

Rassegna stampa Assarmatori del 01-04/06/2020

Indice delle testate

Adriaeco.....	2
Amare Gaeta.....	5
Ansa (1).....	6
Ansa (2).....	7
Ansa mare.....	8
Corriere del Mezzogiorno.....	10
Corriere Marittimo.....	11
Crociere notizie.....	13
Eventi culturali magazine.....	16
Ferpress.....	18
Genova24.....	19
Geonews.....	22
Il Mattino.....	23
Il Nautilus.....	24
Info napoles.....	25
Informare (ENG).....	26
Informare.....	28
Infomatore navale.....	30
Informazioni marittime.....	32
Italia Vela.....	34
Libero 24x7.....	36
Liguria 24.....	37
Marittimi e navi.....	39
Messaggero marittimo.....	41
Non solo nautica.....	44
Sea report.....	46
Il Secolo XIX (1).....	48
Il Secolo XIX (2).....	49
Ship2Shore.....	50
Shipmag.....	52
Il Secolo XIX (3).....	55
Shipping Italy.....	56
Telenord.....	59
TgSky24.....	61
The MediTelegraph (1).....	62
The MediTelegraph (2).....	64
The MediTelegraph (3).....	66
Trasporti Italia.....	68
Trasporto Europa.....	70
Virgilio –Genova.....	72
Yahoo Finanza.....	73
PortNews.....	74
Public Policy.....	75
Osservatore Politico Int.....	76

ASSARMATORI: il sostegno va dato a chi ha garantito continuità dei servizi marittimi di linea e ai marittimi italiani

1 giugno 2020
61



Stefano Messina Presidente di ASSARMATORI

ASSARMATORI è contraria all'emendamento ispirato da Confitarma per permettere a chi già gode delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale. Un'opposizione netta le cui ragioni le spiega il presidente dell'associazione Stefano Messina:

“La nostra opposizione non deriva da una contrapposizione tra sigle né tantomeno tra aziende. In questi tre mesi nei quali tutta la nostra categoria ha dovuto affrontare forse la peggior crisi dall'ultimo dopoguerra, nell'interlocuzione continua con il Governo, il Parlamento e le altre Istituzioni nazionali e regionali, ASSARMATORI (con il supporto di Confrasperto a cui aderisce) ha infatti costantemente lavorato per ricercare la massima collaborazione con tutte le altre associazioni, convinti, come siamo tutti, che la gravità della situazione richieda il massimo dell'unità. Ma proprio per essere coerenti con

questa impostazione non possiamo che manifestare il nostro dissenso rispetto all'emendamento di cui Confitarma ha rivendicato la paternità, che permetterebbe a una pur eccellente e primaria compagnia di navigazione di godere delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 istitutiva del Registro Internazionale nel momento in cui esercitasse attività in regime di cabotaggio nazionale (Corto Raggio)".

Stefano Messina Presidente di ASSARMATORI

"Abbiamo sempre sostenuto e tuttora sosteniamo il regime di sostegno alle imprese di navigazione previsto dal Registro Internazionale, regime che costituisce lo strumento che permette di combattere ad armi pari la concorrenza nei mercati internazionali e che è stato più volte validato dalla stessa Unione Europea come rispettoso delle norme dettate in materia di aiuti di Stato".

"Il tema è ben altro", prosegue Messina. "E' evidente come la crisi derivata dalla pandemia Covid-19 abbia avuto un impatto durissimo sull'intero settore del trasporto marittimo, e quindi anche su quello del comparto crocieristico. Comprendo senz'altro che per le compagnie di crociera potrebbe essere importante, nella prossima estate, concentrare la propria attività su rotte nazionali, fintanto che saranno vietati gli accessi ai porti di altri Paesi. Ma questo è già possibile con le regole attuali senza che vi sia bisogno di una nuova legge".

"Diversa ipotesi è ritenere che si possa fare quella attività su rotte nazionali godendo dei benefici che sono negati alle compagnie che fanno servizio sulle stesse rotte garantendo anche la continuità territoriale tra le isole e la terraferma. Un servizio che è stato mantenuto anche durante i mesi di lockdown (con traffico passeggeri diminuito sostanzialmente del 100%) e continua a essere praticato pure ora, con tutte le limitazioni alla mobilità che permangono, nonostante l'incredibile crollo di fatturato subito dalle compagnie stesse che, tra l'altro, imbarcano esclusivamente marittimi italiani".

"Vale poi la pena di ricordare che gli sgravi contributivi concessi ai marittimi imbarcati sulle navi da crociera battenti bandiera italiana vanno anche al personale che non rientra nella categoria dei marittimi (servizi ancillari, rispettabilissimi lavoratori quali animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio, etc): ragione in più per contestare l'iniziativa sostenuta da Confitarma".

"Se, infatti, questa richiesta venisse accolta e la legge modificata ci troveremmo nella situazione paradossale in cui lo Stato utilizza fondi per agevolare il costo del lavoro nelle attività ricreative o commerciali su navi da crociera, mentre nega gli stessi aiuti ai marittimi italiani che operano su navi che garantiscono servizi essenziali di trasporto passeggeri e merci, in particolare da e per le isole garantendo

i diritti di rango costituzionale sottesi alla continuità territoriale delle popolazioni ivi residenti, questa sarebbe una ipotesi molto grave!”.

“Come associazioni di imprese armatoriali dovremmo preoccuparci, in primo luogo, delle imprese italiane e dei loro lavoratori; secondo me sono queste le compagnie ad avere diritto a quegli aiuti che fino ad oggi non sono stati resi disponibili per le asserite ristrettezze economiche delle finanze pubbliche”.

“In un momento così grave, crediamo che tutti dovrebbero convenire che le poche risorse disponibili vadano assegnate secondo un ordine di priorità che veda al primo posto quei soggetti che debbono stare al centro della nostra azione e cioè le imprese che hanno continuato a operare nei servizi strategici – come sono i servizi di trasporto combinato passeggeri e merci e di continuità territoriale con le isole – e i marittimi italiani imbarcati sulle nostre navi. Oggi sono questi i soggetti più fragili e maggiormente esposti nella crisi. L’emendamento proposto non solo li dimentica ma intende sottrarre ulteriormente fondi dello Stato che ben potrebbero, nell’emergenza, essere utilizzati per gli scopi che tutti noi dovremmo perseguire”.

“Partendo da questo assunto chiave”, conclude Messina, “spero sia possibile riconsiderare questa iniziativa e riprendere con Confitarma il percorso di collaborazione che in questa fase avevamo convintamente seguito entrambi”.

Crociere di cabotaggio, Assarmatori: “Benefici squilibrati”

Pubblicato da [amaregaeta06](#) il [1 giugno 2020](#) in [Generale](#)

Assarmatori è contraria all'emendamento ispirato da Confitarma per permettere alle compagnie da crociera italiane (in questo caso una sola, Costa Crociere) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale. Un'intervento che verrà discusso questa settimana nel corso di un tavolo tra governo e armatori.

Le compagnie da crociera italiane, come tutti gli armatori nazionali, godono già di agevolazioni fiscali e contributive, quelle introdotte con la legge 30/98, che istituisce il Registro internazionale. L'emendamento proposto da Confitarma però, modificando questa legge e permettendo alle compagnie crocieristiche di fare anche cabotaggio, viene sì incontro al blocco delle attività che va ormai avanti da oltre due mesi, con la stagione estiva alle porte e senza prospettive certe di una ripartenza a breve, ma va anche a fare concorrenza sleale al cabotaggio dei traghetti, che certi sgravi non può permetterseli, come quelli sul lavoro, perché è obbligata a imbarcare solo personale italiano.

Il presidente Stefano Messina, quindi, ci tiene a precisare che l'opposizione non è «una contrapposizione tra sigle né tantomeno tra aziende». In questi ultimi mesi la collaborazione con le imprese marittime, il governo, gli enti locali è stata massima. «Ma proprio per essere coerenti con questa impostazione non possiamo che manifestare il nostro dissenso rispetto all'emendamento di cui Confitarma ha rivendicato la paternità, che permetterebbe a una pur eccellente e primaria compagnia di navigazione di godere delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 istitutiva del Registro Internazionale nel momento in cui esercitasse attività in regime di cabotaggio nazionale, il corto raggio».

Il problema non è il regime di sostegno del Registro, ormai riconosciuto anche dall'Unione europea come garante della concorrenza. Le compagnie di crociera possono già concentrare l'attività su rotte nazionali, fintanto che saranno vietati gli accessi ai porti di altri Paesi: «è già possibile con le regole attuali senza che vi sia bisogno di una nuova legge».

Lo sgravio sulle crociere di cabotaggio permetterebbe benefici negati alle compagnie che fanno servizio sulle stesse rotte garantendo anche la continuità territoriale tra le isole e la terraferma. Un servizio traghetti, ro-ro e ro-pax, che è stato mantenuto anche durante i mesi di lockdown, con punte di riduzione del traffico passeggeri anche del cento per cento e fatturati in tracollo verticale per le società di trasporto, colpendo compagnie marittime che, per godere degli sgravi, devono «imbarcare esclusivamente marittimi italiani» con conseguente costo maggiore del lavoro. Una regola che non vale per le compagnie crocieristiche italiane.

Per lo più gli sgravi alle crociere di cabotaggio andrebbero automaticamente anche al personale di bordo, che non rientra nella categoria dei marittimi: animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio. Un paradosso, perché a quel punto lo Stato agevolerebbe il costo delle attività ricreative o commerciali sulle navi da crociera ma non ai marittimi italiani che operano su servizi essenziali per il trasporto degli isolani, dei passeggeri in generale e delle merci.

«Spero sia possibile riconsiderare questa iniziativa e riprendere con Confitarma il percorso di collaborazione che in questa fase avevamo convintamente seguito entrambi», conclude Messina.

TRAGHETTI: ASSOARMATORI, SOLO 500 PASSEGGERI IN GOLFO NAPOLI

Nel 2019 erano 7.000. Sostegno a chi garantisce servizi di linea (ANSA) - ROMA, 03 GIU - «L'anno scorso, in questo periodo, le compagnie del Golfo di Napoli portavano 7-8 mila passeggeri al giorno, oggi portano 500 passeggeri. E questo perché da pochi giorni è ripreso il traffico passeggeri, poco tempo fa erano zero». Con queste parole, in un'audizione alla Commissione Industria del Senato, il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, descrive la situazione dei traghetti italiani, «una crisi drammatica - dichiara - con un impatto sociale drammatico soprattutto nelle regioni del Sud».

Di qui l'appello dell'associazione di imprese armatoriali aderente a Confrasperto a dare sostegno «a chi ha garantito continuità dei servizi marittimi di linea e ai marittimi italiani» e l'opposizione all'emendamento ispirato da Confitarma per permettere alle compagnie di navigazione che già godono delle agevolazioni introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale. «Nel momento in cui ci dovessero essere risorse - dice Messina - ci sia la capacità di veicolarle nei confronti di società che oggettivamente sono radicate in Italia e collegano i porti nazionali, in maggior ragione se alcune sono servizi pubblici essenziali». (ANSA)

TRAGHETTI: ASSOARMATORI, SOLO 500 PASSEGGERI IN GOLFO NAPOLI

Nel 2019 erano 7.000. Sostegno a chi garantisce servizi di linea (ANSA) - ROMA, 03 GIU - «L'anno scorso, in questo periodo, le compagnie del Golfo di Napoli portavano 7-8 mila passeggeri al giorno, oggi portano 500 passeggeri. E questo perché da pochi giorni è ripreso il traffico passeggeri, poco tempo fa erano zero». Con queste parole, in un'audizione alla Commissione Industria del Senato, il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, descrive la situazione dei traghetti italiani, «una crisi drammatica - dichiara - con un impatto sociale drammatico soprattutto nelle regioni del Sud».

Di qui l'appello dell'associazione di imprese armatoriali aderente a Confrasperto a dare sostegno «a chi ha garantito continuità dei servizi marittimi di linea e ai marittimi italiani» e l'opposizione all'emendamento ispirato da Confitarma per permettere alle compagnie di navigazione che già godono delle agevolazioni introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale. «Nel momento in cui ci dovessero essere risorse - dice Messina - ci sia la capacità di veicolarle nei confronti di società che oggettivamente sono radicate in Italia e collegano i porti nazionali, in maggior ragione se alcune sono servizi pubblici essenziali». (ANSA)

DI rilancio: Assarmatori, no a emendamento Confitarma

Concentrare risorse su chi ha garantito continuità territoriale

01 giugno, 16:32



(ANSA) - GENOVA, 01 GIU - Assarmatori si dichiara contraria all'emendamento al DI Rilancio ispirato da Confitarma per permettere alle navi da crociera iscritte al Registro internazionale italiano di effettuare rotte anche esclusivamente in rotte di cabotaggio nazionale. L'invito è di concentrare invece le risorse su chi ha garantito la continuità territoriale per il trasporto di persone e merci in collegamento con le isole.

"E' evidente come la crisi derivata dalla pandemia Covid-19 abbia avuto un impatto durissimo sull'intero settore del trasporto marittimo, e quindi anche su quello del comparto crocieristico. Comprendo senz'altro che per le compagnie di crociera potrebbe essere importante, nella prossima estate, concentrare la propria attività su rotte nazionali, fintanto che saranno vietati gli accessi ai porti di altri Paesi. Ma questo è già possibile con le regole attuali senza che vi sia bisogno di una nuova legge", segnala tra l'altro in una nota il presidente dell'associazione Stefano Messina. "Diversa ipotesi è ritenere che si possa fare quella attività su rotte nazionali godendo dei benefici che sono negati alle compagnie che fanno servizio sulle stesse rotte garantendo anche la continuità territoriale tra le isole e la terraferma. Un servizio che è stato mantenuto anche durante i mesi di lockdown

(con traffico passeggeri diminuito sostanzialmente del 100%) e continua a essere praticato pure ora, con tutte le limitazioni alla mobilità che permangono, nonostante l'incredibile crollo di fatturato subito dalle compagnie stesse che, tra l'altro, imbarcano esclusivamente marittimi italiani".

"Gli sgravi contributivi concessi ai marittimi imbarcati sulle navi da crociera battenti bandiera italiana vanno anche al personale che non rientra nella categoria dei marittimi (servizi ancillari, rispettabilissimi lavoratori quali animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio, etc): ragione in più per contestare l'iniziativa sostenuta da Confitarma", aggiunge.

"Crediamo - dichiara quindi Messina - che tutti dovrebbero convenire che le poche risorse disponibili vadano assegnate secondo un ordine di priorità che veda al primo posto quei soggetti che debbono stare al centro della nostra azione e cioè le imprese che hanno continuato a operare nei servizi strategici, come sono i servizi di trasporto combinato passeggeri e merci e di continuità territoriale con le isole, e i marittimi italiani imbarcati sulle nostre navi" (ANSA).

Traghetti, Assarmatori: solo 500 passeggeri nel golfo di Napoli

Nello stesso periodo del 2019 erano 7000 al giorno. «Sostegno a chi garantisce servizi di linea»



«L'anno scorso, in questo periodo, le compagnie del Golfo di Napoli portavano 7-8 mila passeggeri al giorno, oggi portano 500 passeggeri. E questo perché da pochi giorni è ripreso il traffico passeggeri, poco tempo fa erano zero». Con queste parole, in un'audizione alla Commissione Industria del Senato, il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, descrive la situazione, «una crisi con un impatto sociale drammatico soprattutto nelle regioni del Sud».

Di qui l'appello dell'associazione di imprese armatoriali aderente a Confraspporto a dare sostegno «a chi ha garantito continuità dei servizi marittimi di linea e ai marittimi italiani» e l'opposizione all'emendamento ispirato da Confitarma per permettere alle compagnie di navigazione che già godono delle agevolazioni introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale. «Nel momento in cui ci dovessero essere risorse - dice Messina - ci sia la capacità di veicolarle nei confronti di società che oggettivamente sono radicate in Italia e collegano i porti nazionali, a maggior ragione se alcune svolgono servizi pubblici essenziali».

3 giugno 2020 | 16:07

ASSARMATORI, SOSTEGNO AI SERVIZI DI LINEA - NO ALLE CROCIERE DI CABOTAGGIO

[Share](#)

Assarmatori, sostegno ai servizi di linea - No alle crociere di cabotaggio

02 Jun, 2020

ROMA - Un comunicato stampa di **ASSARMATORI** in cui l'associazione spiega la propria **contrarietà all'emendamento** ispirato da **Confitarma** per permettere a chi già gode delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale. Un'opposizione netta le cui ragioni le spiega il presidente dell'associazione Stefano Messina:

“La nostra opposizione non deriva da una contrapposizione tra sigle né tantomeno tra aziende. In questi tre mesi nei quali tutta la nostra categoria ha dovuto affrontare forse la peggior crisi dall'ultimo dopoguerra, nell'interlocuzione continua con il Governo, il Parlamento e le altre Istituzioni nazionali e regionali, ASSARMATORI (con il supporto di Confrtrasporto a cui aderisce) ha infatti costantemente lavorato per ricercare la massima collaborazione con tutte le altre associazioni, convinti, come siamo tutti, che la gravità della situazione richieda il massimo dell'unità. Ma proprio per essere coerenti con questa impostazione non possiamo che manifestare il nostro dissenso rispetto all'emendamento di cui Confitarma ha rivendicato la paternità, che permetterebbe a una pur eccellente e primaria compagnia di navigazione di godere delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 istitutiva del Registro Internazionale nel momento in cui esercitasse attività in regime di cabotaggio nazionale (Corto Raggio)”.

“Abbiamo sempre sostenuto e tuttora sosteniamo il regime di sostegno alle imprese di navigazione previsto dal Registro Internazionale, regime che costituisce lo strumento che permette di combattere ad armi pari la concorrenza nei mercati internazionali e che è stato più volte validato dalla stessa Unione Europea come rispettoso delle norme dettate in materia di aiuti di Stato”.

“Il tema è ben altro”, prosegue Messina. “E' evidente come la crisi derivata dalla pandemia Covid-19 abbia avuto un impatto durissimo sull'intero settore del trasporto marittimo, e quindi anche su quello del comparto crocieristico. Comprendo senz'altro che per le compagnie di crociera potrebbe essere importante, nella prossima estate, concentrare la propria attività su rotte nazionali, fintanto che saranno vietati gli accessi ai porti di altri Paesi. Ma questo è già possibile con le regole attuali senza che vi sia bisogno di una nuova legge”.

“Diversa ipotesi è ritenere che si possa fare quella attività su rotte nazionali godendo dei benefici che sono negati alle compagnie che fanno servizio sulle stesse rotte garantendo anche la continuità territoriale tra le isole e la terraferma. Un servizio che è stato mantenuto anche durante i mesi di lockdown (con traffico passeggeri diminuito sostanzialmente del 100%) e continua a essere praticato pure ora, con tutte le limitazioni alla mobilità che permangono, nonostante l’incredibile crollo di fatturato subito dalle compagnie stesse che, tra l’altro, imbarcano esclusivamente marittimi italiani”.

“Vale poi la pena di ricordare che gli sgravi contributivi concessi ai marittimi imbarcati sulle navi da crociera battenti bandiera italiana vanno anche al personale che non rientra nella categoria dei marittimi (servizi ancillari, rispettabilissimi lavoratori quali animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio, etc): ragione in più per contestare l’iniziativa sostenuta da Confitarma”.

