno, Francia e Germania a luglio, Spagna e Stati Uniti ancora dopo, e così via. Il rischio vero allora è che l'economia globale non riesca a rimettersi pienamente in moto prima che passi tutto il 2020.

Le filiere corte si riprenderanno certamente prima, ma l'Italia è un Paese che si regge sull'import e sull'export: dal 2008 al 2019 - a fronte di investimenti privati, consumi interni e Pil praticamente stagnanti - l'economia si è invece retta sul costante incremento di produzione industriale, importazioni e soprattutto esportazioni e turismo.

Per la ripresa, piuttosto che concentrarsi su nuove grandi opere nei porti italiani, bisognereb-



Nella foto: Guido Nicolini

be completare o realizzare tutti quegli interventi che sono già programmati e finanziati da anni. Questo sarebbe un punto di svolta fondamentale, a cominciare da tutti i raccordi e i collegamenti ferroviari e stradali di ultimo miglio.

Il rallentamento economico della Cina, che tra l'altro era già in atto da prima del COVID-19, avrà un effetto complessivo sui traffici marittimi contenitori, ed anche per questo insistiamo da tempo nel sostenere che nuovi ampliamenti dell'offerta infrastrutturale lato mare sono forse poco utili. A parte quei tre o quattro progetti importanti già avviati

come la Piattaforma Europa a Livorno, il progetto Hub portuale di Ravenna o la realizzazione della Piattaforma logistica a Trieste, le energie del Governo e delle pubbliche amministrazioni coinvolte andrebbero poi concentrate sui lavori di completamento dei Corridori Ten-T, sull'allacciamento di tutti i porti core e comprehensive alla rete, e sugli investimenti programmati da Rfi e Anas sull'ultimo miglio ferroviario e stradale. Come più volte sostenuto, praticamente le priorità contenute nel Documento di Programmazione Connettere l'Italia.

Onestamente non so se oggi la portualità italiana possa porsi come priorità il tema di una nuova diga foranea nel porto di Genova. La crisi che stiamo vivendo ci pone soprattutto il grande tema della “resilienza” del sistema infrastrutturale europeo e nazionale, che è poi una grande sfida anzitutto comunitaria. I mercati saranno oggetto certamente di ulteriori grandi e rapidi cambiamenti - si pensi alle sperimentazioni di hyperloop, alle prime consegne con i droni, al platooning nell'autotrasporto - e le incognite sono sempre di più: l'ultima in ordine di tempo era stata la guerra dei dazi Usa - Cina, che stava pesantemente minando il commercio mondiale ben prima della pandemia in atto.

In questo contesto probabilmente serviranno più cervello logistico e più strategie innovative di connettività, che cemento armato. E soprattutto servirà ripartire dall'economia reale: dalle imprese e dal fabbisogno di trasporto che esse esprimeranno. ■

“Abbiamo necessità di strumenti straordinari nei porti”

Contributo a cura
di Luca Becce

presidente Assiterminal

Nel 2019 i volumi di merce risultano uniformemente in assestamento per quanto attiene al traffico container in tutti i porti italiani. Rispetto al trend di crescita degli ultimi cinque anni non si auspica una crescita più sostenuta ma i dazi USA, le incertezze su Brexit e i problemi infrastrutturali del nostro paese non hanno favorito numeri importanti. Ottimo invece il trend crociere, in linea con lo sviluppo di questa modalità turistica su tutti i mercati mondiali, così come il costante aumento del traffico di cabotaggio nazionale e internazionale.

I dati dei primi due mesi del 2020 sono tendenzialmente in linea con il 2019. Da marzo, con l'avvio della pandemia, assistiamo al fermo delle crociere, del traffico passeggeri e ro-ro (con contrazione traffico merci dovuta ai divieti interni e esterni) e a una progressiva contrazione dei volumi container che nei prossimi mesi (causa blank sailing) arriverà a -40%. I porti (laddove i flussi si mantengono) sono rimasti operativi, pur rallentando in termini di efficienza avendo adottato misure di prevenzione e protezione dei lavoratori per la tutela della salute e sicurezza.

