

Rassegna stampa Assarmatori dal 17-18/03/2020

Indice delle testate

Il Sole24Ore.....	2
Il mondo dei trasporti.....	5
La gazzetta marittima.....	6
Avvisatore marittimo.....	8
La verità.....	10

Dalle code di tir all'export, agli approvvigionamenti: le conseguenze della sospensione di Schenghen

Dopo Austria, Ungheria, Repubblica Ceca, Danimarca, Polonia, Lituania e Germania, anche la Spagna ha sigillato i suoi confini. La Commissione europea difende il principio della libera circolazione delle merci e delle persone e chiude le frontiere esterne

di Andrea Carli

Coronavirus, ecco gli aiuti per il lavoro

4' di lettura

Diventata ormai il nuovo epicentro dell'[epidemia di coronavirus](#), l'Ue chiude le sue frontiere esterne. È prevista una riunione straordinaria del Consiglio europeo, in videoconferenza. Dai capi di Stato e di Governo dei 27 dovrebbe arrivare il via libera a una serie di soluzioni proposte dalla Commissione per arginare la pandemia sul territorio dell'Unione.

L'Europa chiude le frontiere esterne

Tra queste, secondo le anticipazioni fornite dalla presidente della Commissione Ursula von der Leyen, «una restrizione temporanea per tutti i viaggi non essenziali verso l'Ue, per trenta giorni, ma da prolungare se necessario». Tale blocco, soggetto a esenzioni per i cittadini europei che tornano a casa, ma anche per personale sanitario e ricercatori, ha come obiettivo quello di «non appesantire ulteriormente i sistemi sanitari», ha spiegato von der Leyen.

Ma otto paesi hanno sospeso Schenghen

Al di là della chiusura delle frontiere esterne, a destare preoccupazione per le ripercussioni che potrebbe avere è la decisione di molte capitali europee di “andare oltre”, ovvero di rinunciare alla libera circolazione interna sancita da Schenghen. Così dopo Austria, Ungheria, Repubblica Ceca, Danimarca, Polonia, Lituania e Germania, anche la Spagna ha sigillato i suoi confini: è il secondo Paese più colpito dal coronavirus in Europa (il primo è l'Italia), con oltre 9.000 contagi e 300 morti. Controlli alle frontiere verranno effettuati anche da Svizzera e Norvegia che, pur non essendo membri Ue, appartengono alla zona Schenghen. La proposta della Commissione - chiudere le frontiere esterne ma mantenere aperte quelle interne - ha proprio l'obiettivo di difendere un pilastro dell'Unione europea, ovvero quella libera circolazione delle merci e delle persone che gli otto paesi hanno sospeso. Una soluzione quella degli otto contemplata dal Trattato di Schenghen: sono possibili deroghe in caso di emergenza o di minaccia e può essere sospeso fino a due mesi.

Coronavirus, ecco le misure straordinarie per la salute

Von der Leyen: corsie preferenziali per medicinali e cibo

Anche perché uno stop diffuso a Schenghen ha già delle conseguenze, a cominciare dalle lunghe code di camion che si sono viste nei giorni scorsi in corrispondenza dei valichi di frontiera. Ogni rallentamento nella consegna delle merci non fa altro che aggravare ulteriormente l'impatto economico del Coronavirus. Le conseguenze possono interessare anche gli approvvigionamenti. «È vitale mantenere la continuità del trasporto delle merci nell'Unione europea - ha sottolineato von der Leyen -. Per questo - ha aggiunto - proponiamo delle corsie

rapide, preferenziali, per il trasporto di medicinali ed equipaggiamenti medici, cibo e servizi essenziali».

Vacondio (Federalimentare): nessun problema di approvvigionamento all'orizzonte

Per ora la situazione è sotto controllo. «Non si intravedono problemi di approvvigionamento all'orizzonte», spiega il presidente di Federalimentare, Ivano Vacondio. «Per quanto riguarda la circolazione del cibo all'interno dell'Ue - aggiunge - ieri la comunità europea ha diramato le linee guida per quel che concerne il traffico delle merci in territorio europeo, sottolineando come la catena alimentare non si possa assolutamente interrompere. Qualsiasi violazione in tal senso sarà sanzionata». Di spesa molto più abbondante del normale in tutti i negozi e in particolare in quelli di quartiere e nei piccoli paesi ma di nessun problema di approvvigionamento parla anche la presidente di Fida Confcommercio, Donatella Prampolini. «Non ci sono problemi di approvvigionamento delle merci - continua -, se c'è qualche ritardo è fisiologico perché magari può capitare che ci sia personale ridotto nei magazzini per turni o malattie, e quindi di conseguenza questo provoca ritardo negli arrivi delle merci sugli scaffali. Direi che tutto comunque funziona bene».