“Se, infatti, questa richiesta venisse accolta e la legge modificata ci troveremmo nella situazione paradossale in cui lo Stato utilizza fondi per agevolare il costo del lavoro nelle attività ricreative o commerciali su navi da crociera, mentre nega gli stessi aiuti ai marittimi italiani che operano su navi che garantiscono servizi essenziali di trasporto passeggeri e merci, in particolare da e per le isole garantendo i diritti di rango costituzionale sottesi alla continuità territoriale delle popolazioni ivi residenti, questa sarebbe una ipotesi molto grave!”.

“Come associazioni di imprese armatoriali dovremmo preoccuparci, in primo luogo, delle imprese italiane e dei loro lavoratori; secondo me sono queste le compagnie ad avere diritto a quegli aiuti che fino ad oggi non sono stati resi disponibili per le asserite ristrettezze economiche delle finanze pubbliche”.

“In un momento così grave, crediamo che tutti dovrebbero convenire che le poche risorse disponibili vadano assegnate secondo un ordine di priorità che veda al primo posto quei soggetti che debbono stare al centro della nostra azione e cioè le imprese che hanno continuato a operare nei servizi strategici – come sono i servizi di trasporto combinato passeggeri e merci e di continuità territoriale con le isole - e i marittimi italiani imbarcati sulle nostre navi. Oggi sono questi i soggetti più fragili e maggiormente esposti nella crisi. L’emendamento proposto non solo li dimentica ma intende sottrarre ulteriormente fondi dello Stato che ben potrebbero, nell’emergenza, essere utilizzati per gli scopi che tutti noi dovremmo perseguire”.

“Partendo da questo assunto chiave”, conclude Messina, “spero sia possibile riconsiderare questa iniziativa e riprendere con Confitarma il percorso di collaborazione che in questa fase avevamo convintamente seguito entrambi”.

Assarmatori: "Il sostegno va dato a chi ha garantito continuità dei servizi marittimi di linea e ai marittimi italiani"

09:25:00



ROMA - ASSARMATORI è contraria all'emendamento ispirato da Confitarma per permettere a chi già gode delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale. Un'opposizione netta le cui ragioni le spiega il presidente dell'associazione Stefano Messina:

“La nostra opposizione non deriva da una contrapposizione tra sigle né tantomeno tra aziende. In questi tre mesi nei quali tutta la nostra categoria ha dovuto affrontare forse la peggior crisi dall'ultimo dopoguerra, nell'interlocuzione continua con il Governo, il Parlamento e le altre Istituzioni nazionali e regionali, ASSARMATORI (con il supporto di Confrtrasporto a cui aderisce) ha infatti costantemente lavorato per ricercare la massima collaborazione con tutte le altre associazioni, convinti, come siamo tutti, che la gravità della situazione richieda il massimo dell'unità. Ma proprio per essere coerenti con questa impostazione non possiamo che manifestare il nostro dissenso rispetto all'emendamento di cui Confitarma ha rivendicato la paternità, che permetterebbe a una pur eccellente e primaria compagnia di navigazione di godere delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 istitutiva del Registro Internazionale nel momento in cui esercitasse attività in regime di cabotaggio nazionale (Corto Raggio)”.

“Abbiamo sempre sostenuto e tuttora sosteniamo il regime di sostegno alle imprese di navigazione previsto dal Registro Internazionale, regime che costituisce lo strumento che permette di combattere ad armi pari la concorrenza nei mercati internazionali e che è stato più volte validato dalla stessa Unione Europea come rispettoso delle norme dettate in materia di aiuti di Stato”.

“Il tema è ben altro”, prosegue Messina. “E’ evidente come la crisi derivata dalla pandemia Covid-19 abbia avuto un impatto durissimo sull’intero settore del trasporto marittimo, e quindi anche su quello del comparto crocieristico. Comprendo senz’altro che per le compagnie di crociera potrebbe essere importante, nella prossima estate, concentrare la propria attività su rotte nazionali, fintanto che saranno vietati gli accessi ai porti di altri Paesi. Ma questo è già possibile con le regole attuali senza che vi sia bisogno di una nuova legge”.

“Diversa ipotesi è ritenere che si possa fare quella attività su rotte nazionali godendo dei benefici che sono negati alle compagnie che fanno servizio sulle stesse rotte garantendo anche la continuità territoriale tra le isole e la terraferma. Un servizio che è stato mantenuto anche durante i mesi di lockdown (con traffico passeggeri diminuito sostanzialmente del 100%) e continua a essere praticato pure ora, con tutte le limitazioni alla mobilità che permangono, nonostante l’incredibile crollo di fatturato subito dalle compagnie stesse che, tra l’altro, imbarcano esclusivamente marittimi italiani”.

“Vale poi la pena di ricordare che gli sgravi contributivi concessi ai marittimi imbarcati sulle navi da crociera battenti bandiera italiana vanno anche al personale che non rientra nella categoria dei marittimi (servizi ancillari, rispettabilissimi lavoratori quali animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio, etc): ragione in più per contestare l’iniziativa sostenuta da Confitarma”.

“Se, infatti, questa richiesta venisse accolta e la legge modificata ci troveremmo nella situazione paradossale in cui lo Stato utilizza fondi per agevolare il costo del lavoro nelle attività ricreative o commerciali su navi da crociera, mentre nega gli stessi aiuti ai marittimi italiani che operano su navi che garantiscono servizi essenziali di trasporto passeggeri e merci, in particolare da e per le isole garantendo i diritti di rango costituzionale sottesi alla continuità territoriale delle popolazioni ivi residenti, questa sarebbe una ipotesi molto grave!”.

“Come associazioni di imprese armatoriali dovremmo preoccuparci, in primo luogo, delle imprese italiane e dei loro lavoratori; secondo me sono queste le compagnie ad avere diritto a quegli aiuti che fino ad oggi non sono stati resi disponibili per le asserite ristrettezze economiche delle finanze pubbliche”.

“In un momento così grave, crediamo che tutti dovrebbero convenire che le poche risorse disponibili vadano assegnate secondo un ordine di priorità che veda al primo posto quei soggetti che debbono stare al centro della nostra azione e cioè le imprese che hanno continuato a operare nei servizi strategici – come sono i servizi di trasporto combinato passeggeri e merci e di continuità territoriale con le isole - e i marittimi italiani imbarcati sulle nostre navi. Oggi sono questi i soggetti più fragili e maggiormente esposti nella crisi. L’emendamento proposto non solo li dimentica ma intende sottrarre ulteriormente fondi dello Stato che ben potrebbero, nell’emergenza, essere utilizzati per gli scopi che tutti noi dovremmo perseguire”.

“Partendo da questo assunto chiave”, conclude Messina, “spero sia possibile riconsiderare questa iniziativa

e riprendere con Confitarma il percorso di collaborazione che in questa fase avevamo convintamente seguito entrambi".

ASSARMATORI: il sostegno va dato a chi ha garantito continuità dei servizi marittimi di linea e ai marittimi italiani

ASSARMATORI è contraria all'emendamento ispirato da Confitarma per permettere a chi già gode delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale. Un'opposizione netta le cui ragioni le spiega il presidente dell'associazione Stefano Messina:

“La nostra opposizione non deriva da una contrapposizione tra sigle né tantomeno tra aziende. In questi tre mesi nei quali tutta la nostra categoria ha dovuto affrontare forse la peggior crisi dall'ultimo dopoguerra, nell'interlocuzione continua con il Governo, il Parlamento e le altre Istituzioni nazionali e regionali, ASSARMATORI (con il supporto di Confrtrasporto a cui aderisce) ha infatti costantemente lavorato per ricercare la massima collaborazione con tutte le altre associazioni, convinti, come siamo tutti, che la gravità della situazione richieda il massimo dell'unità. Ma proprio per essere coerenti con questa impostazione non possiamo che manifestare il nostro dissenso rispetto all'emendamento di cui Confitarma ha rivendicato la paternità, che permetterebbe a una pur eccellente e primaria compagnia di navigazione di godere delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 istitutiva del Registro Internazionale nel momento in cui esercitasse attività in regime di cabotaggio nazionale (Corto Raggio)”.

“Abbiamo sempre sostenuto e tuttora sosteniamo il regime di sostegno alle imprese di navigazione previsto dal Registro Internazionale, regime che costituisce lo strumento che permette di combattere ad armi pari la concorrenza nei mercati internazionali e che è stato più volte validato dalla stessa Unione Europea come rispettoso delle norme dettate in materia di aiuti di Stato”.

“Il tema è ben altro”, prosegue Messina. “E' evidente come la crisi derivata dalla pandemia Covid-19 abbia avuto un impatto durissimo sull'intero settore del trasporto marittimo, e quindi anche su quello del comparto crocieristico. Comprendo senz'altro che per le compagnie di crociera potrebbe essere importante, nella prossima estate, concentrare la propria attività su rotte nazionali, fintanto che saranno vietati gli accessi ai porti di altri Paesi. Ma questo è già possibile con le regole attuali senza che vi sia bisogno di una nuova legge”.

“Diversa ipotesi è ritenere che si possa fare quella attività su rotte nazionali godendo dei benefici che sono negati alle compagnie che fanno servizio sulle stesse rotte garantendo anche la continuità territoriale tra le isole e la terraferma. Un servizio che è stato mantenuto anche durante i mesi di lockdown (con traffico

passengeri diminuito sostanzialmente del 100%) e continua a essere praticato pure ora, con tutte le limitazioni alla mobilità che permangono, nonostante l'incredibile crollo di fatturato subito dalle compagnie stesse che, tra l'altro, imbarcano esclusivamente marittimi italiani".

"Vale poi la pena di ricordare che gli sgravi contributivi concessi ai marittimi imbarcati sulle navi da crociera battenti bandiera italiana vanno anche al personale che non rientra nella categoria dei marittimi (servizi ancillari, rispettabilissimi lavoratori quali animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio, etc): ragione in più per contestare l'iniziativa sostenuta da Confitarma".

"Se, infatti, questa richiesta venisse accolta e la legge modificata ci troveremmo nella situazione paradossale in cui lo Stato utilizza fondi per agevolare il costo del lavoro nelle attività ricreative o commerciali su navi da crociera, mentre nega gli stessi aiuti ai marittimi italiani che operano su navi che garantiscono servizi essenziali di trasporto passeggeri e merci, in particolare da e per le isole garantendo i diritti di rango costituzionale sottesi alla continuità territoriale delle popolazioni ivi residenti, questa sarebbe una ipotesi molto grave!".

"Come associazioni di imprese armatoriali dovremmo preoccuparci, in primo luogo, delle imprese italiane e dei loro lavoratori; secondo me sono queste le compagnie ad avere diritto a quegli aiuti che fino ad oggi non sono stati resi disponibili per le asserite ristrettezze economiche delle finanze pubbliche".

"In un momento così grave, crediamo che tutti dovrebbero convenire che le poche risorse disponibili vadano assegnate secondo un ordine di priorità che veda al primo posto quei soggetti che debbono stare al centro della nostra azione e cioè le imprese che hanno continuato a operare nei servizi strategici – come sono i servizi di trasporto combinato passeggeri e merci e di continuità territoriale con le isole – e i marittimi italiani imbarcati sulle nostre navi. Oggi sono questi i soggetti più fragili e maggiormente esposti nella crisi. L'emendamento proposto non solo li dimentica ma intende sottrarre ulteriormente fondi dello Stato che ben potrebbero, nell'emergenza, essere utilizzati per gli scopi che tutti noi dovremmo perseguire".

"Partendo da questo assunto chiave", conclude Messina, "spero sia possibile riconsiderare questa iniziativa e riprendere con Confitarma il percorso di collaborazione che in questa fase avevamo convintamente seguito entrambi".

Roma, 1 giugno 2020

Assarmatori: il sostegno va dato a chi ha garantito continuità dei servizi marittimi di linea e ai marittimi italiani

(FERPRESS) – Roma, 1 GIU – ASSARMATORI è contraria all'emendamento ispirato da Confitarma per permettere a chi già gode delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale. Un'opposizione netta le cui ragioni le spiega il presidente dell'associazione Stefano Messina:

8

Sostegno alla grande nautica, la protesta di Assarmatori: “Aiuti per chi ha garantito i servizi marittimi di linea”

Messina: "Spero sia possibile riconsiderare questa iniziativa e riprendere con Confitarma il percorso di collaborazione che in questa fase avevamo convintamente seguito entrambi"

di **Redazione** - 01 Giugno 2020 - 15:11

• [Commenta](#)

• [Stampa](#)

• [Invia notizia](#)

Più informazioni su

• [assarmatori](#)

• [marittimo](#)

• [genova](#)



Genova. Assarmatori è contraria all'emendamento ispirato da Confitarma per permettere a chi già gode delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale. Un'opposizione netta le cui ragioni le spiega il presidente dell'associazione Stefano Messina:

“La nostra opposizione non deriva da una contrapposizione tra sigle né tantomeno tra aziende. In questi tre mesi nei quali tutta la nostra categoria ha dovuto affrontare forse la peggior crisi dall'ultimo dopoguerra, nell'interlocuzione continua con il Governo, il Parlamento e le altre Istituzioni nazionali e regionali, Assarmatori (con il supporto di Confrtrasporto a cui aderisce) ha infatti costantemente lavorato per ricercare la massima collaborazione con tutte le altre associazioni, convinti, come siamo tutti, che la gravità della situazione richieda il massimo dell'unità. Ma proprio per essere coerenti con questa impostazione non possiamo che manifestare il nostro dissenso rispetto all'emendamento di cui Confitarma ha rivendicato la paternità, che permetterebbe a una pur eccellente e primaria compagnia di navigazione di godere delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 istitutiva del Registro Internazionale nel momento in cui esercitasse attività in regime di cabotaggio nazionale (Corto Raggio)”.

“Abbiamo sempre sostenuto e tuttora sosteniamo il regime di sostegno alle imprese di navigazione previsto dal Registro Internazionale, regime che costituisce lo strumento che permette di combattere ad armi pari la concorrenza nei mercati internazionali e che è stato più volte validato dalla stessa Unione Europea come rispettoso delle norme dettate in materia di aiuti di Stato”.

“Il tema è ben altro”, prosegue Messina. “E' evidente come la crisi derivata dalla pandemia Covid-19 abbia avuto un impatto durissimo sull'intero settore del trasporto marittimo, e quindi anche su quello del comparto crocieristico.

Comprendo senz'altro che per le compagnie di crociera potrebbe essere importante, nella prossima estate, concentrare la propria attività su rotte nazionali, fintanto che saranno vietati gli accessi ai porti di altri Paesi. Ma questo è già possibile con le regole attuali senza che vi sia bisogno di una nuova legge”.

“Diversa ipotesi è ritenere che si possa fare quella attività su rotte nazionali godendo dei benefici che sono negati alle compagnie che fanno servizio sulle stesse rotte garantendo anche la continuità territoriale tra le isole e la terraferma. Un servizio che è stato mantenuto anche durante i mesi di lockdown (con traffico passeggeri diminuito sostanzialmente del 100%) e continua a essere praticato pure ora, con tutte le limitazioni alla mobilità che permangono, nonostante l'incredibile crollo di fatturato subito dalle compagnie stesse che, tra l'altro, imbarcano esclusivamente marittimi italiani”.

“Vale poi la pena di ricordare che gli sgravi contributivi concessi ai marittimi imbarcati sulle navi da crociera battenti bandiera italiana vanno anche al personale che non rientra nella categoria dei marittimi (servizi ancillari, rispettabilissimi lavoratori quali animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio, etc): ragione in più per contestare l’iniziativa sostenuta da Confitarma”.

“Se, infatti, questa richiesta venisse accolta e la legge modificata ci troveremmo nella situazione paradossale in cui lo Stato utilizza fondi per agevolare il costo del lavoro nelle attività ricreative o commerciali su navi da crociera, mentre nega gli stessi aiuti ai marittimi italiani che operano su navi che garantiscono servizi essenziali di trasporto passeggeri e merci, in particolare da e per le isole garantendo i diritti di rango costituzionale sottesi alla continuità territoriale delle popolazioni ivi residenti, questa sarebbe una ipotesi molto grave!”.

“Come associazioni di imprese armatoriali dovremmo preoccuparci, in primo luogo, delle imprese italiane e dei loro lavoratori; secondo me sono queste le compagnie ad avere diritto a quegli aiuti che fino ad oggi non sono stati resi disponibili per le asserite ristrettezze economiche delle finanze pubbliche”.

“In un momento così grave, crediamo che tutti dovrebbero convenire che le poche risorse disponibili vadano assegnate secondo un ordine di priorità che veda al primo posto quei soggetti che debbono stare al centro della nostra azione e cioè le imprese che hanno continuato a operare nei servizi strategici – come sono i servizi di trasporto combinato passeggeri e merci e di continuità territoriale con le isole – e i marittimi italiani imbarcati sulle nostre navi. Oggi sono questi i soggetti più fragili e maggiormente esposti nella crisi. L’emendamento proposto non solo li dimentica ma intende sottrarre ulteriormente fondi dello Stato che ben potrebbero, nell’emergenza, essere utilizzati per gli scopi che tutti noi dovremmo perseguire”.

“Partendo da questo assunto chiave”, conclude Messina, “spero sia possibile riconsiderare questa iniziativa e riprendere con Confitarma il percorso di collaborazione che in questa fase avevamo convintamente seguito entrambi”.

Sostegno alla grande nautica, la protesta di Assarmatori: “Aiuti per chi ha garantito i servizi marittimi di linea”

G24 Genova 24 1 ora fa Notizie da: [Città di Genova](#)



Fonte immagine: Genova 24 - [link](#)

Messina: "Spero sia possibile riconsiderare questa iniziativa e riprendere con Confitarma il percorso di collaborazione che in questa fase avevamo convintamente seguito entrambi" The post Sostegno alla grande nautica, la protesta di Assarmatori: “Aiuti per chi ha garantito i servizi marittimi di linea” appeared first on Genova24.it.

Leggi la notizia integrale su: [Genova 24](#)

Isole senza turisti: appena 500 passeggeri sui traghetti nel Golfo

NAPOLI > CRONACA

Mercoledì 3 Giugno 2020



«L'anno scorso, in questo periodo, le compagnie del **Golfo di Napoli** portavano 7-8 mila passeggeri al giorno, oggi portano **500 passeggeri**. E questo perché da pochi giorni è ripreso il traffico passeggeri, poco tempo fa erano zero». Con queste parole, in un'audizione alla Commissione Industria del Senato, il presidente di **Assarmatori**, Stefano **Messina**, descrive la situazione dei traghetti italiani, «una crisi drammatica - dichiara - con un impatto sociale drammatico soprattutto nelle regioni del Sud».

Di qui l'appello dell'associazione di imprese armatoriali aderente a Confrasperto a dare sostegno «a chi ha garantito continuità dei servizi marittimi di linea e ai marittimi italiani» e l'opposizione all'emendamento ispirato da Confitarma per permettere alle compagnie di navigazione che già godono delle agevolazioni introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale. «Nel momento in cui ci dovessero essere risorse - dice Messina - ci sia la capacità di veicolarle nei confronti di società che oggettivamente sono radicate in Italia e collegano i porti nazionali, in maggior ragione se alcune sono servizi pubblici essenziali».