Il proliferare di norme che si sta susseguendo non agevola certamente la fluidità delle attività anche se il DPCM 10/4/20 quantomeno dà finalmente la “stura” per non congestionare i piazzali a seguito del fermo della produzione.

Questo scenario di sintesi ha evidenziato la strategicità del settore e come lo stesso sia il fulcro dei trasporti e della distribuzione delle merci nella catena logistica: se si fossero fermati i porti (o si dovessero fermare) ci sarebbe il blocco della distribuzione, sia in import che per l'export.

Ribadiamo due concetti. Il traffico passeggeri è fermo, con prospettive di ripartenza sul lungo periodo e ciò provoca la chiusura delle stazioni marittime con accesso a cassa integrazione e azzeramento dei flussi di cassa. Le dinamiche del trasporto merci

sono diverse in quanto la pianificazione dei viaggi delle shipping line (40 giorni circa di viaggio per le navi) è più dilatata. È ormai acclarata la cancellazione da parte delle compagnie di navigazione di quasi il 50% dei viaggi a causa della contrazione dei traffici (le concentrazioni delle alleanze armatoriali che hanno accelerato la corsa al gigantismo navale mostra i suoi effetti: eccesso di stiva vs. drastico calo degli interscambi = blank sailing). Anche il settore delle rinfuse è in contrazione a causa del minor consumo di materie prime da parte delle industrie.

Ciò si somma alle inefficienze di un sistema che denunciamo da tempo: arretratezza del modello di lavoro portuale, mancanza di omogeneità di regole e discipline, a cominciare da quella fondamentale sulle concessioni, che continuano a essere improntate al più ferreo localismo, deficit infrastrutturali ed eccesso di burocrazia. Resta del tutto inattuato uno dei presupposti che, pur con rilievi critici su alcuni punti, ci spinse ad accettare la riforma della 84/94 dell'ex Ministro Delrio: se possibile, e sembrava impossibile, è aumentato il localismo nella gestione del sistema istituzionale portuale, con paradossi davvero clamorosi che vedono nella stessa Autorità di Sistema Portuale convivere norme differenti, quando addirittura non contraddittorie, su temi fondamentali come la disciplina concessoria e il modello di organizzazione

del lavoro. Né questo governo e questo Ministro, né tantomeno quello precedente hanno segnato alcun passo in avanti nella direzione di dare quella omogeneità alle norme che è essenziale per dare competitività a tutto il sistema.

Il nostro senso di responsabilità che ha sempre favorito il dialogo con le istituzioni (con scarsa reciprocità) pone anche il nostro comparto in una condizione di forte criticità se le risposte non arriveranno a breve: la richiesta di azzeramento dei canoni è coerente con la fotografia sopra rappresentata. Assenza o forte contrazione di volumi = nessun flusso di cassa = impossibilità e nonsense di remunerazione della concessione.

Sono indispensabili provvedimenti a tutela del lavoro: gli ammortizzatori sociali nella loro connotazione tradizionale non sono adeguati a una situazione emergenziale come quella attuale. Necessitiamo di strumenti straordinari quali una decontribuzione del costo del lavoro (cuneo fiscale) o una reale e prolungata sospensione del versamento dei contributi, l'esonero dal pagamento delle accise sui carburanti dei mezzi operativi, il ripristino dell'iperammortamento, condizioni di accesso al credito a fondo perduto (per non sommare debito al debito) e – ribadiamo – un intervento radicale sui canoni concessori: la mera sospensione non è assolutamente sufficiente e suona come una presa in giro. ■



Nella foto: Luca Becce

“Le tre fasi dell'emergenza Covid-19 e lo shipping italiano”

