

Rassegna stampa Assarmatori del 14/03/2020

Indice delle testate

Milano Finanza.....	2
Il Secolo XIX.....	3

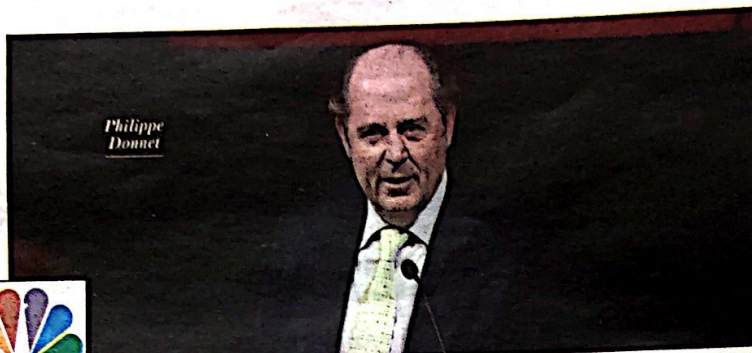
di Carlo Brustia
MF-DowJones

EMERGENZA/13 Generali chiude il 2019 con 2,67 miliardi di utili e lancia un fondo da 100 mln contro il coronavirus. Il cui impatto sui mercati potrebbe creare opportunità di m&a, dice il ceo Donnet a *ClassCnbc*

La reazione del Leone

Risultato operativo record di 5,19 miliardi (+6,9%), utile a 2,67 miliardi (+15,7%), dividendo a 0,96 euro per azione. I conti positivi di Generali del 2019 fotografano un passato che sembra molto più lontano di soli due mesi e mezzo. La pandemia infatti costringe a rivedere i piani e a prendere misure di emergenza. Come il Fondo Straordinario Internazionale fino a 100 milioni di euro approvato dal cda della compagnia assicurativa triestina per sostenere la lotta al coronavirus.

In un'intervista a *ClassCnbc* (il video su [milanofinanza.it](https://www.milanofinanza.it)) l'amministratore delegato Philippe Donnet spiega che i primi 30 milioni verranno messi subito a disposizione del Servizio Sanitario Nazionale e della Protezione Civile attraverso il coordinamento del nuovo commissario per l'emergenza Domenico Arcuri. «Ci è sembrato doveroso dimostrare il nostro sostegno concreto alla prima delle nostre comunità in questo momento di grande difficoltà per tutti», spiega Donnet. A questa iniziativa seguirà la possibilità, in alcuni casi, di ritardare il



pagamento dei premi o di beneficiare di sconti, oltre che aiuti alle reti distributive. «La nuova produzione sarà ritardata e ciò potrebbe creare problemi ai nostri colleghi; lo vogliamo evitare», dice Donnet.

I risultati dell'anno scorso sono una base solida per affrontare le conseguenze della pandemia, ma Generali sta preparando anche contromisure in diverse aree di business. «Partiamo da una raccolta nel Vita che è stata la più

alta di tutto il mercato a livello internazionale», ricorda Donnet. «Su questo fronte la situazione di queste settimane avrà un impatto diretto, perché la nuova raccolta sarà ritardata; non scomparirà, arriverà solo più tardi. Tra le altre conseguenze ci aspettiamo un calo della sinistrosità Rc Auto, ovviamente perché la gente gira molto di meno. Ma l'impatto più significativo sarà sulla assicurazione viaggi, quindi soprattutto sul business di Europe Assistance».

Donnet si aspetta che a livello di gruppo l'impatto principale sarà quello legato agli aspetti finanziari. «Non ci troviamo di fronte a una crisi finanziaria, ma al contagio del virus sui mercati azionari. Il calo delle borse ha qualche impatto sul nostro bilancio, ma sarà di breve termine, non lo consideriamo strutturale».