Registro Internazionale vs Nazionale: attività in regime di cabotaggio nazionale e continuità territoriale

Scritto da [Abele Carruezzo](#) [Cultura](#), [Italia](#), [Nautica](#), [News](#), [Porti](#), [Trasporti](#) martedì, giugno 2nd, 2020



Roma. Giorni difficili, quelli del post coronavirus, sono subiti dalle compagnie di navigazione nel riprendere rotte e scali per una continuità di flussi commerciali. Globalizzazione e pandemia hanno reso i Paesi più vulnerabili a eventi sanitari o finanziari portando il commercio mondiale di beni a livelli di crisi, esclusi quelli energetici. L'epidemia di Covid – 19 ha interrotto le catene di approvvigionamento portando le aziende a ricercare fornitori alternativi all'interno dei confini nazionali, accettando prezzi più alti ed essere meno dipendenti dal commercio internazionale. Nei trasporti marittimi la sofferenza più forte la vive il settore delle crociere trascinato dal default del settore turistico.

Dopo le richieste di aiuto della casa automobilistica FCA, Confitarma si sta prodigando per un emendamento pro- Costa Crociere che consenta alla compagnia di operare temporaneamente lungo le rotte di cabotaggio italiane, anche se le proprie navi sono iscritte nel Registro Internazionale (secondo registro). Su questo emendamento, Assarmatori è in pieno dissenso perché permetterebbe a una compagnia di navigazione – Costa Crociere – di godere delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte dalla legge 30/98 (istitutiva del Registro Internazionale) nel momento in cui esercitasse attività in regime di cabotaggio nazionale (corto raggio).

Per questo, Assarmatori, ha richiesto al Governo Conte misure a sostegno di quelle compagnie con navi (iscritte nel Registro nazionale – primo registro) che effettuano servizi di corto cabotaggio lungo le coste italiane, come traghetti e bettoline per il bunkeraggio nei porti, e che hanno assicurato operatività registrando costi pieni e fatturati in calo. Per questo settore è doveroso intervenire, almeno per il 2020, (con sgravi contributivi sul personale marittimo imbarcato, o ristoro del fatturato) al fine di garantire sopravvivenza economica alle società e continuità nei servizi marittimi essenziali.

Confitarma sull'emendamento pro- Costa Crociere si troverà da sola, mentre sul corto cabotaggio sarà costretta ad aderire alle richieste di Assarmatori, anche perché questa tipologia di trasporto marittimo riguarda la continuità territoriale italiana, relativa ai collegamenti con le isole minori in Sardegna, Sicilia, Golfo di Napoli e altre. La scadenza per la presentazione degli emendamenti al decreto Rilancio è stata fissata al 5 giugno, data in cui si potrà conoscere nel dettaglio quali strategie politiche abbiano adottato le due associazioni per difendere i rispettivi interessi.

L'emendamento al decreto Rilancio sarà presentato dal Movimento 5Stelle e sarà articolato come segue: il primo comma recita che per far fronte alle perdite economiche dovute alle restrizioni della mobilità per Covid – 19, per consentire la prosecuzione delle attività essenziali marittime, la continuità territoriale, la salvaguardia dei livelli occupazionali, la competitività ed efficienza del trasporto locale ed insulare via mare, i benefici di cui all'articolo 6, comma 1, del decreto legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998 n. 30, sono estesi, per l'anno 2020, alle imprese armatoriali di navi che esercitano, anche in via non esclusiva per l'intero anno, l'attività di cabotaggio.

Il secondo comma parla di coperture finanziarie necessarie per tale misura e si fa riferimento a soldi pubblici risparmiati in questi mesi di blocco totale delle crociere, visto che Costa non ha richiesto sgravi contributivi ed ha sbarcato larga parte dei propri equipaggi. Il terzo comma dell'emendamento subordina poi l'efficacia della disposizione all'autorizzazione della Commissione europea. Se approvato questo emendamento, proposto dai M5S, dal titolo "Sgravi contributivi per le imprese di cabotaggio marittimo", consentirà di estendere gli sgravi contributivi non solo alle navi iscritte nel Registro Internazionale, ma anche a quelle iscritte nel primo registro (nazionale), come le bettoline, i traghetti, rimorchiatori e altre imbarcazioni impegnate nel corto cabotaggio nazionale.

Tutto sarà dibattuto in aula, cercando un equilibrio alle richieste di Confitarma e Assarmatori, superando le disparità tra imbarcati su navi da crociera; il riferimento è ai dipendenti di società appaltatrici di servizi a bordo di tali navi che non sono iscritti alla Gente di Mare, e che non fanno parte dell'equipaggio, come, animatori, orchestrali, commessi di negozio, estetisti, parrucchieri, massaggiatori, guide turistiche ecc..

Agevolare il costo del lavoro nelle attività ricreative o commerciali su navi da crociera, non può contrapporsi al lavoro dei marittimi italiani che operano su navi che garantiscono servizi essenziali di trasporto passeggeri e merci da e per le isole per continuità territoriale.

Abele Carruezzo

TRAGHETTI, ASSARMATORI: SOLO 500 PASSEGGERI NEL GOLFO DI NAPOLI

infonapoles 3 Giugno 2020



la fase 2

Mezzogiorno, 3 giugno 2020 – 16:07

Nello stesso periodo del 2019 erano 7000 al giorno. Sostegno a chi garantisce servizi di linea

L'anno scorso, in questo periodo, le compagnie del Golfo di Napoli portavano 7-8 mila passeggeri al giorno, oggi portano 500 passeggeri. E questo perché da pochi giorni ripreso il traffico passeggeri, poco tempo fa erano zero. Con queste parole, in un'audizione alla Commissione Industria del Senato, il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, descrive la situazione, una crisi con un impatto sociale drammatico soprattutto nelle regioni del Sud.

Di qui l'appello dell'associazione di imprese armatoriali aderente a Confraspporto a dare sostegno a chi ha garantito continuità dei servizi marittimi di linea e ai marittimi italiani e l'opposizione all'emendamento ispirato da Confitarma per permettere alle compagnie di navigazione che godono delle agevolazioni introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale. Nel momento in cui ci dovessero essere risorse – dice Messina – ci sia la capacità di veicolarle nei confronti di società che oggettivamente sono radicate in Italia e collegano i porti nazionali, a maggior ragione se alcune svolgono servizi pubblici essenziali.

3 giugno 2020 | 16:07

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Assarmatori, to the proposal not to allow with the which joined ships the International Registry to operate on national routes of cabotage

Messina: we would find in the paradoxical situation in which the State it uses deep in order to facilitate the costs of labor in the recreational or commercial activities on cruise ships, while it denies the same aids to the marine Italians who guarantee essential services of transport

infosMARE - Al beyond the positive judgment or negative on the support that the government has given or previews to assign to the Italian industry of the marine transport in order to tackle to the crisis primed from the effects on the commercial exchanges of the coronavirus pandemic (and up to now such opinion is unanimously negative), the opinion of the two national shipowning associations Assarmatori and Confitarma on the categories of the shipping Italian that would have to benefit of aids diverges. Assarmatori in fact has expressed contrarietà regarding the favor with which in recent days Italian Confederation Shipping it has estimated the proposal of Costa Crociere to amend Decreto I throw again in order to allow with the societies - as Costa Crociere - that they have ships enrolled in the International Registry of being able to operate on national routes of cabotage.

Proposal, this last one, that it finds Assarmatori clearly contrary, even if the Concorde with Confitarma in demanding to the institutions a greater support to the field: "our opposition - it has specified the president of the shipowning association, Stefano Messina - not drift from a contrast between acronyms neither tantomeno between companies. In these three months in which all our category has had to perhaps face worse the crisis from the last post-war period, in the continuous interlocuzione with the national and regional government, parliament and the other institutions - Stefano Messina has emphasized - Assarmatori, with the support of Confrasperto to which it joins, in fact has constantly worked in order to search the maximum collaboration with all the other which convinced associations, as we are all, than the gravity of the situation demands the maximum of the unit. But own for being coherent with this formulation - the president of Assarmatori has explained - we cannot that to manifest our dissent regarding the amendment of which Confitarma the paternity has claimed, that it would also afford to an excellent and primary company of navigation to enjoy introduced the fiscal and contributive facilities with institutive law 30/98 of the International Registry when Corto Raggio exercised activity in regime of national cabotage ()".

"We have always supported and still we support - it has still specified Messina - the regime of support to the enterprises of navigation previewed from the International Registry, regime that the instrument constitutes that affords to fight to weapons pairs the competition in the international markets and that many times over it is validated by the same European Union as respectful of the norms dictated in matter of aids of State. The topic - it has specified the president of Assarmatori - is very other. It is obvious as the crisis derivative from the Covid-19 pandemic has had the hardest impact on the entire field of the marine transport, and therefore also on that of the crocieristico section. I comprise certainly that for the cruise companies it could be important, in the next summer, to concentrate own activity on national routes, until the accesses to the ports of other Countries will be prohibited. But this is already possible with the current rules without there is need of a new law".

"Various hypothesis - it has clarified Messina - is to consider that activity can be made on national routes enjoying the benefits that are denied to the companies that they make service on the same routes guaranteeing also the territorial continuity between the islands

and the mainland. A service that is maintained also during the months of lockdown, with diminished traffic fleetingly substantially of 100%, and continues to be practiced pure hour, with all the limitations to mobility that permangono, in spite of incredible collapse of turnover quickly from the same companies that, among other things, exclusively marine Italians embark".

"It is worth marine contributive the pain then to remember that the relief granted to boarded on the cruise ships the clippers Italian flag - has found Messina - goes also to the staff who does not re-enter in the category of the marine (ancillary services, well-respected workers which entertainers, musicians, assigned to the cure of the people, store clerks of store, etc): reason in more in order contesting the initiative supported from Confitarma. If, in fact, this demand came received and law modified we would find in situation paradoxical in which State uses deep in order to facilitate costs of labor in activity recreational or commercial on cruise ships, while it denies the same aids to the marine Italians who operate on ships that guarantee fleetingly essential services of transport and goods there, in particular by and for the islands guaranteeing the rights of constitutional rank subtended to the territorial continuity of the populations residents, this would be a very serious hypothesis".

"As associations of shipowning enterprises - it has continued the president of Assarmatori - we would have to be worried, in the first instance, of the Italian enterprises and their workers; according to me the companies to have right to those aids are these that are until now not made available for the alleged economic ristrettezze of public finances. In a so serious moment, we believe that all would have convene that the little resources available go second assigned a priority order that sees to the first place those subjects that must be to the center of our action and that is the enterprises that they have continued to operate in the strategic services - as they are the services of arranged transport fleetingly and goods and of territorial continuity with the islands - and the marine boarded Italians on our ships. Today they are these more fragile subjects and mainly exposed in the crisis".

"The proposed amendment - it has concluded Stefano Messina - not only forgets them but it intends to remove ulteriorly deep of the State that very could, in the emergency, being used for the scopes that all we would have to pursue. Leaving from this task key, I hope is possible to reconsider this initiative and to resume with Confitarma the collaboration distance that in this phase we had convintamente followed both". (2/1/19)

Assarmatori, no alla proposta di consentire alle navi iscritte al Registro Internazionale di operare su rotte nazionali di cabotaggio

Messina: ci troveremmo nella situazione paradossale in cui lo Stato utilizza fondi per agevolare il costo del lavoro nelle attività ricreative o commerciali su navi da crociera, mentre nega gli stessi aiuti ai marittimi italiani che garantiscono servizi essenziali di trasporto

inforMARE - Al di là del giudizio positivo o negativo sul sostegno che il governo ha dato o prevede di assegnare all'industria italiana del trasporto marittimo per far fronte alla crisi innescata dagli effetti sugli scambi commerciali della pandemia di coronavirus (e sinora tale parere è concordemente negativo), l'opinione delle due associazioni armatoriali nazionali Assarmatori e Confitarma sulle categorie dello shipping italiano che dovrebbero beneficiare di aiuti diverge. Assarmatori ha infatti espresso contrarietà rispetto al favore con cui nei giorni scorsi la Confederazione Italiana Armatori ha valutato la proposta di Costa Crociere di emendare il Decreto Rilancio per consentire alle società - come Costa Crociere - che hanno navi iscritte nel Registro Internazionale di poter operare su rotte nazionali di cabotaggio.

Proposta, quest'ultima, che trova Assarmatori nettamente contraria, anche se concorde con Confitarma nel richiedere alle istituzioni un maggior sostegno al settore: «la nostra opposizione - ha precisato il presidente dell'associazione armatoriale, Stefano Messina - non deriva da una contrapposizione tra sigle né tantomeno tra aziende. In questi tre mesi nei quali tutta la nostra categoria ha dovuto affrontare forse la peggior crisi dall'ultimo dopoguerra, nell'interlocuzione continua con il governo, il parlamento e le altre istituzioni nazionali e regionali - ha puntualizzato Stefano Messina - Assarmatori, con il supporto di Confrasperto a cui aderisce, ha infatti costantemente lavorato per ricercare la massima collaborazione con tutte le altre associazioni, convinti, come siamo tutti, che la gravità della situazione richieda il massimo dell'unità. Ma proprio per essere coerenti con questa impostazione - ha spiegato il presidente di Assarmatori - non possiamo che manifestare il nostro dissenso rispetto all'emendamento di cui Confitarma ha rivendicato la paternità, che permetterebbe a una pur eccellente e primaria compagnia di navigazione di godere delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 istitutiva del Registro Internazionale nel momento in cui esercitasse attività in regime di cabotaggio nazionale (Corto Raggio)».

«Abbiamo sempre sostenuto e tuttora sosteniamo - ha precisato ancora Messina - il regime di sostegno alle imprese di navigazione previsto dal Registro Internazionale, regime che costituisce lo strumento che permette di combattere ad armi pari la concorrenza nei mercati internazionali e che è stato più volte validato dalla stessa Unione Europea come rispettoso delle norme dettate in materia di aiuti di Stato. Il tema - ha specificato il presidente di Assarmatori - è ben altro. È evidente come la crisi derivata dalla pandemia Covid-19 abbia avuto un impatto durissimo sull'intero settore del trasporto marittimo, e quindi anche su quello del comparto crocieristico. Comprendo senz'altro che per le compagnie di crociera potrebbe essere importante, nella prossima estate, concentrare la propria attività su rotte nazionali, fintanto che saranno vietati gli accessi ai porti di altri Paesi. Ma questo è già possibile con le regole attuali senza che vi sia bisogno di una nuova legge».

«Diversa ipotesi - ha chiarito Messina - è ritenere che si possa fare quella attività su rotte nazionali godendo dei benefici che sono negati alle compagnie che fanno servizio sulle stesse rotte garantendo anche la continuità territoriale tra le isole e la terraferma. Un servizio che è

stato mantenuto anche durante i mesi di lockdown, con traffico passeggeri diminuito sostanzialmente del 100%, e continua a essere praticato pure ora, con tutte le limitazioni alla mobilità che permangono, nonostante l'incredibile crollo di fatturato subito dalle compagnie stesse che, tra l'altro, imbarcano esclusivamente marittimi italiani».

«Vale poi la pena di ricordare che gli sgravi contributivi concessi ai marittimi imbarcati sulle navi da crociera battenti bandiera italiana - ha rilevato Messina - vanno anche al personale che non rientra nella categoria dei marittimi (servizi ancillari, rispettabilissimi lavoratori quali animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio, etc): ragione in più per contestare l'iniziativa sostenuta da Confitarma. Se, infatti, questa richiesta venisse accolta e la legge modificata ci troveremmo nella situazione paradossale in cui lo Stato utilizza fondi per agevolare il costo del lavoro nelle attività ricreative o commerciali su navi da crociera, mentre nega gli stessi aiuti ai marittimi italiani che operano su navi che garantiscono servizi essenziali di trasporto passeggeri e merci, in particolare da e per le isole garantendo i diritti di rango costituzionale sottesi alla continuità territoriale delle popolazioni ivi residenti, questa sarebbe una ipotesi molto grave!».

«Come associazioni di imprese armatoriali - ha proseguito il presidente di Assarmatori - dovremmo preoccuparci, in primo luogo, delle imprese italiane e dei loro lavoratori; secondo me sono queste le compagnie ad avere diritto a quegli aiuti che fino ad oggi non sono stati resi disponibili per le asserite ristrettezze economiche delle finanze pubbliche. In un momento così grave, crediamo che tutti dovrebbero convenire che le poche risorse disponibili vadano assegnate secondo un ordine di priorità che veda al primo posto quei soggetti che debbono stare al centro della nostra azione e cioè le imprese che hanno continuato a operare nei servizi strategici - come sono i servizi di trasporto combinato passeggeri e merci e di continuità territoriale con le isole - e i marittimi italiani imbarcati sulle nostre navi. Oggi sono questi i soggetti più fragili e maggiormente esposti nella crisi».

«L'emendamento proposto - ha concluso Stefano Messina - non solo li dimentica ma intende sottrarre ulteriormente fondi dello Stato che ben potrebbero, nell'emergenza, essere utilizzati per gli scopi che tutti noi dovremmo perseguire. Partendo da questo assunto chiave, spero sia possibile riconsiderare questa iniziativa e riprendere con Confitarma il percorso di collaborazione che in questa fase avevamo convintamente seguito entrambi». (41)

ASSARMATORI: il sostegno va dato a chi ha garantito continuità dei servizi marittimi di linea e ai marittimi italiani



Roma, 1 giugno 2020 - ASSARMATORI è contraria all'emendamento ispirato da Confitarma per permettere a chi già gode delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale. Un'opposizione netta le cui ragioni le spiega il presidente dell'associazione Stefano Messina:

“La nostra opposizione non deriva da una contrapposizione tra sigle né tantomeno tra aziende. In questi tre mesi nei quali tutta la nostra categoria ha dovuto affrontare forse la peggior crisi dall'ultimo dopoguerra, nell'interlocuzione continua con il Governo, il Parlamento e le altre Istituzioni nazionali e regionali, ASSARMATORI (con il supporto di Confrasperto a cui aderisce) ha infatti costantemente lavorato per ricercare la massima collaborazione con tutte le altre associazioni, convinti, come siamo tutti, che la gravità della situazione richieda il massimo dell'unità. Ma proprio per essere coerenti con questa impostazione non possiamo che manifestare il nostro dissenso rispetto all'emendamento di cui Confitarma ha rivendicato la paternità, che permetterebbe a una pur eccellente e primaria compagnia di navigazione di godere delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 istitutiva del Registro Internazionale nel momento in cui esercitasse attività in regime di cabotaggio nazionale (Corto Raggio)”.

“Abbiamo sempre sostenuto e tuttora sosteniamo il regime di sostegno alle imprese di navigazione previsto dal Registro Internazionale, regime che costituisce lo strumento che permette di combattere ad armi pari la concorrenza nei mercati internazionali e che è stato più volte validato dalla stessa Unione Europea come rispettoso delle norme dettate in materia di aiuti di Stato”.

“Il tema è ben altro”, prosegue Messina. “E' evidente come la crisi derivata dalla pandemia Covid-19 abbia avuto un impatto durissimo sull'intero settore del trasporto marittimo, e quindi anche su quello del comparto crocieristico. Comprendo senz'altro che per le compagnie di crociera potrebbe essere importante, nella prossima estate, concentrare la propria attività su rotte nazionali, fintanto che saranno vietati gli accessi ai porti di altri Paesi. Ma questo è già possibile con le regole attuali senza che vi sia bisogno di una nuova legge”.

