

IL PRESIDENTE DI ASSARMATORI

«Virus, intervenire ancora sulla liquidità»

Messina: «Delusione dal decreto Rilancio per la mancanza di aiuti economico-finanziari al settore»

«DIETRO a medici e infermieri, protagonisti indiscussi dell'emergenza sanitaria, si può dire che chi durante le chiusure forzate è stato sempre sul pezzo è il mondo dei trasporti, che ha proseguito la propria attività per sostenere l'economia - afferma con orgoglio Stefano Messina, presidente di Assarmatori -. Dall'autotrasporto ai porti, dagli operatori di magazzino e doganali alle navi. Anche in termini di protezioni non ci sono stati focolai di infezione, abbiamo lavorato bene con il ministero, applicando i protocolli di sicurezza. Eppure, sotto il profilo del sostegno economico-finanziario, non abbiamo ottenuto niente. C'è una maggiore attenzione verso altre modalità di trasporto importanti, ma l'economia del mare, che è orgoglio del Paese, vista anche la sua conformazione geografica, non ha ricevuto attenzione».

Qual è il suo giudizio sulle misure del Dl Rilancio a favore del trasporto marittimo?

«Dal punto di vista del sostegno economico non è cambiato niente rispetto ai provvedimenti precedenti. Indubbiamente sono state date risposte ad alcune delle nostre istanze per il riavvio dei collegamenti passeggeri con Sardegna e Sicilia, che sono molto importanti per il turismo».



Stefano Messina, presidente di Assarmatori

Per lo shipping la crisi attuale è paragonabile a quella del 2008?

«Secondo me si tratta di due fenomeni diversi. Quella del 2008 è stata prevalentemente una crisi finanziaria, ed

è stata duratura. Quella attuale è una crisi non finanziaria, ma sanitaria, con pesanti effetti economici negativi che hanno anche conseguenze finanziarie. Sarà di durata più breve, i mercati finanziari hanno

già in parte recuperato rispetto ai minimi di marzo, penso alla Borsa di New York, ma in parte anche in Italia. Inoltre dopo il 2008-2009 il rapporto fra istituzioni finanziarie e mondo dello shipping è com-

pletamente cambiato: si è visto nei 10 anni appena trascorsi, con strumenti di finanza innovativi, fondi, piattaforme per i crediti deteriorati, eccetera. Il coronavirus da questo punto di vista non ha cambiato nulla al momento nei rapporti fra istituzioni e imprese».

Come hanno affrontato questa crisi gli armatori italiani?

«Le società italiane stanno attentamente valutando tutte le opportunità che il decreto Liquidità sta dando per ottenere risorse finanziarie, che però sono ulteriore debito che va ripagato in funzione dei singoli piani industriali. È una crisi che gli analisti chiamano a V, pesante caduta verticale e forte recupero. Credo che siamo in questo scenario. Le esportazioni cinesi sono ripartite da qualche settimana, si vede nel mercato dei contenitori, che è meno locale».

Quali strategie adotteranno le imprese in futuro?

«Da due o tre mesi tutti gli imprenditori stanno implementando soluzioni di emergenza. Le compagnie di navigazione hanno componenti elevate di costi fissi e di capitale rispetto ai costi variabili. Quando crollano i ricavi la redditività è subito intaccata. Le conseguenze sono efficientamento e sospensione degli investimenti programmati. È

chiaro a esempio che chi aveva in programma l'installazione di scrubber si è fermato. Il distanziamento sociale rende difficile ipotizzare con certezza che cosa accadrà. Per il momento gli investimenti richiesti in questo senso sono piccole cifre rispetto ai bilanci di un armatore. Il problema non è l'applicazione delle procedure e la fornitura dei dispositivi a dipendenti e clienti, ma la domanda. Se devo dimezzare i passeggeri trasportati, è ancora incerto che cosa questo provocherà».

Che impatto ha in Italia la difficoltà del cambio degli equipaggi?

