

ECONOMIA & MARITTIMO

LA GIORNATA SUI MERCATI

FTSE MIB	16.834	+1,75%
FTSE ITALIA	18.368	+1,68%
EURO/DOLLARO	1,0906	-0,27%
DOW JONES	21.410	+2,23%
NASDAQ	7.487	+1,72%

FRANCESCO DI CESARE Il presidente di Risposte Turismo: «Sistema solido, l'83% è in mano a cinque gruppi»

«Crociere, piena ripartenza nel 2022 Centrale il ruolo degli affezionati»

FINANZA

**Generali,
10 milioni
a sostegno
delle pmi**

TRIESTE

Il Fondo Straordinario Internazionale lanciato da Generali per fronteggiare l'emergenza Covid-19 sottoscriverà per una quota di 10 milioni di tranche junior dell'emissione "Italianonsiferma", curata da Credimi - piattaforma di digital invoice financing per il finanziamento delle pmi - in collaborazione con Banca Generali, con l'obiettivo di mobilitare velocemente il risparmio privato italiano a supporto dell'economia reale per un importo complessivo pari a 100 milioni di euro. L'intervento del Fondo consente un effetto moltiplicatore nella raccolta del credito in un rapporto di 1 a 10. Per ogni euro stanziato da Generali ne vengono raccolti complessivamente 10 per le imprese, raccogliendo gli altri 9 da risparmiatori professionali. Le aziende inizieranno a rimborsare il capitale ricevuto solo dopo 15 mesi, a partire da settembre 2021, e potranno utilizzare queste risorse, erogate in una fase di chiusura forzata, per prepararsi alla ripresa. Un'analisi di Credimi su un campione rappresentativo di Pmi italiane stima che il fatturato 2020 si contrarrà del 20-60% in funzione dei diversi settori e aree geografiche. Il 48% delle imprese presenterà un Ebitda negativo (corrispondente a un flusso di cassa altrettanto negativo).

L'INTERVISTA

Alberto Quarati / GENOVA

Con le compagnie che stanno progressivamente posticipando l'entrata in servizio delle flotte, e con l'avanzata del coronavirus nel mondo, non è facile capire quale sarà il destino dell'industria crocieristica. È chiaro su questo punto Francesco Di Cesare, presidente di Risposte Turismo, gruppo specializzato nella consulenza e ricerca in questo settore.

Eppure le crociere fino a prima della crisi stavano letteralmente esplodendo.

«Una crescita ininterrotta da anni, e la previsione per il 2020 non era da meno; questo doveva essere l'anno in cui a livello globale l'industria avrebbe trasportato 32 milioni di passeggeri, contro i 30 dello scorso anno».

Quanti i passeggeri in Italia?

«Per l'Italia erano previste 13 milioni di persone. Ora è chiaro che queste previsioni dovranno essere drasticamente ridotte. Difficile capire cosa stanno organizzando le compagnie internamente in questo momento, ma io tutto sommato sono cautamente ottimista».

Ottimista? Con l'industria ferma?



La Msc Grandiosa nel porto di Civitavecchia

«Ho detto cautamente ottimista: il 2020 sarà un anno che chiuderà in rosso, non credo in una piena ripresa nel 2021, più probabilmente vedremo un ritorno alla crescita nel 2022».

Sulla base di quali fattori?

«Ne indicherei due, che sono gli elementi di solidità del comparto. Il primo, è un elemento che in passato, non lo nascondo, mi ha visto fortemente critico, quello delle concentrazioni. L'83% di questa industria è nelle mani di cinque grandi gruppi: Carnival, Royal Caribbean, Ncl, Msc e

Genting. Oggi vediamo tanti marchi, ma sono tutti controllati da questi gruppi, che hanno spalle larghe, e alcuni di loro non poggiano la loro forza unicamente nel settore crocieristico, penso ad esempio a Msc. Dunque, la base è solida. Fuori da questo perimetro, penso ci saranno, come è inevitabile, della situazioni molto difficili. Il secondo fattore riguarda invece la qualità del turismo crocieristico».

In che senso?

«Ad oggi, chi va in crociera è, nel 55-60% dei casi, una persona che già in precedenza ave-



FRANCESCO DI CESARE
PRESIDENTE
DI RISPOSTE TURISMO

«Le città non vorranno più ricevere le navi? Allora per coerenza dovrebbero dire no anche al resto del turismo estero»

va fatto un'esperienza di questo tipo. In gergo, si dice un "repeater". Un soggetto che quindi già conosce il viaggio, ha già confidenza con il prodotto, e quindi ecco un'altra base di fiducia per rilanciare il settore».

Molte città non vorranno più avere navi da crociera nei loro porti.

«Ascolti, qui andiamo incontro a un discorso più generale. Se una città, un porto chiudono alle navi da crociera, allora per coerenza dovrebbe chiudere al turismo internazionale. Per carità, è una strada: un Comune può puntare tutto sul tu-

rismo nazionale. Però attenzione, la crociera è un fenomeno appariscente: la nave si vede, si sposta, e questo è un fattore che a volte gioca a favore degli armatori, a volte contro. In questo periodo, ha giocato contro: tutti abbiamo ancora negli occhi le immagini della "Diamond Princess", che per un certo momento è stato uno dei maggiori focolai al mondo del coronavirus. Però, in linea con questo ragionamento, dovremmo chiudere villaggi turistici, centri congressi, alberghi. Bisognerebbe rimettere in discussione l'intero settore del turismo. Una strada difficilmente praticabile».

