

L'ALLARME DI CONFETRA

«La logistica italiana è vicina al collasso»

Il presidente Nicolini: «Solo a Genova i controlli costano 100mila euro al giorno»**Raoul de Forcade**

Imprese di logistica «vicine al collasso», con la merce che, nel solo porto di Genova (un conto complessivo degli altri scali non è ancora stato fatto), perde 100mila euro al giorno per i rallentamenti nei controlli sanitari in import che bloccano i container in banchina. A denunciare una situazione drammatica, scatenatasi per l'epidemia di coronavirus e in fase di peggioramento di giorno in giorno, è Guido Nicolini, presidente di Confetra. Il numero uno dell'associazione mercoledì ha preso carta e penna e scritto al ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, chiedendo l'istituzione di una task force per fronteggiare l'emergenza. Una richiesta alla quale ha aderito anche Fedespedi (spedizionieri).

Il Mit ieri ha risposto con una convocazione, lunedì prossimo, di tutte le associazioni interessate: Confindustria, Assoport, Assaeroporti, Confcommercio, Confartigianato, Cna, Confitarma e, appunto, Confetra. «Le nostre imprese - afferma Nicolini - sono vicine al collasso. E parliamo di terminal portuali, magazzini, centri di distribuzione, autotrasportatori, spedizionieri, operatori del cargo ferroviario e del cargo aereo. Aziende che

stanno fronteggiando blocchi operativi ed ostacoli amministrativi enormi». Nicolini sottolinea che «ormai per effettuare i controlli sulle merci in import, non solo dalla Cina ma anche da altre aree del mondo, ci vogliono 6-7 giorni per quelle via aereo e fino a 10 giorni per i container». Per quanto riguarda questi ultimi, Nicolini aggiunge che, nel solo porto di Genova, «a quanto mi risulta ci sono mille pratiche in coda. E poiché il fermo, in attesa dei controlli sanitari (in questo momento distratti su altri fronti, ndr), di un container sul molo costa in media 100 euro a contenitore, la merce sta pagando, ogni giorno, 100mila euro solo per quelli bloccati nel porto della Lanterna. Un problema che si sarebbe potuto evitare se, come previsto a norma di legge, si fosse istituito per tempo lo sportello unico dei controlli, sotto l'egida delle Dogane». Inoltre, prosegue, «c'è un netto calo dei traffici dalla Cina. Tra il 20 gennaio e l'1 febbraio, gli operatori denunciano un calo tra il 20 e il 40%; e a febbraio sono state cancellate 105 partenze di carichi dall'Asia verso Usa, Nord Europa e Mediterraneo».

Nicolini chiarisce che lunedì, alla De Micheli, Confetra chiederà, tra l'altro, di mettere in pista subito misure a costo zero come l'attivazione dello sportello unico; e poi compensazioni fiscali e sospensione per un anno dei contributi versati all'Authority per la concorrenza e a quella dei trasporti.

RIPRODUZIONE RISERVATA

105**PARTENZE CANCELLATE**

Tra il 20 gennaio e l'1 febbraio, gli operatori denunciano un calo tra il 20 e il 40%; e a febbraio sono state cancellate 105 partenze di carichi dall'Asia



Appello d'impres e sindacati: ripartire

LE PARTI SOCIALI

Rilanciare le attività, evitare di danneggiare l'immagine dell'Italia e il suo isolamento, costruire un piano di rilancio degli investimenti con «misure forti e straordinarie» per crescere. È l'appello di impres e sindacati, che sollecitano un ritorno alla normalità superando l'emergenza dovuta all'impatto del coronavirus sull'economia. Le sigle sindacali e Confindu-

stria hanno messo a punto un comunicato congiunto. Il documento, ha detto il presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, in una intervista al Tg2 Post, «rappresenta un atto di responsabilità nei confronti del Paese». È necessario un intervento straordinario per l'economia basato su investimenti in infrastrutture, su un piano di inclusione giovani, sulle semplificazioni, su un eurobond per le grandi opere europee.

Nicoletta Picchio — a pag. 5

LE AZIENDE

Impres e sindacati: «L'Italia deve ripartire Ora investimenti»



Connex 2020. L'edizione di Connex 2020, evento nazionale di partenariato di Confindustria, che doveva tenersi in questi giorni, è stata riprogrammata per il 4 e 5 giugno a Milano, sempre nella sede del Mico. Si tratta del secondo appuntamento dopo l'esordio dell'anno scorso.

7mila

I VISITATORI DELLA PRIMA EDIZIONE

L'edizione 2019 dell'evento organizzato da Confindustria ha registrato 7mila visitatori, 450 espositori e 2.500 incontri B2B

Documento congiunto. Intervento straordinario per l'economia Boccia: «Piano triennale. Infrastrutture, misure per i giovani, semplificazioni, fondo di garanzia, grandi opere europee»

Nicoletta Picchio

ROMA

Far ripartire le attività, evitare di danneggiare l'immagine del nostro paese, costruire un grande piano di rilancio degli investimenti con «misure forti e straordinarie» per crescere. Davanti all'impatto del coronavirus sull'economia imprenditori e sindacati hanno sollecitato un ritorno alla normalità, superando l'emergenza. Abi, Alleanza delle cooperative, Coldiretti, Confagricoltura, Confapi, Confindustria, Rete Impres Italia, CIA, Clai, Confimprese, Confetra, Cgil, Cisl e Uil, hanno messo a punto un comunicato congiunto, una presa di coscienza di fronte ad una situazione critica che «impone» alle parti sociali, governo, regioni, tutte le au-

torità ed esponenti della società civile di «lavorare insieme, in modo coordinato e superare questa fase in modo rapido ed efficace». Il documento «rappresenta un atto di responsabilità delle organizzazioni imprenditoriali e del sindacato nei confronti del paese, a partire dal linguaggio non polemico che viene adoperato, senza conflitti», ha commentato il presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, in una intervista al Tg2 Post. In questa fase, ha aggiunto Boccia, «le elite politiche devono comportarsi da ceti responsabili, bisogna trovare soluzioni nell'interesse generale, senza cercare colpe, con l'obiettivo di lavorare per normalizzare la situazione e reagire perché l'emergenza sanitaria non si trasformi in emer-

genza economica. Bisogna evitare che l'Italia invece di debellare il virus venga isolata dal mondo». Occorre un piano straordinario, dicono le parti sociali, per il lavoro e per una crescita duratura. «Questo piano straordinario dovrà essere per lo meno triennale, deve vedere insieme forze politiche, istituzioni centrali e regionali, organizzazioni delle impres e della-



voratori», ha detto Boccia. Nei contenuti deve prevedere una serie di interventi: investimenti in infrastrutture, utilizzando le risorse disponibili, tenendo conto della questione temporale «bisogna usare il modello del ponte Morandi, con alcune correzioni indicate dall'Ance»; il potenziamento del fondo di garanzia; un intervento di semplificazioni; un grande piano di inclusione giovani; un'azione anche in chiave europea, per un progetto di infrastrutture transnazionale finanziato con eurobond, usando come garanzia le stesse opere finanziate. Anche nel documento congiunto si fa riferimento al ruolo della Ue, «per il rilancio economico dell'Italia, nell'interesse della stessa Ue». Le parti sociali hanno dato atto che sono state assunte tempestivamente diverse misure per contenere il rischio sanitario. Gli esperti, sottolinea il comunicato, hanno rassicurato sui rischi del virus e su come gestire la situazione. Occorre evitare sui mezzi di informazione, continua il testo, di diffondere una percezione del paese soprattutto nei confronti del partner internazionali, che «rischia di danneggiare il made in Italy e il turismo».