A proposito di finanza, il ceo di Generali rassicura sulla tenuta dei 62,7 miliardi di euro in Btp in portafoglio. «Quello che è acca-

duto dopo le decisioni della Bce non cambia la nostra posizione. Noi non facciamo trading di Btp, siamo investitori di lungo termine. Quello che conta per noi è il matching tra asset e liabilities e il nostro pacchetto di Btp è in linea sotto questo aspetto. Inoltre Lagarde ha dichiarato che non ha intenzione di frammentare la zona euro, quindi non siamo molto preoccupati per lo spread italiano».

SOLVIBILITÀ DEL LEONE

2018	217%
2018	234%
2020*	200%

* dato al 6 marzo;

GRAFICA MF-MILANO FINANZA

Intanto in pochi giorni sui mercati sono cambiati in maniera importante multipli e valutazioni delle società investite dalle ondate di panic selling. E Donnet continua a guardare con interesse alle opportunità che si possono aprire per crescere sui mercati internazionali. «La nostra strategia rimane assolutamente valida», spiega. «L'implementazione di questa strategia dovrà essere adeguata a nuove ricognizioni di mercato. Significa che dobbiamo essere opportunistici, perché forse ci saranno ancora più opportunità per m&a a prezzi più bassi, ma allo stesso tempo rimanere disciplinati nella scelta delle operazioni, come abbiamo fatto fino ad oggi. Forse le condizioni di mercato ci richiederanno di fare un update delle priorità strategiche per quanto riguarda l'm&a, ma questo non cambia il cuore della nostra strategia». Impossibile oggi fare previsioni sulla durata della crisi sanitaria e sulle conseguenze per l'economia. Ma Donnet, francese amante dell'Italia, è nella posizione ideale per mettere a confronto le risposte in corso nei due Paesi. «Direi che le due linee si stanno avvicinando mano mano. Quello che conta è non andare nel panico. Dobbiamo essere molto seri nell'osservare le regole definite dallo Stato italiano o dallo Stato francese. La disciplina individuale e la disciplina collettiva sono molto importanti; rappresentano l'unico modo per limitare il contagio. Più saremo disciplinati, prima vedremo la fine di questa crisi». (riproduzione riservata)

Con le imprese di navigazione rischia un Paese intero

Caro Direttore, da attento lettore di *MF-Milano Finanza* ho molto apprezzato il suo «Orsi & Tori» pubblicato venerdì 13 marzo, soprattutto quando Lei delinea la necessità di due commissari straordinari, di cui uno per «il mondo sempre più importante della logistica connessa alle attività produttive e alle forniture» e l'altro per una nuova politica industriale capace di rivitalizzare il Paese nello spirito di un nuovo Piano Marshall.

Questo è proprio quello che serve all'Italia non solo per superare la gravissima emergenza derivante dalla pandemia Covid 19 ma anche per trasformare questa situazione surreale in una nuova opportunità per il Paese. Attualmente la logistica nazionale sta rischiando un drammatico blocco; in poco più di due mesi siamo passati da promettenti stime di crescita per l'intero comparto dello shipping alle attuali cifre devastanti, particolarmente evidenti per il traffico passeggeri, crocieristico e per i vitali collegamenti di corto raggio da e verso le isole minori (un comparto che funge anche da servizio pubblico e continuità territoriale colpito da un'ondata di cancellazioni e disdette tra il 60 e l'80% di tutte le prenotazioni già effettuate), ma non meno gravi, per quanto ancora contenute nei numeri, le ripercussioni sul traffico merci. Se in questo settore le percentuali sono più basse è solo perché gran parte delle navi che stanno scalando attualmente i porti italiani sono partite ben prima che iniziasse l'emergenza, ma i segnali che stiamo raccogliendo in tutto il mondo sono decisamente preoccupanti. Se mettiamo insieme materie prime, se-

mi lavorati, lavorati e prodotti finiti, oltre il 60% della produzione industriale e del fabbisogno nazionale dipende dai traffici marittimi, ma in questi giorni diverse nazioni hanno chiuso e tuttora stanno tentando di chiudere i loro porti alle navi provenienti dall'Italia; altre, pur non arrivando formalmente a soluzioni del genere, stanno rendendo impossibile l'ormeggio ai loro scali perché impongono quarantene o altre misure (preventive di forma ma ostative di fatto). È diventato impossibile persino ruotare gli equipaggi, le norme internazionali prevedono che un marittimo



