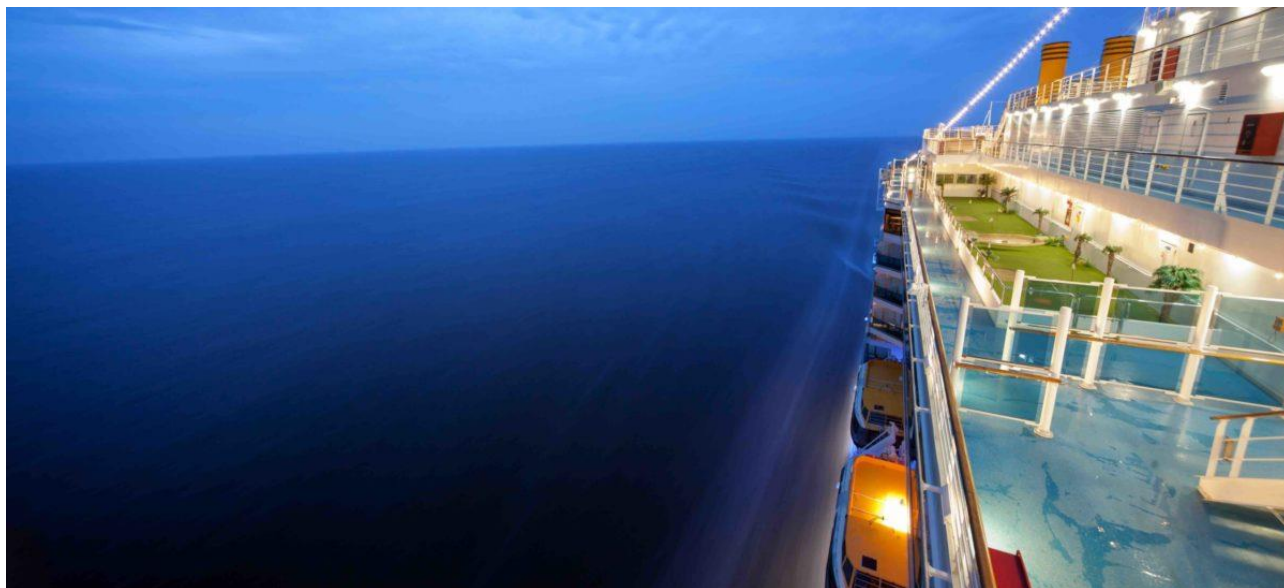


La crisi dello shipping e le promesse del ministro Giovannini



19 Marzo 09:51 **2021** [da RedazioneStampa questo articolo](#)

-
-
-
-
-
-

La **crisi** provocata dalla pandemia non ha risparmiato **trasporti e viaggi via mare**, nonostante le crociere – con i loro rigidi protocolli – abbiano ottenuto, quasi sin da subito, il via libera del governo italiano alla navigazione.

I dati sulla ferita economica inferta dal Covid nel 2020 sono contenuti nel *Rapporto annuale sulla shipping industry*, basato su dati Assoport, elaborato da **Nomisma** e presentato giovedì da **Assarmatori** nel corso di un confronto con governo e Parlamento insieme a **Conftrasporto-Confcommercio**.

Pari a oltre il -90% il crollo del **settore crocieristico**, seguito da traghetti (-46,7%) e trasporti locali (-49,2%). Guardando nel dettaglio alle crociere, lo scorso anno si è chiuso con un totale di **796.800 passeggeri** movimentati nei porti italiani tra imbarchi, sbarchi e transiti (-93,5% sul 2019, quando in Italia erano stati movimentati circa 12 milioni di crocieristi). Un dato, questo, che ha riportato la movimentazione passeggeri ai valori del 1993.

Ampie rassicurazioni da parte del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Enrico Giovannini**: l'attenzione al settore marittimo e portuale – ha affermato – «è massima», anche riguardo al Recovery Plan. «Rispetto alla versione del Pnrr preparata dal governo precedente, stiamo lavorando con il ministero della Transizione ecologica per rafforzare una serie di **misure sul tema dei porti**, oltre al fatto che sono già previsti interventi per la connessione tra porti e sistemi infrastrutturali di trasporto, soprattutto nel Mezzogiorno», ha dichiarato il responsabile del Mit.

Ma i temi sono tanti, a cominciare dalla **bandiera europea**. «La modifica del regime di aiuto al settore, imposta dalla Commissione Ue – ha sottolineato il presidente di Assarmatori, **Stefano Messina** – deve consentire, non solo la necessaria estensione dei benefici previsti dalla legge italiana sul Registro internazionale alle navi che battono bandiere europee, ma anche un’equa, corretta e proporzionata distribuzione delle risorse, oggi troppo concentrate sul sostegno di aree ed attività meno strategiche». Senza dimenticare, rincara la dose Messina, il **Recovery Fund** che rappresenta un’opportunità per agevolare gli investimenti degli armatori italiani per la transizione energetica e la sostenibilità ambientale delle flotte.