

ECONOMIA & MARITTIMO

LA GIORNATA SUI MERCATI

FTSEMIB	17.870	-3,28%
FTSEITALIA	19.438	-3,32%
EURO/DOLLARO	1.1390	-0,57%
DOW JONES	25.018	+4,89%
NASDAQ	8.344	+4,95%

RIPARTE IL MOTORE DELLO SHIPPING

«Emergenza finita» I porti cinesi tornano operativi: ora giù le tasse

Attività in banchina e autotrasporto vicini alla normalità
 Decisive le massicce iniezioni di liquidità da parte dello Stato

Simone Gallotti / GENOVA

Ad un passo dalla normalità. I porti cinesi sono sempre più vicini alla riapertura totale e il mondo dei trasporti marittimi tira un sospiro di sollievo. Pechino ha già calcolato che solo il 10% delle attività legate alla logistica e ai trasporti è rimasto indietro, ma il resto «è pienamente operativo». Non è solo l'ottimismo statale a certificare che le banchine cinesi hanno ripreso a lavorare, ma c'è anche il sigillo degli analisti occidentali che esultano dopo aver passato le settimane più calde a contare i danni: «Le fabbriche e i trasporti su gomma sono ripartiti - spiegano gli analisti - e sono operativi all'80% della capacità».

PIÙ BENZINA NEL MOTORE

Per accelerare la Cina ha deciso di tagliare le tasse sullo shipping e le compagnie stanno festeggiando dopo aver perso centinaia di milioni di dollari aspettando che il coronavirus togliesse i blocchi al sistema produttivo e logistico del Dragone. «Dal primo marzo sino alla fine di giugno le tasse portuali e quelle

logistiche sono tagliate del 20%» ha annunciato il governo. Due settimane fa erano stati gli armatori italiani e Confratrasporto a chiedere al governo una misura simile. Per Assarmatori sarebbe servita a fronteggiare l'emergenza e a lenire le ferite, per i cinesi invece è necessaria per

FERROVIE MERCE

Fnm, a Tenor le quote Locoitalia e Fuorimuro

Fnm ha sottoscritto i contratti di cessione delle partecipazioni in Locoitalia (51%) e in Fuorimuro (49%). Entrambe le quote sono state cedute alla holding Tenor che fa riferimento al manager Guido Porta. Locoitalia, società che noleggia materiale rotabile per il trasporto merci, è stata ceduta a seguito della vendita delle quote di Fnm nella controllata Locoeltriche. La quota di Fuorimuro, che si occupa delle manovre nel porto di Genova, è stata ceduta per mezzo milione di euro.

una ripartenza più veloce. Gli effetti positivi sono già nei numeri: la stiva delle navi è piena per il 75%, dopo che i colossi d'acciaio dei mari erano stati costretti a fermarsi in porto proprio perché non c'era merce. Era sparita dal mercato la metà della capacità che di solito navigava su quelle rotte: in pochi giorni si erano volatilizzati quasi 2 milioni di container. Ora c'è il rimbalzo e gli otto maggiori porti cinesi - i più grandi al mondo - hanno recuperato il 5% in pochi giorni.

ARRIVANO I SOLDI

I giganti statali dello shipping stanno beneficiando per primi degli aiuti di Pechino. Le banchine e la logistica pagheranno meno tasse, mentre ai cantieri navali sta per arrivare una pioggia di soldi per poter ripartire. Csc, uno dei grandi gruppi in grado di costruire mega navi per gli armatori di tutto il mondo, ha emesso il primo "bond coronavirus" da quasi 800 milioni di dollari. Il finanziamento servirà per far ripartire i bacini e per riprendersi dalla batosta che i "nemici" coreani



I porti cinesi sono tornati alla (quasi) piena operatività

hanno rifilato a Pechino negli ultimi giorni, con il sorpasso nella classifica mondiale degli ordini di nuove navi.

LA SCOMMESSA DEGLI ARMATORI

L'ottimismo dei cinesi contagia anche il mare. Le grandi compagnie cargo sono convinte che alla fine l'impatto del coronavirus sui traffici non ci sarà. Anzi: per il colosso francese Cma Cgm dopo il grande stop, arriverà la corsa a riempire i magazzini ormai vuoti per la chiusura della Cina, la fabbrica del mondo. La normalità arriverà a metà marzo, ma poi sarà tutta merce in più da trasportare verso i mercati non colpiti dall'emergenza sanitaria o in ripre-

sa dopo il momento peggiore.

