

Crociere, le disdette toccano il 50%. É allarme rosso per porti e armatori L'appello al governo: meno tasse

di Antonella Baccaro06 mar 2020



Foto Afp

L'ultimo caso segnalato è quello della nave Costa Fortuna cui [è stato negato l'attracco a Pukhet](#). Ma lo stesso divieto era stato già imposto ai Caraibi a una nave della Msc, a fine febbraio. In entrambi i casi non si segnalavano casi di Coronavirus a bordo.

É allarme per gli effetti drammatici che l'epidemia sta avendo sul trasporto marittimo italiano, soprattutto nel settore crocieristico. Ad aprile 2019 le stime di crescita quotavano per il 2020 circa 12,8 milioni di passeggeri nei porti italiani, con una crescita del 7,8% sul 2019 e con un impatto economico sul territorio pari a circa 16 miliardi di euro.

Meno 60% per il corto raggio

Da poco più di una settimana, però, c'è stata un'ondata di disdette che ha riguardato circa il 50% delle prenotazioni già effettuate. Più alta è invece la quantità di cancellazioni pervenute alle compagnie di traghetti che operano nelle cosiddette Autostrade del Mare, in questo caso si supera il 55%, per arrivare oltre il 60% sulle linee di corto raggio che collegano le isole minori.

A livello mondiale, prima che scoppiasse l'epidemia di Coronavirus le previsioni per il 2020 stimavano un incremento della crescita del trasporto merci marittimo che sarebbe andato oltre il + 0,7% registrato nel 2019. Ora invece si prevede un calo globale dell'1%.

Gli effetti sull'economia

In Italia l'emergere dei focolai di contagio ha portato al rifiuto di far attraccare navi italiane in porti esteri ma anche alla decisione di molte navi straniere, originariamente dirette verso i porti italiani, di indirizzarsi verso approdi diversi. Un problema grave non solo per l'economia nazionale, colpita sia dal lato dell'export che da quello dell'import, ma anche per i conti pubblici. Il fatto che le navi saltino gli scali italiani determinerà infatti un calo sensibile del gettito derivante da dazi e da altre imposte sulle merci.

L'Assarmatori, voce dell'industria marittima operante in Italia, si è mobilitata chiedendo la sospensione della cosiddetta Tassa di ancoraggio, un tributo che si paga in ragione della stazza della nave (e non in rapporto al carico trasportato), un costo fisso che le navi devono versare per intero anche se, come avviene ora, viaggiano con un carico ridotto. Una misura che non richiederebbe nuove leggi o decreti: basterebbe un atto amministrativo, visto che l'attuale legislazione prevede che «nell'ambito della propria autonomia finanziaria, alle autorità portuali è consentito di stabilire variazioni in diminuzione, fino all'azzeramento, delle tasse di ancoraggio e portuale».

Per le autorità in questione si tratterebbe di rinunciare a una piccola parte dei propri introiti (incassano il 50% di quel tributo), ma un calo dei traffici farebbe perdere loro ben altri introiti come quelli derivanti dalla tassa di imbarco e sbarco delle merci, per non parlare di tributi fondamentali per le casse dello Stato come l'Iva e i dazi.