



# L'ARROCCO DI CHI SOFFRE

Dai viaggi ai trasporti, dalle costruzioni alla mobilità: tutti in difesa studiando le contromosse



## Il turismo punta sul fattore «vendetta»

Il turismo è uno dei primi settori che fa sperare in una ripresa dopo la crisi. Ne sono convinti gli operatori del settore e Confturismo-Confcommercio, che ha lanciato un sondaggio realizzato in collaborazione con Swg secondo cui 7 intervistati su 10 pensano che l'emergenza coronavirus durerà ancora due o tre mesi in Italia e la metà di loro ha intenzione di fare una vacanza appena l'emergenza sanitaria finirà e l'allarme sarà cessato. «Il turismo è il settore con i maggiori danni economici per effetto della pandemia Covid-19 — spiega in una nota Confturismo —. Tutta la filiera turistica, dalla ricettività alla ristorazione, dai tour operator e agenzie di viaggio ai servizi di spiaggia, è ferma e le previsioni fino a maggio indicano perdite di quasi 90 milioni di presenze di turisti tra italiani e stranieri. Oltre 500 mila stagionali a rischio. Crolla l'indice di fiducia del viaggiatore italiano, perde 18 punti in un mese, il valore più



basso mai registrato in passato». Del resto con la mobilità bloccata non poteva che essere così. Malgrado tutto però dal sondaggio emerge che l'83% degli italiani farà vacanze in Italia; il 16% teme però di non avere una disponibilità economica sufficiente per farla; il 44% degli intervistati la farebbe se potesse detrarre parte del suo costo. Questo ci mostra il turismo come uno dei primi settori che fa sperare in una ripresa dopo la crisi. Con effetti su tutto il paese. Non bisogna dimenticare infatti che, secondo dati Istat, 100 euro di transazioni nel turismo ne generano ulteriori 86 in altri settori. «Sostenere il turismo adesso significa investire in un settore che mette in moto a sua volta altri consumi portando ossigeno all'economia dell'intero Paese — spiega Luca Patané (nella foto), presidente di Confturismo - Confcommercio —. Rendiamo anche detraibili per due anni le spese di vacanze di almeno tre notti delle famiglie italiane che soggiornano nelle strutture ricettive. Questo potrebbe essere un buon incentivo per il recupero del settore e un'accelerazione al ritorno alla normalità».

**Isidoro Trovato**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Treni e aerei, anche per oggi non si parte

È un quadro in chiaro-scuro quello dei trasporti, dove l'area più a rischio è quella passeggeri, che non prevede recuperi nel breve, mentre per le merci il problema è il collo di bottiglia delle frontiere e dei porti per il trasporto su gomma, mentre il sistema regge su ferro. Fosco l'orizzonte per le compagnie aeree: la Iata stima perdite di entrate globali per il 2020 che vanno dai 63 a 113 miliardi di dollari. I prezzi delle azioni delle compagnie sono scesi di quasi il 25% dall'inizio dell'epidemia, circa il 21% in più rispetto alla crisi della Sars del 2003. Aerei a terra per tutti, è prevedibile che ogni Paese cerchi di salvare la compagnia di riferimento, Alitalia nel nostro caso (nella foto, il commissario Giuseppe Leogrando), che dovrebbe assicurare i collegamenti essenziali. Resta un punto interrogativo per le low cost: i governi nazionali potrebbero approfittare del momento per rivedere al ribasso le regole generali.



Il trasporto ferroviario passeggeri si è fortemente contratto: solo nell'Alta velocità si è passati da 413 treni veloci quotidiani (Trenitalia più Italo) agli attuali 10 (-98%). Per il trasporto pubblico locale la vendita dei biglietti è ormai praticamente azzerata. E non è poco, visto che le oltre cento aziende con oltre 120 addetti traggono dai contratti di servizio con gli enti solo la metà dei loro ricavi. Il primo decreto Cura Italia non ha previsto nulla che non siano gli ammortizzatori sociali, ma il ministero dei Trasporti ha da poco disposto che venga rilasciata la prima tranche del Fondo per il Tpl su ferro e su gomma per il 2020, pari a 1,6 miliardi. Quanto alla movimentazione delle merci, Confetra ha stimato su base annua una contrazione dei volumi tra il 20 e il 25%. Se l'interscambio commerciale dell'Italia con il resto del mondo fletterà di circa 150 miliardi, in termini di merci movimentate ciò equivarrà a circa 18 miliardi di fatturato in meno per l'intero settore della logistica e del trasporto merci. Un grosso infarto, dunque, per un settore che però non si è mai fermato.