Le stime di Promoteia già indicano un calo del pil per il 2020 dello 0,3%, presupponendo che la situazione si stabilizzi verso metà marzo. Dal territorio continuano ad arrivare preoccupazioni e sollecitazioni a reagire, come hanno detto il presidente degli industriali torinesi, Dario Gallina, e Lorraine Berton, presidente industriali di Belluno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Da evitare
con forza
l'adozione
di nuove
ordinanze
che
blocchino
le attività
economiche**

ECONOMIA

26/02/2020 17:23

Cargo bloccati, tir in quarantena, porti ingolfati: la filiera della logistica a un passo dal KO

Confetra: "Serve una task force nazionale, non c'è una regia del Governo". Fonti del Mit provano a rassicurare: "A breve un tavolo". Le esperienze di chi lavora nel campo: "Siamo in preda al delirio"

By Claudio Paudice



HP

"Siamo in preda al delirio". Operazioni doganali a rilento, trasportatori bloccati in quarantena, linee cargo chiuse, ritardi pesanti nelle spedizioni, pratiche ingolfate che continuano a sovrapporsi. È la drammatica fotografia di una filiera, quella della logistica e dei trasporti, abbandonata a se stessa e ad un passo dal KO tecnico. Lo scollamento istituzionale nella catena di comando nel pieno dell'emergenza Coronavirus, immortalato dal plateale scontro tra Governo e Regioni di questi giorni, si sta trasmettendo violentemente ai vari settori produttivi del Paese, che rischia così di pagare un caro prezzo a una nevrosi collettiva più virale dello stesso virus made in China. La mancanza di una regia centralizzata precisa e dettagliata si mostra in tutta la sua cruda brutalità nel settore della logistica, vitale per un Paese esportatore come l'Italia: è composto da più di 100mila imprese, 85 miliardi di euro di fatturato e un milione e mezzo di addetti, ed è l'imprescindibile punto di raccordo tra manifattura e commercio. Ogni anello della catena, denunciano le associazioni di categoria, si muove in autonomia di fronte alle incertezze generate dall'epidemia e dalla psicosi: mancano un coordinamento centrale da parte del Governo e indicazioni omogenee per le strutture periferiche e concessionarie. Il primo esempio degli effetti dell'assenza di una centrale

di comando è nel porto di Genova, primo in Italia per movimentazione di container, ma anche altrove si stanno verificando episodi simili. “Qui il personale degli uffici Usmaf (Uffici di sanità marittima, aerea e di frontiera, ndr) che dovrebbe fare controlli sulle merci è stato dirottato al controllo sulle persone, provocando enormi ritardi nelle spedizioni e in tutte le pratiche di movimentazione”, denuncia Ivano Russo, direttore generale di Confetra, la Confederazione delle imprese dell’intera filiera logistica. “Se continua così il rischio degli scaffali vuoti nei supermercati si fa sempre più reale”. Gli fa eco Silvia Moretto, presidente di Fedespedi: “Ora che i pochi medici delle Usmaf, già sotto organico, sono stati spostati ai controlli sulle persone, i servizi alla merce sono paralizzati e questo non è accettabile. La nostra logistica così rischia il KO tecnico”, ha scritto in una lettera inviata al Ministero dei Trasporti. Parole che trovano conferma nei dati forniti da Giampaolo Botta, direttore generale di Fedespedi Genova: “Noi abbiamo arretrati Usmaf per oltre mille pratiche, e sono in peggioramento. I tempi medi di evasione per i nulla osta sanitari sono di 7/8 giorni, prima del coronavirus erano di due giorni. Tutte le risorse sono destinate ai controlli di passeggeri ed equipaggi. Il costo medio per contenitore in sosta è di 100 euro in più, parliamo di 100mila euro giorno solo per le pratiche in attesa”.

Insomma, un disastro. I rallentamenti si accumulano anche nel settore cargo. A causa dell’emergenza da coronavirus, le tempistiche per il rilascio dei nulla osta sanitari da parte dell’Usmaf sono di quattro o cinque giorni all’aeroporto di Linate, cinque/sei a Malpensa. Proprio da Malpensa la Kuwait Airways ha sospeso i voli e “ora molti associati chiamano per sapere se anche altre compagnie stanno sospendendo i voli”, lamenta Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree. La stessa associazione si aspetta a febbraio un calo del traffico stagionalizzato del 6% rispetto all’anno scorso nel principale aeroporto milanese. Un dato emblematico e allarmante, se si pensa che Malpensa vale da sola il 70% del settore cargo nazionale.

Nell’area di Cuneo gli autotrasportatori sono in allarme: “Abbiamo clienti che hanno una autonomia di materiale ancora per un paio di giorni, poi saranno obbligati a fermare le linee di produzione! Inoltre ci sono i committenti che ci chiedono dichiarazioni in merito agli spostamenti degli autisti”, per sapere se sono transitati dalle aree dei focolai, ci scrive una impresa. “Siamo alla follia, un disastro”. Chi è nel settore parla apertamente di una “follia collettiva”: ci sono armatori che richiedono alle società di autotrasporto di prendere dei provvedimenti non richiesti dalle autorità sanitarie: “Gentile Fornitore, a seguito dell’entrata in vigore delle nuove normative inerenti il COV 2019 con la presente siamo a richiedervi conferma scritta che tutti i dipendenti non siano residenti o siano transitati nelle aree oggetto di provvedimenti restrittivi nei 14 giorni precedenti la data di emissione delle ordinanze, e che vi sia fornitura al personale viaggiante di guanti monouso e mascherine FFP2 con le istruzioni sul corretto utilizzo degli stessi”, si legge in una di queste richieste, anche se non ci sono provvedimenti del Governo che stabiliscano l’obbligo per gli autisti di indossare la mascherina.

Ma il panico da coronavirus ha travalicato anche i confini nazionali e contagiato i partner commerciali. “A causa delle restrizioni imposte dal Ministero della Sanità rumeno il regolare flusso dei camion è compromesso”, ci fa sapere un’azienda italiana di autotrasporto. “Gli autisti che tornano in Romania dopo che sono stati in Italia e/o anche solo transitati nelle zone a rischio (Lombardia e Veneto) vengono messi in quarantena. A causa di questo provvedimento il flusso dei mezzi è al momento più che dimezzato”. Non solo: ieri i portuali di La Valletta e Paola a Malta si sono rifiutati di scaricare la merce trasportata da due mercantili italiani, la Eurocargo Malta della Grimaldi Lines e Maria Grazia Onorato della Onorato Group, adducendo come motivazione l’assenza di fiducia nella regolarità della documentazione sui controlli effettuati.

La categoria, come detto, è in allarme rosso. Il presidente di Confetra Guido Nicolini ha inviato oggi una lettera alla ministra Paola De Micheli, parlando di un “grave rallentamento operativo – spesso quasi totale paralisi - dei principali hub nazionali. Abbiamo bisogno di un punto di raccordo nazionale, di una Task Force operativa presso il nostro Ministero di riferimento”, ha chiesto la confederazione di imprese logistiche. La lettera fa seguito a quella inviata il 24 febbraio da Assiterminal-Confindustria alla Direzione Generale del Mit, e che coincide con quanto richiesto ancora oggi da Confrtrasporto-Confcommercio al Governo, tutte con la richiesta di un coordinamento unico della filiera. Fonti del ministero contattate dall’Huffpost fanno sapere che nei prossimi giorni verrà convocato un tavolo per affrontare le questioni.

Per le associazioni, tuttavia, il tempo a disposizione è poco e gli approvvigionamenti iniziano a scarseggiare in diverse realtà territoriali. Non solo: le imprese hanno già manifestato un profondo disappunto per la decisione del Governo Conte di inserire tra le misure di contenimento dell’epidemia previste dal primo DPCM sul coronavirus la sospensione dei servizi di trasporto non solo delle persone ma anche delle merci su gomma e ferro, provenienti dalle aree dei focolai. “Per quale motivo”, chiede Russo, “se le merci non sono veicolo di diffusione del virus?”.

https://www.huffingtonpost.it/entry/cargo-bloccati-tir-in-quarantena-porti-ingolfati-la-filiera-della-logistica-a-un-passo-dal-ko_it_5e56221ac5b62e9dc7da00ca

Nicolini (Confetra) scrive alla ministra De Micheli per un coordinamento

26 Febbraio 2020 - 12:37



Guido Nicolini

Guido Nicolini, presidente della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, dopo giorni di silenzio da Roma, ha preso carte e penna e ha scritto alla ministra dei trasporti e delle infrastrutture, Paola De Micheli, chiedendo come le aziende del comparto debbano comportarsi.

