

La Santanchè agli armatori: Risolvere il problema Venezia

«Dobbiamo risolvere il problema di Venezia, non credo che Venezia possa fare a meno di un settore così importante come quello delle crociere». Lo ha detto la ministra del turismo Daniela Santanchè, intervenendo all'assemblea di Assarmatori, aggiungendo che quest'anno si «registra un +11% nel settore crocieristico rispetto al periodo prepandemico». Santanchè ha sottolineato che il turismo «è stato messo al centro delle attività di governo». Infatti «dopo le tante parole fatte negli anni precedenti, noi siamo passati ai fatti, oggi c'è un ministero con portafoglio», ha detto. Per sostenere il settore «dobbiamo investire molto, investire anche sui piccoli borghi, destagionalizzare e mettere al centro l'economia blu, mettere al centro un patrimonio come quello del mare, il Mediterraneo deve essere sempre più un vettore di sviluppo», ha spiegato la ministra, ricordando che «solo negli ultimi 3 anni il mare ha creato oltre 10mila posti di lavoro, conta 228mila imprese e impiega 914mila lavoratori». Traffici crollati negli anni a Venezia. Da 1,5 milioni di passeggeri a poco più di 240.000 in appena tre anni. Effetto anzitutto del divieto di

transito per le navi da crociera nel Bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca, introdotto dal governo Draghi nel luglio del 2021. Le ultime previsioni Cemar stimano nel 2023 una crescita dei traffici crocieristici del 4% rispetto al 2019 dei passeggeri in imbarco e sbarco nei porti italiani, che arriveranno a quota 12,9 milioni. L'Adriatico italiano perderà il 29% di passeggeri, che saranno 800.000 in meno rispetto al periodo pre-pandemico. Da qui l'allarme di Stefano Messina, presidente Assoarmatori. «Costi contenuti, servizi regolari ed efficienti, una funzione essenziale al servizio dell'economia del Paese. Il mare è e resta la modalità di trasporto strategicamente più importante per l'Italia, ma sul futuro della flotta nazionale incombono gli extra costi legati alle normative per la transizione energetica e le problematiche quotidiane derivanti da una macchina burocratica che non trova riscontro negli altri Paesi europei. E da questo discende il pericolo di una progressiva perdita di competitività della bandiera italiana e quindi di uno spostamento delle navi di armatori nazionali sotto bandiera di altri Stati, anche comunitari». —



Navi da crociera dirottate a Fusina dopo il divieto del 2021

