

Rapporti Trasporti

Voli. Secondo l'ultima stima della Iata i ricavi da passeggeri delle compagnie mondiali nel 2020 diminuiranno di 314 miliardi di dollari, -55% rispetto all'anno precedente

Trasporto aereo, 4 anni per tornare ai livelli pre crisi

Gianni Dragoni

Ci vorranno tre-quattro anni per tornare al livello del traffico passeggeri sugli aerei precedente la crisi del Coronavirus. La stima è della Iata, l'associazione mondiale che raggruppa 290 compagnie aeree.

L'aviazione è il settore dell'economia più colpito dalla pandemia. I ricavi da passeggeri delle compagnie mondiali quest'anno diminuiranno di 314 miliardi di dollari, -55% rispetto al 2019, secondo l'ultima stima della Iata comunicata dal direttore generale, Alexandre de Juniac, il 14 aprile.

Le compagnie di tutto il mondo, secondo la Iata, in questo trimestre bruceranno 61 miliardi di dollari di cassa e avranno una perdita netta aggregata di 39 miliardi di dollari. Quest'anno il settore chiuderà in rosso. A dicembre era stato stimato un utile netto per tutte le compagnie pari a 29,3 miliardi di dollari, con un piccolo incremento sugli utili del 2018. Invece sarà un profondo rosso.

E anche passata la crisi la ripresa del traffico sarà lenta. La Iata stima che nell'ipotesi migliore la domanda globale nel 2021, misurata in termini di passeggeri per il numero di km percorsi, sarà inferiore del 24% a quella del 2019. Questo se i mercati domestici verranno riaperti nel terzo trimestre. Se invece dovesse proseguire il regime di «lockdown» anche nel terzo trimestre, il traffico passeggeri l'anno prossimo sarebbe inferiore del 34% al livello del 2019.

«Non ci aspettiamo che i livelli del

Prevista un'emorragia di posti di lavoro: in Europa sono a rischio 6,7 milioni di occupati, in Italia 310.400

2019 siano superati fino al 2023», ha detto Brian Pearce, capo economista della Iata. «Perfino nel 2025 ci aspettiamo che la domanda globale sia inferiore del 10% alle previsioni di traffico precedenti la pandemia, fatto lo scorso ottobre», sottolinea.

Solo in Europa la perdita di ricavi prevista quest'anno è pari a 89 miliardi di dollari, di cui 11,5 miliardi in Italia. Questo crollo riguarda tutte le compagnie che volano in Italia, quindi non solo Alitalia, che è stata comunque colpita duramente: in marzo i ricavi sono diminuiti del 75%, in aprile del 90%, ha detto il commissario, Giuseppe Leogrande. Nel primo trimestre la perdita operativa è aumentata del 16% a -220 milioni di euro, rispetto ai -189 milioni del 2019.

A differenza dei grandi vettori europei, la compagnia era già in rosso prima del Coronavirus. L'anno scorso, secondo i dati resi noti dal direttore generale, Giancarlo Zeni, nell'audizione del 12 maggio alla commissione Trasporti del Senato, il gruppo Alitalia ha fatturato 3.139 milioni, con una perdita operativa di -502 milioni. La perdita netta totale è stata superiore, almeno 600 milioni secondo dati già anticipati dal Sole 24 Ore.

Soffrono moltissimo anche gli aeroporti. In aprile gli scali europei hanno registrato un calo del traffico del 98,6% rispetto a un anno fa, pari a una perdita di 202 milioni di passeggeri. Lo riferiscono le statistiche dell'associazione Aci Europe, secondo cui la rete europea di oltre 500 aeroporti ha accolto solo 2,8 milioni di passeggeri, pari al numero gestito dal solo aeroporto di Dublino nell'aprile del 2019.

«Gli aeroporti europei sono in gi-

nocchio. Hanno perso oltre 315 milioni di passeggeri dall'inizio della pandemia di Covid-19 e supereranno i 500 milioni di passeggeri persi prima della fine di maggio», ha fatto notare il direttore generale di Aci Europe, Olivier Jankovec. «Tutti i loro ricavi sono praticamente scomparsi, la gran parte della forza lavoro lasciata a casa e gli investimenti annullati. Nonostante questi costi operativi continuano a far calare la liquidità in quando la maggior parte di loro è rimasta aperta».

Negli aeroporti italiani è stata chiesta la cigs per oltre 10 mila addetti, pari al 95% degli addetti totali.