«Devo registrare grande soddisfazione per il lavoro fatto con Comando delle Capitanerie, ministeri dei Trasporti e degli Affari esteri, che a inizio marzo ha costituito una task force Trasporti con una struttura dedicata. La collaborazione operativa con la pubblica amministrazione ha funzionato, ho visto gente che non si è tirata indietro il sabato e la domenica, anche nei casi a marzo di nostri associati che operano all'estero. Da questo punto di vista il Paese ha funzionato. Il problema oggi sono i soldi. Sia dal lato degli aiuti a fondo perduto, sia dal lato del credito, gli armatori hanno bisogno di ricevere collaborazione».

IL PRESIDENTE DELL'INTERNATIONAL PROPELLER CLUBS

«Per uscire dalla crisi servono tempi certi e chiare responsabilità»

Masucci: «Il settore ha bisogno della cabina di regia. Un aspetto positivo? Le associazioni si parlano di più»

«AI PORTI e allo shipping italiani do un 10 di voto per la gestione dell'emergenza. In una situazione di grandissima difficoltà, sono stati efficienti e aperti, con la massima attenzione alle misure di sicurezza. È una cosa di cui come rappresentante del settore vado orgoglioso. Nessuno si è messo a pensare al suo particolare, ci siamo tutti rimboccati le maniche. Non dimentichiamo che a metà marzo girava voce nel mondo che in Italia non si poteva lavorare e i porti erano chiusi. Forse abbiamo tardato un attimo nella comunicazione, però non abbiamo tardato un secondo nell'efficienza»: a parlare è Umberto Masucci, presidente dell'International Propeller Clubs italiano e di F2i Holding portuale, nonché dirigente nel settore dei rimorchiatori.

Di fronte a questo impegno, è soddisfatto delle risposte del governo?

«Nel breve termine, abbiamo le misure del decreto Rilancio in cui c'è molto poco

per il trasporto marittimo e per i porti, e c'è molto poco aiuto alle aziende. Negli Stati Uniti si danno aiuti a fondo perduto alla sola condizione che si mantengano i posti di lavoro. Questo è ciò che dobbiamo fare in Italia: non dobbiamo mandare a casa nessuno nei porti, ma avendo aiuti e prospettive. Gli aiuti che sono stati dati per la riduzione dei canoni non riusciamo nemmeno a determinarli, perché nel testo si lascia alle Autorità di sistema portuale la possibilità di stabilirli o meno a seconda degli avanzati di gestione, oltre a un fondo nazionale di sei milioni del tutto insufficiente. Ma usciremo dalla crisi soprattutto se diamo prospettive di lungo periodo. Le concessioni in scadenza devono essere rinnovate rapidamente, secondo tutti i criteri di trasparenza e pubblicità. Gli imprenditori devono da un lato mantenere la forza lavoro e dall'altro fare gli investimenti in una fase recessiva: ma l'azionista deve avere una concessione di

lunga durata e bisogna andare avanti con le opere nei porti». **Quali sono le prospettive per i prossimi mesi?**

«Si sa già che il 2020 sarà un anno di lacrime e sangue per tutti, per alcuni settori di più per altri di meno. Siamo molto legati all'andamento dell'economia. Le aziende stanno ragionando sulla revisione dei bilanci, ma qualcuno dice che li rivedrà a settembre, perché adesso è molto difficile capire adesso che cosa succederà. Possiamo dire che da marzo a maggio si è perso molto in tutti i settori dei porti, a doppia cifra. Sia nel settore contenitori, sia nel break bulk la media nazionale è intorno a -15% o -20%. Per il dopo, siamo legati all'andamento dell'economia nazionale. Noi possiamo però dare ai nostri clienti facilitazioni operative, lavorando su tre turni di lavoro e nei fine settimana».

Che cosa si aspetta dal governo?