non possa essere impegnato continuativamente oltre un certo numero di giorni; superato quel limite deve essere sostituito, altrimenti la tabella minima di sicurezza non è rispettata e la nave è costretta a fermarsi. Ma se il Paese non accetta passeggeri provenienti dall'Italia (sia via aerea sia via nave), i rimpiazzi non possono essere effettuati, con le conseguenze già descritte. Inoltre sono diverse le navi provenienti da altre nazioni che stanno decidendo di saltare i porti italiani, per non rischiare a loro volta di essere bloccate al momento di tocca-

re scali di altre nazioni, o perché rifiutano di accettare a bordo i piloti dei porti italiani o il personale addetto ai controlli e alla sicurezza della navigazione.

Il numero di questi casi si sta moltiplicando ogni giorno e il rischio serio è che si vada verso un blocco di rifornimenti strategici,

a cominciare da quelli energetici. Non sono a rischio solo le imprese di navigazione, ma il Paese intero. Ecco perché come presidente di Assarmatori (aderente a Contrasporto-Concommercio) e insieme ai colleghi presidenti di Confindustria e Federagenti, ho firmato un appello al Governo perché si prendano misure urgenti affinché l'Italia non venga emarginata dalle rotte mondiali di approvvigionamento e continui a poter alimentare la propria eccellente capacità produttiva espressa da migliaia di imprese orientate all'Export, e al tempo stesso si permetta alle compagnie marittime impegnate in questo lavoro di affrontare la

crisi e superarla. Un Commissario straordinario che abbia ben chiaro l'importanza della partita in gioco e che affianchi il Governo nel suo intenso lavoro aiuterebbe moltissimo. E sarebbe determinante anche in un futuro, speriamo quanto mai prossimo, in cui si debba lavorare per la rinascita del sistema produttivo, di cui la logistica è la colonna dorsale.

Con la consueta stima auguro buon lavoro a Lei e ai Suoi colleghi

Stefano Messina
presidente di Assarmatori

Navi italiane respinte all'estero

Gli armatori al governo: «Così sono a rischio le forniture». Piano anti-virus, il Tesoro pronto a uno sfioramento vicino al 4% Crescono i morti in Liguria. Toti: «Non uscite nel weekend o si rischia il collasso». Elezioni regionali verso lo spostamento

Il coronavirus si diffonde in tutto l'Occidente. Oggi la Spagna dichiarerà lo stato di emergenza e si prepara a misure simili a quelle italiane. Trump ha dato lo stesso annuncio all'America. Gli armatori scrivono

al governo per segnalare che sempre più spesso le navi italiane vengono respinte nei porti esteri: «È a rischio l'import di materie prime e derrate alimentari». Anche in Liguria il contagio cresce. Toti lancia un ap-

pello ai cittadini: «Non uscite nel weekend o si rischia il collasso». Il governo lancia nuove misure economiche e si prepara a varare uno sfioramento del deficit vicino al 4%.

SERVIZI / PAGINE 2-13

Problemi ai confini nazionali anche per l'autotrasporto. Stop tra le polemiche per Fincantieri, sciopero all'ex Ilva

Armatori italiani respinti dai porti esteri: «Gli scambi commerciali sono a rischio»

IL CASO

Gilda Ferrari
Simone Gallotti / GENOVA

L'isolamento arriva dal mare: le navi italiane sono respinte dai porti stranieri, quelle estere si rifiutano di entrare negli scali italiani. E così l'approvvigionamento delle materie prime per l'industria italiana rischia lo stop. Gli armatori italiani lanciano l'allarme: «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 estremamente preoccupanti». Il settore questa volta è unito: la lettera inviata al ministero dei Trasporti è infatti firmata da Assarmatori e Confitarma, le due associazioni che rappresentano gli armatori, e Federagenti (la federazione degli agenti marittimi). Stefano Messina, Mario Mattioli e Gian Enzo Duci denunciano un rischio concreto di emarginazione dell'Italia dalle rotte mondiali. «Un numero crescente di armatori stranieri rifiuta contratti di trasporto che prevedono lo sbarco di merci nei porti italiani metten-

do in seria difficoltà l'import di materie prime» spiega la lettera, anche in settori essenziali «per garantire gli approvvigionamenti alimentari».

