

Rassegna stampa Assarmatori del 12-13/03/2020

Indice delle testate

Adriaeco.....	2
Corriere Marittimo.....	3
Il Mattino.....	4
Il Nautilus.....	5
Informare.....	6
Informazioni marittime.....	13
Messaggero Marittimo.....	15
Porto Ravenna News.....	17
Sardinia Post.....	18
Sassate.....	23
Sea Reporter.....	28
Il Secolo XIX.....	29
Ship2Shore.....	30
Shipmag.....	32
Shipping Italy.....	33
Telenord.....	35
The MediTelegraph.....	36
Milano Finanza (13/3).....	37
Ship2Shore (b).....	38
Marittimi e le navi.....	40
Euromerci.....	41
Gente e territorio.....	42
Osservatore politico internazionale...	43
Le Ultime notizie	44
Primocanale.....	45

Coronavirus, il mondo dello shipping scrive al Governo

12 marzo 2020

103



Oggi 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. Alleghiamo il testo della lettera

[Lettera congiunta Coronavirus](#)

ASSARMATORI, CONFITARMA E FEDERAGENTI - L'APPELLO DELLO SHIPPING ITALIANO AL GOVERNO



Assarmatori, Confitarma e Federagenti - L'appello dello shipping italiano al Governo
13 Mar, 2020

ROMA - «Le problematiche che riguardano i trasporti marittimi sono numerosi ed è urgente individuare soluzioni adeguate a garantire l'operatività delle navi e la regolarità dei traffici». Queste le parole con cui, le associazioni rappresentative dell'armamento italiano e delle agenzie marittime, si sono rivolte al Governo. Una lettera firmata dai presidenti di: Assarmatori, Stefano Messina, di Confitarma, Mario Mattioli, e di Federagenti, Gian Enzo Duci, ed indirizzata ai ministri delle Infrastrutture e Trasporti, degli Affari Esteri e della Salute.

La richiesta avanzata è quella di urgenti interventi per affrontare le gravi problematiche del settore colpito dall'emergenza Coronaviruse, avanzando quindi delle richieste. Riassunte nei 10 punti di seguito:

1) Chiusura dei porti esteri alle navi italiane 2) Rischio di emarginazione dell'Italia dalle rotte mondiali e di approvvigionamento; 3) Impossibilità ad effettuare l'avvicendamento degli equipaggi; 4) Scadenza certificazioni e attestazioni Imo dei marittimi italiani; 5) Impossibilità disvolgere le visite sanitarie; 6) Difficoltà a costituire commissioni di visita per i rinnovi dei certificati; 7) Difficoltà a costituire le commissioni di visita tecnico-sanitarie; 8) Procedure di imbarco sul territorio italiano; 9) Navi passeggeri oltre che le autostrade del mare con tabelle minime di sicurezza sovradimensionate rispetto all'attuale flusso dei passeggeri; 10) Crociere, divieto di sbarco nei porti.

Shipping in crisi, gli armatori al governo

«Così import e crociere sono a rischio»

L'APPELLO

Antonino Pane

Di fronte alla crisi, tutti uniti. Il coronavirus ha cancellato di colpo le divisioni tra gli armatori: lo shipping vive con profonda preoccupazione l'evolversi della grave emergenza provocata dal Covid 19. E così Assarmatori, Confitarma e Federagenti hanno inviato una nota congiunta al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, a quello degli Esteri e a quello 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. Lo shipping italiano con i suoi massimi esponenti chiede l'immediato insediamento di un tavolo di analisi e di confronto del settore con le amministrazioni coinvolte.

Ma vediamo quali sono le maggiori criticità rilevate. Innanzitutto la chiusura dei porti esteri alle navi italiane. Stefano Messina (Assarmatori), Mario Mattioli (Confitarma) e Gian Enzo Duci (Federagenti) cominciano con il sottolineare che l'Italia muove via mare circa il 60% delle merci. «Le notizie che stiamo ricevendo da diversi Paesi - sia terzi che, purtroppo, Stati Ue - dicono dell'interdizione dei porti alle navi che abbiano fatto scalo negli ultimi 15 giorni in Italia. Sono a rischio non solo le nostre imprese di navigazione, alle quali è impedito di operare, ma il Paese intero. Infatti, qualora questi provvedimenti dovessero essere adottati da altre nazioni strategiche dal

punto di vista geopolitico, ci sarebbero gravissime ripercussioni per la nostra economia che, va ricordato, è principalmente di trasformazione».

RISCHIO EMARGINAZIONE

Tutto questo, naturalmente, genera un secondo gravissimo rischio che è quello della emarginazione dell'Italia dalle rotte mondiali e di approvvigionamento. «C'è il concreto rischio - dicono armatori ed agenti - che i servizi di trasporto decidano definitivamente di bypassare il nostro Paese per non precludersi l'approdo in altre nazioni». E da questo punto di vista va anche sottolineato che aumentano ogni giorno armatori stranieri che rifiutano contratti di trasporto verso i porti italiani mettendo in seria difficoltà l'import di materie prime. Tra i settori che potrebbero andare presto in sofferenza c'è l'industria agro-alimentare e la zootecnica con tutta quella che questa significa per quanto riguarda l'approvvigionamento alimentare.

E poi ci sono tutte le difficoltà legate alla gestione delle navi che, pur battendo bandiera italiana, lavorano prevalentemente all'estero. Su queste navi ci sono notevolissime difficoltà per effettuare gli avvicendamenti

degli equipaggi. «Sussiste il reale pericolo - dicono gli armatori - che queste navi non possano più operare perché non in grado di rispettare la tabella minima di sicurezza. Particolarmente difficile si sta rivelando la sostituzione del comandante per il quale sussiste l'obbligo di nazionalità italiana o comunitaria».

FORMAZIONE IN TILT

I provvedimenti restrittivi adottati dal governo, aggiungono gli armatori e gli agenti marittimi, hanno coinvolto anche le attività relative alla formazione obbligatoria del personale navigante, imponendo la chiusura dei centri di addestramento autorizzati dal comando generale. Ci sono poi tutte le procedure, anche queste bloccate, per l'impossibilità di svolgere le visite sanitarie di routine, così come esistono difficoltà le commissioni per le visite necessarie al rinnovo dei certificati di sicurezza e idoneità alla navigazione. Insomma tutte le procedure di carattere burocratico sono praticamente paralizzate con gravi problemi per le compagnie di navigazione.

E poi c'è tutto il comparto delle navi passeggeri e delle autostrade del mare. «L'emergenza Covid-19 - denunciano gli armatori e gli agenti marittimi - sta colpendo pesantemente anche i servizi offerti dalle navi passeggeri, dei quali l'Italia è primario fornitore mondiale nel comparto delle crociere che, dall'indomani dei provvedimenti più restrittivi del governo, ha costretto i più grandi operatori a fermare alcune navi dedicate al mercato italiano». «All'estero - aggiungono - nonostante tutte le procedure e protocolli attivati a bordo delle navi al fine di evitare l'imbarco di personale o passeggeri a rischio, le navi da crociera che imbarcano cittadini italiani subiscono in diversi Paesi restrizioni drastiche dei diritti di approdo e sbarco con un grave danno economico e di immagine».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nella foto d'archivio la Costa Smeralda agli inizi di febbraio nel porto di Civitavecchia

**«SERVE UN TAVOLO
DI CONFRONTO:
NOI ESCLUSI
DALLE ROTTE ESTERE
NONOSTANTE
LA SICUREZZA»**

COVID-19: CRITICITA' TRASPORTI MARITTIMI

Scritto da [RedazioneItalia](#), [Nautica](#), [News](#), [Porti](#), [Trasporti](#) giovedì, marzo 12th, 2020



CONFITARMA

Confederazione Italiana Armatori

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 socioeconomico italiano.

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 soluzione adeguate a garantire l'operatività delle navi e la regolarità dei traffici.

Si riporta in allegato la nota 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.

[Lettera.pdf](#)

Assarmatori, Confitarma e Federagenti chiedono al governo un tavolo di analisi e di confronto con lo shipping sull'emergenza COVID-19

In una lettera evidenziano le principali criticità affrontate dal settore

infosMARE - Le organizzazioni armatoriali italiane Assarmatori e Confitarma (Confederazione Italiana Armatori) e Federagenti, la federazione nazionale degli agenti e raccomandatori marittimi, hanno chiesto l'attivazione urgente di un tavolo di confronto e analisi con le amministrazioni coinvolte nelle attività per far fronte all'emergenza coronavirus, crisi - hanno sottolineato - che lo shipping vive con estrema preoccupazione anche per l'impatto che questa situazione sta avendo e continuerà ad avere sul sistema socioeconomico italiano.

Assarmatori, Confitarma e Federagenti hanno ricordato che 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 Paese e che sta discriminando l'Italia e gli italiani nel mondo. Inoltre hanno evidenziato che 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.

A tal fine Assarmatori, Confitarma e Federagenti hanno inviato ai ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti, degli Affari esteri e della cooperazione Internazionale e della Salute una lettera, che pubblichiamo di seguito, 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. Nella lettera le tre associazioni chiedono quindi 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. (4/4)

Assarmatori

Confitarma
(Confederazione Italiana
Ammatori)

Federagenti
(Federazione Nazionale Agenti
Raccomandatori Marittimi e
Mediatori Marittimi)

Roma, 12 marzo 2020

COVID-19: CRITICITA' TRASPORTI MARITTIMI

Oggi, insieme a tutto il mondo produttivo nazionale, 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 socioeconomico italiano.

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.

Allegate alla presente sono descritte 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.

Auspichiamo l'urgente insediamento di un tavolo di analisi e di confronto del settore con le Amministrazioni coinvolte.

In questo senso, le sottoscritte associazioni garantiscono fin da ora la disponibilità a partecipare al predetto tavolo e a fornire il proprio supporto all'Amministrazione.

Con i più distinti saluti.

Stefano Messina
(Assarmatori)

Mario Mattioli
(Confitarma)

Gian Enzo Duci
(Federagenti)

Nota tecnica Covid-19

1. Chiusura dei porti esteri alle navi italiane

L'Italia è uno dei più importanti Paesi marittimi del mondo e muove via mare circa il 60% delle merci (lavorati, semilavorati e materie prime) in import ed export. 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.

Non sono a rischio solo le nostre imprese di navigazione, alle quali è impedito di operare per il solo fatto di essere italiane, ma il Paese intero. Infatti, qualora tali provvedimenti dovessero essere adottati da altre nazioni geopoliticamente strategiche, vi sarebbero gravissime ripercussioni per la nostra economia che, va ricordato, è principalmente di trasformazione.

2. Rischio di emarginazione dell'Italia dalle rotte mondiali e di approvvigionamento

C'è il concreto rischio che i servizi di trasporto previsti scalare i porti italiani decidano definitivamente di bypassare il nostro Paese per non precludersi l'approdo in altre nazioni.

Un numero crescente di armatori stranieri rifiuta contratti di trasporto che prevedono lo sbarco di merci nei porti italiani mettendo in seria difficoltà l'import di materie prime. Tra i settori che potrebbero trovarsi presto sprovvisti ci sono anche quelli essenziali a garantire gli approvvigionamenti alimentari del Paese (industria agro-alimentare, zootecnia, ecc.).

Da sottolineare, in questo contesto, l'importanza dei trasporti marittimi nel settore energetico, la cui interruzione o anche il solo rallentamento potrebbe comportare ripercussioni facilmente immaginabili.

Al fine di non vanificare gli sforzi compiuti dagli armatori per garantire la continuità nel trasporto dei passeggeri e delle merci è altresì importante che nei porti sia assicurato un adeguato livello di funzionamento di tutti i servizi necessari: da quelli di interesse generale a quelli per la movimentazione e lo stoccaggio fino ai controlli delle autorità. Laddove dovessero registrarsi particolari difficoltà in tal senso, si dovrebbe poter intervenire anche attraverso apposite deroghe.

