

Al bancone di lavoro o sul traghetto: così stanno riaprendo le imprese

PARLA MESSINA, PRESIDENTE DI ASSARMATORI

«A mezzo carico per la continuità»

Tanti i posti a rischio fra i 500mila del settore, nessuna misura di sostegno

PAOLO PITTALUGA

«**N**oi ci siamo ancora». Non è uno slogan ma un concetto che Stefano Messina rimarca parlando del pianeta traghetti. Il presidente di Assarmatori sottolinea come il mondo dell'autotrasporto e della portualità non ha mai avuto discontinuità di servizio grazie a protocolli che hanno consentito di operare in totale sicurezza. Il problema è finanziario. «Con una ripartenza lenta – sottolinea – navi che non saranno piene e dove si potrebbe generare una guerra dei prezzi. Ma le navi sono pronte sotto tutti gli aspetti e si spera di superare il 50% dei posti dopo qualche settimana». Anche se ciò si farà sentire con effetti negativi sui posti di lavoro: «Qualche migliaio di addetti di bordo e di terra rischiano di stare a casa». Anche nel comparto traghetti il Covid-19 lascia dunque il segno: sono 60mila le persone che lavorano per le imprese marittime, numero che sale a circa mezzo milione tenendo conto di chi opera nelle agenzie, negli uffici degli spedizionieri e gli addetti ai terminal portuali. Un settore con 65 compagnie con sede in Italia, che copre 44 rotte e conta 1.354 navi battenti bandiera italiana sopra 1.000 tonnellate di stazza. Numeri che spiegano come la crisi per Liguria, Toscana e Campania sarà un problema. Il rischio di perdere tanti posti di lavoro è alto e nessuna misura di so-

stegno pubblica è stata varata, esclusa la sospensione della tassa d'ancoraggio che a breve però sarà reintrodotta. In un Paese dove il marittimo, fondamentale nella logistica, è in ginocchio, il cabotaggio piange: i traghetti tra terraferma e isole maggiori e minori e le navi delle "Autostrade del mare" viaggiano per trasportare le merci, per gli approvvigionamenti e per garantire le attività, ma i costi dei servizi non sono compensati dai ricavi mancando i passeggeri. E non fa prevedere miglioramenti il navigare al 50% della disponibilità dei posti dopo la fine del *lockdown*. Dalle analisi delle compagnie – ricorda Messina – risulta che mentre i ricavi caleranno della metà i costi fissi e variabili non potranno che scendere di un quarto, condizioni che rendono impossibile qualsiasi ipotesi di continuità aziendale. Tanto più se anche per le compagnie di navigazione, come per le altre aziende "capital and labour intensive", l'accesso alla liquidità con garanzie pubbliche resta illusione. Assarmatori auspica modifiche ai decreti necessari in un Paese che ha un sesto della popolazione sulle isole e un'industria che dipende al 90% dai traffici marittimi. Per provare ad evitare un taglio attorno al 50% degli addetti, comprendendo sia il personale viaggiante, sia quello amministrativo, sia quello impegnato nei servizi vari, a partire da quello delle biglietterie. E poi le navi viaggeranno con equipaggi ridotti ai minimi della tabella d'armamento, il che significa che i turni d'imbarco saranno stravolti. Con una situazione critica nel "corto raggio", la rete di linee marittime, coperte principalmente da piccoli armatori, che servono le isole minori. Emblematico il caso campano dove il sistema che va da Napoli a Salerno, collegando le iso-

le dell'arcipelago e le città costiere dei due golfi e della penisola sorrentina, è la seconda area mondiale per traffico dopo la baia di Hong Kong. 870 chilometri quadrati attraversati da 10 milioni di persone l'anno, con 12 compagnie che fanno servizio di linea con traghetti e mezzi veloci, ed altre decine che organizzano escursioni. È occupato nei servizi di linea un migliaio di addetti, di cui 800 marittimi, ma il totale dell'occupazione gravitante sul servizio è assai più alto. Le compagnie del corto raggio generalmente non godono di sostegni pubblici e molte operano in concorrenza di mercato, altre hanno un certo numero di slot nei porti ma devono garantire un minimo di corse quotidiane. Poche, infine, hanno una concessione regionale che garantisce rimborsi per le corse effettuate in periodi di bassa affluenza. Una situazione critica prima del virus e ora precipitata, con traghetti e aliscafi che hanno viaggiato per garantire gli spostamenti di medici, forze dell'ordine e di quanti impegnati nei servizi di assistenza, ma i ricavi si sono quasi azzerati: rispetto ai primi quattro mesi 2019 il fatturato è sceso dell'80%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Lo Stato si dimentica dei marittimi Ora il comparto rischia il naufragio