“Diversa ipotesi è ritenere che si possa fare quella attività su rotte nazionali godendo dei benefici che sono negati alle compagnie che fanno servizio sulle stesse rotte garantendo anche la continuità territoriale tra le isole e la terraferma. Un servizio che è stato mantenuto anche durante i mesi di lockdown (con traffico passeggeri diminuito sostanzialmente del 100%) e continua a essere praticato pure ora, con tutte le limitazioni alla mobilità che permangono, nonostante l'incredibile crollo di fatturato subito dalle compagnie stesse che, tra l'altro, imbarcano esclusivamente marittimi italiani”.

“Vale poi la pena di ricordare che gli sgravi contributivi concessi ai marittimi imbarcati sulle navi da crociera battenti bandiera italiana vanno anche al personale che non rientra nella categoria dei marittimi (servizi ancillari, rispettabilissimi lavoratori quali animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio, etc): ragione in più per contestare l'iniziativa sostenuta da Confitarma”.

“Se, infatti, questa richiesta venisse accolta e la legge modificata ci troveremmo nella situazione paradossale in cui lo Stato utilizza fondi per agevolare il costo del lavoro nelle attività ricreative o commerciali su navi da crociera, mentre nega gli stessi aiuti ai marittimi italiani che operano su navi che garantiscono servizi essenziali di trasporto passeggeri e merci, in particolare da e per le isole garantendo i diritti di rango costituzionale sotesi alla continuità territoriale delle popolazioni ivi residenti, questa sarebbe una ipotesi molto grave!”.

“Come associazioni di imprese armatoriali dovremmo preoccuparci, in primo luogo, delle imprese italiane e dei loro lavoratori; secondo me sono queste le compagnie ad avere diritto a quegli aiuti che fino ad oggi non sono stati resi disponibili per le asserite ristrettezze economiche delle finanze pubbliche”.

“In un momento così grave, crediamo che tutti dovrebbero convenire che le poche risorse disponibili vadano assegnate secondo un ordine di priorità che veda al primo posto quei soggetti che debbono stare al centro della nostra azione e cioè le imprese che hanno continuato a operare nei servizi strategici – come sono i servizi di trasporto combinato passeggeri e merci e di continuità territoriale con le isole – e i marittimi italiani imbarcati sulle nostre navi. Oggi sono questi i soggetti più fragili e maggiormente esposti nella crisi. L’emendamento proposto non solo li dimentica ma intende sottrarre ulteriormente fondi dello Stato che ben potrebbero, nell’emergenza, essere utilizzati per gli scopi che tutti noi dovremmo perseguire”.

“Partendo da questo assunto chiave”, conclude Messina, “spero sia possibile riconsiderare questa iniziativa e riprendere con Confitarma il percorso di collaborazione che in questa fase avevamo convintamente seguito entrambi”.

Crociere di cabotaggio, Assarmatori: "Benefici squilibrati"

L'associazione è contraria all'emendamento proposto da Confitarma, che andrebbe a concedere sgravi che i traghetti per le isole non godono. Messina: "Non c'è bisogno di cambiare il Registro"



Assarmatori è contraria all'emendamento ispirato da Confitarma per permettere alle compagnie da crociera italiane (in questo caso una sola, Costa Crociere) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale. Un'intervento che verrà discusso questa settimana nel corso di un tavolo tra governo e armatori.

Le compagnie da crociera italiane, come tutti gli armatori nazionali, godono già di agevolazioni fiscali e contributive, quelle introdotte con la legge 30/98, che istituisce il Registro internazionale. L'emendamento proposto da Confitarma però, modificando questa legge e permettendo alle compagnie crocieristiche di fare anche cabotaggio, viene sì incontro al blocco delle attività che va ormai avanti da oltre due mesi, con la stagione estiva alle porte e senza prospettive certe di una ripartenza a breve, ma va anche a fare concorrenza sleale al cabotaggio dei traghetti, che certi sgravi non può permetterseli, come quelli sul lavoro, perché è obbligata a imbarcare solo personale italiano.

Il presidente Stefano Messina, quindi, ci tiene a precisare che l'opposizione non è «una contrapposizione tra sigle né tantomeno tra aziende». In questi ultimi mesi la collaborazione con le imprese marittime, il governo, gli enti locali è stata massima. «Ma proprio per essere coerenti con questa impostazione non possiamo che manifestare il nostro dissenso rispetto all'emendamento di cui Confitarma ha rivendicato la paternità, che permetterebbe a una pur eccellente e primaria compagnia di navigazione di godere delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 istitutiva del Registro Internazionale nel momento in cui esercitasse attività in regime di cabotaggio nazionale, il corto raggio».

Il problema non è il regime di sostegno del Registro, ormai riconosciuto anche dall'Unione europea come garante della concorrenza. Le compagnie di crociera possono già concentrare l'attività su rotte nazionali, fintanto che saranno vietati gli accessi ai porti di altri Paesi: «è già possibile con le regole attuali senza che vi sia bisogno di una nuova legge».

Lo sgravio sulle crociere di cabotaggio permetterebbe benefici negati alle compagnie che fanno servizio sulle stesse rotte garantendo anche la continuità territoriale tra le isole e la terraferma. Un servizio traghetti, ro-ro e ro-pax, che è stato mantenuto anche durante i mesi di lockdown, con punte di riduzione del traffico passeggeri anche del cento per cento e fatturati in tracollo verticale per le società di trasporto, colpendo compagnie marittime che,

per godere degli sgravi, devono «imbarcare esclusivamente marittimi italiani» con conseguente costo maggiore del lavoro. Una regola che non vale per le compagnie crocieristiche italiane.

Per lo più gli sgravi alle crociere di cabotaggio andrebbero automaticamente anche al personale di bordo, che non rientra nella categoria dei marittimi: animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio. Un paradosso, perché a quel punto lo Stato agevolerebbe il costo delle attività ricreative o commerciali sulle navi da crociera ma non ai marittimi italiani che operano su servizi essenziali per il trasporto degli isolani, dei passeggeri in generale e delle merci.

«Spero sia possibile riconsiderare questa iniziativa e riprendere con Confitarma il percorso di collaborazione che in questa fase avevamo convintamente seguito entrambi», conclude Messina.

Assarmatori: no all'emendamento su contributi a crociere



Roberto Imbastaro

ASSARMATORI è contraria all'emendamento ispirato da Confitarma per permettere a chi già gode delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale. Un'opposizione netta le cui ragioni le spiega il presidente dell'associazione **Stefano Messina**:

"La nostra opposizione non deriva da una contrapposizione tra sigle né tantomeno tra aziende. In questi tre mesi nei quali tutta la nostra categoria ha dovuto affrontare forse la peggior crisi dall'ultimo dopoguerra, nell'interlocuzione continua con il Governo, il Parlamento e le altre Istituzioni nazionali e regionali, ASSARMATORI (con il supporto di Confrtrasporto a cui aderisce) ha infatti costantemente lavorato per ricercare la massima collaborazione con tutte le altre associazioni, convinti, come siamo tutti, che la gravità della situazione richieda il massimo dell'unità. Ma proprio per essere coerenti con questa impostazione non possiamo che manifestare il nostro dissenso rispetto all'emendamento di cui Confitarma ha rivendicato la paternità, che permetterebbe a una pur eccellente e primaria compagnia di navigazione di godere delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 istitutiva del Registro Internazionale nel momento in cui esercitasse attività in regime di cabotaggio nazionale (Corto Raggio)".

"Abbiamo sempre sostenuto e tuttora sosteniamo il regime di sostegno alle imprese di navigazione previsto dal Registro Internazionale, regime che costituisce lo strumento che permette di combattere ad armi pari la concorrenza nei mercati internazionali e che è stato più volte validato dalla stessa Unione Europea come rispettoso delle norme dettate in materia di aiuti di Stato".

"Il tema è ben altro", prosegue Messina. "E' evidente come la crisi derivata dalla pandemia Covid-19 abbia avuto un impatto durissimo sull'intero settore del trasporto marittimo, e quindi anche su quello del comparto crocieristico. Comprendo senz'altro che per le compagnie di crociera potrebbe essere importante, nella prossima estate, concentrare la propria attività su rotte

nazionali, fintanto che saranno vietati gli accessi ai porti di altri Paesi. Ma questo è già possibile con le regole attuali senza che vi sia bisogno di una nuova legge”.

“Diversa ipotesi è ritenere che si possa fare quella attività su rotte nazionali godendo dei benefici che sono negati alle compagnie che fanno servizio sulle stesse rotte garantendo anche la continuità territoriale tra le isole e la terraferma. Un servizio che è stato mantenuto anche durante i mesi di lockdown (con traffico passeggeri diminuito sostanzialmente del 100%) e continua a essere praticato pure ora, con tutte le limitazioni alla mobilità che permangono, nonostante l’incredibile crollo di fatturato subito dalle compagnie stesse che, tra l’altro, imbarcano esclusivamente marittimi italiani”.

“Vale poi la pena di ricordare che gli sgravi contributivi concessi ai marittimi imbarcati sulle navi da crociera battenti bandiera italiana vanno anche al personale che non rientra nella categoria dei marittimi (servizi ancillari, rispettabilissimi lavoratori quali animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio, etc): ragione in più per contestare l’iniziativa sostenuta da Confitarma”.

“Se, infatti, questa richiesta venisse accolta e la legge modificata ci troveremmo nella situazione paradossale in cui lo Stato utilizza fondi per agevolare il costo del lavoro nelle attività ricreative o commerciali su navi da crociera, mentre nega gli stessi aiuti ai marittimi italiani che operano su navi che garantiscono servizi essenziali di trasporto passeggeri e merci, in particolare da e per le isole garantendo i diritti di rango costituzionale sottesi alla continuità territoriale delle popolazioni ivi residenti, questa sarebbe una ipotesi molto grave!”.

“Come associazioni di imprese armatoriali dovremmo preoccuparci, in primo luogo, delle imprese italiane e dei loro lavoratori; secondo me sono queste le compagnie ad avere diritto a quegli aiuti che fino ad oggi non sono stati resi disponibili per le asserite ristrettezze economiche delle finanze pubbliche”.

“In un momento così grave, crediamo che tutti dovrebbero convenire che le poche risorse disponibili vadano assegnate secondo un ordine di priorità che veda al primo posto quei soggetti che debbono stare al centro della nostra azione e cioè le imprese che hanno continuato a operare nei servizi strategici – come sono i servizi di trasporto combinato passeggeri e merci e di continuità territoriale con le isole – e i marittimi italiani imbarcati sulle nostre navi. Oggi sono questi i soggetti più fragili e maggiormente esposti nella crisi. L’emendamento proposto non solo li dimentica ma intende sottrarre ulteriormente fondi dello Stato che ben potrebbero, nell’emergenza, essere utilizzati per gli scopi che tutti noi dovremmo perseguire”.

“Partendo da questo assunto chiave”, conclude Messina, “spero sia possibile riconsiderare questa iniziativa e riprendere con Confitarma il percorso di collaborazione che in questa fase avevamo convintamente seguito entrambi”.

02/06/2020 09:34:00



Sostegno alla grande nautica, la protesta di Assarmatori: 'Aiuti per chi ha garantito i servizi marittimi di linea'

Genova 24 |  63 | 2 ore fa

Un'opposizione netta le cui ragioni le spiega il presidente dell'associazione Stefano Messina: "La nostra opposizione non deriva da una contrapposizione tra sigle né tantomeno tra aziende. In questi tre mesi nei quali tutta la nostra categoria ha ...

[Leggi la notizia](#)

Persone: [covid](#) [stefano messina](#)

Organizzazioni: [assarmatori](#) [confitarma](#)

Luoghi: [messina](#)

Tags: [nautica](#) [protesta](#)



Sostegno alla grande nautica, la protesta di Assarmatori: “Aiuti per chi ha garantito i servizi marittimi di linea”

di Redazione Genova24 - 01 Giugno 2020 - 15:11

- [Commenta](#)

- [Stampa](#)



- **Genova.** Assarmatori è contraria all'emendamento ispirato da Confitarma per permettere a chi già gode delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale. Un'opposizione netta le cui ragioni le spiega il presidente dell'associazione Stefano Messina:

“La nostra opposizione non deriva da una contrapposizione tra sigle né tantomeno tra aziende. In questi tre mesi nei quali tutta la nostra categoria ha dovuto affrontare forse la peggior crisi dall'ultimo dopoguerra, nell'interlocuzione continua con il Governo, il Parlamento e le altre Istituzioni nazionali e regionali, Assarmatori (con il supporto di Confrtrasporto a cui aderisce) ha infatti costantemente lavorato per ricercare la massima collaborazione con tutte le altre associazioni, convinti, come siamo tutti, che la gravità della situazione richieda il massimo dell'unità. Ma

proprio per essere coerenti con questa impostazione non possiamo che manifestare il nostro dissenso rispetto all'emendamento di cui Confitarma ha rivendicato la paternità, che permetterebbe a una pur eccellente e primaria compagnia di navigazione di godere delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 istitutiva del Registro Internazionale nel momento in cui esercitasse attività in regime di cabotaggio nazionale (Corto Raggio)".

01-06-2020

Assarmatori contro Costa Crociere "Sostenere chi ha garantito le linee marittime e i marittimi italiani"



In vista della conversione in legge del Decreto Rilancio la tensione sale fra le due associazioni di categoria degli armatori: Confitarma e Assarmatori.

Questa fa sapere con una nota di essere “contraria all’emendamento ispirato da Confitarma per permettere a chi già gode delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale”. Questo provvedimento serve a Costa Crociere per poter operare nel cabotaggio nazionale e quindi proporre itinerari fra porti italiani nei prossimi mesi.

Questa fa sapere con una nota di essere “contraria all’emendamento ispirato da Confitarma per permettere a chi già gode delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale”. Questo provvedimento serve a Costa Crociere per poter operare nel cabotaggio nazionale e quindi proporre itinerari fra porti italiani nei prossimi mesi.

Un’opposizione netta, già rivelata nei giorni scorsi da SHIPPING ITALY, e le cui ragioni sono state spiegate dal presidente di Assarmatori Stefano Messina: “La nostra opposizione non deriva da una contrapposizione tra sigle né tantomeno tra aziende. In questi tre mesi nei quali tutta la nostra categoria ha dovuto affrontare forse la peggior crisi dall’ultimo dopoguerra, nell’interlocuzione continua con il Governo, il Parlamento e le altre istituzioni nazionali e regionali, Assarmatori (con il supporto di Confrasperto a cui aderisce) ha infatti costantemente lavorato per ricercare la massima collaborazione con tutte le altre associazioni, convinti, come siamo tutti, che la gravità della situazione richieda il massimo dell’unità”[**clicca qui per l'articolo completo**](#)

Sostegno a chi ha garantito servizi

Assarmatori contraria all'emendamento ispirato da Confitarma



Pubblicato
30 minuti fa

il giorno
1 Giugno 2020



ROMA – Sostegno a chi ha garantito servizi. Assarmatori è contraria all'emendamento ispirato da Confitarma per permettere a chi già gode delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale. Un'opposizione netta le cui ragioni le spiega il presidente dell'associazione Stefano Messina.

“La nostra opposizione non deriva da una contrapposizione tra sigle né tantomeno tra aziende. In questi tre mesi nei quali tutta la nostra categoria ha dovuto affrontare forse la peggior crisi dall'ultimo dopoguerra, nell'interlocuzione continua con il Governo, il Parlamento e le altre Istituzioni nazionali e regionali, Assarmatori (con il supporto di Confrtrasporto a cui aderisce) ha infatti costantemente lavorato per ricercare la massima collaborazione con tutte le altre associazioni, convinti, come siamo tutti, che la gravità della situazione richieda il massimo dell'unità.

Ma proprio per essere coerenti con questa impostazione non possiamo che manifestare il nostro dissenso rispetto all'emendamento di cui Confitarma ha rivendicato la paternità, che

permetterebbe a una pur eccellente e primaria compagnia di navigazione di godere delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 istitutiva del Registro Internazionale nel momento in cui esercitasse attività in regime di cabotaggio nazionale (Corto Raggio)”.

“Abbiamo sempre sostenuto e tuttora sosteniamo il regime di sostegno alle imprese di navigazione previsto dal Registro Internazionale, regime che costituisce lo strumento che permette di combattere ad armi pari la concorrenza nei mercati internazionali e che è stato più volte validato dalla stessa Unione europea come rispettoso delle norme dettate in materia di aiuti di Stato”.

“Il tema è ben altro”, prosegue Messina. “E’ evidente come la crisi derivata dalla pandemia Covid-19 abbia avuto un impatto durissimo sull’intero settore del trasporto marittimo, e quindi anche su quello del comparto crocieristico. Comprendo senz’altro che per le compagnie di crociera potrebbe essere importante, nella prossima estate, concentrare la propria attività su rotte nazionali, fintanto che saranno vietati gli accessi ai porti di altri Paesi. Ma questo è già possibile con le regole attuali senza che vi sia bisogno di una nuova legge”.

“Diversa ipotesi è ritenere che si possa fare quella attività su rotte nazionali godendo dei benefici che sono negati alle compagnie che fanno servizio sulle stesse rotte garantendo anche la continuità territoriale tra le isole e la terraferma. Un servizio che è stato mantenuto anche durante i mesi di lockdown (con traffico passeggeri diminuito sostanzialmente del 100%) e continua a essere praticato pure ora, con tutte le limitazioni alla mobilità che permangono, nonostante l’incredibile crollo di fatturato subito dalle compagnie stesse che, tra l’altro, imbarcano esclusivamente marittimi italiani”.

“Vale poi la pena di ricordare che gli sgravi contributivi concessi ai marittimi imbarcati sulle navi da crociera battenti bandiera italiana vanno anche al personale che non rientra nella categoria dei marittimi (servizi ancillari, rispettabilissimi lavoratori quali animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio, etc): ragione in più per contestare l’iniziativa sostenuta da Confitarma”.

“Se, infatti, questa richiesta venisse accolta e la legge modificata ci troveremmo nella situazione paradossale in cui lo Stato utilizza fondi per agevolare il costo del lavoro nelle attività ricreative o commerciali su navi da crociera, mentre nega gli stessi aiuti ai marittimi italiani che operano su navi che garantiscono servizi essenziali di trasporto passeggeri e merci, in particolare da e per le isole garantendo i diritti di rango costituzionale sottesi alla continuità territoriale delle popolazioni ivi residenti, questa sarebbe una ipotesi molto grave!”.

“Come associazioni di imprese armatoriali dovremmo preoccuparci, in primo luogo, delle imprese italiane e dei loro lavoratori; secondo me sono queste le compagnie ad avere diritto a quegli aiuti che fino ad oggi non sono stati resi disponibili per le asserite ristrettezze economiche delle finanze pubbliche”.

“In un momento così grave, crediamo che tutti dovrebbero convenire che le poche risorse disponibili vadano assegnate secondo un ordine di priorità che veda al primo posto quei soggetti che debbono stare al centro della nostra azione e cioè le imprese che hanno continuato a operare nei servizi strategici – come sono i servizi di trasporto combinato

passeggeri e merci e di continuità territoriale con le isole – e i marittimi italiani imbarcati sulle nostre navi.