Inoltre, a seguito delle misure interdittive adottate da alcuni Paesi, diversi servizi marittimi di linea sono stati fermati. Si pone pertanto il problema di individuare gli ormeggi idonei dove far sostare le navi senza recare intralcio all'attività commerciale. A tal fine, è necessario ottimizzare gli accosti disponibili in tutti i porti, in primis quelli ricadenti nell'ambito di una stessa Autorità di Sistema Portuale.

3. Impossibilità di effettuare l'avvicendamento degli equipaggi

A ciò va aggiunto che molte unità di bandiera italiana operano costantemente all'estero e hanno la necessità di assicurare l'avvicendamento del personale italiano imbarcato, sia per le normali rotazioni previste dal contratto, ma anche, ad esempio, in caso di infortunio e malattia. Da quando è scoppiata l'emergenza, in molte nazioni non è più possibile avvicendare gli equipaggi italiani con altro personale italiano (ricordiamo che sulle navi battenti bandiera italiana iscritte nel Registro Ordinario l'equipaggio deve essere interamente italiano/comunitario, mentre su quelle iscritte nel Registro Internazionale la legge prevede un certo numero di membri dell'equipaggio italiani/comunitari), avendo esse vietato l'ingresso ed il transito dei marittimi italiani; nel concreto, vengono rigettate le domande di visto o imposti periodi di quarantena preventivi obbligatori all'arrivo. Sussiste il reale pericolo che queste navi non possano più operare perché non in grado di soddisfare la tabella minima di sicurezza, con il conseguente rischio di cancellazione dei contratti di fornitura dei servizi.

Particolarmente difficoltosa, in questo momento, è la sostituzione del comandante per il quale sussiste l'obbligo di nazionalità italiana o comunitaria, purché in possesso dell'attestato di conoscenza della legislazione italiana, a causa del fatto che sono state sospese le sessioni di esame, presso le Capitanerie di Porto, per il rilascio di tale attestazione.

Si segnala, infine, che anche l'arrivo a bordo e il rimpatrio del personale marittimo operante sulle navi di bandiera italiana (quest'ultimo obbligatorio ai sensi della MLC, 2006) stanno diventando sempre più difficoltosi per via della cancellazione ormai generalizzata dei voli da e verso l'Italia.

4. Scadenza certificazioni e attestazioni IMO dei marittimi italiani

I provvedimenti restrittivi adottati dal Governo hanno coinvolto anche le attività relative alla formazione obbligatoria del personale navigante, imponendo la chiusura dei centri di addestramento autorizzati dal Comando Generale.

Tale chiusura non sta consentendo ai lavoratori marittimi italiani di rinnovare le proprie attestazioni/certificazioni IMO (Basic Training, MAMS, MABEV, ECDIS, High Voltage, Ship Security Officer, RoRo Pax) nonché i certificati di competenza, impedendo quindi agli stessi di poter lavorare. Ciò sta determinando notevoli difficoltà, che si aggravano di giorno in giorno, nell'avvicendamento degli equipaggi e di conseguenza nella gestione della flotta.

A tale riguardo, è necessario individuare tempestivamente una soluzione che- ad avviso delle scriventi - dovrebbe essere rappresentata da una proroga di tali certificati/attestati, concessa solo ed esclusivamente per quelli in scadenza e per il periodo necessario al superamento dell'emergenza sanitaria in atto. Al fine di evitare problemi alle navi che operano all'estero tale proroga dovrà essere necessariamente e prontamente condivisa , da parte dell'Amministrazione, con l'IMO e con i principali MOUs.

A tal proposito, si segnala l'iniziativa intrapresa dalla Maritime and Port Authority of Singapore, la quale consente ai marittimi stranieri a cui è scaduto il “Certificato di Competenza (CoC)” di continuare a operare a bordo delle navi registrate a Singapore, qualora l'Amministrazione che ha rilasciato detto certificato ne proroghi la validità. Ai marittimi singaporiani , invece, la bandiera consente di estendere la validità del CoC oltre la scadenza a tutti coloro che non possono sbarcare a causa dell'emergenza sanitaria (Circolare MPA of Singapore n. 3 del 26 febbraio 2020).

Un caso rilevante è quello della certificazione ECDIS che prevede un addestramento mirato sull'impianto specifico presente a bordo di una certa nave. Si potrebbe ovviare a tale problematica con la contemporanea presenza a bordo, per un tempo di durata congrua, dell'ufficiale sbarcante certificato per l'apparato in uso e dell'ufficiale imbarcante (in soprannumero) non certificato per l'ECDIS in uso ma che verrà addestrato durante l'imbarco durante i turni di guardia in navigazione.

5. Impossibilità di svolgere le visite sanitarie

Mentre per quanto riguarda le ispezioni per il rilascio dei certificati di bordo (in primis CGCCP e MISE) si è opportunamente intervenuti con la circolare n. 4/2020 del Comando Generale, risultano invece irrisolti i gravi problemi legati agli accertamenti sanitari nei confronti dei lavoratori marittimi.

In particolare:

¹ Come è noto, l'armamento italiano è assoggettato a un'architettura di visite sanitarie unica al mondo. In Italia sono in vigore:

1. Si evidenzia l'imminente scadenza di un numero elevato di certificati medici rilasciati a seguito di visita biennale (ex art. 12 d.lgs. 71/2015) di marittimi italiani attualmente a bordo che, per diverse ragioni, non possono sbarcare in porti esteri.

A tale riguardo, in ragione delle difficoltà a sostituire tali marittimi, nonché a effettuare dette visite, è assolutamente necessario che il Ministero della Salute chiarisca che l'estensione fino a tre mesi

della validità del certificato medico fino allo scalo dove è disponibile un medico autorizzato (prevista dall'art.12, comma 5, del D.lgs. 71/2015 e ss.mm.ii.), sia concessa, in relazione all'emergenza sanitaria in atto, in via automatica.

2. L'emergenza sanitaria rende, in molti casi, del tutto impossibile gli accertamenti sanitari periodici dei lavoratori marittimi a bordo da parte dei medici competenti (ex art. 23 d.lgs. n. 271/99) che, già in condizioni normali, sono particolarmente complessi e onerosi da effettuare¹.
A tale riguardo, sarebbe auspicabile che il Ministero della Salute dia indicazioni in tema di sorveglianza sanitaria affinché il medico competente possa prorogare, anche senza la presenza fisica a bordo, la validità dell'idoneità alla mansione specifica del marittimo.

- la visita biennale (ex. Art. 12, d.lgs. n.71/2015), in conformità alla Regola 1/9 della Convenzione STCW e alla Regola 1/2 della Maritime Labour Convention;
- la visita preventiva di imbarco, ai sensi dell'art. 323 del Codice della Navigazione, volta ad accertare l'idoneità al servizio del lavoratore marittimo;
- l'accertamento sanitario preventivo e periodico effettuato dal Medico Competente volto ad accertare l'idoneità alla mansione specifica dello stesso lavoratore marittimo, ai sensi dell'art. 23 del D.lgs. 271/99.
In nessun altro settore produttivo del nostro Paese il lavoratore è sottoposto a una tale quantità di accertamenti sanitari.

6. Commissioni di visita per i rinnovi dei certificati

Esistono delle notevoli difficoltà a costituire le commissioni di visita per i rinnovi dei certificati di sicurezza/idoneità sul territorio nazionale dovuta fondamentalmente alla mancanza di disponibilità da parte dei medici dell'USMAF , evidentemente impegnati nella gestione dell'emergenza COVID.

Si può pensare ad una soluzione che preveda di ritenere valida la commissione di visita anche senza la presenza del medico di porto, oppure la sospensione di ogni tipo di visita a bordo (evitando in tal modo anche gli assembramenti delle persone facenti capo alle diverse commissioni) con la conseguente concessione di proroghe d'ufficio, della validità di almeno 60/90 giorni alla scadenza dei certificati; oppure la possibilità che il rinnovo/vidimazione dei certificati sia fatta sulla scorta della dichiarazione ai fini rilasciata dall'Ente di Classifica Riconosciuto.

7. Commissioni di visita tecnico-sanitarie

In relazione alle visite “tecnico sanitarie”, necessarie per la verifica e la certificazione dell'igiene e della sicurezza sul posto di lavoro a bordo delle navi, si sta riscontrando che in alcune circostanze , nonostante tutte le navi si siano dotate di procedure per dare puntuale esecuzione alle direttive impartite dal Governo, vengono imposte

prescrizioni ai sensi della 271/99 (ad esempio la revisione del Piano di Sicurezza entro il tempo perentorio di 7 giorni) che, essendo una normativa che riguarda la normale attività delle navi e la valutazione dei prevedibili “rischi operativi”, non può essere utilizzato per circostanze eccezionali di “rischio biologico” come quelle in atto, in quanto non le ricomprende.

8. Procedure di imbarco sul territorio italiano

Per quanto concerne le procedure di imbarco e sbarco del personale navigante, sempre in virtù della situazione eccezionale di emergenza ed al fine di evitare assembramenti in luoghi e mezzi pubblici, sarebbe auspicabile prevedere la limitazione degli spostamenti degli equipaggi presso gli uffici territoriali delle Capitanerie di Porto per regolarizzare imbarchi e sbarchi. La proposta che si avanza è quella di uniformare per il momento, anche qui in Italia, quanto già accade in diverse località del mondo con il solo Comandante che si reca presso il consolato di turno per regolarizzare i su descritti movimenti che saranno poi controfirmati in secondo momento dai singoli marittimi, alla presenza del Comandante e di appositi testimoni.

9. Navi passeggeri e autostrade del mare

L'emergenza Covid-19 sta colpendo pesantemente anche i servizi offerti dalle navi passeggeri, dei quali l'Italia è primario fornitore mondiale sia nel comparto delle crociere che dei traghetti. Il settore, oltre a subire pesanti ripercussioni economiche dovute ad un azzeramento delle prenotazioni e un significativo fenomeno di cancellazione delle prenotazioni già effettuate, rischia di vedere compromessa l'operatività delle navi che assicurano la continuità territoriale e le autostrade del mare.

A causa del numero di passeggeri drasticamente ridotto, a seguito delle necessarie limitazioni alla libera circolazione delle persone introdotte dai recenti provvedimenti governativi, le compagnie di navigazione impegnate nel traffico passeggeri (tipicamente con navi RoRo Pax) hanno tabelle minime di sicurezza che risultano al momento sovradimensionate in quanto legate al numero massimo di passeggeri imbarcabili. Sarebbe auspicabile una riduzione temporanea di tali tabelle al fine di consentire alle compagnie di contenere il numero dei marittimi a bordo a tutto vantaggio della salute e sicurezza degli stessi. In questo modo, infatti, sarebbero limitati i contatti interpersonali e quindi l'esposizione del personale a inutili rischi. Ovviamente, una volta ripristinate le normali condizioni di circolazione delle persone, le vigenti tabelle sarebbero immediatamente ripristinate.

10. Crociere, divieto di sbarco nei porti

All'indomani del DPCM 9 marzo 2020, la situazione per il settore crocieristico nei porti italiani è sempre più drammatica stante il divieto di sbarco dei passeggeri. Tale situazione ha costretto i più grandi operatori di crociere impegnati nel mercato italiano a fermare alcune navi dedicate al mercato nazionale.

All'estero, nonostante tutte le procedure e protocolli attivati a bordo delle navi al fine di evitare l'imbarco di personale e passeggeri “a rischio” (ad esempio screening della temperatura corporea e verifica dei Paesi visitati negli ultimi 14 giorni prima

dell'imbarco), le navi da crociera che imbarcano cittadini italiani subiscono in diversi Paesi restrizioni drastiche dei diritti di approdo e sbarco con un grave danno economico e d'immagine.

