

Un comitato tecnico supporterà il ministro dei Trasporti nella definizione delle misure per far ripartire le crociere

Uno tsunami sull'economia del mare

Secondo i dati elaborati da BlueMonitorLab in Italia l'intero settore subirà danni per 120-125 miliardi

D'Agostino, D'Amico, De Bono, Spataro, Vaglica

Dai 120 ai 125 miliardi. Questa la proiezione sul valore dei danni Covid-19 che subirà in Italia la Blue Economy, ovvero tutto ciò che nell'industria, nei servizi, nella logistica, nell'artigianato, nel turismo è riconducibile al fattore mare. E del conto non fanno parte gli interrogativi che riguardano il portafoglio ordini di Fincantieri, 46 navi da crociera i cui contratti sono oggetto di discussione, nonché l'economia delle isole maggiori e minori che rischiano di pagare il prezzo più salato in termini di mancati introiti turistici. Sono queste le indicazioni che scaturiscono dalla prima elaborazione effettuata da BlueMonitorLab sui dati

diffusi da 25 differenti associazioni imprenditoriali e da istituzioni relative alle conseguenze dell'emergenza virus sul fatturato 2020 dell'intera economia marittima. E saranno quattro i membri del comitato ristretto che il ministero dei Trasporti ha chiesto alle associazioni per trovare una sintesi tra le diverse posizioni. Stefano Messina (Assarmatori), Gian Enzo Duci (Federagenti), Beniamino Maltese (Confitarma) e Francesco Galletti (Clia) dovranno supportare la ministra Paola De Micheli nella definizione del superamento del Registro per far ripartire le crociere in Italia e ridare ossigeno all'industria dei traghetti.

alle pagine 2 e 3



Per il solo settore turistico l'ipotesi a fine 2020 sarà di una perdita netta di fatturato fra i 55 e i 60 miliardi di euro

Sulla blue economy lo tsunami del Covid-19

Secondo i dati elaborati da BlueMonitorLab l'economia del mare in Italia avrebbe subito danni per 120-125 miliardi

Alessia Spataro

Dai 120 ai 125 miliardi. Questa la proiezione sul valore dei danni Covid-19 che subirà in Italia la Blue Economy, ovvero tutto ciò che nell'industria, nei servizi, nella logistica, nell'artigianato, nel turismo è riconducibile al fattore mare. E del conto non fanno parte gli interrogativi che riguardano il portafoglio ordini di Fincantieri, 46 navi da crociera i cui contratti sono oggetto di discussione, nonché l'economia delle isole maggiori e minori che rischiano di pagare il prezzo più salato in termini di mancati introiti turistici. Sono queste le indicazioni che scaturiscono dalla prima elaborazione effettuata sui dati diffusi da 25 differenti associazioni imprenditoriali e da istituzioni relative alle conseguenze dell'emergenza virus sul fatturato 2020 dell'intera economia marittima. Lo studio di base è in fase di elaborazione da parte di BlueMonitorLab, che si candida ad essere una voce libera sulla Blue Economy, diventando da un lato un recettore di dati anche internazionali sul settore, focalizzando l'attenzione sui fenomeni in atto e candidandosi a svolgere un ruolo di "fonte" privilegiata di informazione per i media e la pubblica opinione, aggregando dati e rendendoli fruibili e comprensibili anche per i non addetti ai

lavori.

Il Centro Studi BlueMonitorLab è parte integrante di un programma più ampio di presenza e di servizio nel settore della Blue Economy finalizzato a fare emergere questo settore come una delle principali chiavi di lettura, forse quella strategicamente più importante, per lo sviluppo del Sistema Italia.

Il primo preventivo danni sull'economia del mare è – come detto – frutto di un'aggregazione di dati che stanno scaturendo dai differenti comparti operativi. Nel tradizionale cluster marittimo la classifica dei danni a causa di un vero e proprio azzeramento del fatturato è capeggiata dalle crociere che a fronte di una previsione di 13 milioni e mezzo di passeggeri, hanno già confermato nel primo semestre la perdita di 6 milioni 886 passeggeri, e la cancellazione di 2709 scali nei porti italiani, ma difficilmente secondo gli esperti del settore il comparto potrà fornire segni di ripresa nella seconda parte dell'anno. Solo a titolo di esempio, è sufficiente sottolineare che la spesa media di ogni passeggero nei porti in cui la nave si ferma è quantificata in 90/100 euro pro capite. L'impatto negativo sulle crociere dovrebbe risultare a fine anno pari a oltre 3 miliardi di euro.

Nel settore turistico (che per circa il 70% è in Italia turismo di mare), l'ipotesi a fine anno sarà di una perdita netta di fatturato fra i 55 e i 60 miliardi, con

impatto sull'industria alberghiera, sulla ristorazione ma anche sugli stabilimenti balneari che "occupano" il 36% del litorale italiano pari a 8670 chilometri. Il turismo blu rappresenta, secondo le ultime proiezioni, il 9% del Pil nazionale. Azzerata sino a oggi anche la nautica da diporto, con porti deserti e con zero prenotazioni per il charter di grandi imbarcazioni da diporto e yacht, e con la speranza che luglio e parte di agosto possano consentire di salvare parte della stagione.

Pesanti le conseguenze sui porti commerciali, che stanno perdendo (con le sole eccezioni di Gioia Tauro e Trieste) dal 20 al 30% del traffico anche nel settore dei container.

Al crack fino a 120-125 miliardi contribuiscono le conseguenze sulla pesca, che nel primo semestre ha segnato un crollo dell'80%, quantificabile in 1,5 miliardi di euro, ma anche l'abbattimento di tutte le attività di intrattenimento, l'artigianato e la moda legati al mare (che per ora registrano lo spostamento in avanti di almeno tre mesi nella stagione dello shopping), la gestione dei parchi marini e degli acquari. Sull'industria cantieristica incombe il rischio crociera e quindi le capacità delle grandi compagnie del settore di riprendere l'attività almeno nella primavera 2021 con incidenza tutta da valutare sui contratti e le opzioni in essere per la costruzione delle 46 nuove navi da crociera che sono nell' order

book di Fincantieri.

Impossibile a oggi formulare una previsione sui danni e sull'effetto recessivo che si abatterà sull'economia delle isole maggiori (Sicilia e Sarde-

gna) e minori, nonché di riflesso sull'attività dei traghetti che sino a oggi hanno registrato un abbattimento dell'attività di trasporto, e che anche nella seconda parte della stagione si troveranno ad affrontare costi di gestione in-

variati con una contrazione inevitabile e già certa del fatturato determinata dalle norme sulla prevenzione del contagio che costringeranno le navi a viaggiare a circa il 60% della loro capacità di trasporto.