«La prima cosa che si deve fare nei porti è la sburocratiz-



Il porto di Marina di Carrara

zazione. Non possiamo più aspettare anni per i dragaggi. Dobbiamo trovare il modo di avere procedure rapide, anche se attente all'ambiente. Ci vuole un cronoprogramma delle cose da fare e qualcuno che controlla, da Roma o localmente, e che chiede perché non è stato fatto ad esempio un dragaggio nei tempi previsti. Per ripartire dobbiamo darci scadenze e chi sbaglia paga, che siano terminal, Adsp e

o ministeri. Dobbiamo avere target chiari, soprattutto temporali».

La riforma della governance portuale del 2016 offre strumenti per affrontare questa crisi?

«Mai come ora è urgente l'implementazione della cabina di regia dei porti, che in tre anni e mezzo ha lavorato molto poco e con risultati finora scadenti. È uno strumento fondamentale per orientare le

scelte nei porti. Serve anche rinforzare il nostro settore ministeriale: abbiamo soltanto una direzione generale, io vorrei un'attenzione romana più forte verso shipping e portualità. In cambio come cluster marittimo dobbiamo smettere di litigare per ragionare insieme. Durante la pandemia ho visto che le associazioni si sono parlate di più. Andiamo avanti in questo senso».

©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

"Ancora poca attenzione per l'economia del mare" / L'INTERVISTA

"Le compagnie di navigazione hanno componenti elevate di costi fissi e di capitale rispetto ai costi variabili. Quando crollano i ricavi la redditività è subito intaccata. Le conseguenze sono efficientamento e sospensione degli investimenti programmati"

27/05/2020

"Dietro a medici e infermieri, protagonisti indiscussi dell'emergenza sanitaria, si può dire che chi durante le chiusure forzate è stato sempre sul pezzo è il mondo dei trasporti, che ha proseguito la propria attività per sostenere l'economia - **afferma con orgoglio Stefano Messina, presidente di Assarmatori** -. Dall'autotrasporto ai porti, dagli operatori di magazzino e doganali alle navi. Anche in termini di protezioni non ci sono stati focolai di infezione, abbiamo lavorato bene con il ministero, applicando i protocolli di sicurezza. Eppure, sotto il profilo del sostegno economico-finanziario, non abbiamo ottenuto niente. C'è una maggiore attenzione verso altre modalità di trasporto importanti, ma l'economia del mare, che è orgoglio del Paese, vista anche la sua conformazione geografica, non ha ricevuto attenzione".

Qual è il suo giudizio sulle misure del DI Rilancio a favore del trasporto marittimo?

«Dal punto di vista del sostegno economico non è cambiato niente rispetto ai provvedimenti precedenti. Indubbiamente sono state date risposte ad alcune delle nostre istanze per il riavvio dei collegamenti passeggeri con Sardegna e Sicilia, che sono molto importanti per il turismo».

Per lo shipping la crisi attuale è paragonabile a quella del 2008?

«Secondo me si tratta di due fenomeni diversi. Quella del 2008 è stata prevalentemente una crisi finanziaria, ed è stata duratura. Quella attuale è una crisi non finanziaria, ma sanitaria, con pesanti effetti economici negativi che hanno anche conseguenze finanziarie. Sarà di durata più breve, i mercati finanziari hanno già in parte recuperato rispetto ai minimi di marzo, penso alla Borsa di New York, ma in parte anche in Italia. Inoltre dopo il 2008-2009 il rapporto fra istituzioni finanziarie e mondo dello shipping è completamente cambiato: si è visto nei 10 anni appena

trascorsi, con strumenti di finanza innovativi, fondi, piattaforme per i crediti deteriorati, eccetera. Il coronavirus da questo punto di vista non ha cambiato nulla al momento nei rapporti fra istituzioni e imprese».

Come hanno affrontato questa crisi gli armatori italiani?