L'armamento: "Shipping italiano rischia paralisi"

Contratti di trasporto rifiutati, imbarchi complicati e visite di bordo impossibili. Confitarma, Federagenti e Assarmatori scrivono a De Micheli, Di Maio e Speranza con un quadro della situazione molto delicato



a cura di **Paolo Bosso**

Un numero crescente di armatori stranieri rifiuta i contratti di trasporto. Diversi porti, sia europei che non, stanno rifiutando le navi che hanno scalato l'Italia negli ultimi quindici giorni. Da quando nel nostro Paese sono entrati in vigore i nuovi durissimi dispositivi di limitazione alla circolazione soprattutto delle persone, per limitare la diffusione del Coronarivurs, l'armamento commerciale italiano sta affrontando una delle crisi più dure dal Dopoguerra. In molte nazioni non è più possibile **avvicinare gli equipaggi** italiani con altro personale italiano per via dei divieti di transito in vigore, e le domande di visto vengono rigettate. Le visite di bordo sono diventate impossibili da svolgere e a breve bisognerà affrontare la questione certificati, fondamentali per imbarcarsi e che stanno scadendo.

Federagenti, Confitarma e Assarmatori, il gotha dello shipping italiano, hanno messo insieme i pezzi, in un documento congiunto, fatto il quadro della situazione e spedito il tutto alla ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, al ministro degli Esteri, Luigi Di Maio, e al ministro della Salute, Roberto Speranza.

Le associazioni denunciano una situazione molto delicata che rischia di emarginare l'Italia dal commercio mondiale, anche se non bisogna dimenticare che è una situazione condivisa man mano che il virus si diffonde nel mondo (mercoledì l'OMS ha dichiarato il Covid-19 una pandemia).

L'**imbarco dei marittimi** via nave, per via anche del blocco dei voli da e verso l'Italia operato da diversi Stati e dalle compagnie, diventa sempre più complicato. I certificati internazionali IMO rischiano di scadere senza poter essere rinnovati perché i corsi sono sospesi. Tra questi ci sono: Basic Training, MAMS, MABEV, ECDIS, High Voltage, Ship Security Officer, RoRo Pax. Per questo Assarmatori, Federagenti e Confitarma si aspettano una proroga. La Maritime and Port Authority of Singapore, per esempio, consente ai marittimi singaporiani registrati imbarcati su nave del proprio paese di estendere la validità del Certificato di Competenza a tutti quelli che non possono sbarcare per via dell'emergenza sanitaria.

Sta diventando **impossibile rinnovare i certificati medici** ed effettuare gli accertamenti sanitari periodici. Ciò è dovuto principalmente alla saturazione del personale degli Uffici Sanitari Marittimi, completamente impegnati nella gestione della pandemia. Gli armatori italiani propongono di ritenere valida la commissione di visita senza la presenza del medico di porto, oppure la sua sospensione con proroga.

Le procedure di imbarco, propongono Federagenti, Confitarma e Assarmatori, potrebbero essere gestite, in via eccezionale, negli uffici territoriali delle Capitanerie, impiegando il comandante in consolato per notificare gli spostamenti.

E questo ha riguardato principalmente il fronte mercantile, le merci, **le navi passeggeri sono messe ancora peggio**. Le prenotazioni sono azzerate, quelle in corso per la maggior parte cancellate, in ogni settore: crociere, ro-pax, cabotaggio. Le navi da crociera non possono sbarcare in Italia, se non per far tornare a casa i passeggeri, e alcuni operatori sono fermi. Per quanto riguarda il cabotaggio, visto che i passeggeri a bordo sono molto meno, i marittimi diventano in sovrannumero e le tabelle minime di sicurezza, affermano le tre associazioni, diventano sovradimensionate. Si propone così una riduzione temporanea per contenere il numero dei marittimi.

«Non sono a rischio solo le nostre imprese di navigazione - affermano Confitarma, Federagenti e Assarmatori - ma il Paese intero. Se questi provvedimenti dovessero essere adottati da altre nazioni geopoliticamente strategiche, ci sarebbero gravissime ripercussioni sulla nostra economia, che è di trasformazione».

Preoccupazione estrema per lo shipping

AssArmatori, Confitarma e Federagenti descrivono le criticità più importanti



Pubblicato

40 minuti fa

il giorno

13 Marzo 2020

Da

[Vezio Benetti](#)



ROMA – Preoccupazione estrema per lo shipping causa l’evolversi della grave emergenza **Covid-19** e per l’impatto che questa situazione sta avendo e continuerà ad avere sul sistema socio economico italiano.

L’armamento nazionale, 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 soluzione adeguate a garantire l’operatività delle navi e la regolarità dei traffici.

Nel testo la nota ([link sul Pdf](#)) che AssArmatori, Confitarma e Federagenti a firma dei presidenti **Stefano Messina**, **Mario Mattioli** e **Gian Enzo Duci** 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.

Appello di Assarmatori, Confitarma e Federagenti: "Intervenga lo Stato"

Il settore fortemente colpito dall'emergenza coronavirus



12 Marzo 2020 - Roma - Oggi 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. Ecco tutte le problematiche e le richieste.



[LE](#) [CRITICITA'](#) [DEL](#) [TRASPORTO](#) [MARITTINO](#)

Coronavirus, settore marittimo in crisi: “Il Governo deve trovare una soluzione”

12 marzo 2020 Correlati slider, Cronaca

Condividi



“Le problematiche che riguardano i trasporti marittimi sono numerose. È urgente individuare soluzioni adeguate a garantire l’operatività delle navi e la regolarità dei traffici. Auspichiamo l’urgente insediamento di un tavolo di analisi e di confronto del settore”. Lo denunciano **i presidenti di Assarmatori, Stefano Messina, di Confitarma, Mario Mattioli, e di Federagenti, Gian Enzo Duci** che hanno inviato una lettera ai ministri delle Infrastrutture e Trasporti, degli Affari Esteri e della Salute chiedendo interventi urgenti per il settore colpito dall’emergenza Coronavirus. “Oggi, insieme a tutto il mondo produttivo nazionale, 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 socioeconomico italiano – scrivono nella lettera -. 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 sta vivendo il settore sono numerose e devono essere risolte”. I presidenti di **i presidenti di Assarmatori, Confitarma e Federagenti** elencano nel dettaglio le criticità più importanti con cui si sta confrontando il settore. Il primo problema riguarda la **chiusura dei porti esteri alle navi italiane**. “L’Italia è uno dei più importanti Paesi marittimi del mondo e muove via mare

circa il 60 per cento delle merci (lavorati, semilavorati e materie prime) in import ed export – si legge nella lettera -. 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. Non sono a rischio solo le nostre imprese di navigazione, alle quali è impedito di operare per il solo fatto di essere italiane, ma il Paese intero. Infatti, qualora tali provvedimenti dovessero essere adottati da altre nazioni geopoliticamente strategiche, vi sarebbero gravissime ripercussioni per la nostra economia che, va ricordato, è principalmente di trasformazione”.

Altro nodo è l’eventuale **emarginazione dell’Italia dalle rotte mondiali e**

di approvvigionamento. “C’è il concreto rischio che i servizi di trasporto previsti scalare i porti italiani decidano definitivamente di bypassare il nostro Paese per non precludersi l’approdo in altre nazioni – spiegano ancora nella lettera i presidenti di Assarmatori, Confitarma e Federagenti -. Un numero crescente di armatori stranieri rifiuta contratti di trasporto che prevedono lo sbarco di merci nei porti italiani mettendo in seria difficoltà l’import di materie prime. Tra i settori che potrebbero trovarsi presto sprovvisti ci sono anche quelli essenziali a garantire gli approvvigionamenti alimentari del Paese. Da sottolineare, in questo contesto, l’importanza dei trasporti marittimi nel settore energetico, la cui interruzione o anche il solo rallentamento potrebbe comportare ripercussioni facilmente immaginabili. Al fine di non vanificare gli sforzi compiuti dagli armatori per garantire la continuità nel trasporto dei passeggeri e delle merci è altresì importante che nei porti sia assicurato un adeguato livello di funzionamento di tutti i servizi necessari: da quelli di interesse generale a quelli per la movimentazione e lo stoccaggio fino ai controlli delle autorità. Laddove dovessero registrarsi particolari difficoltà in tal senso, si dovrebbe poter intervenire anche attraverso apposite deroghe. Inoltre, a seguito delle misure interdittive adottate da alcuni Paesi, diversi servizi marittimi di linea sono stati fermati. Si pone pertanto il problema di individuare gli ormeggi idonei dove far sostare le navi senza recare intralcio all’attività commerciale. A tal fine, è necessario ottimizzare gli accosti disponibili in tutti i porti, in primis quelli ricadenti nell’ambito di una stessa Autorità di Sistema Portuale”.

Un’altra criticità è legata all’**impossibilità di effettuare l’avvicendamento degli equipaggi.** “A ciò va aggiunto che molte unità di bandiera italiana operano costantemente all’estero e hanno la necessità di assicurare l’avvicendamento del personale italiano imbarcato, sia per le normali rotazioni previste dal contratto, ma anche, ad esempio, in caso di infortunio e malattia. Da quando è scoppiata l’emergenza, in molte nazioni non è più possibile avvicendare gli equipaggi italiani con altro personale italiano, avendo esse vietato l’ingresso ed il transito dei marittimi italiani; nel concreto, vengono rigettate le domande di visto o imposti periodi di quarantena preventivi obbligatori all’arrivo. Sussiste il reale pericolo che

queste navi non possano più operare perché non in grado di soddisfare la tabella minima di sicurezza, con il conseguente rischio di cancellazione dei contratti di fornitura dei servizi. Particolarmente difficoltosa, in questo momento, è la sostituzione del comandante per il quale sussiste l'obbligo di nazionalità italiana o comunitaria, purché in possesso dell'attestato di conoscenza della legislazione italiana, a causa del fatto che sono state sospese le sessioni di esame, presso le Capitanerie di Porto, per il rilascio di tale attestazione. Si segnala, infine, che anche l'arrivo a bordo e il rimpatrio del personale marittimo operante sulle navi di bandiera italiana stanno diventando sempre più difficoltosi per via della cancellazione ormai generalizzata dei voli da e verso l'Italia".

Ci sono poi i problemi legati alla **scadenza delle certificazioni e attestazioni Imo dei marittimi italiani**. "I provvedimenti restrittivi adottati dal Governo hanno coinvolto anche le attività relative alla formazione obbligatoria del personale navigante, imponendo la chiusura dei centri di addestramento autorizzati dal Comando generale – si legge nella lettera -. Tale chiusura non sta consentendo ai lavoratori marittimi italiani di rinnovare le proprie attestazioni-certificazioni Imo, nonché i certificati di competenza, impedendo quindi agli stessi di poter lavorare. Ciò sta determinando notevoli difficoltà, che si aggravano di giorno in giorno, nell'avvicendamento degli equipaggi e di conseguenza nella gestione della flotta. A tale riguardo, è necessario individuare tempestivamente una soluzione che dovrebbe essere rappresentata da una proroga di tali certificati-attestati, concessa solo ed esclusivamente per quelli in scadenza Mt e per il periodo necessario al superamento dell'emergenza sanitaria in atto. Al fine di evitare problemi alle navi che operano all'estero tale proroga dovrà essere necessariamente e prontamente condivisa, da parte dell'Amministrazione, con l'Imo e con i principali Mous".

I presidenti di Assarmatori, Confitarma e Federagenti segnalano anche l'**impossibilità a svolgere le visite sanitarie**. "Mentre per quanto riguarda le ispezioni per il rilascio dei certificati di bordo si è opportunamente intervenuti con la circolare numero 4 del 2020 del Comando generale, risultano invece irrisolti i gravi problemi legati agli accertamenti sanitari nei confronti dei lavoratori marittimi – spiegano ancora nella lettera – In particolare si evidenzia l'imminente scadenza di un numero elevato di certificati medici rilasciati a seguito di visita biennale di marittimi italiani attualmente a bordo che, per diverse ragioni, non possono sbarcare in porti esteri. A tale riguardo, in ragione delle difficoltà a sostituire tali marittimi, nonché a effettuare dette visite, è assolutamente necessario che il ministero della Salute chiarisca che l'estensione fino a tre mesi della validità del certificato medico fino allo scalo dove è disponibile un medico autorizzato, sia concessa, in relazione all'emergenza sanitaria in atto, in via automatica. L'emergenza sanitaria rende, inoltre, in molti casi, del tutto impossibile gli accertamenti sanitari periodici dei lavoratori marittimi a bordo da parte dei medici competenti che, già in condizioni normali, sono particolarmente complessi e onerosi da effettuare".