AUTOTRASPORTO, TORNANO I CONFINI

«Ai confini con la Slovenia e la Croazia sono stati aggiunti altri blocchi a quelli attuati dall'Austria. Così le merci rischiano di non arrivare nei negozi di generi di prima necessità», Confrtrasporto-Confcommercio denuncia l'isolamento da terra del Paese: «Le segnalazioni che ci arrivano dai nostri autotrasportatori sono allarmanti» spiega il vicepresidente di Confcommercio e Confrtrasporto Paolo Uggè. «È inaccettabile che venga resa estremamente laboriosa la circolazione ai veicoli che trasportano beni provenienti dall'Italia». Trasportounito ha già calcolato che il 25% dei camion si è già fermato come racconta il numero uno dell'associazione Maurizio Longo. Almeno sul fronte del porto qualcosa sta cambiando.

PORTI, LIMITATO IL CAOS

Dopo l'intesa raggiunta nella notte sulle linee guida da adottare negli scali, portuali, terminalisti e operatori stanno cercando faticosamente di riportare il clima ad un livello accettabile. Le nuove misure preve-

dono una maggiore attività di sanificazione di mezzi e ambienti di lavoro e l'assunzione di protocolli anticontagio» e la riduzione del contatto con le altre persone. Le nuove linee

guida ieri hanno provocato qualche problema operativo, ma si aspetta qualche giorno di rodaggio per superare le difficoltà. Così ieri sindacati, terminalisti e autotrasportatori, erano positivi sulle nuove norme: «In attesa delle linee guida del ministero - dice Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito - su cui poi potremmo modellare e aggiustare quello che non funziona».

FINCANTIERI SI FERMA

Fincantieri sospende le attività produttive in tutti gli stabilimenti dal 16 al 29 marzo, disponendo il ricorso a ferie collettive anticipandole rispetto alla chiusura estiva. La decisione del gruppo arriva a valle di tensioni esplose già giovedì, quando al cantiere di Sestri Po-

nente i lavoratori hanno sospeso l'attività in autotutela. I sindacati contestano la scelta di ricorrere alle ferie forzate. «Tale misura - argomenta il gruppo - pur avendo ripercussioni sulle consegne imminenti consentirà attraverso una maggiore presenza ad agosto di miti-

gare l'impatto sui successivi adempimenti». Fim e Fiom accusano l'azienda di «affrontare la crisi facendola pagare ai lavoratori» e rinviando la discussione all'incontro della prossima settimana.

ALTA TENSIONE ALL'EX ILVA

Altissima la tensione negli stabilimenti siderurgici ex Ilva. A Taranto ArcelorMittal ha annunciato una riduzione del personale sui turni, mentre nei siti di Genova e Novi Ligure Fim, Fiom e Uilm hanno proclamato lo sciopero «per il mancato rispetto delle condizioni di sicurezza». A Cornigliano scioperano tutti i reparti, zincature incluse, dalle 7 di ieri mattina sino a domenica, dopo che la rsu ha chiesto la sanificazione delle banchine e degli impianti. Nello stabilimento di Novi la rsu proclama sciopero per 7 giorni a partire da stamattina per «la mancanza dei requisiti minimi di sicurezza» e dopo che Mittal «si è rifiutata di ricorrere agli ammortizzatori sociali pur potendo». Paradossalmente, la Cig nei due stabilimenti del Nord scatterà per «crisi di mercato» da fine marzo. Si tratta delle 13 settimane che l'azienda chiede per 260 lavoratori (130 a Cornigliano e altrettanti a Novi). A Genova il comitato di vigilanza dell'Accordo di

programma-sindacati e istituzioni locali - ha chiesto il ritiro del provvedimento, ma ieri Mittal con una lettera ha comunicato che procederà ugualmente dal 29 marzo, convocando i sindacati il 18.