La Iata ha stimato che sono a rischio 25 milioni di posti di lavoro nel mondo a causa del crollo del traffico aereo provocato dal Coronavirus. Il rischio disoccupazione non riguarda solo le compagnie, ma anche le attività «che dipendono dal trasporto aereo», in particolare il settore dei viaggi, il turismo, inclusi gli alberghi. L'aviazione commerciale dà lavoro a 2,7 milioni di persone in tutto il mondo. Questi sono gli occupati diretti. Ma ci sono anche gli occupati in altri settori che dipendono dall'aviazione, pari a circa 65,5 milioni secondo l'associazione dei vettori.

In Europa i posti a rischio sono 6,7 milioni, in Italia 310.400, secondo le previsioni Iata. Questo nell'ipotesi che le restrizioni ai viaggi e il «lockdown» durino tre mesi. Se dovessero essere estesi oltre la fine di giugno, le conseguenze sarebbero più pesanti.

Secondo il dg della Iata, de Juniac, le compagnie mondiali hanno bisogno di aiuti pubblici tra 150 e 200 miliardi di dollari per sopravvivere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

A rilento. Operazioni di carico di container nel porto di Trieste, uno dei meno colpiti dalla crisi



Attività marittima. I terminalisti: «Prossimi mesi a rischio»

Allarme porti: container dimezzati Crollano gli approdi in tutta la Ue

Raoul de Forcade

Forse non sarà un tsunami ma per i porti il Covid-19 è un duro colpo, che porta con sé una forte diminuzione dei traffici e notevoli conseguenze economiche. Un trend che si registra nei principali scali italiani ed europei e che è emerso, di recente, in un webinar organizzato da Lca Studio legale e dedicato alla Fase 2 e alle prospettive di ripartenza. A livello europeo, ricorda Davide Magnolia, partner di Lca, nella settimana del 4 maggio i porti Ue, secondo un sondaggio dell'Iaph (International association ports and harbours) hanno perso, rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, il 68% delle tonnellate di merci portate e il 62% di traffico cargo in generale.

Per quanto attiene all'Italia, Assiterminal (l'associazione dei terminalisti) ha segnalato che, se nella prima parte dell'anno le movimentazioni sono state in linea col 2019, ad aprile sono iniziati i segnali negativi e tra maggio, giugno e luglio si prefigura un forte peggioramento della situazione, con una caduta stimata delle merci nei terminali tra il 30% e il 50%, a seconda della tipologia di traffico. I container si avvicineranno a -50%.

Venendo a singole realtà, il presidente dell'Autorità di sistema

portuale di Genova e Savona, Paolo Signorini, nel corso del webinar ha spiegato che per il porto di Genova si prevede una perdita, nel 2020, del 35-45% dei volumi, e il quasi azzeramento delle merci delle crociere. I container, nel primo trimestre, erano in crescita del 3,2%, mentre ad aprile c'è stata una perdita stimata del 12-15%. I rotabili-traghetti (vista anche la chiusura dei traffici con Malta e Tunisia) hanno avuto una perdita del 20,5% a marzo e una

Gli scali liguri di Genova, Savona e La Spezia subiscono forti cali dei volumi di traffico. Trieste resiste: -5% nel primo trimestre

perdita di circa il 40-45% ad aprile. La Spezia, ricorda Magnolia, per le merci «aveva già subito un calo di volumi nel primo trimestre a causa del blocco dell'economia cinese. Nel secondo trimestre, per lo stop all'economia locale dovuto al Covid, gli agenti marittimi stimano una perdita intorno al 20%».

Il porto di Trieste ha invece contenuto i cali, probabilmente per la tipologia di merci movimentate, e ha chiuso il primo trimestre del 2020,

rileva l'Autorità di sistema, con volumi di traffico complessivi in discesa del 5%, rispetto allo stesso periodo del 2019. Anche i container hanno segnato -5%, mentre il traffico ro-ro ha avuto un incremento del 4%.

Livorno (in particolare il terminal Tdt), ricorda Magnolia, non ha subito riduzione nei volumi complessivi per l'aumento esponenziale del transhipment (che però ha marginalità più bassa): ad aprile è cresciuto del 50%, soprattutto per il fatto che molti armatori hanno deciso di organizzare a Livorno la restituzione delle navi noleggiate. Nello scalo di trasbordo di Gioia Tauro, infine, dice Magnolia «c'è stata una crescita del 52% del traffico nei primi 4 mesi dell'anno. Ma se a gennaio l'incremento è stato del 45% e a febbraio del 117%, a marzo è sceso a +26,1% e ad aprile a +22%».