Difficoltà anche per costituire le **commissioni di visita per i rinnovi dei certificati**. “Esistono delle notevoli difficoltà a costituire le commissioni di visita per i rinnovi dei certificati di sicurezza-idoneità sul territorio nazionale dovuta fondamentalmente alla mancanza di disponibilità da parte dei medici dell’Usmaf, evidentemente impegnati nella gestione dell’emergenza coronavirus -spiegano nella lettera -. Si può pensare ad una soluzione che preveda di ritenere valida la commissione di visita anche senza la presenza del medico di porto, oppure la sospensione”. Disagi anche sul fronte delle **visite tecnico-sanitarie** necessarie per la verifica e la certificazione dell’igiene e della sicurezza sul posto di lavoro a bordo delle navi. “Si sta riscontrando che in alcune circostanze, nonostante tutte le navi si siano dotate di procedure per dare puntuale esecuzione alle direttive impartite dal Governo, vengono imposte prescrizioni ai sensi della 271/99 che, essendo una normativa che riguarda la normale attività delle navi e la valutazione dei prevedibili rischi operativi, non può essere utilizzato per circostanze eccezionali di rischio biologico come quelle in atto, in quanto non le ricomprende”.

L’emergenza coronavirus sta creando problemi al settore marittimo anche sul fronte delle **procedure di imbarco e sbarco sul territorio italiano del personale**. “Sempre in virtù della situazione eccezionale di emergenza e al fine di evitare assembramenti in luoghi e mezzi pubblici, sarebbe auspicabile prevedere la limitazione degli spostamenti degli equipaggi presso gli uffici territoriali delle Capitanerie di Porto per regolarizzare imbarchi e sbarchi – si legge nella lettera -. La proposta che si avanza è quella di uniformare per il momento, anche qui in Italia, quanto già accade in diverse località del mondo con il solo comandante che si reca presso il consolato di turno per regolarizzare i su descritti movimenti che saranno poi controfirmati in secondo momento dai singoli marittimi, alla presenza del Comandante e di appositi testimoni”.

Le ultime due criticità messe in evidenza riguardano le **navi passeggeri e le autostrade del mare e le crociere, con divieto di sbarco nei porti**. “L’emergenza Covid-19 sta colpendo pesantemente anche i servizi offerti dalle navi passeggeri, dei quali l’Italia è primario fornitore mondiale sia nel comparto delle crociere che dei traghetti – scrivono i presidenti di Assarmatori, Confitarma e Federagenti -. Il settore, oltre a subire pesanti ripercussioni economiche dovute ad un azzeramento delle prenotazioni e un significativo fenomeno di cancellazione delle prenotazioni già effettuate, rischia di vedere compromessa l’operatività delle navi che assicurano la continuità territoriale e le autostrade del mare. A causa del numero di passeggeri drasticamente ridotto, a seguito delle necessarie limitazioni alla libera circolazione delle persone introdotte dai recenti provvedimenti governativi, le compagnie di navigazione impegnate nel traffico passeggeri hanno tabelle minime di sicurezza che risultano al momento sovradimensionate in quanto legate al numero massimo di passeggeri imbarcabili. Sarebbe auspicabile una riduzione temporanea di tali tabelle al fine di consentire alle compagnie di contenere il numero dei

marittimi a bordo a tutto vantaggio della salute e sicurezza degli stessi. In questo modo, infatti, sarebbero limitati i contatti interpersonali e quindi l'esposizione del personale a inutili rischi.

Ovviamente, una volta ripristinate le normali condizioni di circolazione delle persone, le vigenti tabelle sarebbero immediatamente ripristinate". Mentre sulle crociere "all'indomani del Dpcm del 9 marzo 2020, la situazione per il settore crocieristico nei porti italiani è sempre più drammatica stante il divieto di sbarco dei passeggeri. Tale situazione ha costretto i più grandi operatori di crociere impegnati nel mercato italiano a fermare alcune navi dedicate al mercato nazionale. All'estero, nonostante tutte le procedure e protocolli attivati a bordo delle navi al fine di evitare l'imbarco di personale e passeggeri 'a rischio', le navi da crociera che imbarcano cittadini italiani subiscono in diversi Paesi restrizioni drastiche dei diritti di approdo e sbarco con un grave danno economico e d'immagine".

[ECCO IL DOCUMENTO INTEGRALE](#)

Coronavirus, settore marittimo in crisi: “Il Governo deve trovare una soluzione”

Di
Redazione

-
12 Marzo 2020

Le problematiche che riguardano i trasporti marittimi sono numerose. È urgente individuare soluzioni adeguate a garantire l'operatività delle navi e la regolarità dei traffici. Auspichiamo l'urgente insediamento di un tavolo di analisi e di confronto del settore”. Lo denunciano i presidenti di Assarmatori, Stefano Messina, di Confitarma, Mario Mattioli, e di Federagenti, Gian Enzo Duci che hanno inviato una lettera ai ministri delle Infrastrutture e Trasporti, degli Affari Esteri e della Salute chiedendo interventi urgenti per il settore colpito dall'emergenza Coronavirus. “Oggi, insieme a tutto il mondo produttivo nazionale, 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 socioeconomico italiano – scrivono nella lettera -. 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 sta vivendo il settore sono numerose e devono essere risolte”. I presidenti di i presidenti di Assarmatori, Confitarma e Federagenti elencano nel dettaglio le criticità più importanti con cui si sta confrontando il settore. Il primo problema riguarda la chiusura dei porti esteri alle navi italiane. “L'Italia è uno dei più importanti Paesi marittimi del mondo e muove via mare circa il 60 per cento delle merci (lavorati, semilavorati e materie prime) in import ed export – si legge nella lettera -. 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. Non sono a rischio solo le nostre imprese di navigazione, alle quali è impedito di operare per il solo fatto di essere italiane, ma il Paese intero. Infatti, qualora tali provvedimenti dovessero essere adottati da altre nazioni geopoliticamente strategiche, vi sarebbero gravissime ripercussioni per la nostra economia che, va ricordato, è principalmente di trasformazione”.

Altro nodo è l'eventuale emarginazione dell'Italia dalle rotte mondiali e di approvvigionamento. "C'è il concreto rischio che i servizi di trasporto previsti scalare i porti italiani decidano definitivamente di bypassare il nostro Paese per non precludersi l'approdo in altre nazioni – spiegano ancora nella lettera i presidenti di Assarmatori, Confitarma e Federagenti -. Un numero crescente di armatori stranieri rifiuta contratti di trasporto che prevedono lo sbarco di merci nei porti italiani mettendo in seria difficoltà l'import di materie prime. Tra i settori che potrebbero trovarsi presto sprovvisti ci sono anche quelli essenziali a garantire gli approvvigionamenti alimentari del Paese. Da sottolineare, in questo contesto, l'importanza dei trasporti marittimi nel settore energetico, la cui interruzione o anche il solo rallentamento potrebbe comportare ripercussioni facilmente immaginabili. Al fine di non vanificare gli sforzi compiuti dagli armatori per garantire la continuità nel trasporto dei passeggeri e delle merci è altresì importante che nei porti sia assicurato un adeguato livello di funzionamento di tutti i servizi necessari: da quelli di interesse generale a quelli per la movimentazione e lo stoccaggio fino ai controlli delle autorità. Laddove dovessero registrarsi particolari difficoltà in tal senso, si dovrebbe poter intervenire anche attraverso apposite deroghe. Inoltre, a seguito delle misure interdittive adottate da alcuni Paesi, diversi servizi marittimi di linea sono stati fermati. Si pone pertanto il problema di individuare gli ormeggi idonei dove far sostare le navi senza recare intralcio all'attività commerciale. A tal fine, è necessario ottimizzare gli accosti disponibili in tutti i porti, in primis quelli ricadenti nell'ambito di una stessa Autorità di Sistema Portuale".

Un'altra criticità è legata all'impossibilità di effettuare l'avvicendamento degli equipaggi. "A ciò va aggiunto che molte unità di bandiera italiana operano costantemente all'estero e hanno la necessità di assicurare l'avvicendamento del personale italiano imbarcato, sia per le normali rotazioni previste dal contratto, ma anche, ad esempio, in caso di infortunio e malattia. Da quando è scoppiata l'emergenza, in molte nazioni non è più possibile avvicendare gli equipaggi italiani con altro personale italiano, avendo esse vietato l'ingresso ed il transito dei marittimi italiani; nel concreto, vengono rigettate le domande di visto o imposti periodi di quarantena preventivi obbligatori all'arrivo. Sussiste il reale pericolo che queste navi non possano più operare perché non in grado di soddisfare la tabella minima di sicurezza, con il conseguente rischio di cancellazione dei contratti di fornitura dei servizi. Particolarmente difficoltosa, in questo momento, è la sostituzione del comandante per il quale sussiste l'obbligo di nazionalità italiana o comunitaria, purché in possesso dell'attestato di conoscenza della legislazione italiana, a causa del fatto che sono state sospese le sessioni di esame, presso le Capitanerie di Porto, per il rilascio di tale attestazione. Si segnala, infine, che anche l'arrivo a bordo e il rimpatrio del personale marittimo operante sulle navi di bandiera italiana stanno diventando sempre più difficoltosi per via della cancellazione ormai generalizzata dei voli da e verso l'Italia".

Ci sono poi i problemi legati alla scadenza delle certificazioni e attestazioni Imo dei marittimi italiani. “I provvedimenti restrittivi adottati dal Governo hanno coinvolto anche le attività relative alla formazione obbligatoria del personale navigante, imponendo la chiusura dei centri di addestramento autorizzati dal Comando generale – si legge nella lettera -. Tale chiusura non sta consentendo ai lavoratori marittimi italiani di rinnovare le proprie attestazioni-certificazioni Imo, nonché i certificati di competenza, impedendo quindi agli stessi di poter lavorare. Ciò sta determinando notevoli difficoltà, che si aggravano di giorno in giorno, nell’avvicendamento degli equipaggi e di conseguenza nella gestione della flotta. A tale riguardo, è necessario individuare tempestivamente una soluzione che dovrebbe essere rappresentata da una proroga di tali certificati-attestati, concessa solo ed esclusivamente per quelli in scadenza Mt e per il periodo necessario al superamento dell’emergenza sanitaria in atto. Al fine di evitare problemi alle navi che operano all’estero tale proroga dovrà essere necessariamente e prontamente condivisa, da parte dell’Amministrazione, con l’Imo e con i principali Mous”.

I presidenti di Assarmatori, Confitarma e Federagenti segnalano anche l’impossibilità a svolgere le visite sanitarie. “Mentre per quanto riguarda le ispezioni per il rilascio dei certificati di bordo si è opportunamente intervenuti con la circolare numero 4 del 2020 del Comando generale, risultano invece irrisolti i gravi problemi legati agli accertamenti sanitari nei confronti dei lavoratori marittimi – spiegano ancora nella lettera – In particolare si evidenzia l’imminente scadenza di un numero elevato di certificati medici rilasciati a seguito di visita biennale di marittimi italiani attualmente a bordo che, per diverse ragioni, non possono sbarcare in porti esteri. A tale riguardo, in ragione delle difficoltà a sostituire tali marittimi, nonché a effettuare dette visite, è assolutamente necessario che il ministero della Salute chiarisca che l’estensione fino a tre mesi della validità del certificato medico fino allo scalo dove è disponibile un medico autorizzato, sia concessa, in relazione all’emergenza sanitaria in atto, in via automatica. L’emergenza sanitaria rende, inoltre, in molti casi, del tutto impossibile gli accertamenti sanitari periodici dei lavoratori marittimi a bordo da parte dei medici competenti che, già in condizioni normali, sono particolarmente complessi e onerosi da effettuare”.