Oggi sono questi i soggetti più fragili e maggiormente esposti nella crisi. L'emendamento proposto non solo li dimentica ma intende sottrarre ulteriormente fondi dello Stato che ben potrebbero, nell'emergenza, essere utilizzati per gli scopi che tutti noi dovremmo perseguire”.

“Partendo da questo assunto chiave”, conclude Messina, “spero sia possibile riconsiderare questa iniziativa e riprendere con Confitarma il percorso di collaborazione che in questa fase avevamo convintamente seguito entrambi”.

Cabotaggio marittimo, Assarmatori: “Sostegno a chi ha garantito continuità”

Di [Fabio Iacolare](#) 1 Giugno, 2020 03

CONDIVIDI0



Cabotaggio marittimo, Assarmatori contraria all'emendamento di **Confitarma** per chi già gode delle agevolazioni fiscali della la legge 30/98(istitutiva del **Registro internazionale**) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale.

Un'opposizione netta le cui ragioni le spiega il presidente dell'associazione **Stefano Messina**: “La nostra opposizione non deriva da una contrapposizione tra sigle né tantomeno tra aziende. In questi tre mesi nei quali tutta la nostra categoria del Cabotaggio marittimo ha dovuto affrontare forse la peggior crisi dall'ultimo dopoguerra, nell'interlocuzione continua con il Governo, il Parlamento e le altre Istituzioni nazionali e regionali, Assarmatori (con il supporto di Confrtrasporto a cui aderisce) ha infatti costantemente lavorato per ricercare la massima collaborazione con tutte le altre associazioni, convinti, come siamo tutti, che la gravità della situazione richieda il massimo dell'unità. Ma proprio per essere coerenti con questa impostazione non possiamo che manifestare il nostro dissenso rispetto all'emendamento di cui Confitarma ha rivendicato la paternità, che permetterebbe a una pur eccellente e primaria compagnia di navigazione di godere delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 istitutiva del Registro Internazionale nel momento in cui esercitasse attività in regime di cabotaggio nazionale (Corto Raggio)”.

Cabotaggio marittimo, Assarmatori: “sostegno alle imprese di navigazione”

“Abbiamo sempre sostenuto e tuttora sosteniamo il regime di sostegno alle imprese di navigazione previsto dal Registro Internazionale, regime che costituisce lo strumento che permette di combattere ad armi pari la concorrenza nei mercati internazionali e che è stato più volte validato dalla stessa Unione Europea come rispettoso delle norme dettate in materia di aiuti di Stato”.

“Il tema è ben altro”, prosegue Messina. “E' evidente come la crisi derivata dalla pandemia Covid-19 abbia avuto un impatto durissimo sull'intero settore del trasporto marittimo, e quindi anche su quello del comparto crocieristico. Comprendo senz'altro che per le

compagnie di crociera potrebbe essere importante, nella prossima estate, concentrare la propria attività su rotte nazionali, fintanto che saranno vietati gli accessi ai porti di altri Paesi. Ma questo è già possibile con le regole attuali senza che vi sia bisogno di una nuova legge”.

“Diversa ipotesi è ritenere che si possa fare quella attività su rotte nazionali godendo dei benefici che sono negati alle compagnie che fanno servizio sulle stesse rotte garantendo anche la continuità territoriale tra le isole e la terraferma. Un servizio che è stato mantenuto anche durante i mesi di lockdown (con traffico passeggeri diminuito sostanzialmente del 100%) e continua a essere praticato pure ora, con tutte le limitazioni alla mobilità che permangono, nonostante l’incredibile crollo di fatturato subito dalle compagnie stesse che, tra l’altro, imbarcano esclusivamente marittimi italiani”.

“Vale poi la pena di ricordare che gli sgravi contributivi concessi ai marittimi imbarcati sulle navi da crociera battenti bandiera italiana vanno anche al personale che non rientra nella categoria dei marittimi (servizi ancillari, rispettabilissimi lavoratori quali animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio, etc): ragione in più per contestare l’iniziativa sostenuta da Confitarma”.

“Se, infatti, questa richiesta venisse accolta e la legge modificata ci troveremmo nella situazione paradossale in cui lo Stato utilizza fondi per agevolare il costo del lavoro nelle attività ricreative o commerciali su navi da crociera, mentre nega gli stessi aiuti ai marittimi italiani che operano su navi che garantiscono servizi essenziali di trasporto passeggeri e merci, in particolare da e per le isole garantendo i diritti di rango costituzionale sottesi alla continuità territoriale delle popolazioni ivi residenti, questa sarebbe una ipotesi molto grave!”.

“Come associazioni di imprese armatoriali dovremmo preoccuparci, in primo luogo, delle imprese italiane e dei loro lavoratori; secondo me sono queste le compagnie ad avere diritto a quegli aiuti che fino ad oggi non sono stati resi disponibili per le asserite ristrettezze economiche delle finanze pubbliche”.

“In un momento così grave, crediamo che tutti dovrebbero convenire che le poche risorse disponibili vadano assegnate secondo un ordine di priorità che veda al primo posto quei soggetti che debbono stare al centro della nostra azione e cioè le imprese che hanno continuato a operare nei servizi strategici – come sono i servizi di trasporto combinato passeggeri e merci e di continuità territoriale con le isole – e i marittimi italiani imbarcati sulle nostre navi. Oggi sono questi i soggetti più fragili e maggiormente esposti nella crisi. L’emendamento proposto non solo li dimentica ma intende sottrarre ulteriormente fondi dello Stato che ben potrebbero, nell’emergenza, essere utilizzati per gli scopi che tutti noi dovremmo perseguire”.

LEGGI ANCHE: [Comparto marittimo, J'accuse di Assarmatori : “Niente misure di sostegno”](#)

“Partendo da questo assunto chiave”, conclude Messina, “spero sia possibile riconsiderare questa iniziativa e riprendere con Confitarma il percorso di collaborazione che in questa fase avevamo convintamente seguito entrambi”.

ASSARMATORI: il sostegno va dato a chi ha garantito continuità dei servizi marittimi di linea e ai marittimi italiani

Pubblicato il 1 giugno 2020, ore 20:56



Roma, 1 giugno 2020 -ASSARMATORI è contraria all'emendamento ispirato da Confitarma per permettere a chi già gode delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale. Un'opposizione netta le cui ragioni le spiega il presidente dell'associazione Stefano Messina:

“La nostra opposizione non deriva da una contrapposizione tra sigle né tantomeno tra aziende. In questi tre mesi nei quali tutta la nostra categoria ha dovuto affrontare forse la peggior crisi dall'ultimo dopoguerra, nell'interlocuzione continua con il Governo, il Parlamento e le altre Istituzioni nazionali e regionali, ASSARMATORI (con il supporto di Confrtrasporto a cui aderisce) ha infatti costantemente lavorato per ricercare la massima collaborazione con tutte le altre associazioni, convinti, come siamo tutti, che la gravità della situazione richieda il massimo dell'unità. Ma proprio per essere coerenti con questa impostazione non possiamo che manifestare il nostro dissenso rispetto all'emendamento di cui Confitarma ha rivendicato la paternità, che permetterebbe a una pur eccellente e primaria compagnia di navigazione di godere delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 istitutiva del Registro Internazionale nel momento in cui esercitasse attività in regime di cabotaggio nazionale (Corto Raggio)”.

“Abbiamo sempre sostenuto e tuttora sosteniamo il regime di sostegno alle imprese di navigazione previsto dal Registro Internazionale, regime che costituisce lo strumento che permette di combattere ad armi pari la concorrenza nei mercati internazionali e che è stato più volte validato dalla stessa Unione Europea come rispettoso delle norme dettate in materia di aiuti di Stato”.

“Il tema è ben altro”, prosegue Messina. “E' evidente come la crisi derivata dalla pandemia Covid-19 abbia avuto un impatto durissimo sull'intero settore del trasporto marittimo, e quindi anche su quello del comparto crocieristico. Comprendo senz'altro che per le compagnie di crociera potrebbe essere importante, nella prossima estate, concentrare la propria attività su rotte nazionali, fintanto che saranno vietati gli accessi ai porti di altri Paesi. Ma questo è già possibile con le regole attuali senza che vi sia bisogno di una nuova legge”.

“Diversa ipotesi è ritenere che si possa fare quella attività su rotte nazionali godendo dei benefici che sono negati alle compagnie che fanno servizio sulle stesse rotte garantendo anche la continuità territoriale tra le isole e la terraferma. Un servizio che è stato mantenuto anche durante i mesi di lockdown (con traffico passeggeri diminuito sostanzialmente del 100%) e continua a essere praticato pure ora, con tutte le limitazioni alla mobilità che permangono, nonostante l’incredibile crollo di fatturato subito dalle compagnie stesse che, tra l’altro, imbarcano esclusivamente marittimi italiani”.

“Vale poi la pena di ricordare che gli sgravi contributivi concessi ai marittimi imbarcati sulle navi da crociera battenti bandiera italiana vanno anche al personale che non rientra nella categoria dei marittimi (servizi ancillari, rispettabilissimi lavoratori quali animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio, etc): ragione in più per contestare l’iniziativa sostenuta da Confitarma”.

“Se, infatti, questa richiesta venisse accolta e la legge modificata ci troveremmo nella situazione paradossale in cui lo Stato utilizza fondi per agevolare il costo del lavoro nelle attività ricreative o commerciali su navi da crociera, mentre nega gli stessi aiuti ai marittimi italiani che operano su navi che garantiscono servizi essenziali di trasporto passeggeri e merci, in particolare da e per le isole garantendo i diritti di rango costituzionale sottonsi alla continuità territoriale delle popolazioni ivi residenti, questa sarebbe una ipotesi molto grave!”.

“Come associazioni di imprese armatoriali dovremmo preoccuparci, in primo luogo, delle imprese italiane e dei loro lavoratori; secondo me sono queste le compagnie ad avere diritto a quegli aiuti che fino ad oggi non sono stati resi disponibili per le asserite ristrettezze economiche delle finanze pubbliche”.

“In un momento così grave, crediamo che tutti dovrebbero convenire che le poche risorse disponibili vadano assegnate secondo un ordine di priorità che veda al primo posto quei soggetti che debbono stare al centro della nostra azione e cioè le imprese che hanno continuato a operare nei servizi strategici – come sono i servizi di trasporto combinato passeggeri e merci e di continuità territoriale con le isole – e i marittimi italiani imbarcati sulle nostre navi. Oggi sono questi i soggetti più fragili e maggiormente esposti nella crisi. L’emendamento proposto non solo li dimentica ma intende sottrarre ulteriormente fondi dello Stato che ben potrebbero, nell’emergenza, essere utilizzati per gli scopi che tutti noi dovremmo perseguire”.

“Partendo da questo assunto chiave”, conclude Messina, “spero sia possibile riconsiderare questa iniziativa e riprendere con Confitarma il percorso di collaborazione che in questa fase avevamo convintamente seguito entrambi”.

Norwegian investe sulle navi, potenziando i sistemi di filtraggio
Messina a Mattioli: «Costa può navigare anche senza emendamento»

Mini-crociere nazionali, ci prova la Germania: Tui riaccende i motori

IL CASO

Simone Gallotti / GENOVA

Per ripartire in fretta e alzare la quota di ricavi che si è azzerata per il coronavirus, le compagnie hanno scelto la rotta più breve. Mini crociere nei porti nazionali. In Italia sia Costa che Msc hanno deciso di adottare questa strategia, ma i due colossi ora stanno litigan-

do attraverso le rispettive associazioni, per le modalità con cui poter ripartire. La crociera *autarchica* non è però un'esclusiva italiana. Nei giorni scorsi infatti Tui Cruises ha inviato una lettera annunciando il ritorno all'attività. Nella comunicazione indirizzata ai dipendenti del gruppo, la compagnia ha spiegato che intende partire con crociere totalmente *made in Germany*, utilizzando due navi della flotta: Mein Schiff 4 e Mein Schiff 6. La mo-

dalità è la stessa ipotizzata per quelle italiane: si tratta di itinerari nazionali, con partenza probabilmente da Amburgo e con una durata non superiore ai 5 giorni. A bordo però non potrebbero salire più di mille passeggeri, una cifra che permetterebbe di mantenere le disposizioni di sicurezza per l'emergenza coronavirus. Prima ancora degli itinerari, le compagnie ora sono impegnate a elaborare la strategia per ripartire con le giuste precauzione.



La "Costa Smeralda" della flotta di Costa Crociere

Norwegian Cruise Line, uno dei colossi che ha rischiato il collasso per colpa della pandemia, ha già previsto modifiche sostanziali a bordo. Aumenteranno le misure igieniche per i passeggeri e i sistemi di filtraggio dell'aria saranno potenziati. A bordo è previsto un distanziamento sociale che impatterà sulle aree comuni e i centri medici di bordo saranno potenziati ed equipaggiati con gli ultimi kit di test e forniture mediche. Norwegian ha deci-

so di investire aumentando il numero dei membri dell'equipe medica di bordo e sarà introdotta la figura dell'ufficiale di sanità pubblica su ogni nave. Intanto anche in Italia si discuterà delle regole per poter risalire a bordo. Oggi il presidente di Assarmatori Stefano Messina parteciperà ad una audizione in Senato, in attesa dell'incontro con il ministero dei Trasporti a cui parteciperanno anche le compagnie in programma domani. La polemica tra

Confitarma e l'associazione guidata dall'armatore genovese non si placa. Messina infatti replica al presidente di Confitarma Mario Mattioli «Preferisco restare alla sostanza, nel rispetto di forme e ruoli - spiega al *Secolo XIX* - Assarmatori non vuole impedire a Costa di fare crociere in Italia. Queste le può già fare con le regole attuali del cabotaggio, e non ha bisogno di alcun emendamento che glielo consenta. E per essere chiari: Assarmatori non vuole neanche fare favori ad altre compagnie, perché competizione e concorrenza sono il fondamento del mercato». Messina ribadisce di avere a cuore le aziende italiane e le migliaia di marittimi italiani: «E' chiaro o vogliamo distogliere l'attenzione mettendo in campo altre questioni?» si chiede il numero uno dell'associazione. «Il Registro Internazionale funziona benissimo, e allora evitiamo la confusione perché stiamo tutti lavorando nell'emergenza per supportare un settore specifico che necessita di provvedimenti ad hoc». —

LA CATEGORIA ARRIVERÀ DIVISA AL TAVOLO DI GIOVEDÌ AL MINISTERO DEI TRASPORTI

Armatori in guerra per le crociere Scontro sui mini-itinerari in Italia

Messina: «Troppi aiuti a Costa, pensiamo al settore traghetti». **Mattioli (Confitarma):** «La sua è una mistificazione, non difende la nostra bandiera»

Simone Gallotti / GENOVA

Ormai è guerra aperta. Assarmatori attacca: «Siamo contrari all'emendamento di cui Confitarma ha rivendicato la paternità, che permetterebbe a una pur eccellente e primaria compagnia di navigazione (Costa Crociere, ndr) di godere delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con il Registro Internazionale nel momento in cui esercitasse attività in regime di cabotaggio nazionale». Perché, secondo il

presidente dell'associazione Stefano Messina «è già possibile con le regole attuali senza che vi sia bisogno di una nuova legge». «È una palese mistificazione della realtà» risponde il numero uno di Confitarma, Mario Mattioli contattato dal *Secolo XIX/TheMediTelegraph*. E l'inizio di una battaglia navale iniziata in sordina ed esplosa a pochi giorni dall'incontro con la ministra Paola De Micheli: a quel tavolo il settore delle crociere si gioca la ripartenza. Assarmatori difende le posizioni di Msc che con la bandiera di Malta potrebbe già effettuare crociere di cabotaggio. Confitarma quelle di Costa, sua associata che paradossalmente, pur battendo bandiera italia-

DA 500 MILA EURO

Corse aggiuntive sulla linea Genova-Olbia, maxi-multa a Tirrenia

È confermata la penalità da 500 mila euro inflitta nel febbraio dello scorso anno dal Ministero dei Trasporti alla Compagnia Italiana di Navigazione per violazioni contrattuali riferite a una "variazione unilaterale assetto linea Genova-Olbia con corse aggiuntive". L'ha deciso il Tar del Lazio consentenza. E con ulteriori undici provvedimenti, i giudici hanno anche confermato ulteriori sanzioni - tra i 25 mila e i 50 mila euro - inflitte per violazioni dell'accordo allegato alla Convenzione.

na, non potrebbe effettuare i mini viaggi. Gli sgravi previsti dall'emendamento grillino anticipato dal *Secolo XIX* di domenica, consentirebbero a Costa di poter ripartire: «Ma quegli sgravi concessi ai marittimi imbarcati sulle navi da crociera battenti bandiera italiana vanno anche al personale che non rientra nella categoria dei marittimi (servizi ancillari, rispettabilissimi lavoratori quali animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio, etc): ragione in più per contestare l'iniziativa sostenuta da Confitarma». La replica dell'associazione guidata da Mattioli è durissima: «Non è pensabile che un presidente di un'associazione che si vanta di tutelare gli interessi



Controlli al terminal della Spezia

della bandiera italiana, esca con una dichiarazione del genere - spiega adirato il presidente -. Sembra che viva in una realtà parallela: non si tutela così un interesse primario della nazione. Parliamo di operatori che battono bandiera italiana, producono ricchezza per miliardi di euro per il nostro Paese e garantiscono migliaia di posti di lavoro. Quella di Assarmatori non è una posizione corretta. Abbiamo chiesto una misura temporanea come consente l'Europa».

Messina però non retrocede: «Se questa richiesta venisse accolta e la legge modificata ci troveremmo nella situazione paradossale in cui lo Stato utilizza fondi per agevolare il costo del lavoro nelle attività ricreative o commerciali su navi da crociera, mentre nega gli stessi aiuti ai marittimi italiani che operano su navi che garantiscono servizi essenziali di trasporto passeggeri e merci, in particolare da e per le isole garantendo i diritti di rango costituzionale sottesi alla continuità territoriale delle popolazioni ivi residenti, questa sarebbe una ipotesi molto grave!». E Mattioli mena fendenti: «Ma non facciamo lotte in retrovia e soprattutto squalide partigianerie associative! Noi non lo abbiamo mai fatto. Quella di Assarmatori è una presa di posizione che aborro. Ed è fatta guarda caso a pochi giorni dalla convocazione del tavolo del ministero sulle crociere. È un'operazione squallida e non razionale. Una persona dotata di media intelligenza difficilmente può uscirsene in questa maniera». —

Il 'caso Costa' riaccende la miccia dello scontro nell'armamento italiano

Confitarma ha pronto l'emendamento al dl Rilancio per favorire la ripresa delle crociere in Italia, Assarmatori va all'attacco: "Il sostegno va dato a chi ha garantito la continuità dei trasporti marittimi"



di Pietro Roth

Il nuovo fronte di scontro nell'armamento italiano, e in particolare fra le due associazioni che lo rappresentano, Confitarma e Assarmatori, è il 'caso Costa'. Breve riassunto delle puntate precedenti: con le navi ferme da tempo a causa dell'epidemia di Coronavirus, la compagnia genovese da settimane sta pensando a crociere solo fra porti italiani e con a bordo passeggeri italiani per provare a 'salvare' l'estate, minimizzando le perdite dovute al fermo totale dell'attività. Per farlo, Costa ha fatto una legittima operazione di 'pressing' sulle Istituzioni, chiedendo di essere autorizzata, nonostante l'iscrizione nel Registro Internazionale, a svolgere crociere di cabotaggio fino all'autunno. Un'attività, comunque, che appare in contrasto con l'annunciata decisione di prolungare lo stop sino a fine luglio, arrivata a poche ore di distanza dall'intervento del Direttore Generale Neil Palomba in Commissione Industria al Senato. In tale sede, Palomba aveva perorato l'approvazione dell'emendamento preparato da Confitarma: "Solitamente noi operiamo crociere che scalano porti di diverse nazionalità, siamo l'unica compagnia a battere orgogliosamente bandiera italiana ma per questo motivo siamo iscritti nel Registro Navale Internazionale. Chiediamo un'esenzione, una deroga che ci dia la possibilità di effettuare itinerari di cabotaggio, cioè fra porti nazionali. In questo modo le nostre navi potrebbero ripartire e non ci sarebbe alcun aggravio finanziario per lo Stato", erano state le sue parole.

