

## Rassegna stampa Assarmatori del 25/03/2020

### *Indice delle testate*

Milano Finanza.....	2
La Gazzetta Marittima.....	3
Tradewinds.....	5
The Wall Street Journal.....	8

## PRIMO PIANO

TRASPORTI MISURE SEMPRE PIÙ RIGIDE NEI PORTI PER IL CORONAVIRUS. MA LA CINA RIPARTE

# A rischio stop 114 mila navi cargo

Dopo gli aerei si bloccano anche i mercantili. Sui quali circola il 90% delle merci vendute in tutto il mondo

DI ANGELA ZOPPO

Dopo i cieli ormai semide-serti, sono i mari la nuova frontiera dell'emergenza trasporti innescata dal coronavirus. Con la differenza che, se molte compagnie aeree, come Lufthansa e la stessa Alitalia, stanno allestendo voli cargo proprio per non lasciare l'intera flotta a terra, i mercantili si ritrovano invece bloccati nei porti con tutto il loro carico. Sembra un paradosso, ma è quello che sta accadendo con sempre maggior frequenza, persino quando nelle stive sono stipati medicinali e altri generi di immediata necessità per le aree maggiormente colpite dal coronavirus.

La cronaca registra sempre più casi e, mentre la Cina inizia a riaprire i porti, sul fronte occidentale la situazione peggiora. Al momento sono 200 le navi da crociera bloccate e 250 mila i marittimi che devono raggiungere casa o le navi stesse per garantirne il funzionamento minimo nel periodo di blocco. Ma il rischio maggiore è che possano fermarsi del tutto

anche 114 mila unità mercantili che trasportano il 90% della merce venduta in tutto il mondo, con 2 milioni di lavoratori a bordo, 38 mila dei quali sono italiani. Il timore che trapela dall'Itf, la federazione internazionale dei trasporti, è che i piccoli armatori non potranno reggere ancora a lungo al fermo delle navi e partiranno con i licenziamenti.

Intanto la mappa interattiva dei porti che applicano restrizioni, messa a disposizione degli operatori sul sito Wilhelmsen, si aggiorna di continuo. E appare evidente che l'interruzione della catena delle forniture si sta spostando rapidamente



Paola De Micheli

## Il 3 aprile il piano cigs per la mini-flotta Alitalia

di Angelica Romani

Sarà Ali-piccola, con appena 30 aerei e un dipendente su due in cassa integrazione? O si riuscirà a mantenere la flotta Alitalia su un ordine di grandezza di almeno 50 unità? La risposta per ora è rinviata al 3 aprile, quando riprenderà il confronto tra governo, compagnia aerea e sindacati sugli ammortizzatori sociali. Mentre il Tesoro va avanti con la costituzione della newco per la nazionalizzazione della compagnia, una partita parallela si gioca al ministero del Lavoro. Ieri il primo incontro, che però si è risolto in una fumata grigia. Alitalia ha messo sul tavolo due richieste in seguito all'emergenza coronavirus che ha ridotto dell'80% l'attuale operativo. La prima riguarda la prosecuzione del trattamento di cassa integrazione straordinaria, in continuità con il precedente periodo scaduto lo scorso 23 marzo, per portare la nuova scadenza al 31 ottobre e facendo scattare la cassa per altre 400 persone, oltre alle 1.020 già coinvolte dal 23 dicembre.