Difficoltà anche per costituire le commissioni di visita per i rinnovi dei certificati. “Esistono delle notevoli difficoltà a costituire le commissioni di visita per i rinnovi dei certificati di sicurezza-idoneità sul territorio nazionale dovuta fondamentalmente alla mancanza di disponibilità da parte dei medici dell’Usmaf, evidentemente impegnati nella gestione dell’emergenza coronavirus - spiegano nella lettera – . Si può pensare ad una soluzione che preveda di ritenere valida la commissione di visita anche senza la presenza del medico di porto, oppure la sospensione”. Disagi anche sul fronte delle visite tecnico-sanitarie necessarie per la verifica e la certificazione dell’igiene

e della sicurezza sul posto di lavoro a bordo delle navi. “Si sta riscontrando che in alcune circostanze, nonostante tutte le navi si siano dotate di procedure per dare puntuale esecuzione alle direttive impartite dal Governo, vengono imposte prescrizioni ai sensi della 271/99 che, essendo una normativa che riguarda la normale attività delle navi e la valutazione dei prevedibili rischi operativi, non può essere utilizzato per circostanze eccezionali di rischio biologico come quelle in atto, in quanto non le ricomprende”.

L'emergenza coronavirus sta creando problemi al settore marittimo anche sul fronte delle procedure di imbarco e sbarco sul territorio italiano del personale. “Sempre in virtù della situazione eccezionale di emergenza e al fine di evitare assembramenti in luoghi e mezzi pubblici, sarebbe auspicabile prevedere la limitazione degli spostamenti degli equipaggi presso gli uffici territoriali delle Capitanerie di Porto per regolarizzare imbarchi e sbarchi – si legge nella lettera -. La proposta che si avanza è quella di uniformare per il momento, anche qui in Italia, quanto già accade in diverse località del mondo con il solo comandante che si reca presso il consolato di turno per regolarizzare i su descritti movimenti che saranno poi controfirmati in secondo momento dai singoli marittimi, alla presenza del Comandante e di appositi testimoni”.

Le ultime due criticità messe in evidenza riguardano le navi passeggeri e le autostrade del mare e le crociere, con divieto di sbarco nei porti. “L'emergenza Covid-19 sta colpendo pesantemente anche i servizi offerti dalle navi passeggeri, dei quali l'Italia è primario fornitore mondiale sia nel comparto delle crociere che dei traghetti – scrivono i presidenti di Assarmatori, Confitarma e Federagenti -. Il settore, oltre a subire pesanti ripercussioni economiche dovute ad un azzeramento delle prenotazioni e un significativo fenomeno di cancellazione delle prenotazioni già effettuate, rischia di vedere compromessa l'operatività delle navi che assicurano la continuità territoriale e le autostrade del mare. A causa del numero di passeggeri drasticamente ridotto, a seguito delle necessarie limitazioni alla libera circolazione delle persone introdotte dai recenti provvedimenti governativi, le compagnie di navigazione impegnate nel traffico passeggeri hanno tabelle minime di sicurezza che risultano al momento sovradimensionate in quanto legate al numero massimo di passeggeri imbarcabili. Sarebbe auspicabile una riduzione temporanea di tali tabelle al fine di consentire alle compagnie di contenere il numero dei marittimi a bordo a tutto vantaggio della salute e sicurezza degli stessi. In questo modo, infatti, sarebbero limitati i contatti interpersonali e quindi l'esposizione del personale a inutili rischi. Ovviamente, una volta ripristinate le normali condizioni di circolazione delle persone, le vigenti tabelle sarebbero immediatamente ripristinate”. Mentre sulle crociere “all'indomani del Dpcm del 9 marzo 2020, la situazione per il settore crocieristico nei porti italiani è sempre più drammatica stante il divieto di sbarco dei passeggeri. Tale situazione ha costretto i più grandi operatori di crociere impegnati nel mercato italiano a fermare alcune navi dedicate al

mercato nazionale. All'estero, nonostante tutte le procedure e protocolli attivati a bordo delle navi al fine di evitare l'imbarco di personale e passeggeri 'a rischio', le navi da crociera che imbarcano cittadini italiani subiscono in diversi Paesi restrizioni drastiche dei diritti di approdo e sbarco con un grave danno economico e d'immagine".

[Ecco il documento integrale](#)

il coronavirus mette in ginocchio il settore marittimo

Pubblicato il 12 marzo 2020, ore 21:18



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 socioeconomico italiano.

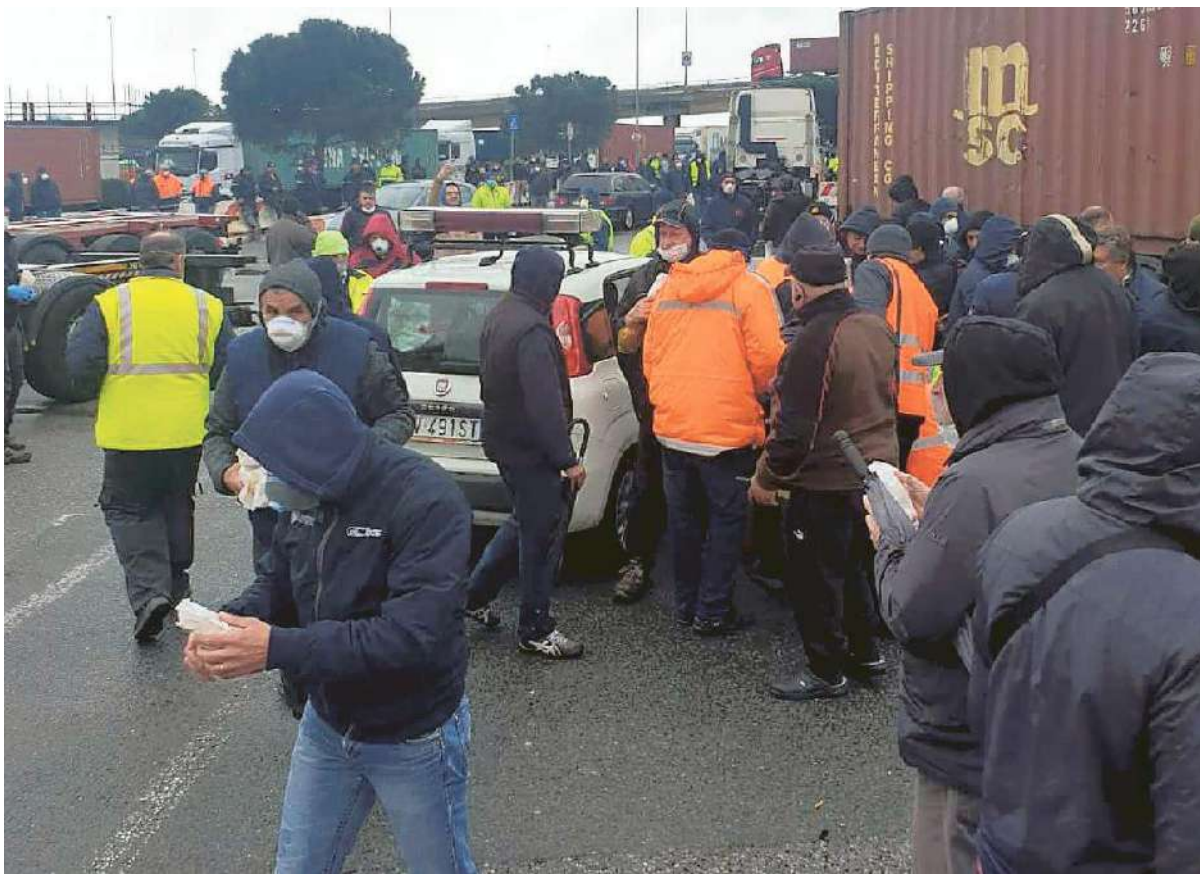
L'armamento italiano, le imprese di armamento che operano in Italia e le agenzie marittime si sono sin da subito messe a disposizione, attraverso i loro rappresentanti, delle Autorità nazionali e locali per contribuire alla soluzione di questa crisi sanitaria che ha colpito particolarmente il nostro 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 soluzione adeguate a garantire l'operatività delle navi e la regolarità dei traffici.

AssArmatori, Confitarma e Federagenti hanno inviato una lettera 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.

L'allarme globale



Scene di caos ieri nel porto di Genova. A protestare sono stati i lavoratori delle banchine, preoccupati per la diffusione del coronavirus. Tensione anche fra gli autotrasportatori

«Vogliamo lavorare in sicurezza» La protesta manda in tilt i porti

Genova nel caos: camionisti bloccati per ore sui piazzali e momenti di tensione. Confetra: «Il reparto così non regge»

Matteo Dell'Antico / GENOVA

Clima rovente sui moli con l'emergenza coronavirus che rischia di mandare completamente in tilt non solo il porto di Genova ma anche gli altri scali italiani. Nel capoluogo ligure, a più riprese, i portuali hanno bloccato il lavoro in banchina e gli autotrasportatori, a centinaia, si sono ammassati ai varchi in attesa di entrare nei terminal per caricare e scaricare le merci.

La situazione più critica, sotto la Lanterna, è stata quella del terminal contenitori Psa di Pra' ma ore di tensione si sono vissute anche nel bacino di Sampierdarena, ai ter-

minale Spinelli, Messina, San Giorgio e Sech. La protesta dei portuali dipendenti dei terminal e dei camalli della Culmv, a Genova, è scattata in mattinata ed è andata avanti a singhiozzo per tutta la giornata. I lavoratori, vista l'emergenza coronavirus, hanno incrociato le braccia chiedendo la sanificazione dei mezzi, dalle gru alle ralle. «Sono giorni che invitiamo terminal e autorità competenti a intervenire ma nulla si è mosso e questo è il risultato», dice Davide Traverso, responsabile ligure dei porti della Fit-Cisl. «Qualcuno deve dirci come attrezzarci per operare in sicurezza, non è possibile ope-

rare in queste condizioni», aggiunge Enrico Poggi, segretario della Filt-Cgil di Genova.

Il fermo dei portuali, al terminal Psa, ha creato una coda di oltre 400 Tir in attesa di en-

400
i Tir incolonnati ieri per riuscire a entrare nello scalo genovese: «Maggiore rispetto»

trare in porto. Molti autisti sono rimasti per ore all'interno dello scalo senza poter caricare o scaricare la merce e si so-

no ammassati a decine davanti agli uffici del terminal senza che fossero rispettate le norme ministeriali sulla sicurezza previste per il coronavirus. A questo proposito le segreterie generali liguri di Cgil, Cisl e Uil hanno chiesto un intervento della Prefettura, l'assessore regionale allo Sviluppo, Andrea Benveduti, è intervenuto dicendo che portuali e autotrasportatori meritano maggiore rispetto mentre il consigliere regionale Pippo Rossetti (Pd) ha denunciato che nessun provvedimento è stato adottato per prevenire questa situazione.

Nella serata di ieri, il comitato di Igiene e sicurezza

dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha dato nuove linee guida da rispettare in banchina a partire dall'obbligo, per le aziende, di pulire i mezzi sui moli ma è probabile che già nelle prossime ore, da Palazzo San Giorgio, vengano date ulteriori direttive.

Situazione più tranquilla, invece, nei porti di Savona-Vado e La Spezia dove l'attività sta proseguendo in maniera regolare.