Rispetto a questa ipotesi da Assarmatori arriva “un’opposizione netta”, articolata nelle parole del Presidente, Stefano Messina: “La nostra opposizione non deriva da una contrapposizione tra sigle né tantomeno tra aziende. In questi tre mesi nei quali tutta la nostra categoria ha dovuto affrontare forse la peggior crisi dall’ultimo dopoguerra, nell’interlocuzione continua con il Governo, il Parlamento e le altre Istituzioni nazionali e regionali, Assarmatori (con il supporto di Conftrasporto a cui aderisce) ha infatti costantemente lavorato per ricercare la massima collaborazione con tutte le altre associazioni, convinti, come siamo tutti, che la gravità della situazione richieda il massimo dell’unità. Ma proprio per essere coerenti con questa impostazione non possiamo che manifestare il nostro dissenso rispetto all’emendamento di cui Confitarma ha rivendicato la paternità, che permetterebbe a una pur eccellente e primaria compagnia di navigazione di godere delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 istitutiva del Registro Internazionale nel momento in cui esercitasse attività in regime di cabotaggio nazionale”.

Secondo Messina, già con l’impianto legislativo vigente, e quindi senza bisogno di ulteriori modifiche, Costa potrebbe effettuare crociere nei soli porti italiani: “Diversa ipotesi è ritenere che si possa fare quella attività su rotte nazionali godendo dei benefici che sono negati alle compagnie che fanno servizio sulle stesse rotte garantendo anche la continuità territoriale tra le isole e la terraferma. Un servizio che è stato mantenuto anche durante i mesi di lockdown (con traffico passeggeri diminuito sostanzialmente del 100%) e continua a essere praticato pure ora, con tutte le limitazioni alla mobilità che permangono, nonostante l’incredibile crollo di fatturato subito dalle compagnie stesse che, tra l’altro, imbarcano esclusivamente marittimi italiani. Gli sgravi contributivi concessi ai marittimi imbarcati sulle navi da crociera battenti bandiera italiana vanno anche al personale che non rientra nella categoria dei marittimi (servizi ancillari, rispettabilissimi lavoratori quali animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio, etc): ragione in più per contestare l’iniziativa sostenuta da Confitarma Se, infatti, questa richiesta venisse accolta e la legge modificata ci troveremmo nella situazione paradossale in cui lo Stato utilizza fondi per agevolare il costo del lavoro nelle attività ricreative o commerciali su navi da crociera, mentre nega gli stessi aiuti ai marittimi italiani che operano su navi che garantiscono servizi essenziali di trasporto passeggeri e merci, in particolare da e per le isole garantendo i diritti di rango costituzionale sottesi alla continuità territoriale delle popolazioni ivi residenti, questa sarebbe una ipotesi molto grave”.

Armatori allo scontro, Messina contro l'”emendamento Costa”

01 GIUGNO 2020 - Redazione



Genova – Assarmatori è contraria all'emendamento ispirato da [Confitarma](#) per permettere a chi già gode delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale. Un'opposizione netta le cui ragioni le spiega il presidente dell'associazione Stefano Messina:

“La nostra opposizione non deriva da una contrapposizione tra sigle né tantomeno tra aziende. In questi tre mesi nei quali tutta la nostra categoria ha dovuto affrontare forse la peggior crisi dall'ultimo dopoguerra, nell'interlocuzione continua con il Governo, il Parlamento e le altre Istituzioni nazionali e regionali, Assarmatori (con il supporto di Confrasperto a cui aderisce) ha infatti costantemente lavorato per ricercare la massima collaborazione con tutte le altre associazioni, convinti, come siamo tutti, che la gravità della situazione richieda il massimo dell'unità. Ma proprio per essere coerenti con questa impostazione non possiamo che manifestare il nostro dissenso rispetto all'emendamento di cui Confitarma ha rivendicato la paternità, che permetterebbe a una pur eccellente e primaria compagnia di navigazione di godere delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 istitutiva del Registro Internazionale nel momento in cui esercitasse attività in regime di cabotaggio nazionale (Corto Raggio)”.

“Abbiamo sempre sostenuto e tuttora sosteniamo il regime di sostegno alle imprese di navigazione previsto dal Registro Internazionale, regime che costituisce lo strumento che permette di combattere ad armi pari la concorrenza nei mercati internazionali e che è stato più volte validato dalla stessa Unione Europea come rispettoso delle norme dettate in materia di aiuti di Stato”.

“Il tema è ben altro”, prosegue Messina. “E’ evidente come la crisi derivata dalla pandemia Covid-19 abbia avuto un impatto durissimo sull’intero settore del trasporto marittimo, e quindi anche su quello del comparto crocieristico. Comprendo senz’altro che per le compagnie di crociera potrebbe essere importante, nella prossima estate, concentrare la propria attività su rotte nazionali, fintanto che saranno vietati gli accessi ai porti di altri Paesi. Ma questo è già possibile con le regole attuali senza che vi sia bisogno di una nuova legge”.

“Diversa ipotesi è ritenere che si possa fare quella attività su rotte nazionali godendo dei benefici che sono negati alle compagnie che fanno servizio sulle stesse rotte garantendo anche la continuità territoriale tra le isole e la terraferma. Un servizio che è stato mantenuto anche durante i mesi di lockdown (con traffico passeggeri diminuito sostanzialmente del 100%) e continua a essere praticato pure ora, con tutte le limitazioni alla mobilità che permangono, nonostante l’incredibile crollo di fatturato subito dalle compagnie stesse che, tra l’altro, imbarcano esclusivamente marittimi italiani”.

“Vale poi la pena di ricordare che gli sgravi contributivi concessi ai marittimi imbarcati sulle navi da crociera battenti bandiera italiana vanno anche al personale che non rientra nella categoria dei marittimi (servizi ancillari, rispettabilissimi lavoratori quali animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio, etc): ragione in più per contestare l’iniziativa sostenuta da Confitarma”.

“Se, infatti, questa richiesta venisse accolta e la legge modificata ci troveremmo nella situazione paradossale in cui lo Stato utilizza fondi per agevolare il costo del lavoro nelle attività ricreative o commerciali su navi da crociera, mentre nega gli stessi aiuti ai marittimi italiani che operano su navi che garantiscono servizi essenziali di trasporto passeggeri e merci, in particolare da e per le isole garantendo i diritti di rango costituzionale sottesi alla continuità territoriale delle popolazioni ivi residenti, questa sarebbe una ipotesi molto grave!”.

“Come associazioni di imprese armatoriali dovremmo preoccuparci, in primo luogo, delle imprese italiane e dei loro lavoratori; secondo me sono queste le compagnie ad avere diritto a quegli aiuti che fino ad oggi non sono stati resi disponibili per le asserite ristrettezze economiche delle finanze pubbliche”.

“In un momento così grave, crediamo che tutti dovrebbero convenire che le poche risorse disponibili vadano assegnate secondo un ordine di priorità che veda al primo posto quei soggetti che debbono stare al centro della nostra azione e cioè le imprese che hanno continuato a operare nei servizi strategici – come sono i servizi di trasporto combinato passeggeri e merci e di continuità territoriale con le isole – e i marittimi italiani imbarcati sulle nostre navi. **Oggi sono questi i soggetti più fragili e maggiormente esposti nella crisi.** L’emendamento proposto non solo li dimentica ma intende sottrarre ulteriormente fondi dello Stato che ben potrebbero, nell’emergenza, essere utilizzati per gli scopi che tutti noi dovremmo perseguire”.

“Partendo da questo assunto chiave”, conclude Messina, “spero sia possibile riconsiderare questa iniziativa e riprendere con Confitarma il percorso di collaborazione che in questa fase avevamo convintamente seguito entrambi”.

Messina: «Giusto privilegiare le aziende italiane, non le multinazionali»
Oggi il vertice con la ministra dei Trasporti De Micheli sul caso Costa

Crociere contro traghetti: il tesoretto di 150 milioni spacca gli armatori e imbarazza il governo

IL CASO

Simone Gallotti / GENOVA

Adesso i confini dello scontro sono più chiari. Da una parte le crociere che hanno fretta di rimpiazzare lo zero segnato negli ultimi mesi nella casella dei ricavi con qualche numero positivo. Dall'altra i traghetti, che hanno smesso di imbarcare i passeggeri nel pieno della pandemia. Mentre ieri il clima è rimasto teso, oggi toccherà alla ministra Paola De Micheli provare a mettere pace, ma ormai sembra una guerra ad oltranza. Gli armatori non hanno ricevuto nulla dai decreti del governo e ora si scannano per 150 milioni circa, i soldi "risparmiati" dallo Stato per non aver dovuto pagare gli sgravi previsti dal Registro Internazionale perché le navi erano bloccate nei porti. Confitarma vorrebbe che quel tesoretto venisse utilizzato anche per consentire a Costa Crociere, che batte bandiera italiana, di poter ripartire. Assarmatori invece vorrebbe de-

stinare l'intera somma ai traghetti: «Bisogna canalizzare quella somma per le aziende di traghetti che esercitano in Italia - ha spiegato ieri in un'audizione al Senato, Stefano Messina - Soprattutto nelle regioni del Sud, dove c'è un grande impatto sociale. Bisogna veicolarle nelle società che oggettivamente sono radicate in Italia». E Messina davanti ai senatori cita tre casi: «Il golfo di Napoli, in questi giorni è passato dal trasporto di 7-8 mila passeggeri a 500 al giorno. I collegamenti con la Sicilia sono ripresi il 25 maggio e con la Sardegna oggi». Ecco, secondo lui, a chi dovrebbero essere destinati i 150 milioni. Anche al gruppo Onorato (che controlla Tirrenia e Moby e che fa parte di Assarmatori) che oggi però è al centro di ferocissime polemiche: l'apertura delle rotte sulla Sardegna alla sola compagnia che svolge il servizio di continuità territoriale pagato con i soldi dello Stato per una cifra pari a 72 milioni di euro, è stata attaccata da Confitarma: «Dopo la proroga di un anno della convenzione Tirrenia - spiega il presidente Ma-

rio Mattioli - non ci aspettavamo di essere ulteriormente penalizzati proprio nel momento della riapertura dei collegamenti dei passeggeri, da tutti auspicata come l'inizio di una possibile ripresa». I siluri alla decisione del governo arrivano anche dagli alleati di Messina: Contrasporto attacca il governo e Luigi Merlo, numero uno di Federlogistica, va giù duro: «Si rischia il caos nei porti con gravissimi danni a carico di moltissimi cittadini, delle compagnie di navigazione, di tutto il settore marittimo». E' tutti contro tutti. Come sulla battaglia di Vincenzo Onorato contro il Registro Internazionale e gli sgravi fiscali garantiti dal provvedimento, che invece ieri Messina, presidente dell'associazione a cui è iscritto l'armatore di Tirrenia e Moby, ha difeso nell'audizione: «Noi armatori lo ammettiamo da anni... Contrariamente ad altri settori in cui gli imprenditori si lamentano, invece sul Registro internazionale abbiamo sempre ammesso che si tratta di un provvedimento che ha consentito il grande rilancio della flotta italiana» ha detto il pre-



La nave Msc Meraviglia nel porto di Genova

sidente in videoconferenza con al fianco, davanti allo schermo del computer, il silenzioso direttore generale di Assarmatori Alberto Rossi. L'affondo Messina lo riserva alla parte finale dell'intervento. L'obiettivo è ancora Costa Crociere: «Chi ha bandiera italiana può esercitare cabotaggio anche se prima utilizzava il Registro Internazionale...» spiega il presidente di Assarmatori, che poi suggerisce una ricetta ai senatori: «Uno spunto: valutate di estendere il bonus turismo alle crociere». Ai traghetti 150 milioni, a Costa crociere il bonus da 500 euro al massimo. Perché vanno privilegiati gli armatori italiani: «Vorrei sottolineare che il business delle crociere è esercitato da multinazionali del mare che sono tutte controllate da società estere, dico legittimamente e io rappresento anche armatori esteri che prego di venire a investire

in Italia». Il presidente di Assarmatori si riferisce a Msc, il colosso di Gianluigi Aponte che ha sede a Ginevra e sulle navi issa bandiere di Panama e Malta e a Costa Crociere che fa parte del gruppo americano Carnival, ma batte bandiera italiana.

La lotta senza quartiere tra armatori per i 150 milioni del tesoretto del Registro Internazionale, ha però già prodotto un risultato: il clima nel governo non è più tanto amichevole. La continua divisione avrebbe stancato pezzi della maggioranza e ieri la linea telefonica che unisce le associazioni, le compagnie e la politica era rovente: qualcuno vorrebbe scardinare il Registro Internazionale. «Così si fanno la guerra per qualcosa di serio» chiosava un politico di lungo corso della maggioranza. Oggi toccherà a Paola De Micheli mettere ordine nel settore. O almeno ci proverà. —

Assarmatori contro Costa Crociere: “Sostenere chi ha garantito continuità delle linee marittime e i marittimi italiani”

1 Giugno 2020 - 14:21



Stefano Messina



In vista della conversione in legge del Decreto Rilancio la tensione sale fra le due associazioni di categoria degli armatori: Confitarma e Assarmatori.

Questa fa sapere con una nota di essere “contraria all’emendamento ispirato da Confitarma per permettere a chi già gode delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche

rotte di cabotaggio nazionale”. Questo provvedimento serve a Costa Crociere per poter operare nel cabotaggio nazionale e quindi proporre itinerari fra porti italiani nei prossimi mesi.

Un’opposizione netta, già rivelata nei giorni scorsi da SHIPPING ITALY, e le cui ragioni sono state spiegate dal presidente di Assarmatori Stefano Messina: “La nostra opposizione non deriva da una contrapposizione tra sigle né tantomeno tra aziende. In questi tre mesi nei quali tutta la nostra categoria ha dovuto affrontare forse la peggior crisi dall’ultimo dopoguerra, nell’interlocuzione continua con il Governo, il Parlamento e le altre istituzioni nazionali e regionali, Assarmatori (con il supporto di Confrtrasporto a cui aderisce) ha infatti costantemente lavorato per ricercare la massima collaborazione con tutte le altre associazioni, convinti, come siamo tutti, che la gravità della situazione richieda il massimo dell’unità”. Poi Messina ha aggiunto: “Proprio per essere coerenti con questa impostazione non possiamo che manifestare il nostro dissenso rispetto all’emendamento di cui Confitarma ha rivendicato la paternità, che permetterebbe a una pur eccellente e primaria compagnia di navigazione di godere delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 istitutiva del Registro Internazionale nel momento in cui esercitasse attività in regime di cabotaggio nazionale (Corto Raggio). “Abbiamo sempre sostenuto e tuttora sosteniamo – ha proseguito – il regime di sostegno alle imprese di navigazione previsto dal Registro Internazionale, regime che costituisce lo strumento che permette di combattere ad armi pari la concorrenza nei mercati internazionali e che è stato più volte validato dalla stessa Unione Europea come rispettoso delle norme dettate in materia di aiuti di Stato”.

Il tema però è un altro secondo Messina: “E’ evidente come la crisi derivata dalla pandemia Covid-19 abbia avuto un impatto durissimo sull’intero settore del trasporto marittimo, e quindi anche su quello del comparto crocieristico. Comprendo senz’altro che per le compagnie di crociera potrebbe essere importante, nella prossima estate, concentrare la propria attività su rotte nazionali, fintanto che saranno vietati gli accessi ai porti di altri Paesi. Ma questo è già possibile con le regole attuali senza che vi sia bisogno di una nuova legge. Diversa ipotesi è ritenere che si possa fare quella attività su rotte nazionali godendo dei benefici che sono negati alle compagnie che fanno servizio sulle stesse rotte garantendo anche la continuità territoriale tra le isole e la terraferma. Un servizio che è stato mantenuto anche durante i mesi di lockdown (con traffico passeggeri diminuito sostanzialmente del 100%) e continua a essere praticato pure ora, con tutte le limitazioni alla mobilità che permangono, nonostante l’incredibile crollo di fatturato subito dalle compagnie stesse che, tra l’altro, imbarcano esclusivamente marittimi italiani”. Insomma il messaggio di Assarmatori è: Costa faccia pure le crociere fra porti nazionali ma non chieda una deroga per ottenere sgravi contributivi che gli spetterebbero solo per l’attività su rotte internazionali.

L’associazione degli armatori presieduta da Messina apre ufficialmente un nuovo fronte di scontro con Confitarma, o più precisamente con Costa, ed è quello che riguarda gli sgravi contributivi concessi anche al personale di bordo non marittimo come intuibile già [dall’emendamento al decreto Rilancio che il M5S ha preparato per Assarmatori](#).

“Vale poi la pena di ricordare – è scritto infatti nella nota di Assarmatori – che gli sgravi contributivi concessi ai marittimi imbarcati sulle navi da crociera battenti bandiera italiana vanno anche al personale che non rientra nella categoria dei marittimi (servizi ancillari, rispettabilissimi lavoratori quali animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio, etc): ragione in più per contestare l’iniziativa sostenuta da Confitarma. Se, infatti, questa richiesta venisse accolta e la legge modificata ci troveremmo nella situazione paradossale in cui lo Stato utilizza fondi per agevolare il costo del lavoro nelle attività ricreative o commerciali su navi da crociera, mentre nega gli stessi aiuti ai marittimi italiani che operano su navi che garantiscono servizi essenziali di trasporto passeggeri e merci, in particolare da e per le isole garantendo i diritti di rango costituzionale sottesi alla continuità territoriale delle popolazioni ivi residenti, questa sarebbe una ipotesi molto grave!”.

La nota dell’associazione presieduta da Messina conclude dicendo: “Come associazioni di imprese armatoriali dovremmo preoccuparci, in primo luogo, delle imprese italiane e dei loro lavoratori; secondo me sono queste le compagnie ad avere diritto a quegli aiuti che fino ad oggi non sono stati resi disponibili per le asserite ristrettezze economiche delle finanze pubbliche. In un momento così grave, crediamo che tutti dovrebbero convenire che le poche risorse disponibili vadano assegnate secondo un ordine di priorità che veda al primo posto quei soggetti che debbono stare al centro della nostra azione e cioè le imprese che hanno continuato a operare nei servizi strategici – come sono i servizi di trasporto combinato passeggeri e merci e di continuità territoriale con le isole – e i marittimi italiani imbarcati sulle nostre navi. Oggi sono questi i soggetti più fragili e maggiormente esposti nella crisi”.