Nella Fase 2 per il settore trasporti e logistica, a livello generale, conclude Magnolia, «i macro problemi saranno i crediti insoluiti, che Confetra stima intorno ai 2,5 miliardi; e poi un'oggettiva riduzione dei carichi, con una diminuzione del fatturato, sia in import che in export, del 25-30% su base annua». Secondo il recentissimo studio dell'Osservatorio Covid-19 di Srm (gruppo Intesa Sanpaolo), il danno stimato per il comparto potrebbe essere intorno ai 25 miliardi di euro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Turismo. Lo stop alle attività colpisce le economie dei territori

Azzerato il mercato delle crociere In fuga 10 milioni di passeggeri

Il mercato delle crociere è stato azzerato, in tutto il mondo, dalla pandemia di Covid. Le cruise ship sono ferme. Per l'Italia i dati sulle perdite previste, in termini economici e di passeggeri, sono preoccupanti. Secondo la società Risposte turismo, il 2020 avrebbe dovuto chiudersi con 5 mila approdi e superare, per la prima volta, la soglia dei 13 milioni di passeggeri movimentati sulle banchine nazionali (+6,7% sul 2018). Ma sulla base delle cancellazioni ufficiali pervenute al 30 aprile, secondo Cemar agency network, i porti italiani hanno già perso 1.486 scali e circa 4,1 milioni di passeggeri. Valori destinati a salire, rispettivamente, a 3,785 approdi e 9,8 milioni di crocieristi in meno, se le compagnie dovessero rientrare in servizio entro metà luglio.

Secondo Clia, Cruise lines international association, per ogni 1% di flessione del traffico delle navi da crociera in Italia si rischia di perdere fino a 1.170 posti di lavoro. In pratica, ogni giorno di sospensione delle attività comporta la perdita di 100 occupati diretti, ovvero 250 posti di lavoro se si considera l'insieme degli effetti diretti, indiretti e indotti della crocieristica. Se la sospensione dovesse protrarsi per 60 giorni, si prevede una perdita economica diretta per il Paese pari a 84,8 milioni di euro, per 5,830 posti di

lavoro in meno. Se invece la sospensione dovesse protrarsi per 90 giorni, si prevede una perdita economica diretta, in Italia, pari a 1,4 miliardi di euro e 9.361 posti di lavoro in meno.

«Le nostre crociere - afferma Carlo Schiavon, country manager Italia di Costa Crociere - sono sospese dal 13 marzo, quindi l'impatto è importante, non solo per noi ma anche per tutto l'indotto che dipende da noi. Basti pensare che il gruppo Costa genera ogni anno in Italia un impatto economico di 3,5 miliardi di euro e 17 mila posti di lavoro, collaborando con oltre 4.700 fornitori. Abbiamo annunciato la pausa delle nostre crociere fino al 30 giugno, ma la data di ripresa dipenderà dalle decisioni prese dal Governo italiano e da quelli degli altri Paesi in cui operiamo. Ci immaginiamo una ripresa per fasi successive che potrebbero iniziare da una dimensione nazionale per poi estendersi anche al

l'estero. Il prodotto a bordo dovrà ovviamente adeguarsi alle nuove regole di prevenzione sanitaria che saranno introdotte anche a terra. Stiamo già lavorando a nuove linee guida».

Preoccupato anche Leonardo Massa, country manager Italia di Msc Crociere. «I riverberi di questa pandemia, in particolare in Italia - spiega - sono molto rilevanti non solo per tutto il settore ma anche per l'economia dei territori, per l'intero comparto turistico e per l'industria cantieristica del nostro Paese. Prima della situazione corrente, le sole navi Msc hanno portato un numero sempre crescente di flussi turistici nelle città italiane, fino a superare i 3 milioni di turisti in un anno. Per quanto riguarda la ripresa, tra le ipotesi allo studio ci sono un coefficiente minore di occupazione delle navi, screening sanitari e igienizzazione degli ambienti ulteriormente approfonditi e un maggior distanziamento sociale per tutte le attività di bordo, che le navi di grande dimensione sono in grado di garantire. Il settore quindi può e deve ripartire in sicurezza, e su questo attendiamo di essere invitati dal Governo per condividere il protocollo, offrendo un contributo al riavvio di tutta la filiera turistica, e non solo, del Paese».

-R.d.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ASTRA, PER L'ITALIA CON ORGOGLIO.

L'eccellenza tutta italiana dei veicoli per costruzione dal 1946.



BEYOND THE ROAD

www.iveco-astra.com

ASTRA V.I. Spa - Via Caorsana, 79 - 29122 Piacenza

