

La filiera blu, che va dall'industria alla logistica, rischia una perdita di 125 miliardi

L'economia del mare affonda

Con pesanti ricadute sul pil nazionale e sul turismo

DI FILIPPO MERLI

Ella crisi del mare. Con un ecosistema economico che comprende tutto quel che nell'industria, nei servizi, nella logistica, nell'artigianato e nel turismo è riconducibile alla filiera blu. Un comparto che in seguito alla pandemia rischia di colare a picco. Con una perdita di fatturato stimata in 125 miliardi di euro.

Se il settore degli yacht di lusso non ha risentito di particolari ricadute economiche, con i cantieri navali già a pieno regime, secondo le previsioni di BlueMonitorLab, il centro studi che analizza tutti i comparti del sistema mare, la cosiddetta blue economy è vicina al collasso. A cominciare dalle crociere, che a fronte di

una previsione di 13 milioni e mezzo di passeggeri hanno già confermato nel primo semestre la perdita di oltre 6 milioni di viaggiatori e la cancellazione di 2.700 scali nei porti italiani. Un impatto negativo che a fine anno potrebbe risultare pari a oltre 3 miliardi di euro.

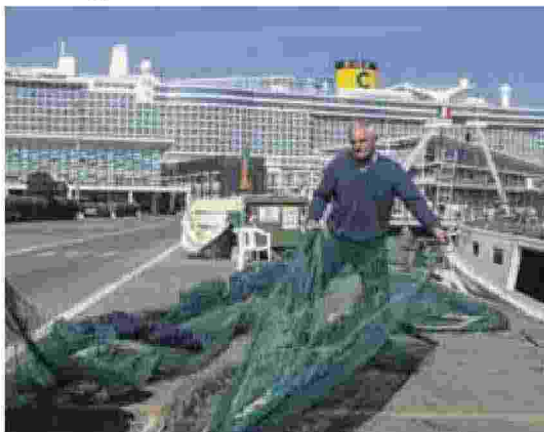
La cosiddetta blue economy è vicina al collasso. A cominciare dalle crociere che a fronte di una previsione di 13 milioni e mezzo di passeggeri hanno già confermato nel primo semestre la perdita di oltre 6 milioni di viaggiatori e la cancellazione di 2.700 scali nei porti italiani

Nel settore turistico l'ipotesi è di una perdita di fatturato che va dai 55 ai 60 miliardi, con un impatto sull'industria alberghiera, sulla ristorazione e sugli stabilimenti balneari. Un comparto che secondo le ultime proiezioni rappresenta il 9% del Pil nazionale.

Il circuito marittimo comprende anche la pesca, che ha fatto segnare un crollo dell'80%, e le attività di intrattenimento, come l'artigianato, la moda del mare, la gestione dei parchi marini e gli acquari. Per un totale della perdita dei fatturati che BlueMonitorLab ha stimato tra i 120 e i 125 miliardi. Del conto, inoltre, non fanno parte gli interrogativi che riguardano il portafoglio ordini di Fincantieri: 46 navi da crociera i cui contratti

sono oggetto di discussione.

«A oggi», si legge in una



Dalla pesca alle crociere, il coronavirus ha affondato la filiera blu

nota di BlueMonitorLab, «è impossibile formulare una previsione sui danni e sull'effetto recessivo che si abbatterà sull'economia delle isole maggiori, come Sicilia e Sardegna, 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 invariati, 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».

«Quando in Italia si parla di blue economy si pensa sostanzialmente ai porti e alle navi che trasportano merci e passeggeri. In altre parole si focalizza l'attenzione sul cosiddetto cluster marittimo. Ma

la blue economy, nella dizione prevalente di altri paesi che in teoria dovrebbero essere meno

Il circuito marittimo comprende anche la pesca, che ha fatto segnare un crollo dell'80%, e le attività di intrattenimento, come l'artigianato, la moda del mare, la gestione dei parchi marini e gli acquari

sensibili dell'Italia a queste tematiche, è ben altro: è un settore esteso che comprende tutto il turismo marino, che in Italia rappresenta circa il 70% del flusso turistico del paese con ricadute dirette sull'industria dell'ospitalità, sulla ristorazione e sulla gestione delle spiagge».

Al 31 dicembre 2018, secondo i dati delle Camere di commercio italiane, la filiera blu vantava quasi 200 mila imprese, pari al 3,3% del totale delle aziende del paese. Un settore in crescita costante che ora, come il resto delle realtà economiche e produttive, dovrà fare i conti con la crisi post Covid.

© Riproduzione riservata