“Sono ormai passati giorni dall’esplosione dell’emergenza CoVid-19 e ancora le Rappresentanze associative degli operatori e delle imprese delle nostre categorie produttive non sono state né convocate né ascoltate. Eppure le nostre aziende sono in trincea: terminal portuali, magazzini, centri di distribuzione, autotrasportatori, spedizionieri, operatori del cargo ferroviario e del cargo aereo stanno fronteggiando blocchi operativi ed ostacoli amministrativi enormi” ha scritto Nicolini alla ministra. “Sono le imprese in prima linea che garantiscono ogni giorno la logistica delle merci, per la produzione industriale e per i consumi, anche in una condizione oramai di grave rallentamento operativo – spesso quasi totale paralisi – dei principali hub nazionali”.

Il presidente di Confetra è poi arrivato alle richieste specifiche: “Abbiamo bisogno di un punto di raccordo nazionale, di una Task Force operativa presso il nostro Ministero di riferimento, che possa ricondurre a omogeneità e coordinamento i tanti attori istituzionali che operano lungo la filiera del trasporto merci, così da avere disposizioni e comportamenti coerenti su tutta la rete – stradale e ferroviaria – e tutti i nodi – portuali e aeroportuali – nazionali. Sono e siamo certi che Lei vorrà adoperarsi in tale direzione, nella convinzione che ulteriori rallentamenti del ciclo distributivo provocherebbero la totale ed immotivata paralisi del Paese”.

<https://www.shippingitaly.it/2020/02/26/nicolini-confetra-scrive-alla-ministra-de-micheli-per-un-coordinamento/>

Logistica e coronavirus, Confetra prova a scuotere il governo

Genova - Nicolini (presidente nazionale) e Laghezza (presidente ligure) chiedono un coordinamento del governo perché il settore della logistica e dei trasporti non rimangano della crisi da coronavirus

26/02/2020

Genova - "Leggendo le cronache di un Paese che sta vivendo uno stato di emergenza, in parte reale e in parte psicologica, emerge ormai con drammatica certezza che la vittima predestinata del contagio da Coronavirus è e sarà certamente la nostra economia, già peraltro debilitata da anni di crescita zero; a essere lesionato in modo gravissimo sarà l'unico settore realmente vitale (o forse sarebbe più giusto affermare che lo era) quello legato all'interscambio sull'estero. Con la locomotiva del mondo, ossia la Cina, parzialmente ferma ed ampie aree di Italia che si stanno bloccando, sarà proprio l'import ed export di beni e prodotti finiti a pagare, insieme al turismo, il prezzo più alto".

Ad affermarlo è Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria e presidente della commissione logistica di Confindustria-La Spezia. Secondo le stime di importanti soggetti internazionali, in Europa è prevedibile attendersi un calo del movimento container da e per la Cina pari al 30% nei prossimi due mesi, percentuale sottostimata visto che ancora non può tenere conto delle conseguenze dell'emergenza tutta italiana in continua evoluzione.

"In questo contesto - dice Laghezza - è chiaro che portualità e logistica pagheranno un prezzo altissimo e che, pur nel rispetto delle massime precauzioni sanitarie, è oggi prioritario e urgente evitare a ogni costo che psicosi e allarmismi si trasformino in un blocco dei nostri porti e, al tempo stesso, che un black out nella movimentazione e circolazione delle merci provochi ulteriori e oggi incalcolabili danni. La logistica non può subire decisioni emotive, non può diventare vittima di un mancato coordinamento. Per questo occorre l'immediata istituzione di una cabina di regia nazionale per garantire la coerenza delle misure adottate a livello locale ed evitare che scelte errate o territoriali inducano le grandi compagnie armatoriali a dirottare le loro navi verso porti diversi da quelli italiani. È preciso dovere delle Istituzioni assicurare i mercati circa la piena operatività, affidabilità e l'efficienza dei nostri controlli sanitari; è inoltre urgente definire e fornire un sostegno economico immediato e concreto al settore logistico, ovvero a un comparto strategico per il Paese, che abbandonato a se stesso da solo non

può reggere l'impatto di una catastrofe di simili proporzioni destinata a ripercuotersi proprio attraverso la crisi della logistica su tutto il tessuto economico del Paese - conclude Laghezza -. Le imprese della logistica e del trasporto erano già state messe in ginocchio dal black out della rete infrastrutturale; l'effetto Coronavirus rischia di essere letale".

L'intervento di Laghezza segue, a livello nazionale, la lettera inviata dal presidente di Confetra, Guido Nicolini, inviata al ministro dei Trasporti, Paola De Micheli:

“Onorevole Ministra - scrive Nicolini - sono ormai passati giorni dall'esplosione dell'emergenza CoVid-19, ed ancora le Rappresentanze associative degli operatori e delle imprese delle nostre categorie produttive non sono state né convocate né ascoltate. Eppure le nostre aziende sono in trincea: terminal portuali, magazzini, centri di distribuzione, autotrasportatori, spedizionieri, operatori del cargo ferroviario e del cargo aereo stanno fronteggiando blocchi operativi ed ostacoli amministrativi enormi. Sono le imprese in prima linea che garantiscono ogni giorno la logistica delle merci, per la produzione industriale e per i consumi, anche in una condizione oramai di grave rallentamento operativo - spesso quasi totale paralisi - dei principali hub nazionali. Abbiamo bisogno di un punto di raccordo nazionale, di una Task Force operativa presso il nostro ministero di riferimento, che possa ricondurre ad omogeneità e coordinamento i tanti attori istituzionali che operano lungo la filiera del trasporto merci, così da avere disposizioni e comportamenti coerenti su tutta la rete - stradale e ferro-viaria - e tutti i nodi - portuali e aeroportuali - nazionali. Sono e siamo certi che Lei vorrà adoperarsi in tale direzione, nella convinzione che ulteriori rallentamenti del ciclo distributivo provocherebbero la totale ed immotivata paralisi del Paese”.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

https://www.themeditelegraph.com/it/transport/intermodal-and-logistics/2020/02/26/news/logistica-e-coronavirus-confetra-prova-a-scuotere-il-governo-1.38519997?refresh_ce

Grido d'allarme degli spedizionieri: “Tempi insostenibili nei controlli alle merci”

26 Febbraio 2020 - 14:40



Silvia Moretto

Con l'aggravarsi dell'emergenza Coronavirus in queste ultime ore, la situazione già compromessa della logistica italiana rischia di arrivare al collasso. La denuncia arriva da Fedespediti (Federazione nazionale delle Imprese di Spedizioni internazionali) e dal suo Presidente, Silvia Moretto, che dice: “Le tempistiche dei controlli sulle merci in import da Paesi extra Ue (non solo dalla Cina) hanno raggiunto livelli insostenibili. Basti pensare al caso denunciato dalle nostre imprese a Genova: l'attesa media di completamento dei controlli sulle merci in ingresso è passata da due a otto giorni e situazioni simili si riscontrano in molti porti e aeroporti del nostro Paese. Questa situazione si aggiunge al blocco della produzione in Cina, uno dei principali Paesi fornitori dell'Italia e dell'Europa, che mette a rischio gli approvvigionamenti per persone e imprese. Sempre a Genova sono già oltre 50 i collegamenti via mare cancellati con la Cina. Drammatico anche il calo dei volumi in import in Veneto, soprattutto via aerea. Le scorte iniziano a scarseggiare (Federmeccanica, per fare un esempio, ha dichiarato che avranno seri problemi se gli approvvigionamenti non riprenderanno entro metà marzo, tra due settimane) e quando finiranno si interromperanno intere filiere produttive”.

