

L'economia, le infrastrutture

Porto dragaggi conclusi per le navi dei crocieristi

«La pandemia ha colpito duro il turismo il traffico commerciale non si è fermato»

Diletta Turco

Le entrate sono oggettivamente e significativamente calate, soprattutto nel segmento crocieristico, ma il 2021 per il porto di Salerno sarà l'anno della nuova fase del settore turistico dell'economia blu. Con navi da crociera non più collocate nella parte commerciale del porto, ma nella sede «ufficiale», ossia il molo Manfredi. Tradotto, la stazione marittima. «I lavori di dragaggio in quella zona sono terminati, il problema è la domanda di mercato». Così Francesco Messineo, segretario generale dell'autorità di Sistema del mar Tirreno Centrale guarda all'immediato futuro dello scalo, dopo un 2020 «davvero sciagurato». E lontano dagli avvicendamenti al vertice dell'autorità unica, che oramai sono dietro l'angolo. Il 2020 del porto di Salerno si traduce necessariamente nel confronto con la pandemia e con gli effetti sia economici che «di sicurezza». Ha retto il porto? «C'è da fare una premessa, e cioè che il sistema porto ha sicuramente retto, perché è stato sempre operativo, anche e forse soprattutto durante il primo periodo di lockdown, quello della primavera, in cui tutti stavano a casa e attraverso il lavoro del porto non si è mai fermato l'approvvigionamento dei beni, sia in entrata che in uscita». Il versante turistico continua a perdere traffico per circa il 90% e soprattutto ha prospettive di ripresa ancora non certe nei tempi. Quali sono i tempi e i margini? «Purtroppo sono tempi non stimabili, ma comunque mediamente lunghi. Uno dei più recenti sondaggi condotti sulle grandi compagnie di navigazione parla almeno del 2023 per poter parlare di ripresa delle crociere. Quindi penso che per il 2021 difficilmente avremo numeri importanti sul versante turistico, al netto di una eventuale campagna vaccinale così capillare da allentare un po' le maglie della mobilità mondiale». Si lavora, quindi, per il 2022. «Sì, ma con importanti novità». Quali? «Prima fra tutte, i lavori di dragaggio del molo Manfredi sono terminati e anche da tempo. La stazione marittima è pronta a tutti gli effetti ad accogliere navi da crociera delle dimensioni attuali. I fondali sono stati tutti livellati a profondità giusta. C'è però da considerare l'elemento fondamentale della domanda di mercato. La domanda deve riattivarsi, ma è importante anche farsi trovare pronti da un punto di vista infrastrutturale, in modo che nella prossima stagione crocieristica che ci sarà a Salerno si attraccherà al molo turistico». Cosa chiedono gli operatori che lavorano in questo segmento? «Aiuti. Sfruttando l'occasione del decreto rilancio, l'autorità ha approvato un piano di sconti sulle concessioni demaniali marittime per gli armatori. I mancati introiti hanno raggiunto i 2 milioni di euro e non sono cifre da poco. Ovviamente le tariffe sono state alleggerite in maniera direttamente proporzionale alla percentuale di riduzione degli affari. A partire proprio dal segmento delle crociere. Grazie ad una politica di contenimento dei costi, siamo riusciti comunque a chiudere l'anno con un pareggio di bilancio». Nel capitolo commerciale invece si registra una tenuta. Ci sono stati punti di debolezza? O punti di forza che hanno consentito questo risultato? «La forza del porto di Salerno deriva dall'economia locale, in cui c'è una forte componente dei settori che non si sono mai fermati nel periodo del lockdown. Principalmente l'agroalimentare. Ma anche il settore più duramente colpito, che è quello del traffico commerciale dei Ro.Ro., da questo autunno sta piano piano risalendo, grazie all'aumento delle esportazioni dell'automotive principalmente verso l'America del nord. Il problema resta sempre e solo capire i tempi di questa onda lunga della crisi economica post pandemica». Sulle infrastrutture lei si è molto spesa. Sia per quello che riguarda i dragaggi e l'imboccatura che Porta Ovest. A che punto siamo? «Tutti gli uffici dell'autorità hanno lavorato all'unisono per cercare di recuperare eventuali ritardi o di avviare nuove procedure. I dragaggi continuano senza sosta sul versante commerciale e il grosso del lavoro sarà terminato entro il mese, con largo anticipo rispetto al calendario. Per l'imboccatura, invece, è arrivato il bacino Dario che servirà ad ospitare i cassoni di cemento armato che dovranno ridisegnare i confini del braccio del molo di sovraflutto. Dall'altro lato, verranno demoliti circa 100 metri di molo di sottoflutto e il materiale di demolizione sarà usato per zavorrare i cassoni sui fondali. Anche questo lavoro sarà fatto entro l'estate». Porta Ovest, croce e delizia. «Decisamente. Da gennaio aumenteranno