Contributo a cura
di Gian Enzo Duci
presidente Federagenti

Troppo facile ripetere lo slogan “Nulla sarà come prima”. Anche un osservatore superficiale si potrebbe rendere conto della violenza con la quale l'emergenza Covid-19 ha impattato e sta impattando sul settore marittimo portuale. Salvo rare eccezioni favorite dalla congiuntura di eventi diversi dal Covid (si veda il settore delle navi cisterna), l'intero comparto nella sua globalità, ovvero comprensivo di attività armatoriali e legate all'armamento (equipaggi), porti, terminal intermodali, catena logistica e autotrasporto stanno subendo conseguenze negative che per molte aziende rischiano di minare la sopravvivenza. Su alcuni settori protagonisti negli ultimi anni di una crescita che pareva inarrestabile, è addirittura impossibile formulare previsioni. Mi riferisco ad esempio alle crociere, che non solo stanno subendo oggi un impatto devastante con azzeramento dell'attività, ma che vedono profilarsi anche una crisi di medio periodo determinata dall'annullamento di molte prenotazioni e da previsioni che individuano fra la fine del 2021 e il 2022 una ripresa piena dell'attività (che comunque si pronostica diversa da come l'abbiamo conosciuta in passato).

E proprio il caso delle crociere, per altro con ricadute tutte da computare sul portafoglio ordini dell'industria cantieristica che su questo “prodotto” aveva scommesso con maggiore convinzione, risulta emblematico per capire quale potrà essere la reazione a catena su tutto il mercato dello shipping.

Le conseguenze in fase 1 saranno e sono sull'operatività, sulla possibilità di gestire in modo remunerativo i servizi, sul calo dei quantitativi di merce e di container che saranno oggetto dell'interscambio via mare, sul livello dei noli che consegnerà da un eccesso di offerta di navi che tenderà a cronicizzarsi.

Quindi in fase 2 saranno di tipo finanziario e di governance delle imprese, provocando una ridiscussione dei rapporti, in molti casi, già abbastanza critici e delicati fra shipping e finanza, mettendo duramente alla prova imprese oggi depauperate di risorse e quindi costrette a ricercare in

tempi brevi la liquidità necessaria per continuare a operare.

Nella fase 3 si assisterà inevitabilmente a un raggiustamento dei mercati, conseguenza di probabili processi di ulteriore accorpamento e dall'uscita di scena dei player che si collocavano già in fasce di fragilità strutturale e finanziaria.

In tutte e tre le fasi un grande punto interrogativo riguarda il ruolo che la pubblica amministrazione, lo Stato, potrà svolgere a sostegno di servizi logistici, portuali e marittimi di importanza strategica per l'economia e la struttura produttiva del Paese. Servizi che già oggi, come accade per i traghetti e le autostrade del mare, o per l'autotrasporto e le imprese di logistica, scricchiolano sotto il peso di problemi quotidiani determinati da extra costi, crollo del fatturato, impossibilità di mettere a punto piani operativi e industriali di medio e lungo periodo. Di certo dallo Stato è attesa una maggiore sensibilità per quanto riguarda gli interventi di emergenza (sulla liquidità e sugli oneri che gravano sulle imprese di questo comparto) e in parallelo un abbattimento della pressione burocratica sull'operatività di porti e strutture logistiche. ■



Nella foto: Gian Enzo Duci

“Ripartire da zero: iniziamo a collaborare”