Secondo Assarmatori l’emendamento proposto da Confitarma “non solo li dimentica ma intende sottrarre ulteriormente fondi dello Stato che ben potrebbero, nell’emergenza, essere utilizzati per gli scopi che tutti noi dovremmo perseguire. Partendo da questo assunto chiave – conclude Messina – spero sia possibile riconsiderare questa iniziativa e riprendere con Confitarma il percorso di collaborazione che in questa fase avevamo convintamente seguito entrambi”.

Crociere di cabotaggio, il no di Assarmatori: "Sostegno ha chi ha garantito servizi di linea"

di Marco Innocenti

Messina: "Le rotte nazionali sono già previste. Gli aiuti vadano a imprese e marittimi italiani"



Dopo l'appello lanciato dal direttore generale di Costa Crociere Neil Palomba al fine di ottenere la necessaria deroga alla legge 30/98 e permettere così alla compagnia dal fumaiolo giallo di programmare le cosiddette "**crociere di cabotaggio**", il dibattito è divampato anche fra le associazioni di categoria con **Confitarma favorevole a questa misura e Assarmatori del tutto contraria**. Ma quali sono le ragioni del no dell'associazione presieduta da Stefano Messina? A dare le spiegazioni del caso è lo stesso presidente.

“La nostra opposizione - spiega **Stefano Messina** - non deriva da una contrapposizione tra sigle né tantomeno tra aziende. In questi tre mesi nei quali tutta la nostra categoria ha dovuto affrontare forse la peggior crisi dall'ultimo dopoguerra, nell'interlocuzione continua con il Governo, il Parlamento e le altre Istituzioni nazionali e regionali, Assarmatori (con il supporto di Confrasperto a cui aderisce) ha infatti costantemente lavorato per ricercare la massima collaborazione con tutte le altre associazioni, convinti, come siamo tutti, che la gravità della situazione richieda il massimo dell'unità. Ma proprio per essere coerenti con questa impostazione non possiamo che manifestare il nostro dissenso rispetto all'emendamento di cui Confitarma ha rivendicato la paternità, che permetterebbe a una pur eccellente e primaria compagnia di navigazione di godere delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 istitutiva del Registro Internazionale nel momento in cui esercitasse attività in regime di cabotaggio nazionale (Corto Raggio)”.

“Abbiamo sempre sostenuto e tuttora sosteniamo il regime di sostegno alle imprese di navigazione previsto dal Registro Internazionale - prosegue il presidente Messina - regime che costituisce lo strumento che permette di combattere ad armi pari la concorrenza nei mercati internazionali e che è stato più volte validato dalla stessa Unione Europea come rispettoso delle norme dettate in materia di aiuti di Stato. Il tema è ben altro: è evidente come la crisi derivata dalla pandemia Covid-19 abbia avuto un impatto durissimo sull'intero settore del trasporto marittimo, e quindi anche su quello del comparto crocieristico. Comprendo senz'altro che per le compagnie di crociera potrebbe essere importante, nella prossima estate, concentrare la propria attività su rotte nazionali, fintanto che saranno vietati gli accessi ai porti di altri Paesi. Ma questo è già possibile con le regole attuali senza che vi sia bisogno di una nuova legge”.

“Diversa ipotesi è ritenere che si possa fare quella attività su rotte nazionali godendo dei benefici che sono negati alle compagnie che fanno servizio sulle stesse rotte garantendo anche la continuità territoriale tra le isole e la terraferma. Un servizio che è stato mantenuto anche durante i mesi di lockdown, con traffico passeggeri diminuito sostanzialmente del 100%, e continua a essere praticato pure ora, con tutte le limitazioni alla mobilità che permangono, nonostante l'incredibile crollo di fatturato subito dalle compagnie stesse che, tra l'altro, imbarcano esclusivamente marittimi italiani. Vale poi la pena di ricordare che gli sgravi contributivi concessi ai marittimi imbarcati sulle navi da crociera battenti bandiera italiana vanno anche al personale che non rientra nella categoria dei marittimi (servizi ancillari, rispettabilissimi lavoratori quali animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio, etc): ragione in più per contestare l'iniziativa sostenuta da Confitarma”.

“Se, infatti, questa richiesta venisse accolta e la legge modificata ci troveremmo nella situazione paradossale in cui lo Stato utilizza fondi per agevolare il costo del lavoro nelle attività ricreative o commerciali su navi da crociera, mentre nega gli stessi aiuti ai marittimi italiani che operano su navi che garantiscono servizi essenziali di trasporto passeggeri e merci, in particolare da e per le isole garantendo i diritti di rango costituzionale sottesi alla continuità territoriale delle popolazioni ivi residenti, questa sarebbe una ipotesi molto grave!”.

“Come associazioni di imprese armatoriali dovremmo preoccuparci, in primo luogo, delle imprese italiane e dei loro lavoratori; secondo me sono queste le compagnie ad avere diritto a quegli aiuti che fino ad oggi non sono stati resi disponibili per le asserite ristrettezze economiche delle finanze pubbliche. In un momento così grave, crediamo che tutti dovrebbero convenire che le poche risorse disponibili vadano assegnate secondo un ordine di priorità che veda al primo posto quei soggetti che debbono stare al centro della nostra azione e cioè le imprese che hanno continuato a operare nei servizi strategici – come sono i servizi di trasporto combinato passeggeri e merci e di continuità territoriale con le isole - e i marittimi italiani imbarcati sulle nostre navi. Oggi sono questi i soggetti più fragili e maggiormente esposti nella crisi. L'emendamento proposto non solo li dimentica ma intende sottrarre ulteriormente fondi dello Stato che ben potrebbero, nell'emergenza, essere utilizzati per gli scopi che tutti noi dovremmo perseguire”.

“Partendo da questo assunto chiave - conclude Messina - spero sia possibile riconsiderare questa iniziativa e riprendere con Confitarma il percorso di collaborazione che in questa fase avevamo convintamente seguito entrambi”.

13:47 – Presidente Assarmatori: “Solo 500 passeggeri al giorno in Golfo Napoli”

"L'anno scorso, in questo periodo, le compagnie del Golfo di Napoli portavano 7-8 mila passeggeri al giorno, oggi portano 500 passeggeri. E questo perché da pochi giorni è ripreso il traffico passeggeri, poco tempo fa erano zero". Con queste parole, in un'audizione alla Commissione Industria del Senato, il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, descrive la situazione dei traghetti italiani, "una crisi drammatica - dichiara - con un impatto sociale drammatico soprattutto nelle regioni del Sud". Di qui l'appello dell'associazione di imprese armatoriali aderente a Confrtrasporto a dare sostegno "a chi ha garantito continuità dei servizi marittimi di linea e ai marittimi italiani" e l'opposizione all'emendamento ispirato da Confitarma per permettere alle compagnie di navigazione che già godono delle agevolazioni introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale. "Nel momento in cui ci dovessero essere risorse - dice Messina - ci sia la capacità di veicolarle nei confronti di società che oggettivamente sono radicate in Italia e collegano i porti nazionali, in maggior ragione se alcune sono servizi pubblici essenziali".

Messina (Assarmatori): "Costa può fare le crociere con le regole attuali"

Il numero uno dell'associazione che fa riferimento alla galassia Msc: "Non c'è bisogno di emendamento ad hoc"

03/06/2020

Genova - Dopo le dichiarazioni al Secolo XIX/TheMediTelgraph con cui **Mario Mattioli**, presidente di Confitarma, ha attaccato il lunghissimo comunicato di Assarmatori anche con una frase lapidaria "E' un'operazione squallida...**Una persona dotata di media intelligenza non avrebbe mai fatto un'uscita del genere**", **Stefano Messina**, numero uno dell'associazione che raduna soprattutto la flotta del colosso Msc, ha inviato una replica che riportiamo integralmente.

"Ho letto le dichiarazioni del Presidente Mattioli e mi astengo dal commentarle perché non è nel mio stile scendere al livello di un confronto personale. Come sempre, preferisco restare alla sostanza, nel rispetto di forme e ruoli. E la sostanza è questa: Assarmatori non vuole impedire a Costa di fare crociere in Italia. Queste le può già fare con le regole attuali del cabotaggio, e non ha bisogno di alcun emendamento che glielo consenta. E per essere chiari: Assarmatori non vuole neanche fare favori ad altre compagnie, perché competizione e concorrenza sono il fondamento del mercato.

"La battaglia che Assarmatori porta avanti è esclusivamente nell'interesse di aziende italiane, da chiunque siano rappresentate, che hanno fornito e stanno fornendo i propri servizi al Paese nei collegamenti merci e passeggeri, nonostante forti squilibri di bilancio che stanno subendo a causa del crollo del fatturato. Il nostro obiettivo è stato e resta quello di continuare a lavorare con Governo, Parlamento, Regioni e Organizzazioni Sindacali per garantire la prosecuzione di questi servizi e difendere al tempo stesso i posti di lavoro di migliaia di marittimi italiani. E' chiaro o vogliamo distogliere l'attenzione mettendo in campo altre questioni?

"In conclusione: Il Registro Internazionale funziona benissimo, e allora evitiamo la confusione perché stiamo tutti lavorando nell'emergenza per

supportare un settore specifico della nostra industry, che necessita di provvedimenti ad hoc".

Le crociere italiane spaccano gli armatori. Mattioli: "Operazione squallida"

E l'inizio di una battaglia navale iniziata in sordina ed esplosa a pochi giorni dall'incontro con la ministra Paola De Micheli: a quel tavolo il settore delle crociere si gioca la ripartenza

di Simone Gallotti

02/06/2020

Genova - Ormai è guerra aperta. Assarmatori attacca: «Siamo contrari all'emendamento di cui Confitarma ha rivendicato la paternità, che permetterebbe a una pur eccellente e primaria compagnia di navigazione (Costa Crociere, ndr) di godere delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con il Registro Internazionale nel momento in cui esercitasse attività in regime di cabotaggio nazionale». Perché, secondo il presidente dell'associazione Stefano Messina **«è già possibile con le regole attuali senza che vi sia bisogno di una nuova legge»**. **«È una palese mistificazione della realtà»** risponde il numero uno di Confitarma, Mario Mattioli contattato dal *Secolo XIX/TheMediTelegraph*.

E l'inizio di una battaglia navale iniziata in sordina ed esplosa a pochi giorni dall'incontro con la ministra Paola De Micheli: a quel tavolo il settore delle crociere si gioca la ripartenza. Assarmatori difende le posizioni di Msc che con la bandiera di Malta potrebbe già effettuare crociere di cabotaggio. Confitarma quelle di Costa, sua associata che paradossalmente, **pur battendo bandiera italiana**, non potrebbe effettuare i mini viaggi. Gli sgravi previsti dall'emendamento grillino anticipato dal *Secolo XIX* di domenica, consentirebbero a Costa di poter ripartire: «Ma quegli sgravi concessi ai marittimi imbarcati sulle navi da crociera battenti bandiera italiana vanno anche al personale che non rientra nella categoria dei marittimi (servizi ancillari, rispettabilissimi lavoratori quali animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio, etc): ragione in più per contestare l'iniziativa sostenuta da Confitarma».

La replica dell'[associazione guidata da Mattioli](#) è durissima: «Non è pensabile che un presidente di un'associazione che si vanta di tutelare gli interessi della bandiera italiana, esca con una dichiarazione del

genere - spiega adirato il presidente -. **Sembra che viva in una realtà parallela: non si tutela così un interesse primario della nazione.** Parliamo di operatori che battono bandiera italiana, producono ricchezza per miliardi di euro per il nostro Paese e garantiscono migliaia di posti di lavoro. Quella di Assarmatori non è una posizione corretta. Abbiamo chiesto una misura temporanea come consente l'Europa». Messina però non retrocede: «Se questa richiesta venisse accolta e la legge modificata ci troveremmo nella situazione paradossale in cui lo Stato utilizza fondi per agevolare il costo del lavoro nelle attività ricreative o commerciali su navi da crociera, mentre nega gli stessi aiuti ai marittimi italiani che operano su navi che garantiscono servizi essenziali di trasporto passeggeri e merci, in particolare da e per le isole garantendo i diritti di rango costituzionale sottesi alla continuità territoriale delle popolazioni ivi residenti, questa sarebbe una ipotesi molto grave!». E Mattioli mena fendenti: «Ma non facciamo lotte in retrovia e soprattutto squallide partigianerie associative! Noi non lo abbiamo mai fatto. Quella di Assarmatori è una presa di posizione che aborro. Ed è fatta guarda caso a pochi giorni dalla convocazione del tavolo del ministero sulle crociere. **È un'operazione squallida e non razionale. Una persona dotata di media intelligenza difficilmente può uscirsene in questa maniera**».

Crociere italiane, Assarmatori contro l'emendamento proposto da Costa e Confitarma / IL CASO

L'invito è a concentrare invece le risorse su chi ha garantito la continuità territoriale per il trasporto di persone e merci in collegamento con le isole

01/06/2020

Genova - Assarmatori si dichiara contraria all'emendamento al Dl Rilancio ispirato da Confitarma per permettere alle navi da crociera iscritte al Registro internazionale italiano di effettuare rotte anche esclusivamente in rotte di cabotaggio nazionale. **L'invito è a concentrare invece le risorse su chi ha garantito la continuità territoriale per il trasporto di persone e merci in collegamento con le isole.** «È evidente come la crisi derivata dalla pandemia Covid-19 abbia avuto un impatto durissimo sull'intero settore del trasporto marittimo, e quindi anche su quello del comparto crocieristico. Comprendo senz'altro che per le compagnie di crociera potrebbe essere importante, nella prossima estate, concentrare la propria attività su rotte nazionali, fintanto che saranno vietati gli accessi ai porti di altri Paesi. Ma questo è già possibile con le regole attuali senza che vi sia bisogno di una nuova legge», **segnala tra l'altro in una nota il presidente dell'associazione Stefano Messina.**

«Diversa ipotesi è ritenere che si possa fare quella attività su rotte nazionali godendo dei benefici che sono negati alle compagnie che fanno servizio sulle stesse rotte garantendo anche la continuità territoriale tra le isole e la terraferma. Un servizio che è stato mantenuto anche durante i mesi di lockdown (con traffico passeggeri diminuito sostanzialmente del 100%) e continua a essere praticato pure ora, con tutte le limitazioni alla mobilità che permangono, nonostante l'incredibile crollo di fatturato subito dalle compagnie stesse che, tra l'altro, imbarcano esclusivamente marittimi italiani». «Gli sgravi contributivi concessi ai marittimi imbarcati sulle navi da crociera battenti bandiera italiana vanno anche al personale che non rientra nella categoria dei marittimi (servizi ancillari, rispettabilissimi lavoratori quali animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio, etc): ragione in più per contestare l'iniziativa sostenuta da Confitarma», aggiunge. «Crediamo - dichiara quindi Messina - che tutti dovrebbero

convenire che le poche risorse disponibili vadano assegnate secondo un ordine di priorità che veda al primo posto quei soggetti che debbono stare al centro della nostra azione e cioè le imprese che hanno continuato a operare nei servizi strategici, **come sono i servizi di trasporto combinato passeggeri e merci e di continuità territoriale con le isole, e i marittimi italiani imbarcati sulle nostre navi».**

Assarmatori contraria all'emendamento Confitarma nel DI Rilancio

LUNEDÌ 1 GIUGNO 2020 15:24:19

Assarmatori si dichiara **contraria all'emendamento ispirato da Confitarma al DI rilancio**, che permette alle **navi da crociera** iscritte al Registro internazionale italiano di **effettuare rotte anche esclusivamente in porti nazionali**. La proposta concede **agevolazioni fiscali e contributive** introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale (Corto aRggio).

“La nostra opposizione non deriva da una contrapposizione tra sigle né tantomeno tra aziende. In questi tre mesi – spiega il presidente dell’associazione Stefano Messina - ASSARMATORI (con il supporto di Confrtrasporto a cui aderisce) ha infatti costantemente lavorato per ricercare la massima collaborazione con tutte le altre associazioni, convinti, come siamo tutti, che la gravità della situazione richieda il massimo dell’unità. Ma proprio per essere coerenti con questa impostazione **non possiamo che manifestare il nostro dissenso rispetto all’emendamento di cui Confitarma ha rivendicato la paternità**”.

“È evidente come la crisi derivata dalla pandemia Covid-19 abbia avuto un impatto durissimo sull’intero settore del trasporto marittimo, e quindi anche su quello del comparto crocieristico. **Comprendo senz’altro che per le compagnie di crociera potrebbe essere importante**, nella prossima estate, **concentrare la propria attività su rotte nazionali**, fintanto che saranno vietati gli accessi ai porti di altri Paesi. **Ma questo è già possibile con le regole attuali** senza che vi sia bisogno di una nuova legge. **Diversa ipotesi è ritenere che si possa fare quella attività su rotte nazionali godendo dei benefici che sono negati alle compagnie che fanno servizio sulle stesse rotte** garantendo anche la continuità territoriale tra le isole e la terraferma. Un servizio che è stato mantenuto anche durante i mesi di lockdown (con traffico passeggeri diminuito sostanzialmente del 100%) e continua a essere praticato pure ora, con tutte le limitazioni alla mobilità che permangono, nonostante l’incredibile crollo di fatturato subito dalle compagnie stesse che, tra l’altro, imbarcano esclusivamente marittimi italiani”.

“Vale poi la pena di ricordare che **gli sgravi contributivi concessi ai marittimi imbarcati sulle navi da crociera battenti bandiera italiana vanno anche al personale che non rientra nella categoria dei marittimi** (servizi ancillari, rispettabilissimi lavoratori quali animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio, etc): **ragione in più per contestare l’iniziativa** sostenuta da Confitarma. Se, infatti, questa richiesta venisse accolta e la legge modificata ci troveremmo nella situazione paradossale in cui lo Stato utilizza fondi per agevolare il costo del lavoro nelle attività ricreative o commerciali su navi da crociera, mentre nega gli stessi aiuti ai marittimi italiani che operano su navi che garantiscono servizi essenziali di trasporto passeggeri e merci, in particolare da e per le isole garantendo i diritti di rango costituzionale sottesi alla continuità territoriale delle popolazioni ivi residenti, questa sarebbe una ipotesi molto grave!”.

“In un momento così grave crediamo che tutti dovrebbero convenire che **le poche risorse disponibili vadano assegnate secondo un ordine di priorità** che veda al primo posto quei soggetti che debbono stare al centro della nostra azione e cioè **le imprese che hanno continuato a operare nei servizi strategici** – come sono i servizi di trasporto combinato passeggeri e merci e di continuità territoriale con le isole - **e i marittimi italiani imbarcati sulle nostre navi**. Oggi sono questi i soggetti più fragili e maggiormente esposti nella crisi. L’emendamento proposto non solo li dimentica ma intende sottrarre ulteriormente fondi dello Stato che ben potrebbero, nell’emergenza, essere utilizzati per gli scopi che tutti noi dovremmo perseguire”.

"Spero sia possibile riconsiderare questa iniziativa - conclude - e riprendere con Confitarma il percorso di collaborazione che in questa fase avevamo convintamente seguito entrambi".