**Antonella Baccaro**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Nuove case e ristrutturazioni: il conto più duro

Il settore delle costruzioni, che già scontava una crisi profonda con moltissime imprese sull'orlo del fallimento a causa soprattutto della contrazione degli investimenti pubblici, potrebbe perdere nel 2020 da un 8,3% di fatturato fino a un 23,1% nello scenario più pessimistico, secondo le stime del Cerved. La decretazione d'emergenza ha previsto la sospensione di quasi tutti i cantieri, per un trimestre, per gli interventi di riqualificazione edilizia e le nuove costruzioni che non siano di pubblica utilità, ad eccezione delle infrastrutture strategiche e di edilizia sanitaria. Tenendo presente questo blocco, la stima preliminare presentata nei giorni scorsi dagli analisti del Cresme, è di 34 miliardi di euro di investimenti che saranno persi nell'anno in corso, per un totale di 107 miliardi anziché 141. In termini percentuali, e comprendendo gli investimenti in nuova



edilizia e manutenzione straordinaria, il decremento potrebbe essere del 22,6% rispetto al 2019. Dieci anni fa, nell'anno peggiore per il settore, la discesa degli investimenti era stata del 9,6%. Il calo più significativo dovrebbe riguardare il settore delle nuove abitazioni (-22,6%) e delle ristrutturazioni (-23,5%), con una perdita rispettivamente di 3,9 miliardi e di 13,2 miliardi. Per il settore non residenziale le perdite si attesterebbero a 3,2 miliardi per il non residenziale nuovo privato, 1,3 miliardi per il pubblico, 6,8 miliardi per la riqualificazione privata e 1,7 miliardi per quella pubblica. In calo anche del 12,6% gli investimenti in opere infrastrutturali, sia nell'ambito di nuove costruzioni che di manutenzione straordinaria. Il presidente dell'Ance, Gabriele Buia (nella foto), ha chiesto al governo di immettere immediatamente liquidità nel sistema attraverso le vie più brevi e ha annunciato la presentazione di «un nuovo Piano Marshall basato sugli investimenti pubblici e sul sostegno di quelli privati».

**A. Bac.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Auto azzerata L'Europa chiude 229 fabbriche

Collassato. Azzerato. Sparito, fino a tornare ai livelli degli anni 60. Sono le immagini usate per dare l'idea. In Italia, in Europa, nel mondo. È difficile del resto definirli in altro modo, i tracolli che hanno portato il mercato dell'auto a chiudere marzo con perdite tra il 72% della Francia e l'85% del nostro Paese. E tuttavia, nemmeno questi dati rendono davvero la drammaticità del quadro Covid-19 per un settore che già non se la passava benissimo. In sé sono soltanto numeri: non bastano a raccontare per intero la storia. Quella è fatta anche e soprattutto di persone. Per l'Europa «industria dell'auto» vuol dire 2,6 milioni di posti di lavoro diretti, che salgono a 13,8 con tutto ciò che ci gira intorno. Qui c'è il 6,1% degli occupati Ue, da qui arriva il 7% del Pil. In Italia le percentuali sono altrettanto strategiche: 5,6% del Pil, 250 mila addetti, un moltiplicatore occupazionale superiore a tre con l'indotto. È ovvio che, oggi, la priorità sia la salute. E la produzione di auto



non è un'attività «essenziale». Difatti le 229 fabbriche del continente sono tutte chiuse e la metà dei 2,6 milioni di lavoratori aspetta a casa il ritorno alla normalità. Ad aprile e maggio andrà peggio. Un recupero possibile dal secondo semestre non esclude bilanci pesantissimi a fine anno: Italia giù del 35%, Europa del 13,6%, mondo del 12%. Sedici giorni (media Ue a marzo) di blocco sono bastati a creare crisi di liquidità. I primi a esserne colpiti i concessionari: non pochi vedono vicinissima la chiusura definitiva. Ma non c'è impresa che non sarà toccata. I vertici di tutte le associazioni automotive europee (nella foto Mike Manley alla guida di Acea e ceo di Fca) hanno scritto a Ursula von Der Leyen lanciando l'allarme: «Senza entrate, molte società avranno significativi problemi. Per alcune è questione di settimane». Sì, il mercato prima o poi invertirà la curva (come in Cina). Ma senza interventi di politica industriale anche il «prima» sarà, per tanti piccoli e medi, troppo tardi. E la Cig rischia di essere superata: nell'auto sono i licenziamenti, già, il fantasma che si aggira per l'Europa.

**Raffaella Polato**

© RIPRODUZIONE RISERVATA