17 marzo 2020

- [Coronavirus](#)
- [Unione Europea](#)
- [commissione UE](#)
- [Spagna](#)
- [Germania](#)



1.

Controlli alle frontiere, monito Ue: salvaguardare il mercato unico

dal nostro corrispondente Beda Romano

Della Pepa (Anita): situazione abbastanza complicata per i trasporti

Per quanto riguarda i trasporti, «la situazione è molto fluida - racconta Giuseppina Della Pepa, segretario generale di Anita (Associazione nazionale imprese trasporti automobilistici)-. Allo stato attuale non ci risultano particolari problemi se non al confine tra Austria e Germania, probabilmente per effetto del fatto che avendo la Germania ripristinato i controlli alle frontiere si sono verificati rallentamenti fisiologici legati a queste verifiche. Comunque le merci transitano, ovviamente c'è un rallentamento complessivo, generale in tutti i paesi. Vediamo come si evolve la situazione in queste ore. I problemi più rilevanti - continua Della Pepa - li stiamo registrando con i paesi dell'Est. Proprio in questo momento mi è arrivata una comunicazione dall'ambasciatore italiano in Ungheria che delinea una situazione abbastanza delicata in quel paese. Gliela leggo: "L'autista di nazionalità non ungherese proveniente da

territori considerati contagiati (tra cui l'Italia) può entrare e arrivare nel posto dove scarica o carica, però poi deve essere messo in quarantena per 14 giorni in un locale creato appositamente nello stabilimento dove ha consegnato la merce o da dove ritira la stessa, oppure nella cabina del camion". Non ho parole... "Se l'autista di qualsiasi nazionalità (continua la lettera dell'ambasciatore, ndr) si sente bene, può richiedere il parere e la visita epidemiologica dell'autorità locale e qualora viene trovato in buone condizioni di salute può riprendere il viaggio. Per il transito non ci sono problemi. In generale, la situazione è abbastanza complicata».

Nei porti esteri stop alle navi italiane

La stretta sulla libera circolazione delle merci si delinea non solo all'interno dei confini Ue. Nei giorni scorsi Assarmatori e Confitarma, le due associazioni che rappresentano gli armatori, e Federagenti (la federazione degli agenti marittimi) hanno inviato una lettera al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella quale hanno messo in evidenza che molti porti esteri stanno chiudendo le porte alle navi italiane a causa del coronavirus. «Le notizie che stiamo ricevendo da diversi Paesi - sia Paesi terzi che, purtroppo, stati dell'Ue - nei quali operiamo relative all'interdizione dei porti alle navi che abbiano scalato negli ultimi 15 giorni l'Italia sono - si legge nel documento - estremamente preoccupanti».

Coldiretti: con controlli frontiere a rischio 44,6 miliardi di export

C'è poi un altro aspetto da prendere in considerazione, ed è quello delle conseguenze che i controlli promossi da alcuni paesi Ue hanno sull'economia italiana. Coldiretti parla di 44,6 miliardi di esportazioni Made in Italy bloccate alle frontiere a causa dei limiti posti da un numero crescente di Paesi europei. Alla Commissione europea il compito in questi giorni drammatici di evitare che l'emergenza coronavirus riesca laddove le battaglie dei sovranisti per chiudere le frontiere contro i migranti non sono riuscite. Ovvero far saltare Schenghen.

ASSARMATORI-CONFITARMA-FEDERAGENTI / Lettera congiunta ai ministri De Micheli, Di Maio e Speranza

Mercoledì, 18 Marzo 2020



La scorsa settimana, i Presidenti di Assarmatori, Stefano Messina, di Confitarma, Mario Mattioli, e di Federagenti, Gian Enzo Duci, hanno inviato ai ministri delle Infrastrutture e Trasporti, degli Affari Esteri e della Salute, una lettera a firma congiunta per richiedere interventi urgenti per il settore colpito dall'emergenza Coronavirus. Diversi i temi affrontati in questa lettera scritta; i due problemi che preoccupano, maggiormente, le singole associazioni di categoria sono: il rischio concreto che le navi nostrane non possono più entrare nei porti stranieri e la conseguente esclusione o emarginazione del nostro Paese dalle attività marittime che, insieme al trasporto aereo, ferroviario, e su gomma, costituiscono una risorsa preziosa che fa economia.

Armatori sull'emergenza pandemia: urge un tavolo di confronto trasporti

18 Marzo 2020

[Condividi su Facebook](#)

[Tweet su Twitter](#)



ROMA – Lo shipping vive con estrema preoccupazione l'evolversi della grave emergenza Covid-19 anche per l'impatto che questa situazione sta avendo e continuerà ad avere sul sistema socio-economico italiano. Lo sottolinea una nota di Confitarma che continua in questi termini.