DISAGI PER I CORRIERI

Disagi si sono registrati anche tra i corrieri. I lavoratori della Gls di Bolzaneto si sono fermati per primi, lamentando l'assenza dei dispositivi di sicurezza. «In Tnt - spiega Marco Gallo, Filt - i dispositivi c'erano ma le consegne ai privati sono esplose in questi giorni generando sovraccarichi di lavoro». Stop anche tra i driver e i facchini di Sda, tensioni in Bartolini e DHL: «I lavoratori hanno paura di essere esposti al contagio», dice Gallo. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Una portacontainer in fase di scarico in un porto americano

BANCHE

Carige, sportelli aperti solo al mattino

Carige dal 16 al 25 marzo riduce l'orario di apertura delle filiali e introduce una serie di misure legate all'evoluzione dell'emergenza Covid19. Gli sportelli dell'istituto saranno chiusi al pomeriggio e vi sarà il numero minimo di dipendenti per garantire i servizi bancari, limitando l'accesso a un cliente per dipendente operativo. Per limitare il disagio dei dipendenti e ridurre al minimo indispensabile la presenza fisica in uffici e filiali sono previsti 4 giorni aggiuntivi di permesso retribuito ai dipendenti, oltre ai 5 già previsti, per i dipendenti con figli di età inferiore ai 12 anni. La banca segnala inoltre che oltre agli incentivi sullo smart working è stata lanciata una campagna informativa dei clienti sulla necessità di utilizzare i canali multimediali.

COLDIRETTI

Pesca, barche ferme a tutela dell'equipaggio

Dallo strascico alla piccola pesca: a causa dell'emergenza coronavirus «sono ferme in porto la maggior parte delle imbarcazioni liguri». A lanciare l'allarme è Coldiretti Liguria: «Le lampare che avrebbero dovuto iniziare a fine marzo la stagione della pesca all'acciuga hanno deciso al momento di non armare le barche, non potendo garantire la distanza necessaria tra l'equipaggio e non avendo, una volta giunti a terra, garanzia di vendita del loro pescato a miglio zero, essendo chiusi i classici canali, che stagionalmente, attendono questo pesce locale, come ristoranti e alberghi». Coldiretti segnala che le misure del governo «stanno colpendo anche le marinerie liguri dove si registra un crollo della domanda di pesce fresco».

IMPRESE

Anche Cressi in pausa: «Prima volta da 70 anni»

Anche la genovese Cressi, una delle più importanti aziende italiane nella produzione di attrezzature per gli sport e le attività subacquee, ha deciso di chiudere la propria sede, da ieri fino a lunedì 23 marzo 2020, salvo diverse disposizioni. «È la prima volta - fanno sapere dalla società - che l'azienda chiude in ben oltre 70 anni di storia. In questo modo Cressi vuole tutelare maggiormente la salute dei propri lavoratori, dipendenti e dirigenti, che in parte già stanno seguendo la pratica dello smartworking, e favorire, al tempo stesso, coerentemente il contrasto alla diffusione del virus, incitando tutti a rimanere a casa». L'azienda impiega una settantina di persone nello stabilimento della Valbisagno.

Costruzioni

L'Ance al governo: «Sospendiamo i cantieri»

«Ci troviamo costretti a chiedere un provvedimento che consenta di poter sospendere i cantieri, fatte salve le situazioni di urgenza ed emergenza. Dobbiamo prendere atto che non ci sono le condizioni per poter proseguire»: così il presidente dell'associazione nazionale Costruttori edili, Gabriele Buia. «Abbiamo fatto e stiamo facendo il possibile per non fermare la produzione del nostro comparto, anche per sostenere l'economia del nostro territorio, ma è ormai chiaro che le imprese non sono più in grado di proseguire senza esporre lavoratori e collaboratori a rischi non gestibili» gli fa eco il numero uno genovese dell'Ance, Filippo Delle Piane. Gli edili chiedono quindi di poter fermare i cantieri, fatte salve circostanze eccezionali (es. il Ponte Morandi).