

Agenti marittimi passeggeri, ora è allarme rosso

Più gravi del previsto i danni da Covid in questo segmento: il traffico crolla al 10%



In porti passeggeri come Genova nel 2020 si sono visti quasi solo ferry

di Angelo Scorza

Un vero e proprio collasso nel turismo via mare, con una diminuzione di oltre il 90% nel numero dei passeggeri transitati attraverso i principali porti italiani e con una flessione da circa 5000 ad appena 400 nel numero delle toccate di navi bianche negli scali del Paese.

A denunciare gli effetti di questo crack, che ha fatto precipitare il traffico passeggeri via mare ai livelli del 1993, allungando ombre tutte da diradare anche sul 2021, è Federagenti, che per ora la causa di una delle sue 'sezioni', quella delle società che curano i passeggeri 'di mare'.

Di fatto le agenzie marittime con ruolo prevalente nelle crociere come nel traffico di passeggeri su navi traghetti e nel mercato dei grandi yacht, sono ormai sull'orlo del baratro con una perdita di fatturato superiore al 90%, il blocco dei licenziamenti e una prospettiva nefasta di almeno un paio di anni nei quali si dovrà combattere una vera e propria battaglia per recuperare le posizioni perdute.

Con la sola applicazione della cassa integrazione, la sopravvivenza di molte imprese è a serio rischio e la maggioranza dei dipendenti di queste agenzie marittime rimarrà fuori dal ciclo produttivo con una conseguente perdita di expertise e un'erosione nel patrimonio di relazioni che rappresenta da sempre l'elemento di forza per le imprese del settore.

Di qui la necessità di un intervento mirato di ristori che renda possibile la sopravvivenza di questo patrimonio di imprese e un sostegno che consenta proprio a queste agenzie di tornare a svolgere quella funzione di volano nella crescita turistica del Paese.

“È chiaro il gravissimo danno socio-economico per il Paese che si potrebbe verificare se qualcosa non cambierà al più presto: oltre alla devastazione, forse irreversibile, di un novero di piccole e medie imprese che vantano una lunga tradizione e un solido ruolo nella spina dorsale del settore marittimo-portuale-turistico, un forte incremento della disoccupazione, che è già a livelli drammatici, specie in alcune aree più disagiate del Paese” prosegue malinconicamente Federagenti costretta ad alzare la voce nel rivolgere il suo grido di ‘allarme rosso’ ad un governo ancora sordo.

È un dato di fatto che serpeggia da mesi il malcontento crescente degli agenti marittimi di tutta Italia che curano i servizi alle navi passeggeri (crociere, traghetti e yacht), filone di attività cruciale nella filiera dello shipping, della portualità e del turismo; una branca economica che genera un valore notevole nel contribuire a produrre PIL nazionale e a fornire occupazione diretta ed indiretta.

Un disappunto progressivo al passare del tempo senza avere quelle risposte alle proprie legittime istanze che l'associazione di categoria ha posto alcuni mesi fa al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, senza purtroppo avere non solo un responso con azioni concrete ad incontrare quanto richiesto, ma neppure un cenno che il dicastero deputato stia realmente curandosi della situazione o quantomeno analizzandone i contenuti.

Approfondendo la questione si intuisce un problema burocratico: questa categoria di operatori è inquadrata in un codice Ateco che, clamorosamente, li estromette dai famosi ‘ristori’ che invece il Governo centrale sta elargendo a tante altre categorie di operatori che fanno parte del medesimo cluster operativo essendo inseriti nella stessa filiera operativa: un esempio su tutti è quello delle agenzie di viaggio e dei tour operator, anch'essi inseriti nella branca economica delle agenzie marittime, ma che invece stanno godendo di concrete azioni di supporto da parte di Roma, a differenza di queste ultime, per le quali le conseguenze si stanno facendo drammatiche.

Per quanto riguarda lo specifico ramo delle crociere, il recente studio Italian Cruise Watch diffuso a novembre 2020, elaborato dall'agenzia specializzata Risposte Turismo, ha certificato la drammatica crisi del settore: quest'anno si è registrato un crollo di oltre il 93% nella movimentazione di passeggeri presso le stazioni marittime di tutti i porti italiani, presso i quali operano tante agenzie marittime, e nelle toccate (scali) di navi.