Nel frattempo, Confetra ha lanciato l'allarme sulla tenuta del comparto logistico nazionale chiedendo al governo linee guida per garantire la sicurezza a tutti i lavoratori che

operano all'interno di un comparto che nonostante l'emergenza «non può fermarsi». E l'emergenza ricompatta le associazioni dello shipping: i presidenti di Assarmatori, Stefano Messina, di Confitarma, Mario Mattioli, e di Federegenti, Gian Enzo Duci, hanno inviato ai ministri delle Infrastrutture, degli Affari esteri e della Salute una lettera a firma congiunta per chiedere interventi urgenti per il settore marittimo colpito dall'emergenza e proponendo «l'urgente insediamento di un tavolo di analisi» per garantire l'operatività delle navi e la regolarità dei traffici». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le associazioni di categoria si appellano al governo: «Sostegno economico alle imprese, ma anche regole certe»

«Servono norme chiare, o la situazione peggiorerà»

IL CASO

GENOVA

Il problema, ora, rischia di diventare sociale. Perché le scene vissute a Genova potrebbero replicarsi ovunque ci sia una piattaforma logistica, portuale ma non solo. Le associazioni di categoria ne erano certe anche prima di assistere alla delirante giornata di ieri.

«Temiamo di essere sconfitti due volte, nei bilanci e nei rapporti con il mondo del lavoro», confidava a tarda sera un operatore portuale. La situazione è di assoluta emer-

genza. Non è un caso che i rappresentanti di tutti i settori (Assiterminal, Assologistica, Assoport, Uniport, Cgil, Cisl e Uil) abbiano scelto la formula dell'"avviso comune" per appellarsi a governo e istituzioni. Otto le richieste recapitate a Roma, dalle «adeguate risorse per gli ammortizzatori sociali» alla «sospensione per almeno sei mesi dei termini per il versamento dei contributi previdenziali, assicurativi e assistenziali, delle imposte dirette e indirette e di tutti i tributi», dallo «sgravio contributivo alle imprese che mantengono i livelli occupazionali senza ricorrere agli ammortizzatori» all'«azzera-

mento per dodici mesi delle accise gravanti sui combustibili usati dai mezzi operativi portuali».

Ma, come ripetono gli operatori, l'urgenza non è solo di natura economica. Ieri Contrasporto ha diffuso l'immagine-choc di un cartello esposto da un'azienda nel Nord Italia: «A tutti i trasportatori: è vietato l'ingresso nei locali aziendali, compresi bagni e distributori automatici». «Molti autisti, una volta caricata o scaricata la merce, non possono nemmeno andarsi a lavare le mani, che è una delle prime misure prescritte in questi tempi: i committenti non glielo consentono» denuncia il

presidente Paolo Uggè. «C'è, poi, il problema delle mascherine. Abbiamo comunicato la nostra disponibilità ad acquistarle alla Protezione civile che, per evitare episodi di sciacallaggio, ne ha giustamente avocata a sé la gestione, e siamo in attesa di una risposta».

«Viviamo una situazione che non ha precedenti» dice Alessandro Ferrari, direttore di Assiterminal, l'associazione dei terminalisti - e comprendiamo le difficoltà di governo e istituzioni. Ma è evidente che ci troviamo di fronte a normative che ci espongono a grossi rischi. Non c'è ancora, per esempio, un'indicazione univoca sui dpi, i dispo-

sitivi di protezione individuali: la norma parla di "strumenti di protezione", ma chi si occupa di sicurezza sa che gli strumenti non sono disponibili... E ancora: se la norma dice che la mascherina, oltre il metro di distanza, non serve a nulla, questa regola deve valere per tutti. Il nostro è un lavoro, per sua natura, promiscuo: ogni giorno si interagisce con molti soggetti, molti dei quali arrivano dall'estero. Se non abbiamo indicazioni chiare, tutto diventa più difficile».

E pericoloso, come si è dimostrato ieri a Genova. —

F.FE.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ALESSANDRO FERRARI
DIRETTORE
ASSITERMINAL

«Se non abbiamo indicazioni precise sulle nuove normative in vigore, tutto diventa più difficile»

L'allarme degli armatori: "A rischio gli approvvigionamenti alimentari del Paese"

Assarmatori e Confitarma (insieme a Federagenti) avvertono: "Molti colleghi rifiutano contratti di trasporto che prevedano scali nei porti italiani"



di Pietro Roth

“Un numero crescente di armatori stranieri rifiuta contratti di trasporto che prevedono lo sbarco di merci nei porti italiani mettendo in seria difficoltà l'import di materie prime. Tra i settori che potrebbero trovarsi presto sprovvisti ci sono anche quelli essenziali a garantire gli approvvigionamenti alimentari del Paese”: l'allarme, collegato al diffondersi del Coronavirus in Italia, è uno dei punti salienti, e senz'altro il più preoccupante, di una lunga lettera inviata al Governo e firmata congiuntamente dalle due associazioni armatoriali, per una volta unite, ovvero Confitarma e Assarmatori, per voce dei rispettivi Presidenti Mario Mattioli e Stefano Messina, insieme a Gian Enzo Duci, numero uno di Federagenti.

Nella missiva, inviata al Ministro dei Trasporti Paola De Micheli, a quello degli Affari Esteri Luigi Di Maio e al titolare del dicastero della salute, Roberto Speranza, scrivono che “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 socioeconomico italiano. 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. Auspichiamo l'urgente insediamento di un tavolo di analisi e di confronto del settore con le Amministrazioni coinvolte, garantendo fin da ora la nostra disponibilità a partecipare al suddetto tavolo e a fornire il nostro supporto”.

In allegato alla lettera, un lungo ed esaustivo elenco delle problematiche che il mondo dello shipping, fondamentale insieme ai trasporti terrestri per garantire i livelli minimi di servizio, sta affrontando. La più preoccupante è quella, appunto, del rischio che vengano a mancare approvvigionamenti alimentari: “I servizi di trasporto previsti scalare i porti italiani possono decidere di bypassare il nostro Paese per non precludersi l'approdo in altre Nazioni. Al fine di non vanificare gli sforzi compiuti dagli armatori per garantire la continuità nel trasporto dei passeggeri e delle merci è importante che nei porti sia assicurato un adeguato livello di funzionamento di tutti i servizi necessari”.

Ancora, nel loro testo, i tre Presidenti parlano di “notizie preoccupanti” che arrivano da “Paesi terzi e purtroppo anche Stati dell'UE relative all'interdizione dei porti alle navi che abbiano scalato negli ultimi 15 giorni l'Italia. Non sono a rischio dolo le nostre imprese di navigazione, ma il Paese intero visto che la nostra economia è principalmente di trasformazione”.

Messina, Mattioli e Duci sottolineano poi le difficoltà nell'avvicendamento degli equipaggi: “In molte Nazionali non è più possibile avvicinare gli equipaggi italiani con altro personale italiano, avendo esse vietato l'ingresso e il transito dei nostri marittimi. Sussiste il reale pericolo che queste navi non possano più operare perché non sono in grado di soddisfare la tabella minima di sicurezza, con il conseguente rischio di cancellazione dei contratti di fornitura dei servizi”. Sempre con riferimento ai marittimi, nella lettera si pone l'attenzione anche sulla scadenza delle certificazioni e delle attestazioni IMO degli stessi e l'impossibilità di svolgere le visite sanitarie.

Infine, l'attenzione su quello che sta succedendo sul fronte delle navi passeggeri (traghetti e crociere) e delle Autostrade del Mare: “Il settore, oltre a subire pesanti ripercussioni economiche dovute ad un azzeramento delle prenotazioni, rischia di vedere compromessa l'operatività delle navi che assicurano la continuità territoriale. A livello crocieristico, la situazione appare sempre più drammatica, con gravi danni economici e d'immagine”.

Il documento può essere scaricato, nella sua versione integrale, [a questo link](#).

Confitarma, Assarmatori e Federagenti insieme nell'emergenza Coronavirus

12 MARZO 2020 - Redazione



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 socioeconomico italiano. 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”: lo scrivono Confitarma, Assarmatori e Federagenti in una lettera (**scaricabile qui sotto**) indirizzata a governo e istituzioni.

[Download](#) Lettera associazioni

“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**”.

Da Assarmatori, Confitarma e Federagenti un grido d'allarme al Governo

12 Marzo 2020 - 18:37



Oggi 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 del trasporto marittimo colpito dall'emergenza Coronavirus.

Le tre associazioni di categoria nella missiva scrivono che “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”. Assarmatori, Confitarma e Federagenti hanno allegato a questa lettera un elenco di criticità (le 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 fate via via più stringenti”.

Nell'elenco figurano la chiusura dei porti esteri alle navi italiane, il rischio di emarginazione dell'Italia dalle rotte mondiali e di approvvigionamento, l'impossibilità di effettuare l'avvicendamento degli equipaggi, la scadenza dei certificati e attestazioni Imo dei marittimi italiani, l'impossibilità di svolgere le visite sanitarie, le commissioni di visita per i rinnovi dei certificati, le commissioni di visita tecnico-sanitarie, le procedure di imbarco sul territorio italiano, le navi passeggeri oltre che le autostrade del mare, il divieto di sbarco nei porti dalle navi da crociera.

LEGGI la [**Lettera di Assarmatori – Confitarma – Federagenti sull'emergenza Coronavirus**](#)

L'allarme: "L'Italia rischia l'emarginazione nelle rotte e l'approvvigionamento"

di Redazione

AssArmatori, Confitarma e Federagenti scrivono al governo



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 socioeconomico italiano. 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. **AssArmatori, Confitarma e Federagenti** hanno inviato una nota 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.

"I servizi di trasporto previsti scalare i porti italiani - scrivono le tre associazioni - possono decidere di bypassare il nostro Paese per non precludersi l'approdo in altre Nazioni. **Un numero crescente di armatori stranieri rifiuta contratti di trasporto che prevedono lo sbarco di merci nei porti italiani** mettendo in seria difficoltà l'import di materie prime. Tra i settori che potrebbero trovarsi presto sprovvisti ci sono **anche quelli essenziali a garantire gli approvvigionamenti alimentari** del Paese".

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.

Clicca qui per leggere il contenuto integrale della lettera inviata dalle tre associazioni al governo.

Emergenza virus: appello comune di Confitarma, Assarmatori e Federagenti

"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 socioeconomico italiano"

La nave Costa Smeralda
12/03/2020

Roma - Per la prima volta insieme. Confitarma, Assarmatori e **Federagenti** hanno scritto oggi una lettera-appello alla ministra Paola De Micheli e alle altre istituzioni: "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 socioeconomico italiano. 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".

La logistica è paralizzata

Difficoltà anche nel reperire personale. Le criticità maggiori si registrano sulle navi passeggeri e nell'autotrasporto, che deve fare i conti con i confini chiusi

PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

Nonostante gli sforzi del Governo per limitare i disagi alla circolazione delle merci, anche la logistica in Italia sta subendo lo shock da Coronavirus. Protezione Civile e ministero dei Trasporti hanno ribadito che il trasporto merci non è oggetto di limitazioni e infatti porti e aeroporti sono aperti, ma l'isolamento dell'Italia da parte dei Paesi circostanti sta provocando forti rallentamenti al comparto. Basta vedere gli 80 km di coda di mezzi stradali registrati

alla frontiera con l'Austria...

«I porti italiani sono pienamente operativi», ha assicurato in settimana Assoport. Albania, Croazia, Paesi del Nord Africa e Malta hanno però chiuso i collegamenti marittimi e aerei con l'Italia, impattando su linee aeree e traghetto. Per il momento continuano a lavorare regolarmente le navi che trasportano solo merci. «Stiamo combattendo, ma non possiamo essere perseguitati alle frontiere e ai transiti dai controlli degli altri Paesi, confinanti e non, come Austria, Slovacchia, Turchia, Malta e Albania», ha scritto Guido Nicolini, presidente di Confetra, in

una lettera al premier Giuseppe Conte. «Non possiamo combattere anche contro altri Stati, molti addirittura europei, che stanno letteralmente perseguitando l'industria logistica italiana alle frontiere, nei transiti, nei controlli, negli sbarchi e imbarchi».