La seconda riguarda i nuovi numeri dei dipendenti da avviare alla cassa integrazione, snodo decisivo anche per capire le dimensioni della nuova Alitalia a maggioranza pubblica. La richiesta di cigs fatta da Alitalia riguarda 3.690 dipendenti, di cui 2.785 direttamente legati alla crisi del coronavirus. Ma sul tavolo c'è anche una risposta da parte della direzione generale degli ammortizzatori sociali sui periodi pregressi di cigs, relativamente al personale navigante, non ancora autorizzati. Così, «per consentire alla società di poter meglio approfondire i numeri dei lavoratori, che saranno interessati dal ricorso agli ammortizzatori sociali, alla luce dell'impatto sulla gestione aziendale dell'emergenza connessa alla diffusione del virus epidemiologico Covid-19, il confronto è stato aggiornato al 3 aprile prossimo», informa l'Anpav, l'associazione degli assistenti di volo. A fine aprile invece si partirà con la creazione della newco e la costituzione del fondo di 500 milioni di euro alimentato dal Mef, in veste di nuovo azionista di maggioranza. Da segnalare infine che ieri un volo Alitalia ha trasportato 2 milioni di mascherine dal Brasile. (riproduzione riservata)

da Est a Ovest. L'allarme è stato lanciato dal mondo dello shipping italiano in una lettera congiunta di Assarmatori, Confitarma e Federagenti al governo perché non si interrompa la catena logistica, che passando da navi e porti mantiene vivo e vitale il Paese, ed

è stato ripreso dalle principali organizzazioni del comparto marittimo europeo. Sia l'Ecsa (European Community Shippers' Associations), la principale associazione degli armatori europei, che l'Ets (European Transport Workers' Federation), la federazione dei sindacati del trasporto della Ue, hanno scritto al Consiglio Europeo e ai ministri dei Trasporti di tutto il Vecchio Continente per chiedere «misure speciali e decisioni urgenti per prevenire un collasso totale del commercio marittimo da e verso l'Ue».

Anche l'Ics (International Chamber of Shipping), l'organizzazione mondiale degli armatori, ha deciso di collegare tutte le associazioni aderenti per studiare soluzioni rapide ed efficaci che evitino ogni pericolo di blocco, a cominciare dalla rimozione di ogni ostacolo alla rotazione degli equipaggi. (riproduzione riservata)

## Il Mit sospende la presentazione dei nuovi piani delle concessionarie

di Luisa Leone

L'emergenza Coronavirus sospende anche l'aggiornamento dei piani economico-finanziari delle concessionarie autostradali. Il decreto Milleproroghe aveva stabilito che entro la fine del mese di marzo avrebbero dovuto essere presentate le proposte per i rinnovi di quelli scaduti o in scadenza. E l'esercizio sarebbe stato ben più impegnativo del solito, visto che è previsto anche che gli stessi dovranno basarsi sui nuovi criteri per il calcolo delle tariffe stabiliti dall'Autorità dei Trasporti. Ma secondo quanto risulta a MF-Milano Finanza, rispondendo a una sollecitazione dell'Aiscat, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit), avrebbe fatto sapere, che come altri adempimenti amministrativi anche questo appuntamento

è da considerarsi sospeso. Una buona notizia per le concessionarie, alle prese con cali del traffico quasi da paralisi, ma una situazione che evidenzia ancora di più lo stallo che si è venuto a creare nel settore con il principale player, Autostrade per l'Italia, ancora nel limbo tra la revoca della concessione e un accordo con l'esecutivo. I contatti con il governo per superare l'impasse negli ultimi giorni sarebbero ripresi, seppur a giri minimi e solo con il Mit appunto e con il ministero dell'Economia, mentre con Palazzo Chigi le interlocuzioni non sarebbero ripartite. Intanto, secondo quanto risulta a MF-Milano Finanza, sia Atlantia che Aspi potrebbero sfruttare il più ampio margine concesso dal Cura Italia per la convocazione delle assemblee per l'approvazione dei bilanci, ed è verosimile che lo slittamento

possa arrivare alla fine di giugno. Intanto ci sono altri due dossier importanti che dovranno essere smarcati nonostante la difficile gestione dell'emergenza: il rilancio dell'Ilva e quello della Banca Popolare di Bari. In entrambi i casi, sarebbero in corso le due diligence che dovranno portare a definire le modalità di ingresso dello Stato nel capitale. Per l'istituto di credito si tratterà di definire anche con quali quote il Mediocredito Centrale diventerà azionista, sulla scorta dei 900 milioni garantiti dall'esecutivo, già a disposizione su un apposito conto di tesoreria. Per l'acciaieria la dead line è ottobre prossimo, ma bisognerà capire quale sarà la fisionomia del settore dopo la grave crisi che ha colpito l'economia mondiale per poter fare delle ipotesi realistiche. (riproduzione riservata)