«Le società italiane stanno attentamente valutando tutte le opportunità che il decreto Liquidità sta dando per ottenere risorse finanziarie, che però sono ulteriore debito che va ripagato in funzione dei singoli piani industriali. È una crisi che gli analisti chiamano a V, pesante caduta verticale e forte recupero. Credo che siamo in questo scenario. Le esportazioni cinesi sono ripartite da qualche settimana, si vede nel mercato dei contenitori, che è meno locale».

Quali strategie adatteranno le imprese in futuro?

«Da due o tre mesi tutti gli imprenditori stanno implementando soluzioni di emergenza. Le compagnie di navigazione hanno componenti elevate di costi fissi e di capitale rispetto ai costi variabili. Quando crollano i ricavi la redditività è subito intaccata. Le conseguenze sono efficientamento e sospensione degli investimenti programmati. È chiaro ad esempio che chi aveva in programma l'installazione di scrubber si è fermato. Il distanziamento sociale rende difficile ipotizzare con certezza che cosa accadrà. Per il momento gli investimenti richiesti in questo senso sono piccole cifre rispetto ai bilanci di un armatore. Il problema non è l'applicazione delle procedure e la fornitura dei dispositivi a dipendenti e clienti, ma la domanda. Se devo dimezzare i passeggeri trasportati, è ancora incerto che cosa questo provocherà».

Che impatto ha in Italia la difficoltà del cambio degli equipaggi?

«Devo registrare grande soddisfazione per il lavoro fatto con Comando delle Capitanerie, ministeri dei Trasporti e degli Affari esteri, che a inizio marzo ha costituito una task force Trasporti con una struttura dedicata. La collaborazione operativa con la pubblica amministrazione ha funzionato, ho visto gente che non si è tirata indietro il sabato e la domenica, anche nei casi a marzo di nostri associati che operano all'estero. Da questo punto di vista il Paese ha funzionato. Il problema oggi sono i soldi. Sia dal lato degli aiuti a fondo perduto, sia dal lato del credito, gli armatori hanno bisogno di ricevere collaborazione».

Dal periodico "Affari Italiani"

Mercoledì, 27 maggio 2020 - 10:31:00

L'economia del mare? Dimenticata... L'inspiegabile disinteresse del governo

di Vincenzo Caccioppoli



[Facebook](#)[Twitter](#)[LinkedIn](#)[Flipboard](#)[WhatsApp](#)[Email](#)[Print](#)

Tra i dimenticati dal Governo nel nuovo decreto Rilancio brilla un settore che per tradizione, posizione geografica e impatto sul Pil nazionale, dovrebbe invece rappresentare un pilastro dell'economia italiana. L'economia del mare rappresenta, infatti, oltre il due per cento del Pil. Ma da tempo viene spesso dimenticata da Governo ed istituzioni, come lamentano spesso gli operatori del settore. Come evidenziato dagli illustri partecipanti al webmeeting organizzato dalla Fondazione Farefuturo Lunedì 25 Maggio, in occasione della presentazione online del Rapporto sullo sviluppo della "Blue economy" nel Mediterraneo che riproduce gli atti del meeting organizzato dalla Fondazione a Bari in occasione della Fiera del Levante dello scorso anno, insieme con la Regione, Delloite legal e Polis Avvocati.

Al meeting che si è svolto sulla piattaforma zoom hanno partecipato i principali protagonisti della "blu economy" italiana che si sono ritrovati sulla necessità di istituire un Ministero del mare, come propone il disegno di legge presentato al Senato dal presidente della Fondazione **Adolfo Urso**, responsabile del Dipartimento Impresa di Fratelli d'Italia. Il settore marittimo è fondamentale per l'economia globale dato che quasi la totalità degli scambi commerciali avviene via mare (circa il 90%). In particolare, il nostro Paese dipende fortemente dalla libera fruizione del mare in quanto l'economia italiana è essenzialmente di trasformazione. Di fatto, l'Italia importa via mare quasi l'85% del suo fabbisogno di materie prime ed esporta il 55% dei prodotti finiti. Altrettanto cruciale è l'import di risorse energetiche: l'80% del petrolio e il 42% di gas che raggiunge le città italiane viaggia via mare. Tali dati esemplificano una condizione che vede l'economia italiana basarsi sulle dinamiche securitarie che hanno luogo, non solo lungo gli 8 mila km di costa che bagnano