Nel nostro Paese questo tragico anno si è chiuso con appena 800.000 crocieristi, il 93,5% in meno rispetto al 2019, quando furono 12 milioni; e con 419 toccate nave (-91%), facendo retrocedere il movimento delle crociere ai ‘tempi bui’ che si registravano in Italia nel 1993, quasi 30 anni fa, in fase pionieristica. Si prevede che pure il 2021 sarà un anno assai complicato; prima di tornare ad una ‘quasi normalità’ è verosimile che si debba attendere il 2023, piuttosto che non il 2022: questo significa tre interi anni a ‘tirare una cinghia’ già stretta per numerose ditte senza alcun supporto se qualcosa non cambierà urgentemente.

Alcuni agenti marittimi stimano addirittura nel 90% il business perso nel 2020, con in più la beffa di non potersi scaricare il gravame, notevole, del costo fisso dei dipendenti – purtroppo ‘inutili’ in questo momento di inattività quasi totale - essendo vigente il divieto di licenziamento generale almeno sino al 31 marzo 2021.

Lo strumento di ‘ammortizzatore sociale’ finora utilizzato in generale per tutte le imprese in Italia, quello della cassa integrazione guadagni, è solo un modesto palliativo, e non permette un reale supporto a queste aziende, per un semplice fatto. I dipendenti lasciati a casa escono fatalmente dal ciclo produttivo, prendono distacco dalle realtà operative, dilapidano il loro know how specifico che va quotidianamente rodato, disperdono la conoscenza del mercato, non possono ottemperare ai necessari aggiornamenti a livello di nuove legislazioni e misure di sicurezza per ovviare alla incombente questione sanitaria legata alla pandemia, non riescono ad effettuare quei corsi di aggiornamento che oggi sono necessari per tenersi allineati al lavoro in ogni professione.

Ma non solo; si è poi innescato un inquietante ‘effetto domino’, con pesante incidenza su quell’attività di promozione indiretta che da sempre le agenzie marittime e quelle di incoming crocieristico o nautico svolgono a favore dell’intero settore turistico italiano. La funzione di questi operatori è cruciale ai fini di attirare il business in Italia. Non si deve infatti trascurare il fatto che gli agenti marittimi sono gli ‘ambasciatori d’Italia’ nei confronti delle compagnie di navigazione e degli armatori stranieri di qualunque tipologia: crociere, traghetti, yacht. Sono proprio loro a interloquire con queste società, imprenditori e manager nelle visite dedicate fatte all’estero a trovare clienti potenziali ed a rinnovare e rinsaldare in contatti ed i contratti con i clienti già in portafoglio.

Un’attività di marketing territoriale svolta anche nell’ambito delle principali fiere ed eventi congressuali, durante i quali gli agenti marittimi propongono e suggeriscono a chi decide dove posizionare le proprie navi di fare scalo nei porti italiani; da qui si innesca un volano virtuoso con gli sbarchi a terra dei passeggeri, le escursioni, le prenotazioni alberghiere, le consumazioni a ristoranti e bar, lo shopping, i servizi di trasporto locale. Una catena di valore inestimabile che rischia di essere decapitata se viene meno l’attività degli agenti marittimi.

Nella grande nautica, i cosiddetti maxi yacht, le criticità derivanti dagli effetti della pandemia sugli spostamenti internazionali, con l’evidente mancanza di clientela extra UE nel Mediterraneo, si sono evidenziate a valle della filiera del turismo nautico.

Se per la portualità e i servizi il 57% delle imprese segnala nel 2020 una riduzione di fatturato, addirittura l’82% del segmento del charter nautico ravvisa un deficit, con due imprese su tre che indicano una contrazione del volume di affari superiore al 20%, secondo i [dati appena rilasciati da Confindustria Nautica](#).

La categoria delle agenzie marittime, versante settore passeggeri, è in forte subbuglio e non è più disponibile, in quanto le opportunità di proseguire a svolgere la normale attività sembrano al lumicino, ad attendere ulteriormente senza ricevere un forte segnale di considerazione al settore.