Contributo a cura
di Silvia Moretto
presidente Fedespedi

I tessuto economico internazionale e la supply chain globale sono segnati pesantemente dalla crisi Coronavirus e lo saranno per tutto il 2020 – con probabili ricadute anche sull'andamento del 2021. L'emergenza sanitaria in corso ha innescato una crisi globale senza precedenti che, tra l'altro, si inserisce in un contesto economico che registrava già alcune difficoltà. Come analizzato anche dal Fedespedi Economic Outlook del Centro Studi Fedespedi, il 2019 non è stato un anno brillante: soprattutto nell'ultimo trimestre si evidenziavano segni di flessione del ciclo economico internazionale a causa delle tensioni politiche in atto, tra cui la guerra dei dazi tra Usa e Cina. La situazione italiana ha risentito della debolezza della produzione industriale legata alla decisa contrazione della produzione tedesca che a dicembre ha registrato un -2,5%: siamo connessi alle filiere produttive tedesche, nel settore dell'automotive ad esempio. Nonostante ciò, il nostro export ha tenuto bene segnando una crescita del 3,8%. Questa crisi, però, cambia completamente le nostre prospettive: le stime sul Pil 2020 erano già al ribasso prima dello scoppio dell'emergenza, ora si parla di una crescita mondiale compresa tra l'1% e il 2,4% (OCSE) - quindi recessione a livello di economia-Mondo a causa degli stop alla produzione e del rallentamento degli scambi commerciali – le stime del WTO parlano di una contrazione superiore al 30%.

Gli effetti sul Pil italiano saranno pesantissimi: in caso di emergenza prolungata oltre il primo semestre dell'anno la flessione sarà intorno al -10%.

In uno scenario simile la supply chain italiana sarà colpita gravemente: le imprese di spedizioni hanno fatturato nel 2019 intorno ai 12 miliardi di euro (fonte: Osservatorio Contract Logistics Gino Marchet - Politenico di Milano).

Nel 2020 saremo davanti a una contrazione consistente, la cui entità dipenderà innanzitutto dai tempi della fase 2, cioè la graduale riapertura del settore produttivo: se questo avverrà entro qualche settimana, avremo la possibilità di recuperare parzialmente nel secondo semestre dell'anno, registrando comunque contrazioni di fatturato consistenti, anche superiori al 30%. In uno scenario di blocco più prolungato, invece, la contrazione del fatturato delle nostre imprese sarà intorno al 50%: se nel 2019 abbiamo raggiunto circa 12 miliardi di euro di fatturato, nel 2020 potremmo



Nella foto: Silvia Moretto

registrare valori anche intorno ai 6/7 miliardi di euro. Un secondo fattore da tenere in considerazione è la tempistica delle riaperture a livello internazionale che influenzerà il nostro export e quindi la domanda di trasporto merci. I Paesi sono entrati in crisi in momenti diversi e si trovano in fasi diverse dell'epidemia: al momento della nostra riapertura in altri Stati potrebbero essere ancora vigenti blocchi e restrizioni severe che limiterebbero la capacità operativa delle nostre aziende.

Ad oggi gli effetti di questa crisi sono già visibili. Il crollo

della domanda di trasporto merci è evidente: guardiamo alla gravissima contrazione del cargo aereo, alle mancate toccate nei nostri porti di alcune importanti linee, al fenomeno dei blank sailing. A Genova i dati sul mese di marzo indicano una flessione del 30% dei traffici portuali, e questo è solo l'inizio.

L'effetto dello stop produttivo si farà sentire anche nei prossimi mesi. I porti italiani, inoltre, stanno vivendo una situazione paradossale: i traffici sono diminuiti ma i terminal sono stati congestionati dai container che non potevano essere consegnati nei magazzini delle imprese.

Sono tante le difficoltà operative che gli spedizionieri stanno affrontando in questi mesi a causa del carattere emergenziale della situazione.

A questo si aggiunge la crisi di liquidità finanziaria: su questo punto ci siamo già espressi, richiamando tutti alle proprie responsabilità in quanto attori economici. Alla fine di questa emergenza bisognerà ripartire da zero: iniziamo adesso a collaborare. ■

“Noi armatori continuiamo a trasportare merci necessarie per la vita quotidiana”

Contributo a cura
di Mario Mattioli

presidente Confindustria

La debole situazione dell'economia del nostro Paese a fine 2019 risultava ancora in una sostanziale stagnazione con la produzione industriale in calo e l'export che cresceva poco, sostenuto un po' dalle vendite extra-Ue, specie verso il Giappone e la Svizzera, ma con tassi negativi verso i mercati del Medio Oriente, del Sud America e della Cina. A fine anno, secondo le previsioni, l'espansione sarebbe stata modesta anche nel 2020, con aspettative per l'industria non molto ottimistiche.