La gravità della situazione richiede responsabilità da parte delle istituzioni e unità di intenti e di azione da parte di tutti gli attori coinvolti: “Fedespediti aderisce pienamente [all'iniziativa di Confetra, che ha chiesto al Ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, di istituire una task force](#) per monitorare in tempo reale gli impatti del Coronavirus sulla logistica e gestire questa crisi garantendo un coordinamento a livello centrale e disposizioni omogenee su tutto il territorio nazionale. No a psicosi e a

soluzioni locali, prese in ordine sparso e senza ascoltare la voce degli operatori economici” ha aggiunto la presidente Moretto. “L’emergenza Coronavirus impone di accendere i riflettori sulla logistica che è vitale per la sopravvivenza dell’economia del Paese. Se la zona rossa di interdizione al traffico si allargasse dal lodigiano alle province di Milano, Bergamo o Brescia, ad esempio, si andrebbe a bloccare la prima economia del Paese, e con essa una buona fetta dell’export italiano e dei flussi di merci dei principali scali del Nord Italia. Occorre che le istituzioni e il Governo prendano una volta per tutte coscienza della strategicità del nostro settore: senza produzione e senza logistica, senza import ed export, la nostra economia – già prevista in crescita solo dello ‘zero virgola’ – rischia la recessione nel 2020. Non ce lo possiamo permettere”.

Pur comprendendo e condividendo la priorità del Ministero della Salute di salvaguardia della salute pubblica, l’attività produttiva e logistica del nord, locomotiva dell’economia italiana, non può essere bloccata: “Una possibile soluzione immediata per normalizzare i flussi di merce che ancora resistono potrebbe essere quella di sgravare gli Uffici di Sanità Marittima (Usmaf), già gravemente sotto organico e in difficoltà prima della crisi Coronavirus, dei controlli sui passeggeri, affidando questi ultimi ad altri enti pubblici sul territorio, come le Asl” propone la numero uno di Fedespedi. “Lo scorso 8 gennaio, prima dell’emergenza, abbiamo incontrato insieme a Confetra il Ministero della Salute per segnalare la grave carenza di medici addetti al controllo delle merci. Ora che questi pochi medici sono stati spostati ai controlli sulle persone, i servizi alla merce sono paralizzati e questo non è accettabile. La nostra logistica così rischia il KO tecnico”.

Moretto infine invoca “valutazioni attente che non penalizzino il Sistema Italia. Occorre monitorare le iniziative prese da altri Paesi (Ue e non) nei nostri confronti: ora che il virus ha diffusione anche in Italia, il nostro Paese rischia l’isolamento. La politica faccia sentire la sua voce con fermezza contro decisioni ingiustificate e contrarie alla libera circolazione di persone e merci in area Shengen”.

<https://www.shippingitaly.it/2020/02/26/grido-dallarme-degli-spedizionieri-tempi-insostenibili-nei-controlli-alle-merci/>

Rossi (Assoporti) rassicura: “Le merci non sono veicolo per il Covid-19”

26 Febbraio 2020 - 12:48



Daniele Rossi

L'associazione nazionale delle Autorità di sistema portuale, Assoporti, prova a gettare acqua sul fuoco della psicosi legata alla diffusione del Coronavirus che in certi casi si è allargata anche ai lavoratori attivi negli scali marittimi.

“Confermo che i porti sono costantemente monitorati dalle autorità sanitarie, tramite gli uffici di sanità marittima, con la collaborazione della Capitaneria di Porto, l'Autorità di sistema portuale e tutte le istituzioni. Le merci non sono veicolo per il COVID-19, e per quanto riguarda il traffico passeggeri sono in atto controlli sanitari dedicati” ha dichiarato il presidente di Assoporti, Daniele Rossi, a seguito dei provvedimenti assunti nelle regioni del nord dopo la diffusione del virus in alcune regioni settentrionali.

Con l'obiettivo di scambiare informazioni e adottare misure e prassi condivise e coordinate tra tutti i principali porti, l'Associazione ha deciso di convocare una riunione in videoconferenza questa mattina. Si tratta di un conclave di funzionari e dirigenti che lavorano quotidianamente sulle questioni operative nei porti, che hanno avuto modo di collegarsi tutti insieme con Assoporti.

“Vogliamo essere utili per fronteggiare al meglio questo periodo. Sono certo che tutti insieme possiamo trovare una linea comune che sia utile per evitare anche ingiustificati allarmismi, che, come già detto, sarebbero molto dannosi per l'economia” ha proseguito Rissi. “Al tempo stesso stiamo valutando se inoltrare una richiesta ai ministeri dei trasporti e della salute per eventuali direttive nazionali su comportamenti comuni specifici, nel caso dovessero protrarsi gli effetti delle ordinanze regionali. Intanto, stiamo lavorando secondo le indicazioni della circolare del Ministero della salute che contiene indicazioni e suggerimenti generali”.

<https://www.shippingitaly.it/2020/02/26/rossi-assoporti-rassicura-le-merci-non-sono-veicolo-per-il-covid-19/>

Coronavirus, Confetra chiede l'istituzione di una task force per la filiera del trasporto merci

Nicolini: abbiamo bisogno di un punto di raccordo nazionale

inforMARE - Il presidente della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra), Guido Nicolini, ha inviato una lettera a Paola De Micheli, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, in cui invita a costituire una task force operativa per coordinare gli interventi relativi alla filiera del trasporto merci per affrontare l'emergenza coronavirus.

«Sono ormai passati giorni dall'esplosione dell'emergenza CoVid-19 - spiega Nicolini nella missiva - ed ancora le rappresentanze associative degli operatori e delle imprese delle nostre categorie produttive non sono state né convocate né ascoltate. Eppure le nostre aziende sono in trincea: terminal portuali, magazzini, centri di distribuzione, autotrasportatori, spedizionieri, operatori del cargo ferroviario e del cargo aereo stanno fronteggiando blocchi operativi ed ostacoli amministrativi enormi. Sono le imprese in prima linea che garantiscono ogni giorno la logistica delle merci, per la produzione industriale e per i consumi, anche in una condizione oramai di grave rallentamento operativo - spesso quasi totale paralisi - dei principali hub nazionali».

«Abbiamo bisogno - specifica il presidente della Confetra - di un punto di raccordo nazionale, di una task force operativa presso il nostro Ministero di riferimento, che possa ricondurre ad omogeneità e coordinamento i tanti attori istituzionali che operano lungo la filiera del trasporto merci, così da avere disposizioni e comportamenti coerenti su tutta la rete - stradale e ferroviaria - e tutti i nodi - portuali e aeroportuali - nazionali. Sono e siamo certi - conclude Nicolini - che lei vorrà adoperarsi in tale direzione, nella convinzione che ulteriori rallentamenti del ciclo distributivo provocherebbero la totale ed immotivata paralisi del Paese».



PORT NEWS

Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale



26 Febbraio 2020 — Interviste

Colloquio con Silvia Moretto

Il virus in Italia è la disorganizzazione

di Marco Casale

Questo sito utilizza i cookie per personalizzare i contenuti, fornire servizi legati ai social media e analizzare il nostro traffico. Continuando la navigazione acconsenti al loro impiego.

Ok

quello di rafforzare gli uffici preposti ai controlli sulla merce. La presidente della Federazione, Silvia Moretto, lo dice a Port News, aggiungendo come l'emergenza legata al Covid-19 vada ad acuire le criticità di cui soffre da tempo il Sistema Paese.