Quotazioni, altre news e analisi su [www.milanofinanza.it/trasporti](http://www.milanofinanza.it/trasporti)

OGGI SU MILANOFINANZA.IT

IL SONDAGGIO

Alla domanda «Quanto calerà il pil italiano nel 2020 a causa del virus?», i lettori hanno risposto così:

MF

# Anche nuovi Titoli di Stato per il credito all'armamento

25 Marzo 2020



Stefano Messina

ROMA – Riscrivere immediatamente le regole di gioco e di ingaggio del sistema del credito, attivando nuove forme di garanzia dello Stato, per assicurare il mantenimento dell'operatività delle aziende armatoriali essenziali e strategiche per l'intero tessuto economico del Paese.

A scendere in campo a salvaguardia di un comparto, quello dei trasporti marittimi, la cui importanza sta emergendo in modo evidente e talora deflagrante, proprio nel momento di un'emergenza globale come quella generata dall'epidemia del Coronavirus, è Stefano Messina, presidente di Assarmatori, associazione che rappresenta l'armamento nazionale e internazionale operante in Italia, aderente a Conftrasporto.

“Governo e Pubblica Amministrazione lavorano lodevolmente, insieme alle altre Istituzioni, alle rappresentanze datoriali, dei lavoratori e alla società civile, per combattere innanzi tutto l'emergenza sanitaria e le ripercussioni economiche collegate alle conseguenze del Coronavirus – afferma Messina – ma il nostro settore, per la strategicità del servizio che svolge, richiede un intervento specifico: è necessario cioè mettere in campo immediatamente 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, come in taluni casi i servizi marittimi

operanti nel Paese per la continuità e il mantenimento delle Autostrade del Mare e dei collegamenti con le isole maggiori e minori. Ciò considerando, come è ormai evidente, l'azzeramento di fatto del movimento passeggeri, con riflessi pesanti anche su quei collegamenti Nord Sud e per le isole, che garantiscono la continuità della catena distributiva delle merci nel sistema Paese".

"Ciò dovrà essere attuato – prosegue il presidente di Assarmatori – anche scontrandosi con i parametri patrimoniali imposti dalla BCE; se ciò non avverrà ci troveremo a registrare misure, cariche di buona volontà, ma del tutto inefficienti e inefficaci proprio nel momento in cui le società armatoriali, ad altissima intensità di capitale investito ed elevata occupazione, stanno emergendo, forse per la prima volta in modo così evidente, come l'asse portante dell'approvvigionamento delle materie prime, delle risorse energetiche, dei prodotti di consumo, dell'industria alimentare, in una parola, di tutto ciò che fa funzionare il Paese".

Secondo Assarmatori alcune banche hanno già dichiarato la propria disponibilità a fornire nuovi supporti di credito alle aziende, ma 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 che consentano alle banche di allargare gli affidamenti a favore delle aziende del settore armatoriale e marittimo, strutturando prodotti a limitato rischio per i sottoscrittori, poiché i maggiori importi concessi alle aziende dovranno poi rientrare alle banche stesse.

"Non è il tempo delle discussioni – conclude Stefano Messina – c'è bisogno di decisioni in tempi brevi, a tutela dell'integrità delle imprese, del sistema logistico, di tutti i fornitori e soprattutto delle migliaia di lavoratori operanti nel settore, che in questo momento non hanno sufficienti elementi di sostegno al reddito".