Certamente i dazi commerciali imposti sui prodotti agroalimentari dagli Stati Uniti hanno influito negativamente, così come le incertezze globali per il settore dell'automotive e tutto il commercio mondiale registra un modesto trend di crescita.

Il trasporto marittimo, che serve il 90% del commercio mondiale, è quindi un importante testimone dello sviluppo economico mondiale che evidentemente dipende dalla domanda di materie prime, di merci alimentari, di beni semilavorati e finiti. Ed ecco perché la protezione delle linee marittime e del libero commercio ha un'importanza strategica ed è condizione imprescindibile per mantenere vitale lo sviluppo dell'economia e della società.

Non stupisce quindi che gli ultimi dati sui traffici marittimi da e per l'Italia, evidenzino una generale flessione delle tonnellate di merci movimentate nel 2019 nei nostri porti, sia per quanto riguarda le rinfuse, sia per quanto concerne le merci trasportate con navi operanti servizi di linea, siano esse portacontainer o traghetti.

Peraltro, se le navi dovessero fermarsi sarebbe un problema enorme per tutto il mondo e, in particolare per il nostro Paese caratterizzato da un'economia di trasformazione, dove le materie prime arrivano, per lo più da altri continenti, per essere processate in semilavorati e prodotti finiti e quindi destinate ad altri mercati in Europa e nel mondo.

Nonostante la flessione registrata in totale, nei porti italiani le linee di navigazione internazionali e di cabotaggio hanno movimentato circa oltre 480 milioni di tonnellate complessive. Per questo, noi armatori, di fronte alla grave emergenza del Coronavirus ci stiamo battendo affinché le nostre navi continuino a trasportare le merci necessarie per la vita quotidiana di tutti.

Diverso è stato l'andamento dei traffici passeggeri che nel 2019 ha registrato un aumento complessivo del 5% nei nostri porti, con punte del 32% per i passeggeri di traghetti e del 21% in più per i crocieristi, per un totale di quasi 56 milioni passeggeri totali.

È chiaro che oggi fare previsioni per l'anno in corso è praticamente impossibile perché la pande-



Nella foto: Mario Mattioli

mia da coronavirus si sta ripercuotendo sul trasporto marittimo in modo diverso a seconda dei comparti.

Per esempio, il trasporto passeggeri (sia delle crociere che dei traghetti), si è praticamente fermato, mentre il trasporto di petrolio greggio e prodotti petroliferi, dopo una prima fase di incertezza, nel primo trimestre 2020 registra andamenti positivi sotto il profilo delle rate di nolo.

Purtroppo, anche se è ancora presto per poter fare previsioni e rilevare quali saranno gli effetti sull'economia reale, dai primi dati diffusi in questi giorni dall'Istat, emerge che la pandemia da Covid-19 ha causato quello che viene definito “uno shock generalizzato, senza precedenti storici”. Inutile dire che le difficoltà operative riguardanti i trasporti marittimi sono molto numerose e molto complesse e che gli armatori italiani sin dai primi segnali di allarme si sono attivati per fronteggiare la gestione dell'emergenza al fine di garantire l'operatività delle navi e la regolarità dei traffici e soprattutto, per tutelare gli equipaggi a bordo delle nostre unità, mettendosi a disposizione delle Autorità nazionali e locali per contribuire alla soluzione di questa crisi sanitaria che ha colpito particolarmente il nostro Paese e che sta discriminando l'Italia e gli italiani nel mondo. ■

“Le Autorità di sistema portuale accettino di abbattere oneri e costi”

Contributo a cura
di Stefano Messina
presidente Assarmatori

Secondo il Fondo Monetario Internazionale l'economia mondiale nel 2020 avrà una flessione del 3%. Nel 2009, dopo il fallimento di Lehman Brothers, la caduta del Pil globale si fermò allo 0,6%.

