

Shipping, opportunità unica per l'adozione di misure inedite

Se avessi dovuto scrivere questo contributo tre mesi fa sarei stato sicuramente più pessimista. Non perché passata l'estate gli effetti della pandemia sul comparto del trasporto marittimo ci sembrino ora meno duri, anzi, ma perché dal Governo è arrivato recentemente un segnale in netta controtendenza rispetto a quelli giunti nella prima fase.

Con il Decreto Agosto finalmente sono stati messi in campo 85 milioni di aiuti diretti a un settore che, soprattutto nel trasporto passeggeri e nelle crociere, ha visto crollare i fatturati a livelli mai raggiunti prima. Si tratta di cifre importanti, per quanto molto distanti dai danni subiti dalle compagnie, che testimoniano la comprensione dell'importanza del comparto per l'intera economia nazionale.

Con il decreto (articolo 88) sono stati infatti estesi fino al 31 dicembre al settore del cabotaggio minore (quello operato dalle navi iscritte al Primo Registro italiano) gli aiuti previsti per i marittimi imbarcati su navi iscritte al Registro Internazionale, con una spesa iscritta a budget dello Stato per 35 milioni di euro. Con un altro articolo (il numero 89) è stato invece creato un Fondo emergenziale per il settore del trasporto di passeggeri su navi Ro/Ro Pax, analogamente a quanto già fatto per il settore aereo o ferroviario, allo scopo di compensare le compagnie per la perdita di passeggeri subita durante la pandemia.

Il Fondo ha una dotazione iniziale di 50 milioni di euro per 2020, mentre le stime sulla perdita di fatturato fatte dal Governo stesso, come testimonia la relazione tecnica che ha accompagnato il decreto, sono di una perdita di fatturato di oltre 400 milioni di euro, il 30% di un mercato che nei due esercizi precedenti aveva realizzato all'anno oltre un miliardo di euro sul lungo raggio e 350 sul corto raggio. Le stime delle compagnie armatoriali sono di un calo a fine dicembre 2020 decisamente più alto eppure, al di là della congruità delle cifre stesse a contare, come già detto, è il segnale, visto che nei precedenti decreti al netto delle misure generali, valide per tutte le



categorie, dal rinvio delle scadenze fiscali e contributive alle agevolazioni per l'accesso al credito, gli aiuti per le aziende armatoriali si erano limitati all'esonero per alcuni mesi dalla tassa di ancoraggio.

Eppure durante il lockdown il trasporto container ha sofferto delle limitazioni internazionali, mentre il traffico passeggeri lungo le rotte nazionali è calato di oltre due terzi e quello delle crociere si è addirittura azzerato. L'inversione di tendenza di agosto, invece, ci fa capire che forse ora c'è più attenzione per le istanze del settore, che non vuole limitarsi a leccare le ferite e cercare di ridurre i danni. La risposta alla Pandemia, infatti, deve essere quella di puntare ancora di più sul trasporto marittimo.

Questo tsunami che ha travolto il settore può essere l'occasione per cogliere un'opportunità unica. Il Temporary Framework, concesso dalla Unione Europea in materia di aiuti di Stato, consente l'adozione di misure inedite e una flessibilità straordinaria. In attesa di capire quali margini di manovra darà il complesso delle misure attivabili grazie al Recovery Fund, sono almeno due gli strumenti che l'attuale normativa emergenziale già rende accessibili per il nostro comparto. In primo luogo ci sono i 44 miliardi del "Patrimonio Destinato CDP", costituito ai sensi del precedente decreto Rilancio, da beni e rapporti giuridici apportati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e che attraverso la sottoscrizione di prestiti obbligazionari convertibili, la partecipazione ad aumento di capitali e altre operazioni, può sostenere le imprese con oltre 50 milioni di fatturato in operazioni straordinarie. Oppure c'è il Fondo Rotativo Imprese e Ricerca (FRI), sempre presso la Cassa Depositi e Prestiti, che permette il finanziamento a medio-lungo termine, in pool con il sistema bancario, di imprese che investono nei programmi incentivati a vario titolo dallo Stato.

Ebbene anche il trasporto marittimo deve affrontare la sfida della transizione ad un sistema sempre più green. Già il sulphur cap introdotto nell'immediata vigilia della pandemia, ha richiesto investimenti ingenti alle compagnie per ridurre di sette volte l'emissione di zolfo delle proprie navi. Inoltre altri e più sfidanti obiettivi in termini di emissioni sono stati fissati dalle istituzioni internazionali per i prossimi anni. Ci sono quindi intere flotte da adeguare se non rinnovare. Questa è l'occasione da non perdere, si possono e si devono utilizzare i margini di manovra e i capitali messi in campo per far ripartire l'economia. In questo modo, non solo si metterà in moto un circuito virtuoso di investimenti e crescita a beneficio dell'intero Paese, ma si potrà rilanciare e modernizzare un settore strategico come quello del trasporto marittimo.

Stefano Messina
Presidente Assarmatori