# Ports deny entry to vessels from Italy as virus spread fears accelerate

Charterers are shying away from ships docking in the country

By [Ian Lewis](#)

in **London**

Shipowners face mounting hurdles as vessels docking in Italy are being denied access to ports worldwide in the wake of the coronavirus pandemic.

Market sources told TradeWinds that leading charterers, including oil major BP, have started to shy away from vessels that call in Italy, with estimates that up to 20 ports have now closed their doors.

Domestic shipowner association Assarmatori president Stefano Messina said in an open letter that several countries “have closed, and are still trying to close, their ports to ships coming from Italy”.

## **Italian shipowners devise action plan in wake of virus lockdown**

[Read more](#)

“Others, even if not formally arriving at such solutions, are making mooring impossible at their ports because they impose quarantine or other measures,” he said.

United front

Messina is one of three signatories — together with Confitarma president Mario Mattioli and Gian Enzo Duci, president of ship agent body Federagenti — to a letter sent to the Italian government that warns of the potential cost to domestic ports if foreign shipowners refuse transport contracts that will discharge there.

The letter, which has just emerged, was sent on 12 March and said ships had been blocked from foreign ports for the 15 preceding days.

“It is not just our shipping companies at risk that are impeded from operating for just being Italian, but the whole country,” it said.

The situation appears to have already impacted on chartering of vessels to and from Italy.

One source suggested that in the past week vessels had not been fixed by charterers, including BP, with last port in Italy.

Another Italian tanker broker confirmed that some charters had failed due to the discharge port being in Italy.

He said that charterers were concerned about vessels arriving from Italy being quarantined, particularly at Russian Black Sea ports.

He added that those concerns were spreading to other major European countries.

“It’s no more about Italy, now it’s the whole of Europe,” the tanker broker said.

According to Messina, several ships from other countries have skipped Italian ports, in order to not risk being blocked when entering other nation's ports.

Some refused to accept the pilots at Italian ports, or staff assigned to controls and navigational safety to board.

"It has become impossible even to rotate the crews, which was making it difficult for some owners," Messina said. "Minimum safety schedule is not respected and the ship is forced to stop.

"But if the country does not accept passengers from Italy, either by air or by ship, replacements cannot be made."

## Concessions

The call for help from Italian shipowners has received a positive response from the government, which has agreed to make some concessions relating to crew and health certification.

Seafarers unable to renew seafaring certifications due to the lockdown in Italy have been granted a three-month extension on their expired certification. So crews with certificates of competence expiring in March and April will have them extended until 30 June.

A similar extension will apply to seafarers seeking to renew medical certificates, as efforts are made to limit the economic damage of the coronavirus crisis on Italian-flag ships.

Antonio Satta, director of external relations at Assarmatori, pointed out that the Covid-19 pandemic was "not only in Italy and not only with Italian ships".

"The decisions that are made today towards Italy are being viewed by the global community and some are saying there will soon be measures made by other countries as well," he said.

France has taken tougher measures than Italy and, as a result, he said French goods and ships "will soon have serious problems abroad.

"Currently, there are countries like Cyprus, Tunisia, Albania and partially Malta, which have closed ports to ships from Italy," Satta said.

"While Cyprus has also implemented a 14-day quarantine, which extends to several countries."

## 'Serious measures' needed

"Other countries such as Gabon, Equatorial Guinea, Congo, Brazil have imposed a quarantine for travellers from countries where the virus has spread more. Unfortunately, these measures create problems for the replacement of the crews.

"Serious measures must be taken in order to guarantee the safety of those who work in ports, but which will not block the logistics chain that ensures the movement of goods, otherwise there will be consequences even more threatening than the coronavirus."

A report by Argus Media lists more than 21 ports in Europe and Africa that have so far denied entry to ships from Italy.

It pointed to the economic consequences for vessels calling at Italian ports on subsequent voyages, with freight premiums of Worldscale 10 common for European aframax tankers that may discharge in Italy. That added around \$80,000 to chartering costs, it said.