Ancora più complicata appare la situazione a bordo delle navi italiane secondo Confitarma e Assarmatori che segnalano «difficoltà operative legate alle restrizioni imposte da molti Paesi alle navi che hanno scalato porti italiani, al personale navigante e tecnico tricolore che deve imbarcare nei porti dei suddetti

Paesi nonché agli ispettori delle navi per il rilascio delle certificazioni obbligatorie». Diverse navi, specie di Costa Crociere, trovano sempre più difficoltà a ormeggiare in giro per il mondo. La compagna genovese, che ha quattro navi ferme in Giappone, ha sospeso tutti gli itinerari nel Mediterraneo. Anche Msc, Viking e Princess Cruises hanno annunciato di aver in parte o del tutto sospeso l'attività nelle prossime settimane. E la prima volta che navi da crociera vengano messe in disarmo temporaneo.

Tornando agli effetti sulle merci D.B. Group, casa di spedizioni di Treviso guidata da Silvia Moretto (che è anche presidente di Fedespediti) ha reso noto che «a seguito del Dpcm dell'8/3/2020 anche l'operatività riguardante le spedizioni in arrivo e in partenza dall'Italia sta subendo rallentamenti per l'aumento di controlli e misure di sicurezza. Anche per quanto riguarda le spedizioni via mare si segnalano difficoltà nel reperimento di autisti per i posizionamenti dei container, il che potrebbe ritardare ritiri e consegne. E anche nei trasporti via terra stiamo verificando rallentamenti per i maggiori controlli ai confini di Austria e Slovenia e per la difficoltà di reperire autisti e mezzi disponibili». Anche Jas, altra casa di spedizioni italiana, ha fatto sapere che «in export dalla Cina e Hong Kong le cancellazioni di linee marittime sono diminuite ma non terminate. Ci si attende una ripresa al 90% da fine marzo». Più complicata la situazione in import verso il Far East perché «la capacità di stiva e di container è bassa sempre a causa delle cancellazioni e per l'aumento delle tariffe da parte dei vettori marittimi». Anche Ja rileva una situazione critica per l'export da Milano e Lombardia.

Per quanto riguarda infine le spedizioni via aerea D.B. Group ha precisato che «l'operatività degli scali di Venezia e Milano è fortemente impattata da cancellazione dei voli da parte di diverse compagnie. I nostri team stanno costantemente monitorando disponibilità di spazi e livello tariffario, anche da e verso altri hub europei e cercando di riproteggere la merce su soluzioni (di aerei) cargo». (riproduzione riservata)

Messina (AssArmatori): "Con coronavirus già danni per centinaia di milioni al settore"

L'associazione si è unita a Confindustria e Federagenti con una serie di richieste al Governo: "Servono regole uniformi a livello nazionale e un sostegno diretto e strutturale all'industria marittima"



Stefano Messina

di Francesco Bottino

I danni che la diffusione del coronavirus a livello globale sta causando al settore marittimo nazionale sono ingenti e generalizzati, si parla già di centinaia di milioni di euro, e per limitarne l'impatto negativo servono contromisure immediate e strutturali, coordinate però a livello nazionale.

Su questi punti cardine si articolano le considerazioni di AssArmatori, il cui Presidente Stefano Messina, dopo aver manifestato "la solidarietà e l'appoggio" suoi e dell'associazione " ai lavoratori del comparto sanitario, di tutte le amministrazioni pubbliche, oltre che ai volontari, per l'immane lavoro che stanno facendo per far fronte a questa grave crisi sanitaria e sociale", spiega a *Ship2Shore*: "Fare una stima dei danni che quest'emergenza sta recando all'armamento è molto difficile, perché la situazione è in continua evoluzione, ma stiamo comunque parlando di centinaia di milioni di euro". Certamente i primi ad aver subito il colpo sono gli operatori del settore passeggeri, traghetti e crociere, "con disdette di prenotazioni che variano dal 60 all'80%" ma anche il comparto merci sta subendo le conseguenze dell'epidemia e "tutto fa pensare che nei prossimi giorni i danni saranno sempre più cospicui. In molti porti esteri le navi provenienti dall'Italia vengono respinte o messe in quarantena, mentre altre navi che prevedevano di fare scalo nei porti italiani ora preferiscono saltarli per non venire bloccate a loro volta negli altri scali internazionali. Insomma, noi stiamo

costantemente monitorando la situazione e – assicura Messina – i risultati sono preoccupanti. Molto preoccupanti”.

AssArmatori, come tutte le altre associazioni del settore, si è immediatamente data da fare costituendo gruppi di lavoro che hanno partecipato a tutti gli incontri con ministeri, Protezione Civile, Capitanerie di Porto e le altre istituzioni impegnate nell'emergenza, “presentando le nostre proposte per ridurre al massimo i danni e favorire quanto prima una ripresa del settore”.

La priorità, secondo l'armatore genovese, deve essere innanzitutto quella di assicurare “regole uniformi e azioni coordinate in ogni porto”, evitando assolutamente “che ogni amministrazione proceda in ordine sparso (come per esempio è avvenuto in Sardegna con i controlli sanitari ai passeggeri)”, e di introdurre “contromisure che devono avere un carattere strutturale e andare quindi oltre la semplice gestione dell'emergenza”.

Entrando poi nello specifico delle misure suggerite da AssArmatori per tentare di scongiurare una paralisi del comparto, il Presidente dell'associazione, chiarito che “un sostegno diretto al settore è inevitabile”, ricorda che “se le navi provenienti dall'Italia dovessero continuare ad avere difficoltà a scalare i porti esteri” diventerebbe problematico “garantire il rifornimento delle catene distributive”. Inoltre, ricorda Messina, “ci sono Paesi, anche europei, come Spagna e Malta, che hanno sostanzialmente chiuso i porti a chi viene dall'Italia, mentre altri paesi, bloccando i voli, rendono impossibile l'avvicendamento del personale italiano imbarcato, sia per le normali rotazioni previste dal contratto, sia nel caso di infortunio e malattia, con la conseguenza che quelle stesse navi, nell'impossibilità di far lavorare i marittimi già imbarcati oltre il limite imposto dai regolamenti si debbano fermare”.

Per fronteggiare questa complessa situazione, l'associazione chiede quindi al Governo “la creazione di una 'cabina di regia' a livello centrale, il potenziamento degli uffici di sanità marittima, aerea e di frontiera periferici, e al tempo stesso la sospensione della tassa di ancoraggio e delle altre imposte portuali, la riattivazione delle misure di decontribuzione del personale marittimo impegnato nei collegamenti di corto raggio da e per le isole minori (previste dalla legge ma da anni non più finanziate), l'estensione di ammortizzatori sociali come la Naspi per l'intera durata dell'emergenza, e l'introduzione di tutte le misure che garantiscano l'operatività dei mezzi, il mantenimento dei livelli d'occupazione e il sostegno finanziario alle imprese che stanno affrontando un crollo vertiginoso del cash-flow operativo”.

Situazione grave quindi, che però ha stimolato una risposta compatta da parte di tutto il cluster marittimo nazionale, già concretizzatasi con una lettera inviata congiuntamente da AssArmatori, Confitarma e Federagenti al Governo: “Una serie di proposte coordinate che – conclude Messina – abbiamo concordato con le altre associazioni del mondo armatoriale, degli agenti e della logistica. Del resto, di fronte all'emergenza ci si rimbocca le maniche e si lavora ancora di più”.

12-03-2020 NOTA CHE ASSARMATORI, ~~CONFITARMA~~ E FEDERAGENTI HANNO INVIATO AI MINISTRI DELLE INFRASTRUT

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 socioeconomico italiano. 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.....

[12-03-2020 NOTA CHE ASSARMATORI, ~~CONFITARMA~~ E FEDERAGENTI HANNO INVIATO AI MINISTRI DELLE INFRASTRUT]

Lettera aperta al Governo dalle Associazioni dello Shipping

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 socioeconomico italiano.

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.

Si riporta in allegato la nota 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.

- [TESTO DELLA LETTERA DELLE ASSOCIAZIONI DELLO SHIPPING](#)

COVID-19: criticità trasporti marittimi

scritto da Redazione 13 Marzo 2020



E' l'oggetto, testuale, della lettera che **Assarmatori**, **Confitarma** e **Federagenti** hanno spedito ieri al Governo. Più precisamente, ai ministri delle Infrastrutture e trasporti, degli Esteri e della Salute. Oltre che a dirigenti vari dei suddetti ministeri. Non proprio un cahiers de doléances, ma una forte sollecitazione, dettagliatamente argomentata, affinché lo Stato intervenga urgentemente a tutela e in sostegno del settore.

Si chiede, infatti, *“l'urgente insediamento di un tavolo di analisi e di confronto del settore con le Amministrazioni coinvolte”* e vengono *“descritte le criticità più importanti”*. Vediamo nel dettaglio quali sono.

Chiusura dei porti esteri alle navi italiane.

Rischio di emarginazione dell'Italia dalle rotte mondiali e di approvvigionamento.

Impossibilità di effettuare l'avvicendamento degli equipaggi.

Scadenza certificazioni e attestazioni IMO dei marittimi italiani.

Impossibilità di svolgere le visite sanitarie.

Commissioni di visita per i rinnovi dei certificati.

Commissioni di visita tecnico-sanitarie.

Procedure di imbarco sul territorio italiano.

Navi passeggeri e autostrade del mare.

Crociere, divieto di sbarco nei porti.

Interdizioni dall'estero, divieti di transito e quarantene internazionali, problemi burocratici, inadeguatezze normative, compressione del mercato passeggeri, rappresentano un mix esplosivo.

Siamo certi che l'auspicato tavolo tecnico verrà insediato il più rapidamente possibile e vi daremo conto delle decisioni che saranno assunte.

LETTERA ASSARMATORI, CONFITARMA, FEDERAGENTI

(OPi - 12.3.2020) Oggi 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. Alleghiamo il testo della lettera.

Gli armatori scrivono al Governo: "Situazione insostenibile, vi spieghiamo perch

[Home](#) [Notizie](#) [Genova](#)

ROMA - Gli armatori italiani, uniti e con una sola voce, hanno scritto ai ministri De Micheli, Di Maio e Speranza per segnalare la gravissima situazione in cui versa tutto il settore dell'armamento. La lettera, firmata dal presidente di Assarmatori Stefano Messina, quello di Confitarma Mario Mattioli e di Federagenti Gian Enzo Duci, contiene anche un corposo volume di segnalazioni di tutte le emergenze connesse al Coronavirus.

Ecco

il

testo...

la provenienza: [Primo Canale](#)

Una lettera in dieci punti con tutte le emergenze legate al Coronavirus

Gli armatori scrivono al Governo: "Situazione insostenibile, vi spieghiamo perché"

venerdì 13 marzo 2020



ROMA - Gli armatori italiani, uniti e con una sola voce, hanno scritto ai ministri De Micheli, Di Maio e Speranza per segnalare la gravissima situazione in cui versa tutto il settore dell'armamento. La lettera, firmata dal presidente di Assarmatori **Stefano Messina**, quello di Confitarma **Mario Mattioli** e di Federagenti **Gian Enzo Duci**, contiene anche un corposo volume di segnalazioni di tutte le emergenze connesse al Coronavirus.

Ecco il testo integrale:

Oggi, insieme a tutto il mondo produttivo nazionale, 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.

L'armamento italiano, le imprese di armamento che operano in Italia e le agenzie marittime si sono sin da subito messi 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:

allegate alla presente sono descritte le criticità più importanti che comparto sta riscontrando livello operativo sindaco adozione delle prime misure straordinarie adottate dal governo e con il progredire della crisi si sono fatte via via più stringenti.

Auspichiamo l'urgente insediamento di un tavolo di analisi e di confronto del settore con le amministrazioni coinvolte. In questo senso, le sottoscritte associazioni garantiscono fin da ora la disponibilità a partecipare al predetto tavolo e a fornire il proprio supporto all'amministrazione.

L'allegato alla lettera: i problemi degli armatori italiani:

1) Chiusura dei porti esteri alle navi italiane.