L'EFFETTO TRUMP

In America la guerra commerciale sui dazi con la Cina, partita ben prima del virus, aveva portato gli americani a riempire i magazzini e quelle scorte hanno ora consentito all'economia Usa di reggere al crollo dei traffici di queste settimane. A Los Angeles e Long Beach, le banchine più importanti del Paese, il calo del traffico ha raggiunto il 15%. «L'effetto domino dalla Cina però ci preoccupa» dicono i manager dei porti americani. L'ottimismo della sponda asiatica non è ancora arrivato sulla East Coast. —

LETTERA AL CDA

Carige, denuncia dei sindacati: «La salute prima del business»

GENOVA

«Sarete Voi e il cda che governa questa azienda ad essere chiamati a rispondere delle vostre azioni». Termina così la lettera che le rappresentanze sindacali di Carige hanno indirizzato al presidente Vincenzo Calandra e all'ad Francesco per lamentare cosa accade in banca rispetto all'emergenza sanitaria. «L'azienda - scrivono Fabi, First, Fisac, Uilca e Unisai ai vertici - ha proceduto elaborando misure temporanee che continuano a essere riviste in funzione dell'evolversi della situazione. Riteniamo indispensabile affrontare questa emergenza con iniziative strutturali e non più contingenti». Il sindacato chiede che «venga fatto un investimento straordinario sia sotto il profilo economico che tecnico-organizzativo per estendere la possibilità di ricorrere allo *smartworking* al maggior numero di dipendenti; per tutti coloro ai quali non fosse possibile estendere questa modalità sia consentito di lavorare presso il più vicino locale aziendale alla propria residenza; le filiali vengano fornite degli strumenti idonei alla protezione della salute; la banca si faccia promotrice di una comunicazione per rafforzare l'utilizzo dei canali complementari e si strutturi per garantire l'accesso contingentato del pubblico. La salvaguardia della salute - concludono i sindacati - non può essere anteposta agli interessi commerciali».

GIL F.

LO STUDIO PREVEDE 1,3 MILIARDI DI INVESTIMENTI E 1.500 ESUBERI A TARANTO

«Stato e produzione mista per salvare Ilva» Ecco il progetto di Federmanager Liguria

Gilda Ferrari / GENOVA

Oltre un miliardo e 300 milioni di investimenti, un orizzonte temporale di realizzazione di 24-36 mesi dal giorno in cui, operativamente, si procede. Due altoforni, un forno elettrico e un impianto di produzione di preprodotto a Taranto. Nessuna modifica sostanziale per gli stabilimenti di Genova e Novi Ligure. Circa 1.300-1.500 esuberanti, tutti presso lo stabilimento pugliese.

Un gruppo di otto dirigenti iscritti a Federmanager Asdai Liguria, tutti di provenienza Italimpianti, ha elaborato una



Marco Vezzani

proposta di soluzione tecnica per il rilancio del siderurgico italiano che contiene elementi analoghi a quella che circola prima che governo e Mittal firmassero l'ultimo accordo sul divorzio, ma che a differenza di quella governativa contiene alcune verità scomode.

Lo studio propone di completare a Taranto «gli interventi di risanamento ambientale e impiantistico già individuati ma colpevolmente in grave ritardo». Quindi traguarda «un assetto impiantistico basato su due cicli produttivi, distinti ma coordinati tra loro». Una parte di stabilimento continuerà

la produzione a ciclo integrale degli altoforni numero 4 e 5: 6 milioni di tonnellate annue prodotte con 6.200 addetti. La seconda parte si baserebbe sul ciclo impianto di riduzione diretta-forno elettrico, una tecnologia meno impattante sull'ambiente (con prospettive di sviluppo legate all'idrogeno) ma anche sull'occupazione: 2 milioni di tonnellate prodotte e 500-700 addetti «a causa del minor numero di impianti necessari per arrivare dal minerale alla bramma».

«Questa seconda parte - spiega Marco Vezzani, presidente di Federmanager - non potrà

essere in equilibrio economico nel breve periodo. Perciò diciamo che il supporto economico dello Stato e dell'Europa è imprescindibile, se si vuole rilanciare il siderurgico e risolvere la questione ambientale». Raggiungere la nuova configurazione a Taranto richiederebbe 36 mesi «da quando saranno stati risolti tutti i nodi giuridici, contrattuali, normativi e politici». Lo studio non prevede interventi consistenti sugli stabilimenti del nord, a cominciare da Genova e Novi, e indica un'occupazione stabile a 2.500 unità (le attuali).

Federmanager affronta poi un tema che nelle ultime settimane è sparito dal tavolo del governo e di Mittal: «Occorre ripristinare e rendere non modificabile retroattivamente lo "scudo penale" a protezione di chi si accingerà nell'immane compito del risanamento ambientale di Taranto». Scudo penale per risanare, dunque, ed

esuberanti strutturali «da gestire con pensionamenti, incentivi e Cig». «La nostra - dice Vezzani - è una proposta imparziale, sganciata dagli interessi dei singoli attori. Nell'attuale situazione di stallo gli impianti rischiano il collasso. Per non uscire dal novero dei Paesi industrializzati, l'Italia non può fare a meno della siderurgia. Lo Stato può decidere se finanziare a vita la cassa integrazione per migliaia di dipendenti oppure rilanciare l'attività».

Secondo Egildo Derchi, Roberto Guarino e Gianfranco Tripodo, tre degli otto curatori dello studio, l'incapacità del governo di fare politica industriale in questo fase è anche frutto di una mancanza di competenze: «Per definire e realizzare un progetto di questa portata occorrono 150-200 tecnici, in parte provenienti dallo stabilimento stesso e in parte impiantisti, progettisti e project manager». —