E basterebbero questi numeri per far capire quanto sia grave questa crisi, che, sempre secondo il FMI farà scendere il Pil italiano del 9,1%, due punti in più delle altre grandi economie europee. È un disastro senza precedenti, uno tsunami che ha colpito in pieno tutto il cluster marittimo travolgendo compagnie di navigazione, porti, terminal e l'intera catena logistica.

Reggere l'urto e ripartire comporterà sacrifici enormi per tutti. Le compagnie stanno già affrontando una dolorosissima contrazione dei traffici merci e passeggeri, le navi da crociera sono ferme e i traghetti viaggiano solo per garantire la continuità territoriale delle isole e il traffico merci indispensabile al rifornimento del Paese, ma i flussi di liquidità che la biglietteria garantiva sono stati azzerati, mettendo a rischio sia la prosecuzione dei servizi sia il mantenimento degli attuali assetti occupazionali con ulteriori conseguenze anche sull'intero indotto.

Al Governo, quindi, gli armatori hanno chiesto garanzie pubbliche perché il credito non si esaurisca e si recuperi in altro modo la liquidità necessaria, ma non basta, bisogna intervenire anche sul lato dei costi e qui entrano in campo i porti e le autorità che li gestiscono.

Ad esse Assarmatori ha chiesto che accordino alle compagnie di navigazione, soprattutto quelle impegnate nei servizi di collegamento con le isole e nei collegamenti marittimi ro-ro/ro-pax, le cosiddette autostrade del mare, una rimodulazione dei costi/canoni portuali dovuti per l'anno 2020, perché è evidente che quelle imprese non potranno sostenere tutte le spese necessarie per garantire la piena operatività delle navi (che sono in gran parte costi fissi), senza incassare la quantità dei proventi previsti prima del crollo.

Discorso che vale anche per i diritti portuali per il traffico passeggeri e veicoli, i diritti d'uso dell'in-



Nella foto: Stefano Messina

frastruttura portuale (comprensivi degli oneri ISPS e degli oneri per i servizi di interesse generale); i canoni demaniali marittimi, la tassa di ancoraggio e la sovrattassa per le merci in coperta; gli oneri di security portuale e i servizi tecnico nautici.

Al momento, invece, l'unico aiuto concesso agli armatori riguarda la sospensione per un periodo molto limitato della tassa d'ancoraggio.

E se resterà la sola agevolazione è chiaro che non basterà a evitare il collasso definitivo.

La crisi attuale è senza precedenti e anche le risposte devono essere tali.

Le compagnie di navigazione stanno facendo la loro parte mantenendo attive le rotte e aprendo nuove linee di credito nonostante il crollo dei ricavi, le Autorità di sistema portuale accettino di abbattere oneri e costi. Mai come ora siamo tutti sulla stessa barca e dobbiamo remare insieme per evitare gli scogli. ■

“Le navi non includano il pilotaggio fra le spese da sospendere”

Contributo a cura
di Francesco Bandiera

presidente Fedepiloti

I dati 2019 sono sostanzialmente in linea con gli ultimi anni.

È evidente che anche noi, come tutti, seguiamo con molta attenzione l'evolversi della situazione per questo anno che è cominciato da subito in salita, per le notizie che arrivavano dall'est del mondo dove l'emergenza sanitaria era già ampiamente cominciata ed eravamo solo in attesa di capire quando e in che termini avrebbe impattato nel nostro Paese e nel resto del mondo. Oggi che potremmo definirci “nell'occhio del ciclone”, ovvero passata la prima fase della tempesta, che oltre alle tante persone perite e ricoverate, ha visto cambiare radicalmente ogni abitudine di vita consolidata fino alla restrizione coatta delle libertà personali come azione estrema del contenimento pandemico, attendiamo la seconda fase, ovvero che da sanitaria, l'emergenza si trasformi in economica il cui impatto potrebbe addirittura essere altrettanto duro, trascinandoci in una crisi economica senza precedenti dal dopoguerra.