L'Italia è uno dei più importanti paesi marittimi del mondo e muove via mare circa il 60% delle merci (lavorati, semilavorati e materie prime) in import ed export. 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 abbiamo scalato negli ultimi 15 giorni l'Italia, sono estremamente preoccupanti. Non sono a rischio solo le nostre imprese di navigazione, alle quali è impedito di operare per il solo fatto di essere italiani, ma il paese intero. Infatti, qualora tali provvedimenti dovessero essere adottati da altre nazioni gelo politicamente strategiche, vi sarebbero gravissime ripercussioni per la nostra economia che, va ricordato, e principalmente di trasformazione.

2) Rischio di emarginazione dell'Italia dalle rotte mondiali e di approvvigionamento.

C'è il concreto rischio che i servizi di trasporto previsti scalare i porti italiani decidono definitivamente di bypassare il nostro paese per non precludersi l'approdo in altre nazioni. Un numero crescente di armatori stranieri rifiuta contratti di trasporto che prevedono lo sbarco di merci nei porti italiani mettendo in seria difficoltà l'import di materie prime. Tra i settori che potrebbero trovarsi ne presto sprovvisti ci sono anche quelli essenziali a garantire gli approvvigionamenti alimentari del paese (industria agroalimentare, zootecnia, ecc...)

Da sottolineare, in questo contesto, l'importanza di trasporti marittimi nel settore energetico, la cui interruzione o anche il solo rallentamento potrebbe comportare ripercussioni facilmente immaginabili. Al fine di non vanificare gli sforzi compiuti degli armatori per garantire la continuità nel trasporto dei passeggeri e delle merci è altresì importante è che nei porti sia assicurato un adeguato livello di funzionamento di tutti i servizi necessari: da quelli di interesse generale a quelli per la movimentazione e lo stoccaggio fino ai controlli delle autorità. Laddove dovessero registrar si particolari difficoltà in tal senso, si dovrebbe poter intervenire anche attraverso apposite deroghe. Inoltre, a seguito delle misure interdittive adottate da alcuni paesi, Diversi servizi marittimi di linea sono stati fermati. Si pone pertanto il problema di individuare gli ormeggi idonei dove far sostare le navi senza recare intralcio all'attività commerciale. A tal fine, è necessario ottimizzare gli accosti disponibile in tutti i porti, in primis quelli ricadenti nell'ambito di una stessa autorità di sistema portuale.

3) Impossibilità di effettuare l'avvicendamento degli equipaggi.

A ciò va aggiunto che molte unità di bandiera italiana operano costantemente all'estero e hanno la necessità di assicurare l'avvicendamento del personale italiano imbarcato, sia per le normali dotazioni previsto dal contratto, ma anche, ad esempio, in caso di infortunio e malattia. Da quando è scoppiata l'emergenza, in molte nazioni non è più possibile avvicendare gli equipaggi italiani con altro personale italiano (ricordiamo che sulle navi battenti bandiera italiana iscritte

nel registro ordinario l'equipaggio deve essere interamente italiano-comunitario, mentre per quelle iscritte nel registro internazionale la legge prevede un certo numero di membri dell'equipaggio italiani-comunitari), avendo essere vietato l'ingresso e il transito dei marittimi italiani. Nel concreto, vengono rigettate le domande di visto o imposti periodo di quarantena preventivi obbligatori all'arrivo. Sussiste un reale pericolo che queste navi non possono più operare perché non è in grado di soddisfare la tabella minima di sicurezza, con il conseguente rischio di cancellazione dei contratti di fornitura dei servizi. Particolarmente difficoltosa, in questo momento, è la sostituzione del comandante per i quali sussiste l'obbligo di nazionalità italiana o comunitaria, purché in possesso dell'attestato di conoscenza della legislazione italiana, a causa del fatto che sono state sospese le sessioni di esame, presso le capitanerie di porto, per il rilascio di tale attestazione. Si segnala infine che anche l'arrivo a bordo il rimpatrio del personale marittimo operante sulle navi di bandiera italiana stanno diventando sempre più difficoltosi per via della conciliazione ormai generalizzata dei voli da e verso l'Italia.

4) Scadenza certificazioni e attestazioni IMO dei marittimi italiani.

I provvedimenti restrittivi adottati dal governo hanno coinvolto anche le attività relative alla formazione obbligatoria del personale navigante, imponendo la chiusura dei centri di addestramento autorizzati dal comando generale. Tale chiusura non sta consentendo ai lavoratori italiani di rinnovare le proprie attestazioni-certificazioni IMO (basic training, MAMS, MABEV, ECDIS, High Voltage, Ship Security Officer, RoRo Pax) non che i certificati di competenza, impedendo quindi agli stessi di poter lavorare. Ciò sta determinando notevoli difficoltà, che si aggravano di giorno in giorno, nell'avvicendamento degli equipaggi e di conseguenza nella gestione della flotta. A tale riguardo, è necessario individuare tempestivamente una soluzione che ad avviso delle scriventi-dovrebbe essere rappresentata da una proroga di tali certificati-attestati, concessa solo ed esclusivamente per quelli in scadenza e per il periodo necessario al superamento dell'emergenza sanitaria in atto. Al fine di evitare problemi alle navi che operano all'estero tale proroga dovrà essere necessariamente prontamente condivisa, da parte dell'amministrazione, con l'IMO e con i principali MOUs.

A tal proposito, si segnala l'iniziativa intrapresa dalla mari Maritime and Port authority of Singapore, la quale consente ai marittimi stranieri a cui è scaduto il certificato di competenza di continuare a operare a bordo delle navi registrati a Singapore, qualora l'amministrazione che ha rilasciato detto certificato nei prologhi la validità. Ai marittimi singaporiani, invece, la bandiera consente di estendere la validità Del certificato oltre la scadenza a tutti coloro che non possono sbarcare a causa dell'emergenza sanitaria. Un caso rilevante è quello della certificazione ECDIS Che prevede un addestramento mirato sull'impianto specifico presenti a bordo di una certa nave. Si potrebbe ovviare a tale problematica con la contemporanea presenza a bordo, per un tempo di durata congrua, dell'ufficiale sbarcante certificato per l'apparato in uso e dell'ufficiale imbarcante (in soprannumero) non certificato per l'ECDIS in uso ma che verrà addestrato durante l'imbarco durante i turni di guardia in navigazione.

5) Impossibilità di svolgere le visite sanitarie.

Mentre per quanto riguarda le ispezioni per il rilascio dei certificati di bordo se opportunamente intervenuti con la circolare numero 4-2020 del Comando Generale, risultano invece il risolti gravi problemi legati agli accertamenti sanitari nei confronti dei lavoratori marittimi. In particolare: uno si evidenzia l'imminente scadenza di un numero elevato di certificati medici rilasciati a seguito di visita biennale di marittimi italiani attualmente a bordo che, per diverse ragioni, non possono sbarcare in porti esteri. A tale riguardo, in ragione delle difficoltà a

sostituire tali marittimi, nonché effettuare detto e visite, è assolutamente necessario che il ministero della salute chiarisca che l'estensione fino a tre mesi della validità del certificato medico fino allo scalo dove è disponibile un medico autorizzato, sia concessa, in relazione all'emergenza sanitaria in atto, in via automatica. 2 L'emergenza sanitaria rende, in molti casi, del tutto impossibile gli accertamenti sanitari periodici dei lavoratori marittimi a bordo da parte dei medici competenti che, già in condizioni normali, sono particolarmente complessi e onerosi da effettuare. A tale riguardo sarebbe auspicabile che il ministero della salute dia indicazioni in tema di sorveglianza sanitaria finché il medico competente possa prorogare, anche senza la presenza fisica bordo, la validità dell'idoneità alla mansione specifica del marittimo.

6) Commissioni di visita per il rinnovo dei certificati.

Esistono delle notevoli difficoltà a costituire le commissioni di visita per il rinnovo dei certificati di sicurezza-idoneità sul territorio nazionale dovuta fondamentalmente alla mancanza di disponibilità da parte dei medici dell'USMAF, evidentemente impegnati nella gestione dell'emergenza COVID. Si può pensare a una soluzione che preveda di ritenere valida la commissione di visita anche senza la presenza del medico di porto, oppure la sospensione di ogni tipo di visita a bordo (evitando in tal modo anche gli assembramenti delle persone facenti capo alle diverse commissioni) con la conseguente concessione di proroga in ufficio, della validità di almeno 60-90 giorni dalla scadenza dei certificati; oppure la possibilità che il rinnovo-vidimazione dei certificati si ho fatto sulla scorta della dichiarazione ai fini rilasciata dall'ente di classifica riconosciuto.

7) Commissioni di visita tecnico sanitarie.

In relazione alle visite tecnico sanitarie, necessarie per la verifica e la certificazione dell'igiene e della sicurezza sul posto di lavoro a bordo delle navi, si sta riscontrando che in alcune circostanze, nonostante tutte le navi si siano dotate di procedure per dare puntuale esecuzione alle direttive impartite dal governo, vengono imposte prescrizioni ai sensi della 271/99 (ad esempio la revisione del piano di sicurezza entro il tempo perentorio di sette giorni) che, essendo una normativa che riguarda la normale attività delle navi e la valutazione dei prevedibili rischi operativi, non può essere utilizzato per circostanze eccezionali di rischio biologico come quelle in atto, in quanto non li ricomprende.

8) Procedure di imbarco sul territorio italiano.

Per quanto concerne le procedure di imbarco e sbarco del personale navigante, sempre in virtù della situazione eccezionale di emergenza e al fine di evitare assembramenti luoghi e mezzi pubblici, sarebbe auspicabile prevedere la limitazione degli spostamenti degli equipaggi presso gli uffici territoriali delle capitanerie di porto per regolarizzare imbarchi sbarchi. La proposta che si avanza è quella di uniformare per il momento, anche qui in Italia, quanto già accade in diverse località del mondo con il solo comandante che si reca presso il consolato di turno per regolarizzare i su descritti i movimenti che saranno poi controfirmata in secondo momento dei singoli marittimi, alla presenza del comandante e di appositi testimoni.

9) Navi passeggeri e autostrade del mare.

L'emergenza Covid-19 sta colpendo pesantemente anche servizi offerti dalle navi passeggeri, dei quali l'Italia è primario fornitore mondiale sia nel comparto delle crociere che dei traghetti. Il settore, oltre a subire pesanti ripercussioni economiche dovute a un azzeramento delle prenotazioni e un significativo fenomeno di cancellazione delle prenotazioni già effettuate,

rischia di vedere compromessa l'operatività delle navi che assicurano la continuità territoriale le autostrade del mare. A causa del numero di passeggeri tra stica mente ridotto, a seguito delle necessarie limitazioni alla libera circolazione delle persone introdotte le recenti provvedimenti governativi, le compagnie di navigazione impegnate nel traffico passeggeri hanno tabelle minime di sicurezza che risultano al momento sovradimensionate e quanto legati al numero massimo di passeggeri imbarcabili. Sarebbe auspicabile una riduzione temporanea di tali tabelle al fine di consentire alle compagnie di contenere il numero dei marittimi a bordo tutto contento della salute e sicurezza degli stessi. In questo modo infatti sarebbero limitati i contatti interpersonali e quindi l'esposizione del personale a inutili rischi. Ovviamente, una volta ripristinate le normali condizioni di circolazione delle persone, le vigenti tabelle sarebbero immediatamente ripristinate.

10) Crociere, divieto di sbarco nei porti.

All'indomani del DPCM 9 marzo 2020, La situazione per il settore croceristico nei porti italiani e sempre più drammatica stante il divieto di sbarco dei passeggeri. Tale situazione è costretto i più grandi operatori di crociere impegnati nel mercato italiano a firmare alcune navi dedicate al mercato nazionale. All'estero, nonostante tutte le procedure protocolli attivati a bordo delle navi al fine di evitare l'imbarco di personale passeggeri a rischio, le navi da crociera che imbarcano cittadini italiani subiscono i diversi paesi restrizioni drastiche dei diritti di approdo e sbarco con un grave danno economico di immagine.