

Trasporti marittimi gli aiuti ancora al palo e l'Inps batte cassa

IL CASO

Antonino Pane

Crociere, autostrade del mare, aliscafi e traghetti: per il trasporto passeggeri via mare il 2020 è stato un anno da dimenticare al più presto. «Un anno orribile, senza precedenti nella storia recente del nostro Paese», sottolinea Assarmatori. Secondo i dati raccolti da Assoport, uno dei settori più colpiti è stato sicuramente quello delle crociere: rispetto al 2019 il crollo nel settore è stato del 94,6%. Una batosta pesantissima anche per il comparto dei traghetti: ha perso il 46,7%. E ancora più pesante il calo del corto raggio, vale a dire il comparto che comprende aliscafi e traghetti su rotte brevi come quelle per le isole del golfo: -49,2%.

Assarmatori mette in evidenza come di fronte a questo disastro, il comparto non ha ancora ricevuto aiuti. Oltre alla quasi totale cancellazione del traffico crociere (si è passati dagli oltre 12 milioni di passeggeri del 2019 a poco più di 700 mila), i dati mettono in evidenza come, nel corso del 2020, le imprese di navigazione operanti servizi di collegamento con le isole maggiori e nelle Autostrade del Mare hanno registrato, su base annua, una perdita di passeggeri e relativo fatturato di oltre il 50%. Allo stesso modo, le imprese attive nei settori dei trasporti marittimi di corto raggio, prevalentemente insulari, hanno subito lo scorso anno una riduzione di passeggeri di circa il 53% con conseguenti perdite di oltre metà del fatturato rispetto all'anno precedente. E di fronte a questi cali il settore, del trasporto passeggeri via mare, non ha potuto beneficiare di nessun tipo di assistenza. E neanche quegli aiuti, che pure erano stati promessi, si sono concretizzati. La mancata emanazione dei decreti attuativi, infatti, costringerà gli armatori a versare i contributi previdenziali per i dipendenti da cui erano stati esentati proprio per la pandemia.

AIUTI TEORICI Ma come si è arrivati a questa situazione? Cominciamo col dire che ad agosto scorso il governo si era mosso varando due misure di sostegno all'interno del decreto n. 104. Per il cabotaggio con l'articolo 88 era stata prevista per alcuni mesi la decontribuzione del costo del lavoro del personale navigante imbarcato sulle navi iscritte al registro nazionale. Va anche sottolineato che in un primo tempo l'aiuto temporaneo doveva durare da agosto a dicembre 2020, successivamente, con la legge di bilancio, il periodo è stato esteso fino ad aprile 2021. Insomma, questi provvedimenti avevano esteso temporaneamente anche al cabotaggio un aiuto che c'è dal 1990 per il personale imbarcato sulle navi italiane operanti su rotte internazionali e che ha l'obiettivo di rendere il costo del lavoro dei marittimi italiani in linea con quello della concorrenza estera.

ARRIVA L'INPS E allora? A tutt'oggi questo aiuto, a un mese dalla sua scadenza, non è stato ancora reso concreto. E non basta. La mancanza dei decreti attuativi ha scatenato l'Inps che pretende dalle società armatoriali il pagamento di quegli stessi contributi che in realtà una norma di legge ha sospeso. E bisogna anche dire che, per lo stesso motivo, l'assenza dei decreti attuativi, non è stato distribuito un centesimo neanche dei soldi previsti con la seconda delle misure di sostegno al traffico marittimo passeggeri adottate con il decreto dello scorso agosto (art. 89), ossia il fondo di ristoro per le perdite subite dai gestori di traghetti: 50 milioni di euro per i mancati ricavi dal 23 febbraio al 31 dicembre 2020, rifinanziato poi nell'ultima legge di bilancio con ulteriori 20 milioni di euro. Il dettaglio dei numeri è impressionante nel corto raggio, ad esempio, dal 23 febbraio al 31 dicembre 2020, i dati raccolti dicono che la riduzione dei passeggeri è stata di circa l'85% nel periodo 23 febbraio 31 maggio 2020, di circa il 33% nel periodo 1° giugno 30 settembre 2020 e infine di circa il 49% nel periodo 1° ottobre 31 dicembre 2020. Durante il periodo di lockdown generale (9 marzo - 3 giugno 2020), imposto dal governo, la riduzione dei passeggeri, se confrontata al biennio precedente, è stata davvero senza precedenti. Una ripresa del trasporto passeggeri si è registrata soltanto tra il secondo e il terzo trimestre senza tuttavia recuperare le ingenti perdite, mentre i servizi, anche per garantire i necessari approvvigionamenti alle popolazioni, non si sono mai interrotti.