Assarmatori contro Confitarma sul sostegno al cabotaggio marittimo

Lunedì, 1 Giugno 2020 16:31

di Redazione

-
-
-
-



Con il lento ritorno alla normalità dall'emergenza Covid-19 tornano anche le battaglie navali tra compagnie marittime e associazioni che le rappresentano, centrate soprattutto sui **contributi al cabotaggio marittimo e al trasporto combinato strada-mare**. Oltre allo scontro sui contributi per la continuità territoriale delle isole (che il Decreto Rilancio ha prorogato per Tirrenia dopo la scadenza della concessione del prossimo luglio) si apre quello sulle agevolazioni fiscali e contributive della Legge 30/98 (ossia quella che istituisce il Registro Nazionale).

Lo scontro nasce dalla richiesta di Confitarma di consentire alle compagnie che già beneficiano di tali agevolazioni di svolgere anche cabotaggio nazionale, proposta che non piace alla concorrente Assarmatori (aderente a Confrtrasporto). In particolare, la richiesta di Confitarma **riguarda il comparto delle crociere** che è praticamente fermo a livello internazionale ma che potrebbe ripartire fin da questa estate in ambito nazionale e che vuole ricevere il beneficio.

In una dichiarazione diffusa il 1° giugno 2020, il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, premette che "abbiamo sempre sostenuto e tuttora sosteniamo il regime di **sostegno alle imprese di navigazione** previsto dal Registro Internazionale, regime che costituisce lo strumento che permette di combattere ad armi pari la concorrenza nei mercati internazionali e che è stato più volte validato dalla stessa Unione Europea come rispettoso delle norme dettate in materia di aiuti di Stato".

Messina, pur comprendendo che per le compagnie di crociera è importante concentrare l'attività sulle rotte nazionali, spiega che "questo è già possibile con le regole attuali senza che vi sia bisogno di una nuova Legge" e che non si può svolgere quest'attività **"godendo dei benefici che sono negati alle compagnie che fanno servizio sulle stesse rotte"** garantendo anche la continuità territoriale tra le isole e la terraferma". Queste ultime hanno continuato a operare durante la chiusura delle attività per le merci e senza passeggeri "nonostante l'incredibile crollo di fatturato subito dalle compagnie stesse che, tra l'altro, imbarcano esclusivamente marittimi italiani".

Messina ricorda che "gli **sgravi contributivi concessi ai marittimi** imbarcati sulle navi da crociera battenti bandiera italiana vanno anche al personale che non rientra nella categoria

dei marittimi (servizi ancillari, rispettabilissimi lavoratori quali animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio, etc): ragione in più per contestare l'iniziativa sostenuta da Confitarma".

Il presidente di Assarmatori spiega l'opposizione aggiungendo: "Se questa richiesta venisse accolta e la Legge modificata ci troveremmo nella situazione paradossale in cui lo Stato utilizza fondi per agevolare il costo del lavoro nelle attività ricreative o commerciali su navi da crociera, mentre **nega gli stessi aiuti ai marittimi italiani che operano su navi che garantiscono servizi essenziali** di trasporto passeggeri e merci, in particolare da e per le isole garantendo i diritti di rango costituzionale sottesi alla continuità territoriale delle popolazioni ivi residenti, questa sarebbe una ipotesi molto grave!".

Messina conclude affermando che "in un momento così grave, crediamo che tutti dovrebbero convenire che le poche **risorse disponibili vadano assegnate secondo un ordine di priorità** che veda al primo posto quei soggetti che debbono stare al centro della nostra azione e cioè le imprese che hanno continuato a operare nei servizi strategici – come sono i servizi di trasporto combinato passeggeri e merci e di continuità territoriale con le isole - e i marittimi italiani imbarcati sulle nostre navi. Oggi sono questi i soggetti più fragili e maggiormente esposti nella crisi. L'emendamento proposto non solo li dimentica ma intende sottrarre ulteriormente fondi dello Stato che ben potrebbero, nell'emergenza, essere utilizzati per gli scopi che tutti noi dovremmo perseguire".

Sostegno alla grande nautica, la protesta di Assarmatori: 'Aiuti per chi ha garantito i servizi marittimi di linea'

- Condividi con gli amici

- Invia agli amici

-



Genova. Assarmatori è contraria all'emendamento ispirato da Confitarma per permettere a chi già gode delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98, istitutiva...[Leggi tutta la notizia](#)

Genova 24 01-06-2020 15:20

DI rilancio, Assarmatori: contrari a emendamento Confitarma

askanews

Sen

Askanews1 giugno 2020

Roma, 1 giu. (askanews) - Assarmatori si dichiara contraria all'emendamento ispirato da Confitarma al DI rilancio, che permette alle mavi da crociera iscritte al Registro internazionale italiano di effettuare rotte anche esclusivamente in porti nazionali.

Stefano Messina:

"La nostra opposizione non deriva da una contrapposizione tra sigle né tantomeno tra aziende", spiega il presidente dell'associazione, Stefano Messina, aggiungendo però che "non possiamo che manifestare il nostro dissenso rispetto all'emendamento di cui Confitarma ha rivendicato la paternità, che permetterebbe a una pur eccellente e primaria compagnia di navigazione di godere delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 istitutiva del Registro Internazionale nel momento in cui esercitasse attività in regime di cabotaggio nazionale (Corto Raggio)".

"Abbiamo sempre sostenuto e tuttora sosteniamo - aggiunge - il regime di sostegno alle imprese di navigazione previsto dal Registro Internazionale, regime che costituisce lo strumento che permette di combattere ad armi pari la concorrenza nei mercati internazionali e che è stato più volte validato dalla stessa Unione Europea come rispettoso delle norme dettate in materia di aiuti di Stato".

"Il tema è ben altro - prosegue Messina -. E' evidente come la crisi derivata dalla pandemia Covid-19 abbia avuto un impatto durissimo sull'intero settore del trasporto marittimo, e quindi anche su quello del comparto crocieristico. Comprendo senz'altro che per le compagnie di crociera potrebbe essere importante, nella prossima estate, concentrare la propria attività su rotte nazionali, fintanto che saranno vietati gli accessi ai porti di altri Paesi. Ma questo è già possibile con le regole attuali senza che vi sia bisogno di una nuova legge".

"In un momento così grave, crediamo che tutti dovrebbero convenire che le poche risorse disponibili vadano assegnate secondo un ordine di priorità che veda al primo posto quei soggetti che debbono stare al centro della nostra azione e cioè le imprese che hanno continuato a operare nei servizi strategici - aggiunge - come sono i servizi di trasporto combinato passeggeri e merci e di continuità territoriale con le isole - e i marittimi italiani imbarcati sulle nostre navi. Oggi sono questi i soggetti più fragili e maggiormente esposti nella crisi. L'emendamento proposto non solo li dimentica ma intende sottrarre ulteriormente fondi dello Stato che ben potrebbero, nell'emergenza, essere utilizzati per gli scopi che tutti noi dovremmo perseguire".

"Spero sia possibile riconsiderare questa iniziativa - conclude - e riprendere con Confitarma il percorso di collaborazione che in questa fase avevamo convintamente seguito entrambi".



Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CASALE



4 Giugno 2020 — Interviste

Colloquio con Stefano Messina

Fronte comune per la ripartenza

di Marco Casale

Fronte comune, andare al di là delle sterili divisioni di categoria, aiutare concretamente chi ha fornito e continua a fornire servizi essenziali alla continuità territoriale pur in presenza di un crollo del fatturato senza precedenti.

È questo il vero obiettivo da raggiungere per il presidente di [Assarmatori](#) Stefano Messina che evita polemiche dirette con Confitarma, lanciando un appello a chi nell'ambito del *cluster* marittimo intende lavorare per rilanciare un settore in estrema difficoltà.

«Il Ministro delle Infrastrutture ha avviato il tavolo dedicato alle crociere ed è pensabile ipotizzare che dalla fine dell'estate il comparto del turismo possa gradualmente ripartire» afferma Messina, che fa notare come il momento sia opportuno per mettere in campo una proposta concreta per il settore.

«Per effetto delle limitazioni alla circolazione delle persone e del divieto delle attività di crociera – spiega – parte delle risorse previste per gli sgravi fiscali e contributivi relativi al Registro Internazionale e già inserite nelle previsioni di spesa per il 2020 non sono state e non saranno utilizzate appieno nell'anno in corso. Quello che proponiamo è allora di usare questi fondi per sostenere anche quelle compagnie che, nonostante le gravi perdite economiche, hanno continuato ad assicurare il servizio insostituibile della continuità territoriale e dei servizi di trasporto combinato merci e passeggeri».

Per il leader di Assarmatori tali risorse dovrebbero essere prioritariamente destinate «alle aziende che operano nei servizi strategici e insostituibili», in via secondaria «alle imprese più fragili e maggiormente esposte alla crisi» e subito dopo «ai *player* che esercitano attività nell'interesse del Paese (enfaticizzando l'occupazione marittima italiana)».

Su un punto Messina intende essere chiaro: «Vorremo confrontarci su proposte di questo tipo, non su polemiche inutili». Lo dice riferendosi alle divergenze nate nei giorni scorsi con Confitarma in vista della conversione in legge del Decreto Rilancio, e

confermando le proprie perplessità nei confronti dell'emendamento ispirato dalla stessa Confitarma per permettere a chi già gode delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale.

«Una compagnia da crociera che operi nel mercato nazionale non può fruire degli sgravi fiscali di cui godono le compagnie che operino nel mercato internazionale. Chi fa cabotaggio deve seguire il regime, anche fiscale, delle altre aziende italiane che fanno lo stesso tipo di attività» dice Messina, per il quale lo strumento del Registro Internazionale «si è dimostrato validissimo e ha ridato slancio e competitività alla flotta di bandiera».

Messina ricorda come le norme contenute nella legge n. 30 del 1998 siano poste a tutela della gente di mare: «Sono del tutto in linea con le regole dell'UE in materia di aiuti di stato, visto che servono a difendere le imprese degli Stati Membri e l'occupazione dei marittimi comunitari che operano nei mercati aperti alla concorrenza internazionale dove il costo del lavoro e i prelievi fiscali sono molto più bassi».

Proprio per questo non condivide l'appello del direttore generale di Costa Crociere, Neil Palomba, che in una missiva ai parlamentari italiani aveva chiesto una deroga alla norma che regola il Registro Navale Internazionale: «L'ho già chiarito, nessuno vieta le crociere esclusivamente in territorio nazionale».

Dal leader di Assarmatori arriva un chiaro invito a superare il velo delle contrapposizioni: «Non derubrichiamo a mera questione di bandiera associativa l'importante discussione sulle modalità di rilancio e sviluppo del Sistema Paese. Noi crediamo di aver trovato il modo per dare un aiuto concreto a chi ha fornito e continua a fornire servizi essenziali alla continuità territoriale, pur in presenza di un crollo del fatturato senza precedenti. Lavoriamo insieme su questo, per il bene del nostro Paese».

CERCA

Cerca...

TAGS

Ambiente Automotive Autopilot

Autorità Portuali autostrade del

Mare Blockchain Blue Economy Brexit

Cantieristica navale Coesione territoriale

Compagnie di navigazione Concessioni

demaniali Containership

Coronavirus Crociere Cura

del ferro Darsena Europa Dazi

Commerciali ESPO Europa

Gigantismo navale GNL Guerre Commerciali

Industria 4.0 Infrastrutture

Innovazione tecnologica

Internet of things Interporto Vespucci Lavoro

portuale Logistica Portuale

Piombino Porto di Livorno Porto di

Piombino Refitting Riforma

portuale Delrio Rinfuse Liquide

Rinfuse solide Servizi tecnico-nautici

Shipping Sicurezza Storia di Livorno

Terminal portuali Traffici

marittimi Traghetti Via della

Seta

ULTIMO BANDO



Nuovo bando
pluriennale del CEF

ULTIMO RADAR



5G, tra rischi e
opportunità

CONTATTI

redazione@portnews.it

NEWSLETTER

Inserisci la tua Email

☐ Accetto i termini e le condizioni del sito

ISCRIVITI



FACEBOOK

TWITTER

LINKEDIN

TAGS:

CORONAVIRUS

CROCIERE

TI POTREBBE INTERESSARE ANCHE



3 GIUGNO 2020

**Sardegna, riapertura
riservata a CIN**

Sino al 12 giugno i collegamenti con l'Isola sono limitati ai servizi di continuità territoriale



3 GIUGNO 2020

**Seadrill taglia 1400
posti di lavoro**

La compagnia dell'energia offshore avvia un piano di ristrutturazione lacrime e sangue



1 GIUGNO 2020

**Crisi nera per il
Canale di Panama**

Ad aprile 1022 navi hanno attraversato la via d'acqua, 169 in meno rispetto a quanto previsto

**Autorità di Sistema Portuale del
Mar Tirreno Settentrionale**
Porti di Livorno – Piombino – Portoferraio – Rio Marina – Cavo – Capraia Isola



TRASPORTI, ASSARMATORI:SGRAVI FISCALI NON USATI A IMPRESE DI SERVIZI ESSENZIALI

(Public Policy) - Roma, 03 giu - Destinare le risorse derivanti dagli sgravi fiscali e contributivi sul personale comunitario imbarcato a sostegno delle compagnie che continuano ad assicurare il servizio essenziale di continuità territoriale. Lo ha proposto Stefano Messina, presidente di Assarmatori in audizione in commissione Industria al Senato.

Le navi battenti bandiera italiana che operano su rotte internazionali, e quindi iscritte al Registro Internazionale, godono di alcuni sgravi fiscali e contributivi sul personale comunitario imbarcato, in base alla legge 30/1998 sullo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione. Per effetto delle limitazioni ai viaggi internazionali, parte di queste risorse, già inserite nelle previsioni di spesa per il 2020, non sono state utilizzate. Per questo, propone Assarmatori, è di utilizzare questi fondi per sostenere le compagnie che continuano ad assicurare il servizio di continuità territoriali. Come evidenziato da Messina, queste risorse dovrebbero essere destinate, in via prioritaria, ad aziende che operano nei servizi strategici e insostituibili (i servizi di continuità territoriale a favore delle isole); a imprese più fragili e maggiormente esposte alla crisi; a player che ne abbiano vero e legale titolo nell'interesse del Paese. (Public Policy)

@PPolicy_News

FRA

ASSARMATORI: IL SOSTEGNO VA DATO A CHI HA GARANTITO CONTINUITÀ DEI SERVIZI MARITTIMI DI LINEA E AI MARITTIMI ITALIANI

(OPi - 3.6.2020) ASSARMATORI è contraria all'emendamento ispirato da Confitarma per permettere a chi già gode delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale. Un'opposizione netta le cui ragioni le spiega il presidente dell'associazione Stefano Messina:

“La nostra opposizione non deriva da una contrapposizione tra sigle né tantomeno tra aziende. In questi tre mesi nei quali tutta la nostra categoria ha dovuto affrontare forse la peggior crisi dall'ultimo dopoguerra, nell'interlocuzione continua con il Governo, il Parlamento e le altre Istituzioni nazionali e regionali, ASSARMATORI (con il supporto di Confrasperto a cui aderisce) ha infatti costantemente lavorato per ricercare la massima collaborazione con tutte le altre associazioni, convinti, come siamo tutti, che la gravità della situazione richieda il massimo dell'unità. Ma proprio per essere coerenti con questa impostazione non possiamo che manifestare il nostro dissenso rispetto all'emendamento di cui Confitarma ha rivendicato la paternità, che permetterebbe a una pur eccellente e primaria compagnia di navigazione di godere delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 istitutiva del Registro Internazionale nel momento in cui esercitasse attività in regime di cabotaggio nazionale (Corto Raggio)”.

“Abbiamo sempre sostenuto e tuttora sosteniamo il regime di sostegno alle imprese di navigazione previsto dal Registro Internazionale, regime che costituisce lo strumento che permette di combattere ad armi pari la concorrenza nei mercati internazionali e che è stato più volte validato dalla stessa Unione Europea come rispettoso delle norme dettate in materia di aiuti di Stato”.

“Il tema è ben altro”, prosegue Messina. “E' evidente come la crisi derivata dalla pandemia Covid-19 abbia avuto un impatto durissimo sull'intero settore del trasporto marittimo, e quindi anche su quello del comparto crocieristico. Comprendo senz'altro che per le compagnie di crociera potrebbe essere importante, nella prossima estate, concentrare la propria attività su rotte nazionali, fintanto che saranno vietati gli accessi ai porti di altri Paesi. Ma questo è già possibile con le regole attuali senza che vi sia bisogno di una nuova legge”.

“Diversa ipotesi è ritenere che si possa fare quella attività su rotte nazionali godendo dei benefici che sono negati alle compagnie che fanno servizio sulle stesse rotte garantendo anche la continuità territoriale tra le isole e la terraferma. Un servizio che è stato mantenuto anche durante i mesi di lockdown (con traffico passeggeri diminuito sostanzialmente del 100%) e continua a essere praticato pure ora, con tutte le limitazioni alla mobilità che permangono, nonostante l'incredibile crollo di fatturato subito dalle compagnie stesse che, tra l'altro, imbarcano esclusivamente marittimi italiani”.

“Vale poi la pena di ricordare che gli sgravi contributivi concessi ai marittimi imbarcati sulle navi da crociera battenti bandiera italiana vanno anche al personale che non rientra nella categoria dei marittimi (servizi ancillari, rispettabilissimi lavoratori quali animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio, etc): ragione in più per contestare l'iniziativa sostenuta da Confitarma”.

“Se, infatti, questa richiesta venisse accolta e la legge modificata ci troveremmo nella situazione paradossale in cui lo Stato utilizza fondi per agevolare il costo del lavoro nelle attività ricreative o commerciali su navi da crociera, mentre nega gli stessi aiuti ai marittimi italiani che operano su navi che garantiscono servizi essenziali di trasporto passeggeri e merci, in particolare da e per le isole garantendo i diritti di rango costituzionale sottonsi alla continuità territoriale delle popolazioni ivi residenti, questa sarebbe una ipotesi molto grave!”.

“Come associazioni di imprese armatoriali dovremmo preoccuparci, in primo luogo, delle imprese italiane e dei loro lavoratori; secondo me sono queste le compagnie ad avere diritto a quegli aiuti che fino ad oggi non sono stati resi disponibili per le asserite ristrettezze economiche delle finanze pubbliche”.

“In un momento così grave, crediamo che tutti dovrebbero convenire che le poche risorse disponibili vadano assegnate secondo un ordine di priorità che veda al primo posto quei soggetti che debbono stare al centro della nostra azione e cioè le imprese che hanno continuato a operare nei servizi strategici – come sono i servizi di trasporto combinato passeggeri e merci e di continuità territoriale con le isole - e i marittimi italiani imbarcati sulle nostre navi. Oggi sono questi i soggetti più fragili e maggiormente esposti nella crisi.

L'emendamento proposto non solo li dimentica ma intende sottrarre ulteriormente fondi dello Stato che ben potrebbero, nell'emergenza, essere utilizzati per gli scopi che tutti noi dovremmo perseguire”.

“Partendo da questo assunto chiave”, conclude Messina, “spero sia possibile riconsiderare questa iniziativa e riprendere con Confindustria il percorso di collaborazione che in questa fase avevamo convintamente seguito entrambi”.