La ripresa arriverà e dovrà farci trovare pronti. Sicuramente un asset strategico per il nostro Paese come i porti deve tornare prepotentemente al centro dell'agenda politica, perché saranno fondamentali. Così come, per permettere che l'intera filiera marittima e portuale mantenga la piena efficienza operativa, per continuare a permettere che la collettività riceva gli approvvigionamenti necessari, l'armamento italiano andrà adeguatamente sostenuto economicamente, ove necessario. Il pilotaggio in Italia è affidato ai piloti dei porti che sono organizzati in corporazioni normate dal codice della navigazione e sotto il pieno controllo dello Stato, per il quale garantiamo l'accesso sicuro alle navi nei porti della nazione.

Il nostro sistema è un unicum nel suo genere e non risponde alle normali logiche del mercato, perché a dover essere tutelato in primis è l'interesse pubblico generale della sicurezza delle acque portuali e delle rade, senza alcun costo per l'amministrazione pubblica.

Il presidio di pilotaggio nel porto è infatti sostenuto da chi il porto lo utilizza per fini commerciali, ai quali invece, sempre attraverso la nostra opera a bordo, garantiamo manovre sicure in tempi rapidi con una gestione del traffico portuale lineare e in piena sinergia con gli altri servizi del porto, tutti coordinati e disciplinati dal comandante della locale Capitaneria di porto. Con questo intendo dire che non siamo impresa e non facciamo impresa.



Nella foto: Francesco Bandiera

Detto ciò, sicuramente nel momento in cui viene a mancare il traffico in un porto è naturale che il contraccolpo economico immediato lo percepiamo in maniera diretta e rilevante, soprattutto se, come sta accadendo in questo particolare difficile momento, una crisi di liquidità generalizzata colpisce chi utilizza il nostro servizio: l'armamento. Questo sta generando problematiche legate al fatto che se le corporazioni non riscuotono il dovuto per il servizio reso obbligatoriamente, esiste la reale possibilità di non poter far fronte, nel medio/lungo periodo, alle spese

minime di mantenimento della struttura, che sono incompressibili per loro stessa natura: dai mezzi navali per recarci a bordo, al personale marittimo imbarcato, alla gestione delle stazioni di pilotaggio, fino al personale amministrativo necessario. Quindi per quanto ci riguarda, nella consapevolezza che avremo un calo generalizzato degli approdi per il 2020 senza precedenti, è per noi fondamentale che quel poco traffico commerciale continui a usufruire del servizio anche in questo periodo, non includa il pilotaggio nelle voci di spesa da sospendere, perché servizio essenziale, obbligatorio e tecnicamente necessario proprio per l'ingresso e l'uscita dal porto. Specie se parliamo di traffici marittimi sovvenzionati dallo Stato. Per il resto colgo l'occasione perché giunga al Governo, alla nostra Amministrazione e a tutti i nostri connazionali, un forte segnale di vicinanza dalle Corporazioni dei piloti dei porti italiani che non si sono mai fermate, durante tutto questo ormai lungo periodo di emergenza pandemica e che hanno continuato a prestare il servizio con orgoglio e alto senso del dovere, in alcuni casi in condizioni sanitarie davvero al limite. ■



SHIPPING ITALY.IT

Il quotidiano on-line
del trasporto marittimo in Italia

**UNA PUBBLICAZIONE DI
ALOCIN MEDIA SRL
PIAZZA DUCA DEGLI ABRUZZI 11/11
16167 GENOVA
P.I./C.F. 02499470991
SITO WEB: WWW.SHIPPINGITALY.IT**

**DIREZIONE & REDAZIONE
NICOLA CAPUZZO
CELL: + 393347889863
REDAZIONE@SHIPPINGITALY.IT
CAPUZZO.NICOLA@GMAIL.COM**

**SALES AGENT
RBMEDIA
VIA VESPUCCI, 45/5
16156 GENOVA
TEL: 010665246
CELL: +393475865515
R.MAESTRI@RBMEDIA.IT**