

Porti, persi 10 milioni di crocieristi e il 50% del traffico container

TRASPORTO MARITTIMO

Assiterminal: comparto crociere totalmente fermo, crollo delle spedizioni merci

Tra le richieste al Governo l'abbattimento dei canoni e un patto anti burocrazia
Raoul de Forcade

Si profila un impatto durissimo dell'effetto coronavirus sul settore marittimo, sia per quanto riguarda le crociere, già completamente ferme da settimane e che, entro metà luglio possono perdere quasi 10 milioni di passeggeri; sia per il traffico merci, che nei mesi di maggio, giugno e luglio avrà flessioni previste fino a -50%, per alcune tipologie di merci, come i container.

A lanciare l'allarme è Luca Becce, presidente di Assiterminal (l'associazione che raggruppa i terminal portuali italiani), il quale non si limita a sciorinare numeri ma manifesta l'assoluta necessità di un cambio di passo a livello politico-istituzionale.

«L'epidemia di covid-19 – afferma Becce – ha messo in luce, una volta per tutte, l'assoluta inefficienza della macchina organizzativa dello Stato. Il punto, ormai, non è affrontare l'emergenza coronavirus bensì confrontarsi con il fatto che lo Stato italiano non funziona più. Ho assistito a una conferenza stampa del presidente del consiglio, e parlava Conte ma avrebbe potuto essere un qualunque altro esponente di qualsiasi coalizione o forza politica, in cui si annunciava un bazooka di liquidità per le imprese. A oggi non c'è niente. Se in una situazione come questa si predilige l'annuncio ai fatti, si crea sfiducia nei confronti dello Stato». Becce fa l'esempio dei lavoratori in cassa integrazione: «La Cig è stata autorizzata ed è stato firmato un accordo tra Abi e ministero del Lavoro per gli anticipi di quanto dovrà erogare l'Inps. Peccato che i lavoratori che si rivolgono agli istituti bancari per ottenere, co-

me previsto, questi anticipi si sentano rispondere che la banca non può darglieli oppure che li eroga solo a fronte del pagamento di interessi. Io credo che occorra stringere un patto nazionale, dimenticando gli interessi politici, per mettere a posto lo Stato, e sanare così il vulnus del federalismo non risolto e il peso oppressivo della burocrazia». Per quanto riguarda i numeri della crisi, «nel 2019 – sottolinea Becce – la portualità italiana registrava un +3% di traffico merci e un +11% di traffico passeggeri (crociere e traghetti, ndr). Con l'arrivo del covid il primo settore a essere colpito è stato quello dei passeggeri. In particolare le crociere hanno dovuto interrompere totalmente i viaggi, il che ha provocato la chiusura del 100% dei cruise terminal».

Secondo quanto rilevato da Risposte Turismo a inizio anno, fa notare Becce, il 2020 avrebbe dovuto chiudersi con circa 5 mila approdi e superare, per la prima volta, la soglia dei 13 milioni di passeggeri movimentati sulle banchine nazionali, con un incremento del 6,7% sul 2018. Ma sulla base delle cancellazioni ufficiali pervenute al 30 aprile, secondo Cemar Agency Network, i porti italiani hanno già perso 1.486 scali e circa 4,1 milioni di passeggeri. Valori destinati a salire, rispettivamente, a 3.785 approdi e 9,8 milioni di crocieristi in meno, se le compagnie dovessero rientrare in servizio entro metà luglio. Alcune hanno già annunciato un prolungamento della chiusura almeno fino al 30 giugno. Del resto, afferma Becce, «anche se alcune società immaginano ripartenze da giugno mi chiedo come, in mancanza di nuove cure o di un vaccino, potrà esserci questo riavvio dell'attività per le grandi navi che, per economie di scala, devono imbarcare migliaia di passeggeri e di uomini di equipaggio e sulle quali il distanziamento sociale è sostanzialmente impossibile».

Secondo le previsioni di Clia (*Cruise lines international association*), peraltro, per ogni 1% di flessione del traffico delle navi da crociera in Italia si rischia di perdere fino a 1.170 posti

di lavoro. In pratica, ogni giorno di sospensione delle attività comporta la perdita di 100 occupati diretti, ovvero 250 posti di lavoro se si considera l'insieme degli effetti diretti, indiretti e indotti della crocieristica. Se la sospensione dovesse protrarsi per 60 giorni, si prevede una perdita economica diretta per il Paese pari a 848 milioni di euro, per 5.830 posti di lavoro in meno; valori che salgono rispettivamente a 2,2 miliardi e 15.047 posti di lavoro in meno se si considerano gli effetti diretti, indiretti e indotti.

Se invece la sospensione dovesse protrarsi per 90 giorni, si prevede una perdita economica diretta, in Italia, pari a 1,4 miliardi di euro e 9.361 posti di lavoro in meno; che salgono a -3,5 miliardi e -24.159 posti se si considera, ancora una volta, l'insieme degli effetti diretti, indiretti e indotti.

Per quanto riguarda il comparto dei traffici merci, Becce evidenzia che, se nella prima parte dell'anno l'impatto del covid si è fatto sentire solo marginalmente e le movimentazioni sono state in linea col 2019, ad aprile sono iniziati i segnali negativi e tra maggio, giugno e luglio si prefigura un forte peggioramento della situazione. «Ci aspettiamo una discesa delle merci sui terminal tra il 30% e il 50%, a seconda della tipologia di traffico. Per i container si avvicinerà a -50% perché le grandi compagnie e le alleanze stanno già tagliando la metà dei servizi tra Far East e Ue». Tra le richieste, dunque, che Assiterminal rivolge al Governo, ci sono, tra l'altro, un impianto normativo semplice e uniforme, la digitalizzazione degli adempimenti amministrativi e una riduzione del cuneo fiscale per i lavoratori. Sul versante liquidità, l'associazione vuole la riduzione dei canoni concessori sino all'azzeramento per i concessionari senza traffici, il ripristino dell'iperammortamento (superiore al valore dei beni investiti) e la soppressione dell'addizionale Ires.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I NUMERI**-1,4****Le crociere**

Se la sospensione delle crociere dovesse protrarsi per 90 giorni, la *Cruise lines international association* prevede una perdita economica diretta, in Italia, pari a 1,4 miliardi di euro e 9.361 posti di lavoro in meno; che salgono a -3,5 miliardi e -24.159 posti se si considera l'insieme degli effetti diretti, indiretti e indotti.

- 50%**Le merci**

Assiterminal attende una discesa delle merci movimentate sui terminal tra il 30% e il 50%, a seconda della tipologia di traffico. Per i container si avvicinerà a -50%