«Siamo preoccupati – afferma – in Cina il blocco delle esportazioni legato al prolungamento del Chinese New Year si sta già traducendo in un calo dei volumi in importazione nei porti italiani. Le nostre aziende produttive hanno inoltre difficoltà ad approvvigionarsi di scorte e materie prime». E poi c'è il problema dei controlli: «Tutto il personale degli uffici competenti è stato dirottato al controllo dei passeggeri in sbarco dalle navi da crociera o dai traghetti. Ne consegue che chi debba effettuare oggi i controlli alla merce si trovi sprovvisto di personale».

I tempi di controllo alla merce si sono quindi triplicati: «Pensi che a Genova gli uffici sanitari preposti hanno un arretrato di mille pratiche. I porti sono pertanto congestionati a causa della lentezza con cui si procede a liberare le banchine dalla merce: ogni contenitore fermo in qualsiasi porto italiano ci costa 100 euro al giorno».

Mancano inoltre direttive unitarie su come affrontare l'emergenza: «Riscontriamo l'assenza di un'azione di coordinamento a livello centrale: di fatto si rivela a tal proposito come diversi porti stiano portando avanti sul controllo delle merci iniziative non coerenti con le disposizioni nazionali. Questa situazione sta mettendo in difficoltà le aziende e sta generando incertezza».

È questo il motivo per cui, nell'ambito di Confetra: «Abbiamo chiesto al Ministero di attivare una task force operativa che possa ricondurre ad omogeneità i tanti attori che lavorano lungo la filiera e risolvere le principali criticità».

Per Silvia Moretto la situazione emergenziale che sta vivendo il sistema paese, sia a livello logistico che produttivo, potrebbe essere l'occasione per affrontare in modo coerente i numerosi dossier ancora aperti, a cominciare dalle opere infrastrutturali, di cui – dice – abbiamo bisogno: «Approfittiamone per risolvere i problemi di cui soffre il Paese. Noi ci siamo e vogliamo fare la nostra parte».

Questo sito utilizza i cookie per personalizzare i contenuti, fornire servizi legati ai social media e analizzare il nostro traffico. Continuando la navigazione acconsenti al loro impiego.

Ok

Commercio 'Il panico uccide le nostre imprese'

Il presidente di Confcommercio Odone: "Subito un tavolo operativo in Camera". Appelli anche da spedizioni, trasporto e logistica

di Massimo Minella

È la paura, e non il virus, a uccidere le imprese. Quel panico incontrollato che spinge la gente a evitare ogni tipo di contatto e quindi anche a tenersi lontano dagli esercizi commerciali. Nessuno può permettersi di sottovalutare il problema sanitario, ma da qui a estendere l'allarme alle merci in movimento o dentro ai negozi, ce ne passa. Anche per questo, spiega il presidente di Confcommercio Genova Paolo Odone, serve subito un tavolo di confronto fra tutte le categorie. La regia, ovviamente, dovrà essere affidata alla Camera di Commercio, che Odone ha guidato per 17 anni, prima di lasciarne la presidenza a Gigi Attanasio. Ora il commerciante di lungo corso, presidente dell'aeroporto e profondo conoscitore delle dinamiche sociali e culturali di Genova, chiede un momento di pausa, per fermarsi a riflettere su ciò che sta accadendo.

Il momento, oggettivamente, non è dei migliori per il mondo del commercio. Anche per altri motivi, la crisi che non ha ancora smesso di mordere, le tensioni legate ai possibili sbarchi di nuove realtà della grande distribuzione, quel rapporto ondivago con la politica che, solo a tratti, mostra attenzione ai problemi della categoria. Ma l'emergenza coronavirus chiama a tutti a prendere coscienza di questo e degli altri problemi. E non è un caso che, nelle stesse ore in cui Odone lancia il suo appello, anche da altri comparti economici e produttivi suoni un analogo allarme. Lo fanno gli spedizionieri nazionali di Federspedi, i rappresentanti della merce, Federlogistica-Conftrasporto e gli autotrasportatori. Tutti a ribadire l'esigenza primaria della salute dei cittadini, senza però colpire indiscriminatamente le categorie economiche, soprattutto quelle che trasportano la merce via mare, oppure la trasferiscono dalle banchine ai centri di distribuzione fino al cliente finale, che è poi la casa di ognuno di noi.

«Il Coronavirus ha generato in queste settimane, oltre che gravi implicazioni di tipo sanitario, anche due importanti ricadute negative su tutto il paese: da un lato sotto l'aspetto sociale una sorta di apprensione collettiva che in taluni casi è sfociata in atteggiamenti di panico e dall'altro per quanto attiene il versante produttivo una frenata di ampi settori economici, in generale destinata purtroppo a crescere ulteriormente», spiega Confcommercio Genova. È la premessa a una serie di richieste specifiche che l'associazione, in linea con quella nazionale, chiede al governo: la proroga delle scadenze fiscali e contributive, la moratoria dei mutui e l'attivazione del fondo centrale di garanzia, l'u-

Confetra Liguria Export e turismo le più colpite

«Leggendo le cronache di un Paese che sta vivendo uno stato di emergenza, in parte reale e in parte psicologica, emerge ormai con drammatica certezza che la vittima predestinata del contagio da Coronavirus è e sarà certamente la nostra economia, già peraltro debilitata da anni di crescita zero; a essere lesionato in modo gravissimo sarà l'unico settore realmente vitale quello legato all'interscambio sull'estero». Ad affermarlo in una nota è Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria.

tilizzazione degli strumenti di cassa integrazione e del fondo di integrazione salariale anche in favore dei dipendenti di micro e piccole imprese, un sistema di indennità per i lavoratori autonomi una mobilitazione straordinaria dei piani promozionali per l'export e della diplomazia commerciale a tutela del made in Italy e del turismo italiano, misure per il settore dei trasporti quali la sospensione delle tasse di ancoraggio nei porti, il rafforzamento della sanità marittima e la riduzione dei canoni di concessione demaniale per le imprese terminaliste dei porti.

«Ho sentito tutte le associazioni rappresentative dell'economia genovese e ligure trovandole pienamente concordi per costituire un tavolo congiunto in Camera di Commercio per ricondurre la problematica del coronavirus ai reali livelli di pericolo e per studiare tutti insieme le iniziative e le soluzioni a favore delle imprese che dovranno anche essere portate doverosamente all'at-



▲ In Camera La sala dorata della Camera di Commercio

“Non credo che si possa sopportare a lungo il combinato disposto dei riflessi economici del virus e della concorrenza dei grandi marchi”

tenzione della Regione Liguria in modo da offrire una concreta base di lavoro», spiega Paolo Odone, ricordando poi come questo problema si sommi a una già difficile contesto fatto di crisi generalizzata e del timore per le piccole imprese per lo sbarco in città di alcuni marchi della grande distribuzione.

«I commercianti genovesi - chiude Odone - se non ci sarà un'inversione di rotta, non credo possano sopportare a lungo il combinato disposto dei riflessi economici del coronavirus e della concorrenza dei grandi marchi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'intervista

L'agente di viaggi "Non permetterò al virus di farmi chiudere per sempre la mia attività"

di Rosangela Urso

L'annullamento delle gite scolastiche mette in ginocchio le agenzie di viaggio specializzate nel settore. «Non possiamo essere noi a pagare le conseguenze dell'emergenza Coronavirus». A lanciare l'allarme è Giada Marabotto, giovane tour operator genovese titolare dell'agenzia di viaggi Volver in via Macaggi. «Ho costruito con sudore un'azienda che lavora benissimo. Ho iniziato da sola a 29 anni, nel 2011, e oggi con me lavorano cinque ragazze. E non voglio chiudere per colpa del Coronavirus». Fino a venerdì Giada ha serrato la porta della sua agenzia soddisfatta per i traguardi raggiunti: «Abbiamo fatto un lavoro enorme: con centinaia di gite scolastiche confermate per il 2020 e l'assunzione di un'altra persona».