“L'armamento italiano, le imprese di armamento che operano in Italia e le agenzie marittime si sono sin da subito messe a disposizione, attraverso i loro rappresentanti, delle Autorità nazionali e locali per contribuire alla soluzione di questa crisi sanitaria che ha colpito particolarmente il nostro Paese e che sta discriminando l'Italia e gli italiani nel mondo.

Le problematiche che riguardano i trasporti marittimi sono numerose ed è urgente individuare soluzioni adeguate a garantire l'operatività delle navi e la regolarità dei traffici.

Le urgenti problematiche sono state sintetizzate nella nota (che riportiamo qui a fianco, n.d.r.) che Assarmatori, Confitarma e Federagenti hanno inviato ai ministri

delle Infrastrutture e dei Trasporti, degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale e della Salute per illustrare le criticità più importanti che il comparto sta riscontrando a livello operativo sin dall'adozione delle prime misure straordinarie adottate dal Governo e che nel progredire della crisi si sono fatte via via più stringenti.

Le tre Associazioni auspicano l'urgente insediamento di un tavolo di analisi e di confronto del settore con le Amministrazioni coinvolte, alle quali sin da ora garantiscono la disponibilità a partecipare e a fornire il proprio supporto.

Le navi passeggeri adesso si fermano

Gli armatori italiani: «Rischio che i mercantili non possano toccare il nostro Paese»



La nave Viking Orion

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Le navi si stanno fermando per il coronavirus. Il settore più colpito è quello dei passeggeri. Ma gli armatori avvertono che adesso rischiano anche i mercantili che toccano i porti italiani.

Sul fronte crociere, le maggiori compagnie mondiali hanno rimandato i viaggi programmati per le prossime settimane. Costa Crociere ha interrotto fino al 3 aprile le crociere delle sue 15 navi e delle 14 della controllata tedesca Aida. Princess Cruise, che come Costa fa parte del gruppo statunitense Carnival, ha deciso un'interruzione ancora più duratura, fino al 10 maggio. A questa com-

pagnia appartengono due navi colpite da coronavirus a bordo, la "Diamond Princess" e la "Grand Princess". Msc ha cominciato ad annullare i viaggi dove le amministrazioni locali hanno chiuso i porti, a cominciare dalla Spagna e dai Caraibi. Altri marchi hanno interrotto l'attività nei giorni scorsi, come Viking (crociere marittime e fluviali), Disney e Celestial. E una nuova compagnia, Virgin, ha spostato l'inaugurazione della "Scarlet Lady" a dopo la metà di luglio. Subito dopo le crociere, anche le compagnie di traghetti hanno cominciato a valutare la chiusura di linee in Italia, a partire da Corsica Ferries con la Savona-Bastia. La compagnia franco-italiana ha deciso di concentrare la propria attività italiana a Livorno, fermando le partenze da Savona, mentre in Francia continua a

utilizzare il porto di Tolone. Dal canto suo Moby-Tirrenia ha ricalibrato i collegamenti con l'isola d'Elba, mentre Gnv si appresta a varare misure analoghe. Inoltre offre due partenze, il 18 e 25 marzo, dai porti chiusi della Spagna per garantire il ritorno di chi è diretto verso l'Italia per motivi di necessità, mentre navi Grimaldi collegano Barcellona con Civitavecchia verso l'Italia. Ma intanto si stanno muovendo anche le amministrazioni. Il ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha fermato il traffico passeggeri di traghetti con Sardegna e Sicilia, d'intesa con le amministrazioni regionali. Restano aperti invece i servizi di merci, vitali per af-



frontare nella maniera migliore il lungo periodo di isolamento che attende i cittadini italiani. Per quanto riguarda le merci, i rischi arrivano però dall'estero, come hanno denunciato in un comunicato congiunto Confitarma, Assarmatori e Federagenti «Un numero crescente di armatori stranieri - spiegano le tre associazioni - rifiuta contratti di trasporto che prevedono lo sbarco di merci nei porti italiani, mettendo in seria difficoltà l'import di materie prime». Come ha riportato "Il Secolo XIX", sono settanta i Paesi nei quali fino ai giorni scorsi le navi battenti bandiera italiana (la flotta è composta complessivamente da 1.400 unità) stavano avendo difficoltà con le autorità locali per effetto dell'emergenza coronavirus.

©BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Corsica Ferries
concentra la propria
attività italiana
a Livorno,
fermando
le partenze
da Savona

«L'Ue lascia i marittimi in un limbo»

Il presidente di Assoarmatori: «Chi lavora sulle navi non può sbarcare nei porti perché verrebbe messo in quarantena e sta rischiando il posto. Ma all'Europa non interessa»

di **GIANLUCA BALDINI**

■ «L'Ue non sta facendo nulla per risolvere i problemi dei marittimi italiani in questi tempi di coronavirus». A parlare alla *Verità* è **Stefano Messina**, presidente di Assarmatori, la confederazione dei gruppi armatoriali operanti in Italia, e del gruppo Messina, società che opera nel campo del trasporto delle merci via mare.

Con la pandemia che si sta diffondendo a livello globale e che purtroppo ha avuto un grande impatto anche in Italia, oggi il problema che hanno i lavoratori marittimi italiani è che non possono più sbarcare nei porti in cui arrivano perché verrebbero messi in quarantena. «Le istituzioni europee non hanno fatto nulla per risolvere il problema, se non dare indicazioni di natura igienica», spiega **Messina**. «Il governo italiano è stato più veloce nel rispondere al problema e, attraverso il ministero dei Trasporti, ha

previsto una deroga che permette ai lavoratori di stare in mare fino a fine giugno, prolungando di fatto i turni di lavoro», dice **Messina**. «Purtroppo quello che è mancato è un coordinamento a livello europeo sul tema. Si sono mossi solo i singoli Paesi».

Nonostante, dunque, gli operatori vengano pagati quando sono in mare, è chiaro che la situazione non possa durare a lungo. I lavoratori si trovano costretti a non poter tornare a casa dalle loro famiglie e nemmeno a scendere dalle navi quando queste attraccano. Si trovano di fatto in un limbo in cui possono solo lavorare. «Nei decreti emanati in questi giorni dal governo il problema non è stato toccato», dice il presidente di Assarmatori, «la speranza è che il tema venga affrontato la prossima settimana. Al momento però la Commissione europea non si è sentita».

Il problema del trasporto merci via mare è insomma molto forte. Il motivo è chiaro: il trasporto merci è da con-

siderarsi un servizio essenziale per evitare che un Paese finisca al collasso. «Non voglio dire che i lavoratori siano come i medici o gli infermieri che ogni giorno combattono in prima fila contro il virus, però è giusto sottolineare che i servizi offerti dal nostro settore non si possano interrompere perché di prima necessità», dice **Messina**.

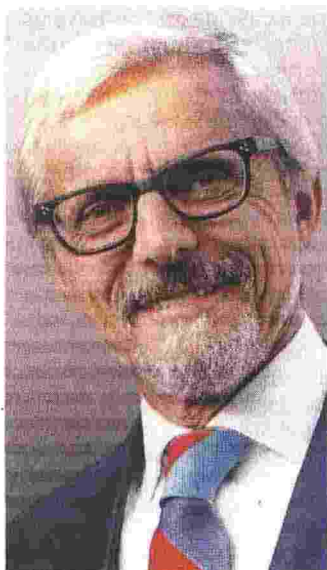
Inoltre, va ricordato, per i lavoratori marittimi non è prevista la cassa integrazione. «C'è solo un fondo di solidarietà istituito nel 2015 e previsto dal contratto collettivo di categoria», ricorda il manager. «La ritenuta è un terzo a carico del lavoratore e per due terzi a carico dell'azienda. Il problema è che la disponibilità di questo fondo non è eterna. Presumibilmente finirà nel giro di poche settimane», dice. «Quello che noi speriamo è che nei prossimi decreti sia prevista un'integrazione per i lavoratori di questo settore. Anche perché il settore marittimo è tra i più colpiti, soprattutto nel caso

del trasporto passeggeri, dove si prevede la perdita di molti posti di lavoro. Del resto, al momento, il 70% delle prenotazioni è stato disdetto», spiega **Messina**.

Il governo e l'Ue, insomma, devono fare qualcosa. «Le società italiane che trasportano merci in questo momento sono tutte in perdita. Portano avanti il servizio solo per questioni di coscienza», spiega il numero uno di Assarmatori, «non certo perché ci guadagnano. È pieno di navi che mandano avanti il trasporto con un numero così basso di container che non basta nemmeno a coprire il costo del carburante», dice il manager.

Per cercare di trovare una soluzione nel minor tempo possibile, l'associazione presieduta da **Messina** ha scritto al commissario europeo dei trasporti, **Adina Ioana Vălean**, ma al momento la missiva non ha ricevuto risposta. L'auspicio è che la situazione venga risolta al più presto, altrimenti molti professionisti potrebbero finire per perdere il lavoro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ALLARME Stefano Messina