Esclusi dagli interventi del governo le crociere, la nautica, i traghetti e i porti. E i cinesi sono in agguato
Gli addetti protestano: «Per l'Alitalia trovati 3 miliardi, per noi invece nulla»

di **CARLO CAMBI**

■ All'Eur c'è ancora la frase del fu Duce: «Italiani popolo di santi, poeti e navigatori». Le chiese le hanno tenute chiuse, le scuole idem e del mare si sono scordati. C'è però un rischio assai rilevante: senza aiuto alle navi i porti si fermano e i cinesi non aspettano altro. Da più di un anno hanno messo nel mirino Trieste che è anche porto franco come scalo della via della Seta. È del marzo dello scorso anno la firma di un memorandum tra l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale, presieduta da **Zeno D'Agostino**, e China communications and construction company (Cccc). I cinesi guardano anche a Ravenna per una rotta breve verso Suez, mentre sono già sbarcati in forza a Genova. La ministra dei trasporti **Paola De Micheli** però viene da Piacenza e oltre il Po non va. Abbiamo 8.000 chilometri di coste, l'armamento e la cantieristica di maggior valore d'Europa, la popolazione insulare più cospicua del continente, una flotta peschereccia che è sottoposta a concorrenza selvaggia, oltre a un indotto turistico derivante dalla nautica consistente assai, ma il governo non ha mandato nemmeno un messaggio in bottiglia. Nei decreti per la blue economy non c'è nulla eppure vale il 3,2% del Pil, malcontati sono 60 miliardi diretti, 130 con l'indotto per 200.000 imprese e 880.000 occupati. Per l'Alitalia hanno trovato 3 miliardi, per le navi nulla. I più arrabbiati sono gli armatori anche se divisi in due associazioni e da una polemica relativa al rinnovo per 72 milioni della convenzione dello

Stato con Tirrenia-Cin per la continuità territoriale di Sardegna e Sicilia. **Achille Onorato**, figlio di Vincenzo l'armatore di Moby e Tirrenia, è vicepresidente di Assarmatori, ma la Moby - la flotta di famiglia che comprende anche Tirrenia - non se la passa troppo bene e così l'altra fazione armatoriale agita un conflitto d'interesse. Per **Mario Mattioli** presidente di Confitarma che contesta anche la rinnovata convenzione a Tirrenia «il governo non si è minimamente preoccupato di dare corso alle nostre richieste, neppure sulla diminuzione temporanea del costo del lavoro». **Stefano Messina** di Assarmatori ci va giù ancora più duro: «Danno soldi agli aerei (tre miliardi per Alitalia) e a noi neppure un euro; un sesto della popolazione vive sulle isole e l'80% delle merci viaggia via mare, senza trasporto marittimo l'Italia è vocata al suicidio economico». Le cifre dicono che il traffico traghetti è crollato del 68%, che i porti sono sotto del 30%. L'armamento italiano ha perso quote di mercato perché altre flotte, soprattutto quelle cinesi, non si sono fermate e prevede che per almeno un anno le navi viaggeranno al 60% del carico. I sindacati sono molto preoccupati e i segretari generali di Filt-Cgil Fit-Cisl e Uiltrasporti, esortano il governo e gli armatori ad assistere e sostenere gli equipaggi. A bordo delle navi ci sono circa 200.000 marittimi che non hanno avuto se non sporadiche sostituzioni per via dei porti bloccati e non hanno nessuna certezza per il futuro. Non sta meglio la logistica gravata da tasse, calo di fatturato e scarsa operatività in banchina. Il nostro governo

nulla ha fatto schermandosi dietro i veti europei. L'Europa però due giorni fa ha dato il via libera a una serie di misure, la più importante è la possibilità di sospendere le tasse portuali e ora vediamo che farà la **De Micheli**. Ma è una goccia nel mare. A soffrire ci sono anche le compagnie di crociere. Costa non mollerà gli ormeggi fino al 30 giugno, **Msc** non prima del 10 luglio, **Carnival** fino al 31 agosto. **Luigi Merlo**, presidente di Federlogistica, invoca misure urgenti: «Il nostro è un settore che coinvolge 110 mila posti di lavoro ed è completamente ignorato sia dal ministero delle infrastrutture che da quello del turismo». Ci si aspettava che almeno il bonus vacanze - per quel poco che conta - fosse esteso anche alle crociere. Ma niente. Come niente è andato al charter e alla nautica da diporto. Che resta ferma fino al 3 giugno senza sapere se si può passare dal porto di una regione a quello di un'altra anche se ci sono le patenti per navigare oltre le 12 miglia! I noleggiatori di barche tagliati fuori pure loro dal bonus vacanze, ma anche i diportisti avevano temono di restare bloccati per via delle misure di distanziamento (impossibili su una barca a vela). Perciò il crollo di fatturato di porti, charter e rimesaggi è di oltre il 90% ma nessuna agevolazione fiscale è



prevista. Quando il governo ha consentito la ripresa delle attività all'aria aperta ha escluso la nautica. Forse ai giallorossi, tra decrescita felice e ubbidienza sindacale, chi va per mare non sta simpatico essendo presunto ricco. Cattivo vento spira anche sulla cantieristica. Deroghe solo per quella industriale con Fincantieri in testa, ma chi costruisce per il diporto è rimasto fermo tre mesi. Servivano sostegni specifici perché i più temibili concorrenti, i cantieri tedeschi, americani e finlandesi, non si sono mai fermati. Eppure la nautica è il solo settore del made in Italy ad aver confermato il suo salone principale a Genova è dall'1 al 6 ottobre. Sempre che non si affondi prima.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



BLOCCATI Un traghetto Moby fermo in porto

[Ansa]