i ritmi di lavoro sui fronti di scavo consentiti, mentre contiamo di risolvere a stretto giro la questione di via Ligea con la firma della convenzione con società Autostrade Meridionali e il ministero».

VIAGGIATORI DIMEZZATI E ATTIVITA' IN CALO

IL FOCUS

Il declino è iniziato a partire dal mese di giugno. E cioè da quando si è passati dal -3,9% dei traffici al -8,6% di ottobre. A soffrire, in questo caso, è il settore container dell'anima commerciale del porto di Salerno. Come evidenziato dal bollettino statistico periodico dell'autorità di sistema del mar Tirreno Centrale, il secondo semestre del 2020 ha portato un complessivo peggioramento dei traffici commerciali legati ai container. Un costante ma crescente aumento della percentuale di riduzione del volume di affari, che ha portato, ad esempio, già a luglio a sfondare quota -8% rispetto ai volumi di traffico dello stesso periodo del 2019. Un dato inversamente proporzionale a quello registrato, invece, dall'altro segmento commerciale del porto, quello dei Ro.Ro ossia dei traghetti con a bordo direttamente i tir dell'autotrasporto. Un segmento in costante calo fino alla scorsa estate (-2,5% registrato a giugno) ma che, poi, mese dopo mese, non solo ha recuperato il gap, ma ha anche invertito il segno, con un trend positivo di crescita, confermato anche ad ottobre. I primi dieci mesi del 2020 per questo filone dell'economia del mare si sono chiusi con +5,7%. Ma se la filiera commerciale dell'economia portuale contiene le perdite entro percentuali ad una cifra, è la blue economy turistica a soffrire in maniera profonda. Più che dimezzato, infatti, il numero di viaggiatori delle cosiddette crociere a stretto raggio, ossia il ventaglio di collegamenti che unisce Salerno alle località delle due costiere e delle isole del golfo di Napoli. Ad ottobre i viaggiatori sono stati 358.256, e cioè il 60% in meno rispetto allo scorso anno. Anche in questo caso l'andamento delle presenze di utenti dei collegamenti marittimi è stato altalenante: fino a giugno la percentuale di calo delle presenze era decisamente più vicina ad un crollo, pari e superiore all'84%. Poi, nei mesi estivi, un parziale recupero di ben venti punti percentuali, anche per via dell'allentamento di alcune misure di riduzione della mobilità. Tant'è che in concomitanza del mese di settembre, il calo di utenti dei traghetti e delle navi del mare si è nuovamente rinsaldato, salendo fino al -59% registrato ad ottobre. Unica casella ancora una volta inesorabilmente vuota è quella del traffico delle crociere. Il -100% si è ripetuto, mese dopo mese. E sicuramente così si concluderà l'anno, con previsioni di parziale recupero soltanto nel 2022. Lo scorso anno nei primi dieci mesi, i turisti arrivati a Salerno avevano sfiorato quota 93mila. Poco meno di 360mila, come detto, le persone che hanno usato i traghetti in questo 2020. Lo scorso anno, di questi tempi, si sfiorava quota 900mila.di.tu.

FONTE IL MATTINO 22 DICEMBRE 2020 © RIPRODUZIONE RISERVATA