Poi che cosa è successo?
«Sabato notte, per l'emergenza Coronavirus, il governo ha emanato il decreto che sospendeva tutte le gite scolastiche fino al primo marzo (poi prolungato fino al 15 marzo n.d.r.) e mi è crollato il mondo addosso».

Perché?
«Perché l'80 per cento del nostro

fatturato arriva dalla gite scolastiche e ho visto quanto fatto finora svanire nel nulla. Domenica ho lavorato tutto il giorno con la collega responsabile delle gite, e, conti alla mano, le spese già sostenute per i gruppi in partenza dal 23 febbraio a metà marzo ammontano a 270mila euro. Parte di questa cifra è stata coperta dagli acconti ricevuti dalle scuole e parte anticipata da noi. Abbiamo pagato voli, trasferimenti in pullman, alberghi, visite guidate».

Il decreto ministeriale prevede che scuole e famiglie siano rimborsate.

«Ma noi quei soldi li abbiamo anticipati, e i fornitori, soprattutto quelli esteri, non ci pensano minimamente di risarcirci. Ryanair e Easyjet, ad esempio, hanno già detto che non faranno rimborsi e Trenitalia ci sta proponendo un buono anziché un rimborso in denaro. Se dovessi ridare tutti gli acconti non mi rimarrebbe nulla in cassa, anzi, mi ritroverei il conto con un meno davanti. E se l'emergenza dovesse continuare, dovrei cancellare, per il 2020, 800 mila euro di fatturato proveniente dalle gite scolastiche. Numeri importanti



▲ In ufficio Giada Marabotto

“L'80% del fatturato arriva dalle gite scolastiche e ho visto quanto fatto finora svanire nel nulla”

per un'azienda piccola come la mia». **Uno scenario che vuoi scongiurare...**

«Sì, perché il rischio è di non poter pagare le mie dipendenti e trovarmi costretta a ridurre il personale al quale tengo moltissimo, perché è di altissima qualità. Non poterlo pagare o dover parlare di licenziamenti per un errore non mio, è una cosa che non mi fa dormire la notte».

Teme di dover chiudere?

«Per ora no, perché abbiamo altri viaggi privati in programma, ma per un'azienda piccola come la mia 800 mila euro di fatturato fanno la differenza».

Il problema non riguarda solo voi

«Sono in contatto con diverse agenzie di viaggio che si occupano di turismo scolastico a Genova e fuori città, anche più grandi della mia, e abbiamo tutte lo stesso problema»

E cosa chiedete?

«Di non essere noi a farci carico delle conseguenze del Coronavirus. Sia lo Stato a farsi carico dei rimborsi alle scuole e alle famiglie».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Primo Piano Coronavirus

I MERCATI

Allarme container La paralisi supera i livelli del 2009

La gelata del commercio. Mai così tante navi in attesa nei porti, mentre la Cina tenta la ripresa si fermano gli scali coreani. Crollate anche le spedizioni via aerea

Sissi Bellomo

La Cina si sta lentamente rimettendo in moto, ma la logistica mondiale rischia il tracollo. Il coronavirus ha inferto un colpo più duro della recessione globale al trasporto delle merci, soprattutto via mare. E le difficoltà potrebbero durare a lungo, addirittura aggravandosi nei prossimi mesi secondo alcuni esperti, con un effetto domino che rischia di provocare seri danni all'economia del pianeta.

Il campanello d'allarme è suonato con forza nel settore marittimo, protagonista nel commercio internazionale. La frenata della Cina ha temporaneamente prosciugato gli scambi di materie prime, facendo crollare i noli delle petroliere e delle navi che trasportano carichi secchi. Ma l'impatto più grave e duraturo potrebbe riguardare i container che per oltre l'80% viaggiano a bordo di navi. Il traffico dei contenitori, usati per spedire semilavorati e prodotti finiti di ogni genere, è crollato come non era mai successo prima nella storia: in giro per il mondo, secondo Alphaliner, si sono fermate navi con una capacità complessiva di oltre 2 milioni di Teu (Twenty-Foot Equivalent Unit, misura standard di volume pari a circa 38 metri cubi, ndr). Le «box boat» fuori gioco sono così tante da battere ogni record. Nel 2016 dopo la bancarotta del colosso logistico coreano Hanjin si era arrivati al massimo a 1,59 milioni di Teu inutilizzati, nel 2009 al picco della recessione a 1,52 milioni di Teu, anche se undici anni fa lo stop aveva interessato l'11,7% della flotta globale, contro l'8,8% di oggi.

Le spedizioni via mare cancellate, i cosiddetti blank sailings, hanno raggiunto il 46% della capacità sulla rotta Asia-Europa, livelli mai visti nei sessant'anni di storia del trasporto container, osserva Peter Tirschwell, analista di IHS Markit. E quando l'epidemia sarà passata e la Cina riprenderà a produrre a pieno ritmo il caos rischia di continuare: i container a quel punto potrebbero trovarsi nel posto sbagliato, lontano da chi ha bisogno di riempirli. La situazione attuale comporta addirittura un «rischio sistemico» per il settore marittimo, secondo Lars Jensen di Sea Intelligence.

Gli armatori stanno già soffrendo. Nei giorni scorsi il numero uno globa-

le dei container, la danese Moller-Maersk, ha lanciato un profit warning sulla previsione che l'epidemia pesi sul bilancio, già messo alla prova dalle guerre commerciali. Ma se la catena dei rifornimenti si spezza i danni rischiano di allargarsi a qualsiasi settore, nell'era della globalizzazione e della delocalizzazione. E le imprese europee non hanno ancora avvertito in pieno il contraccolpo, avverte Friedolin Strack, responsabile mercati internazionali della Bdi, la Confindustria tedesca: «Oggi nei porti arrivano le merci spedite quattro o cinque settimane fa». Il peggio potrebbe quindi arrivare tra marzo e aprile.

In Cina, dove si trovano 7 dei 10 maggiori scali marittimi nel mondo, la situazione sta migliorando: «Il punto di svolta è arrivato», assicura Xu Kai, direttore dello Shanghai International Shipping Institute (Sisi). Ma la ripresa è lenta e disomogenea. Se a Yangshan, il porto di Shanghai, si lavora di nuovo a pieno ritmo, a Zhoushan - il porto di Ningbo, terzo al mondo per capacità - si procede a piccoli passi. Nel frattempo il virus ha varcato i confini cinesi, mettendo in difficoltà altri scali importanti, tra cui Singapore e soprattutto Busan in Corea del Sud, che era già in affanno per aver accolto molto del traffico dirottato dalla Cina e adesso opera con una capacità ridotta del 25-30%, secondo il gruppo logistico tedesco DB Schenker. Dopo la recente impennata dei contagi Seul ha rafforzato le misure di sicurezza e ampie zone del Paese si stanno fermando per quarantena, un po' com'era successo in Cina. DB Schenker ha avvertito i clienti che le spedizioni dalla Corea del Sud oggi sono diventate difficili, sia da Busan che da Incheon. E non solo via mare, ma anche per via aerea in seguito alla cancellazione di numerosi voli.

Non è una sorpresa. La capacità di trasporto aereo delle merci sta diventando sempre più scarsa per colpa del coronavirus, tanto che le rate di nolo sono quasi raddoppiate nel giro di un mese, da 3,65 a 6,65 \$/kg, secondo FreightWaves, una pubblicazione di settore. Le merci peraltro non viaggiano solo su aerei dedicati, ma anche in stiva nei voli destinati ai passeggeri, che sono stati cancellati o ridotti da oltre 40 compagnie.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Container vuoti. Timori per gli effetti globali del fermo delle navi per l'epidemia di coronavirus



L'ALLARME DI CONFETRA

«La logistica italiana è vicina al collasso»

Il presidente Nicolini: «Solo a Genova i controlli costano 100mila euro al giorno»

Raoul de Forcade

Imprese di logistica «vicine al collasso», con la merce che, nel solo porto di Genova (un conto complessivo degli altri scali non è ancora stato fatto), perde 100mila euro al giorno per i rallentamenti nei controlli sanitari in import che bloccano i container in banchina. A denunciare una situazione drammatica, scatenata per l'epidemia di coronavirus e in fase di peggioramento di giorno in giorno, è Guido Nicolini, presidente di Confetra. Il numero uno dell'associazione mercoledì ha preso carta e penna e scritto al ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, chiedendo l'istituzione di una task force per fronteggiare l'emergenza. Una richiesta alla quale ha aderito anche Fedespedi (spedizionieri).