la penisola, ma anche in quello che viene definito "Mediterraneo Allargato", concetto che allarga la tradizionale area del Mare Nostrum al Mar Rosso, Mar Arabico e Golfo di Guinea. Il valore dei beni o servizi prodotti dalle attività marittime, il cui insieme è definito dal termine di cluster marittimo, è di 33 miliardi di euro, pari al 2 per cento del Prodotto interno lordo complessivo e al 3,5 per cento della sua componente non statale, con una occupazione complessiva di 470mila addetti, tra diretti e indiretti. Due terzi di tale valore (22 miliardi di euro) è legato al trasporto marittimo (12 miliardi di euro sono prodotti dalla navigazione). Insomma stiamo parlando di numeri di tutto rispetto, che non comprendono tutto l'indotto, come per esempio quello creato dalla cantieristica navale o dalla crocieristica, che sono stati praticamente azzerati da questa grave pandemia.

La Costa Crociere, per esempio, nel 2019 ha impattato per circa 3 miliardi di euro (sui 48 mondiale del settore) sul Pil italiano, impiegando fra diretto ed indiretto 17000 persone, e ora chiede giustamente per bocca del suo direttore generale Neil Palomba al governo di far ripartire il settore, per evitare ricadute pesanti sul piano occupazionale. Il settore cantieristico poi che, dopo una lunga crisi, sembrava finalmente poter ritornare a vedere la luce, dopo la pandemia potrebbe rischiare di nuovo di affondare, come evidenziato da un recente studio effettuato dalla Camera di Commercio di Massa-Carrara. Secondo lo studio, il settore della navalmeccanica è costituito da poco più di 1200 imprese attivi che danno lavoro ad oltre 18 mila addetti diretti, che producono a loro volta un moltiplicatore di economia indiretta e indotta in circa 90 mila occupati. Si tratta di un settore rappresentato da imprese ad altissimo contenuto tecnologico, basti pensare che sol 328 società di capitali hanno prodotto nel 2018 un valore di produzione di quasi 5,2 miliardi di euro, per una media ad impresa di circa 16 milioni. Considerando l'intero panorama imprenditoriale del settore, si conta che le 1.200 imprese riescano a produrre un valore di produzione di 14 miliardi di euro e un valore aggiunto di 3,6 miliardi, che considerato anche l'indotto, comprensivo dell'effetto turismo, fa sì che il comparto contribuisce all'1% del Pil nazionale. Senza contare la questione dei porti nodali, che da sempre rappresentano un tallone di Achille della nostra economia, come denunciato proprio al webinar dal presidente della Regione siciliana Musumeci, quando sostiene come il fatto che la Sicilia non sia dotata di un hub portuale, determina una naturale esclusione della Regione e del nostro paese dai grandi traffici marittimi, generando un danno economico rilevante.

Settore questo che pare anch'esso dimenticato dal nuovo decreto rilancio come denunciato in un comunicato del 12 Maggio scorso dall'Assamartori, presieduta da Stefano Messina, armatore del gruppo Messina, principale linea navale del paese. "Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, dove un sesto della popolazione vive su isole e il 90% della produzione di merci dipende dal trasporto marittimo per l'approvvigionamento delle materie prime o per la distribuzione del prodotto finito". La situazione del comparto italiano legato alla economia del mare, insomma, che stava dando in ogni campo vividi segnali di ripresa, è stato investito come un uragano dalla pandemia, e la totale mancanza di comprensione e di interesse, come denunciato da tutti gli operatori del settori da parte del Governo appare davvero sempre più inspiegabile.