# Coronavirus Wreaks Growing Damage on Italian Shipping, Supply Chains

Industry group seeks urgent bailout as port volumes slow and trade connections fray



*A worker wears a protective face mask while preparing to moor a cargo ship at the commercial port of Genoa, Italy, on March 17, 2020.*

PHOTO: LUCA ZENNARO/EPA/SHUTTERSTOCK

By

*Costas Paris*

The coronavirus pandemic is taking a growing toll on Italy's maritime sector as traffic at the country's ports slows and lockdown efforts undercut trade connections with the rest of the world.

In a letter last week to Italy's minister of infrastructure and transport, the country's shipowners asked for direct state funding over three years. They also requested an 18-month

moratorium on all financial obligations and a year-long exemption on social security payments for vessels under the Italian flag.

Italy is at the center of the Covid-19 outbreak in Europe and the second-hardest hit country after China. As of Tuesday, there were 63,927 confirmed cases and 6,077 deaths attributed to the virus in Italy, according to the World Health Organization.

Italy has exempted its ports from lockdowns to keep supply lines for essential medical goods and food intact. Some 70% of the country's total trade is moved on ships, according to the Center for Economic Studies and Research, an independent data research group in Italy.

Italian shipping had just started to emerge from years of painful restructuring, a recovery industry officials say now may be halted.

“Nowadays it is virtually impossible to travel, so it is virtually impossible to have proper meetings,” Mario Mattioli, chairman of Confindustria, one of Italy's main trade bodies for shipowners, said in the letter to the government.

He said debt deals with creditors are up in the air and shipowners may default and be declared bankrupt.

“You find yourself in a situation where there is [an] impossibility to discuss the situation, and, at the same time, the lender decides to go ahead with the sale of the credit to a fund,” Mr. Mattioli said in the letter seen by the Journal.

Italian companies own or operate more than 1,000 vessels, handling products such as precision machinery, metal products, high-end clothing and footwear, motor vehicles, motorcycles and scooters. Inbound ships mostly bring chemicals, pharmaceuticals and food.

An executive with the Assarmatori, another shipowners' association, said Italy-flagged vessels are increasingly being turned away at ports around the world.

“Some countries like Saudi Arabia, Angola and Algeria will not let our ships dock or keep them waiting outside ports for a long time,” the executive said. “One of our ships was quarantined for 14 days in New York. It's a big problem because we are high up on a blacklist of virus-infected countries and there are long delays to deliver cargo.”

Port officials across Italy say activity at the country's container terminals has slowed down, with some operating at 75% capacity as many workers are staying home.

"The increase of the number of people in quarantine leaves companies short-staffed," said Lars Jensen, chief executive of Copenhagen-based Sea-Intelligence Maritime Consulting. "Hence, even if the container is delivered to port, there is no guarantee it will be picked up, emptied and redelivered in a timely fashion."

While Italy is still allowing truck drivers to haul freight, Mr. Jensen said workers in other parts of supply chains can't return to work and their jobs can't be done remotely, including inspections, packing and unloading cargo containers, documentation and financing.

"The net effect in Europe over the coming weeks will be a slowdown in the turnaround speed of containers," he said. "This, in turn, will mean that we may see container shortages in Asia."

In a separate letter to European governments earlier this month, associations representing cargo owners, rail freight, container terminals, road transport and ports, said Italian cargo is vital to the rest of Europe.

"The coronavirus phenomenon is critical in Italy, but is expanding throughout Europe," the letter said. "The Italian economy is closely linked to the markets of Central and Northern Europe. If the flows of goods do not work, there is a risk of the collapse of the entire economy."

Gianni Abramo, a truck driver who moves products for fashion houses including Prada and Gucci in northern Italy where the coronavirus has hit the country hardest, said he has been stuck at home for the past 10 days with his wife after she was exposed to the virus at a school meeting.

"I can't get tested so I can eventually return to work," Mr. Abramo said. "My company told me they are looking for another driver. I'm ruined."