Il Mit ieri ha risposto con una convocazione, lunedì prossimo, di tutte le associazioni interessate: Confindustria, Assopporti, Assaeroporti, Confcommercio, Confartigianato, Cna, Confindustria, appunto, Confetra. «Le nostre imprese - afferma Nicolini - sono vicine al collasso. E parliamo di terminal portuali, magazzini, centri di distribuzione, autotrasportatori, spedizionieri, operatori del cargo ferroviario e del cargo aereo. Aziende che



Petrolio. I prezzi del petrolio sono crollati per il quinto giorno al loro minimo dal gennaio 2019: il Brent è sceso di quasi tre punti a 52 dollari al barile, con un minimo di seduta a 50,97 al barile, il più basso da dicembre 2018. Il Wti è sceso sotto 47 dollari, con un calo superiore al 3,5%.

80%

IL PESO DEI CONTAINER

A livello globale, l'80% dei container viaggia su nave: il caos legato al virus sta bloccando i traffici mondiali

L'INTERVISTA

Mohamed El-Erian. Il chief economic advisor di Allianz: «L'impatto del virus è stato troppo sottovalutato»

«Dallo stop alla crescita l'impulso al processo di de-globalizzazione»

Maximilian Cellino

«L'impatto immediato sarà di danneggiare i consumi, gli investimenti, le importazioni e le esportazioni. Tutto questo però non si tradurrà soltanto in una minore crescita economica nel breve termine, ma darà anche un ulteriore impulso al processo di de-globalizzazione già in atto». Non mostra alcuna sorpresa per la piega che hanno assunto i mercati finanziari in quest'ultima settimana Mohamed El-Erian, chief economic advisor di Allianz, con un passato in Pimco oltre che da presidente del Consiglio per lo sviluppo globale di Obama. L'errore stava semmai proprio nell'atteggiamento tenuto in precedenza: in quella sottovalutazione del fenomeno, nel liquidare lo shock come transitorio anche da parte della maggioranza degli economisti. «Adesso - aggiunge El-Erian, che alle domande de Il Sole 24 ore risponde con il consueto tono pacato, ma anche con chiarezza e decisione - è chiaro a tutti che l'impatto non sarà facile da contenere rapidamente, sarà difficile da annullare completamente e avrà conseguenze sull'economia globale».

Perché la crisi scatenata dal coronavirus è così pericolosa? Non capita molto spesso di assistere contemporaneamente a uno shock combinato della domanda e dell'offerta, che danneggia allo stesso tempo sia il settore manifatturiero sia quello dei servizi e che comporta significativi ricadute interne ed esterne, sempre allo stesso tempo. Stiamo quindi assistendo a una serie di improvvise chiusure a cascata che paralizzano un numero crescente di settori dell'economia globale: una dinamica dirompente, turbocompressa dalla paura, che è iniziata in Cina, si era già diffusa nelle vicine economie asiatiche e si sta ora estendendo in Europa e negli Usa.

Diventa quindi una minaccia per il processo di globalizzazione già messo in dubbio negli ultimi tempi? Certo, non solo perché nel breve termine il coronavirus rappresenta un elemento di disturbo per il commercio e i viaggi internazionali, che sono i principali motori di questo processo. Nel lungo periodo lo shock coronavirus porterà infatti anche a una rivalutazione generale delle catene di approvvigionamento globali, aggiungendo l'elemento della valutazione del rischio a ciò che finora è stato visto principalmente attraverso l'obiettivo dell'efficienza e la gestione dell'in-

105 PARTENZE CANCELLATE Tra il 20 gennaio e l'1 febbraio, gli operatori denunciano un calo tra il 20 e il 40%; e a febbraio sono state cancellate 105 partenze di carichi dall'Asia

ventario just in time.

«Quanto di più simile alla classica «tempesta perfetta» quindi, che ancora una volta i mercati confidano di risolvere con l'intervento delle Banche centrali, come dimostra il crollo dei tassi di Treasury e Bund e le attese per nuove mosse di Federal Reserve e Bce. Ma la politica monetaria ha ancora armi a disposizione?»

Mi aspetto che le Banche centrali avvertano pressioni sia dal loro interno, sia dall'esterno per allentare ulteriormente le politiche monetarie e in effetti i mercati stanno già spingendo in questa direzione. Il problema è che è improbabile che un ulteriore intervento abbia effetto significativo nel riavviare le attività economiche fino a quando il virus non sarà contenuto. Potrebbe comunque aiutare alcuni bilanci sotto pressione, siano essi di aziende, famiglie o Stati.

L'epidemia di coronavirus può anche accentuare il rischio di liquidità che minaccia alcune asset class come le obbligazioni ad alto rischio e che lei ha già evidenziato in passato? Certamente, e in effetti stiamo già assistendo a un fenomeno del genere, anche come conseguenza dell'atteggiamento iniziale, cioè dell'assunzione di rischi eccessivi nel periodo che ha preceduto questo shock.

Sfortunatamente, l'Italia si trova ancora una volta all'epicentro della crisi, quali possono essere le reali conseguenze della diffusione del virus nel nostro paese? Si rischia davvero una nuova recessione?

Il pericolo di una frenata economica è sfortunatamente aumentato: sia in via diretta, sia perché altre aree d'Europa si trovano sull'orlo di una recessione. Mi riferisco soprattutto alla Germania, dove il coronavirus non si limiterà a colpire un settore manifatturiero già indebolito e metterà anche a rischio quello che è stato l'impressionante disallineamento del comparto dei servizi dall'anello più debole della produzione.

A settembre, durante il Workshop Ambrosetti di Cernobbio, lei mostrava un moderato ottimismo sull'Italia, ma invitava il Governo a sfruttare in modo rapido la finestra benevola concessa dai mercati. Pensa che ci sia mosse in questa direzione? Guardando alle spalle, è chiaro che non è stato fatto abbastanza, in Italia e altrove, per rafforzare le condizioni economiche e finanziarie. La buona notizia è che c'è ancora tempo per attuare le politiche necessarie.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**SANMARCO
INFORMATICA**

PARTNER PER L'INNOVAZIONE
SCOPRI UN NUOVO MODO DI FARE IMPRESA
CON LA DIGITAL TRANSFORMATION

visita il sito web
per conoscere i
servizi trust and fast



www.sanmarcoinformatica.com

Il rischio-contagio affonda le Borse Domani le misure anti-recessione

Dal governo due decreti per ridare slancio all'economia. Gualtieri: le risorse ci sono

ROMA

Giornata catastrofica sui mercati finanziari: la paura un contagio globale e della frenata dell'economia reale affossano le Borse europee, che hanno chiuso tutte in profondo rosso, bruciando la bellezza di 318 miliardi di euro. Oltre alle borse asiatiche giù anche Wall Street, che non ha creduto alle rassicurazioni di Donald Trump. Tutto sommato Milano (-2,66% e meno 17,7 miliardi di capitalizzazione) è andata meno peggio di Parigi (-3,32%), Londra (-3,50%) e Francoforte (-3,19%). In salita anche lo spread tra Btp e Bund, che si è attestato a 162 punti, spinto dal timore che l'Italia vada in recessione.