Le crociere ripartiranno dalla Cina?

«Seguendo l'ondata del virus? Non credo. Sarà una ripartenza a scacchiera, a seconda delle restrizioni dei vari Paesi. Una riorganizzazione degli itinerari che, nonostante la fluidità della situazione, sta partendo adesso, perché le compagnie ragionano con anni di anticipo. L'Asia è un settore in crescita, ma sin qui ha generato numeri largamente inferiori rispetto al mondo Occidentale».

Quale sarà il primo segmento delle crociere a ripartire? Quello del lusso?

«Sì, ma non perché ha navi più piccole, come erroneamente si potrebbe pensare. Ma perché il turismo ripartirà da chi ha la maggiore capacità di spesa».

PER EFFETTO DELLE RESTRIZIONI

Equipaggi in mare, chiude l'ultima frontiera: stop alla Stella Maris

Basta visite a bordo «ma continueremo a dare il nostro sostegno a distanza»
Boom di contratti prolungati: «Unica protezione dal virus»

GENOVA

Il virus ha chiuso anche l'Apostolato del mare, la grande organizzazione cattolica conosciuta come Stella Maris, che in oltre 300 porti del mondo, assiste i marittimi fornendo loro aiuto, collegamenti con le famiglie telefonici e Internet, spazi ricreativi e conforto religioso.

Da 100 anni questa struttu-

ra, nata a Glasgow, non si è mai fermata per un solo giorno, rappresentando un approccio sicuro per centinaia di migliaia di naviganti. Poi è arrivata il coronavirus.

«Non possiamo più fare le visite a bordo - spiega il diacono Massimo Franzì, responsabile della Stella Maris di Genova e dell'intera organizzazione per l'Italia - perché chiaramente dobbiamo evitare i contatti. Ma nonostante questo continuiamo la nostra attività da lontano, come ad esempio la possibilità di dare loro un collegamento con casa». A Genova, dove lo scorso anno la Stella Maris ha visitato oltre 1.600



Uova per i marittimi a Genova

navi per 33.500 persone contattati (per un incremento medio negli ultimi anni del 10%), e ospitati nel suo centro 850 marittimi, per Pasqua distribuirà 500 pacchetti con l'uovo «e un messaggio per ricordare che nonostante tutto, noi ci sia-

mo sempre» sottolinea Franzì. L'iniziativa tra l'altro sta facendo scuola anche presso le altre Stelle Maris nel mondo.

Solo nel settore crocieristico, spiega Franzì, sono almeno nove le navi da crociera che non hanno trovato un porto dove attraccare, rifiutate per i timori o le restrizioni sul Covid-19.

Nei giorni scorsi l'Organizzazione marittima internazionale ha chiesto ai Paesi un approccio «pragmatico» alla questione del cambio equipaggi, nei fatti vietato in quasi tutti i Paesi del mondo, che costringe persone già imbarcate da mesi a prolungare il loro lavoro sulle navi, mentre a casa altre persone attendono l'imbarco e lo stipendio.

Sin qui, spiegano i responsabili di due tra le maggiori agenzie di manning italiane, Gian Enzo Duci di Esa e Filippo Guadagna di Sirius, in generale si è potuto ovviare ai problemi di copertura prolungando i contratti dei marittimi a bordo, opzione che tuttavia non può essere reiterata in eterno. Sin qui solo Singapore ha aperto

al cambio di equipaggi. Tre settimane fa Duci, da presidente di Federagenti, aveva sollevato la questione del cambio equipaggio quando ancora la pandemia sembrava una questione solo italiana, ottenendo a fianco di Confitarma e Assarmatori il prolungamento, da parte del ministero dei Trasporti, dei certificati dei marittimi necessari alla navigazione. «Ho fermato tutto, non fac-

ciamo più cambi di equipaggio per il momento - spiega Guadagna - Spieghiamo ai marittimi - per la maggior parte, nel settore merci, di nazionalità filippina, indiana, indonesiana - che in questo momento la nave è il loro castello, il punto più sicuro per evitare contagi, e purtroppo, in questo momento, anche il rischio di essere respinti dal proprio Paese».

A. QUA.

Sanas
GRUPPO ITALIANE

Struttura Territoriale Liguria

ESITO DI GARA

Anas S.p.A. informa che è stata aggiudicata la procedura aperta n. GELAV038-19 per l'affidamento di lavori di ripristino del rivestimento della galleria S. Anna dal Km. 475+135 al Km 475+760 comprese difese spondali di protezione delle esistenti fondazioni soggette all'erosione marina - 2ª Stralcio - Difese spondali - S.S. 1 "Via Aurelia" - CIG: 8044559418 - Importo netto di aggiudicazione: € 1.343.101,58 di cui € 32.732,16 per oneri per la sicurezza. Il testo integrale dell'esito, pubblicato sulla GURI n. 39 del 03.04.2020 ed è disponibile sul sito <http://www.stradeanas.it>.

IL RESPONSABILE AREA AMMINISTRATIVA GESTIONALE
Ermanno Liuzzo

www.stradeanas.it l'Italia si fa strada