Un rischio più che probabile. Nella giornata di ieri si sono moltiplicati gli allarmi da tutti i settori della vita economica del Paese. Lo stop al turismo, alle fiere specializzate, al commercio, ma anche all'attività industriale fa paura. Secondo Assoturismo stiamo già superando l'impatto negativo dell'11 settembre del 2001: in meno di una settimana alberghi, b&b e agenzie di viaggio hanno già visto andare in fumo 200 milioni di euro di prenotazioni per il mese di marzo. Confturismo stima un'affluenza di 22 milioni di turisti in meno nei prossimi tre mesi, per un danno economico di 2,7 miliardi. Piange anche l'industria: a oggi sono quasi 6.000 i lavoratori metalmeccanici lombardi coinvolti da fermi della produzione e riduzione d'orario. Problemi anche per l'agroalimentare e la filiera della moda italiana. Crescono i problemi nel settore delle spedizioni e della logistica, denuncia Confetra. Di qui l'appello di tutte le sigle sindacali e datoriali, che in un docu-

mento comune varato ieri chiedono al governo uno sforzo in più per far ripartire gli investimenti, guardando anche oltre l'emergenza.

Il governo ha messo a punto due decreti legge, che dovrebbero essere varati domani: il primo con 500 milioni di aiuti per i privati e le norme «salva-stipendi» per i dipendenti pubblici delle zone rosse, cui seguirà un secondo pacchetto per ridare slancio a un'economia già debole. Il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri rassicura: le risorse ci sono, anche perché il governo è pronto a usare la flessibilità Ue. Nel primo decreto ci sarà l'accesso semplificato, automatico e senza oneri al Fondo di Garanzia per le Pmi, che verrà potenziato portandolo a 750 milioni, e che concederà il massimo delle garanzie (80%) alle imprese delle zone rosse; lo stop a una serie di pagamenti (premi assicurativi, bollette di gas, acqua e luce, diritti alle Camere di commercio, versamenti obbligatori ai fondi mutualistici, pagamenti a Invitalia). Ci sarà poi la proroga dell'entrata in vigore delle procedure di allerta per tutte le Pmi, più tempo per i bandi Mise, oltre allo stop alle rate dei mutui per imprese e famiglie in accordo con l'Abi. Nel secondo decreto, che dovrebbe di fatto raccogliere anche le misure che si stavano studiando per il decreto crescita bis. Tra queste potrebbero trovare posto anche gli indennizzi, dicono Gualtieri e Patuanelli, per i danni diretti e indiretti alle imprese. Norme ad hoc dovrebbero arrivare, in entrambi i decreti, anche per il turismo. La Cdp attraverso la «Piattaforma Imprese» erogherà a imprese piccole e *mid-cap* fino a 1 miliardo di euro a tassi calmierati tramite il sistema ban-

cario. Per l'export ci sono 300 milioni più 350 per il fondo Sace-Simest. Previste risorse per la cig in deroga per le imprese sotto i sei addetti nella zona rossa, e si lavora anche a un'indennità fino a 500 euro per un massimo di tre mesi per tutti i lavoratori autonomi e le partite Iva nei Comuni colpiti. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Milano



-2,66%
Ftse Mib

Francoforte



-3,08%
Dax30

Londra



-3,49%
Ftse100

Parigi



-3,23%
Cac40

New York



-4,43%
Dow Jones



CORONAVIRUS: FERCARGO, CARGO FERROVIARIO NON SIA PENALIZZATO

AGENZIA

AGI

SEZIONE

ECONOMIA

(AGI) - Roma, 27 feb. - Il Forum FerCargo (composto da Associazione FerCargo, FerCargo Manovra, FerCargo Rotabili, FerCargo Terminal) chiede al Governo azioni affinché la presenza del Coronavirus in alcune zone d'Italia e le misure di contenimento in vigore in prossimità dei focolai, non alterino il normale svolgimento delle attività di trasporto merci ferroviario del Paese.

Il treno merci è una modalità di trasporto sicura: in primo luogo per i lavoratori, che viaggiano soli o in equipaggio di due persone, gli stessi hanno pochi contatti al di fuori della cabina di guida; in secondo luogo per le merci e per il Paese, che grazie al cargo ferroviario e all'attività di terminal, garantisce anche in questa situazione di emergenza, gli approvvigionamenti di moltissimi generi indispensabili e mantiene le nostre aziende in collegamento con il resto dell'Europa e del mondo, assicurando la loro continuità di produzione e di fornitura.

Il Forum FerCargo, condivide pienamente l'iniziativa di **Confetra**, che ha chiesto ed ottenuto al Ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, di istituire una cabina di regia per gestire questa situazione critica mediante un coordinamento a livello centrale e l'emanazione di disposizioni omogenee sul territorio nazionale.

Il Forum FerCargo è disponibile a fornire ogni contributo necessario agli interlocutori istituzionali preposti. (AGI)

Ila

271723 FEB 20

NNNN

CORONAVIRUS: CONFETRA A DE MICHELI, CREARE TASK FORCE

AGENZIA

AGI

SEZIONE

ECONOMIA

(AGI) - Roma, 26 feb. - Confetra chiede al governo la creazione di una "task force che possa ricondurre ad omogeneita' e coordinamento i tanti attori istituzionali che operano lungo la filiera del trasporto merci, cosi' da avere disposizioni e comportamenti coerenti su tutta la rete - stradale e ferroviaria - e tutti i nodi - portuali e aeroportuali - nazionali". In una lettera alla ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, il presidente della confederazione, Guido Nicolini, lamenta che nonostante siano passati parecchi "giorni dall'esplosione dell'emergenza CoVid-19, ancora le Rappresentanze associative degli operatori e delle imprese delle nostre categorie produttive non sono state ne' convocate ne' ascoltate. Eppure", sottolinea, "le nostre aziende sono in trincea: terminal portuali, magazzini, centri di distribuzione, autotrasportatori, spedizionieri, operatori del cargo ferroviario e del cargo aereo stanno fronteggiando blocchi operativi ed ostacoli amministrativi enormi. Sono le imprese in prima linea che garantiscono ogni giorno la logistica delle merci, per la produzione industriale e per i consumi, anche in una condizione oramai di grave rallentamento operativo - spesso quasi totale paralisi - dei principali hub nazionali. Sono e siamo certi", conclude, "che Lei vorra' adoperarsi in tale direzione, nella convinzione che ulteriori rallentamenti del ciclo distributivo provocherebbero la totale ed immotivata paralisi del Paese". (AGI)

Mau

261246 FEB 20

NNNN

CORONAVIRUS: CONFETRA, NOSTRE AZIENDE IN TRINCEA, SERVE TASK FORCES
AGENZIA KRONOS
SEZIONE ECONOMIA
CORONAVIRUS: CONFETRA, NOSTRE AZIENDE IN TRINCEA, SERVE TASK FORCES =

Roma, 26 feb. (Adnkronos) - "Onorevole Ministra, sono ormai passati giorni dall'esplosione dell'emergenza CoVid-19, ed ancora le Rappresentanze associative degli operatori e delle imprese delle nostre categorie produttive non sono state né convocate né ascoltate. Eppure le nostre aziende sono in trincea: terminal portuali, magazzini, centri di distribuzione, autotrasportatori, spedizionieri, operatori del cargo ferroviario e del cargo aereo stanno fronteggiando blocchi operativi ed ostacoli amministrativi enormi." E' quanto scrive Confetra in una lettera inviata al ministro dei Trasporti, Paola De Micheli.

"Abbiamo bisogno - chiede ancora Confetra- di un punto di raccordo nazionale, di una Task Force operativa presso il nostro Ministero di riferimento, che possa ricondurre ad omogeneità e coordinamento i tanti attori istituzionali che operano lungo la filiera del trasporto merci, così da avere disposizioni e comportamenti coerenti su tutta la rete, stradale e ferroviaria, e tutti i nodi, portuali e aeroportuali, nazionali".

(Sec-Tes/AdnKronos)

ISSN 2465 - 1222
26-FEB-20 13:27

NNNN