

Rassegna stampa Assarmatori del 11-12/06/2020

Indice delle testate

Adriaeco.....	2
Ansa.....	4
Avvisatore marittimo.....	5
Brindisi libera.....	8
Eventi culturali magazine.....	9
Fer press.....	11
Il Secolo XIX.....	12
Informare.....	13
Informazioni Marittime.....	15
Messaggero marittimo.....	17
Osservatore politico.....	19
Ship2Shore.....	20
Telenord.....	22
The MediTelegraph.....	24
Tv City.....	26

ASSARMATORI appello alla Camera: aiuti subito alle compagnie che garantiscono collegamenti strategici

11 giugno 2020

21



Il consigliere di ASSARMATORI, Matteo Catani, in Commissione Trasporti della Camera

Se le risorse sono poche bisogna darle a chi ne ha veramente bisogno. In estrema sintesi è questo il messaggio che Matteo Catani, Presidente della Commissione Cabotaggio e Traghetti Lungo Raggio di ASSARMATORI, ha consegnato ai deputati della Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera, durante l'audizione sul cosiddetto Decreto Rilancio.

Catani ha ricordato che le restrizioni alla mobilità passeggeri imposte dall'emergenza Coronavirus hanno inferto un colpo mortale alle imprese marittime con riduzioni di fatturato che variano dal 50 al 70% su base annua, ma stante le difficoltà del Governo a trovare risorse per il settore analoghe a quelle già stanziare per il trasporto aereo e ferroviario, ASSARMATORI da tempo propone di utilizzare i residui dei fondi strutturalmente allocati per il supporto dell'occupazione marittima italiana nell'ambito del regime c.d. Registro Internazionale, già messi a bilancio per il 2020, e soltanto parzialmente utilizzati, a causa del blocco delle attività.

Per la destinazione di questi fondi, ha proseguito Catani “occorrerebbe prima di tutto stabilire un ordine di priorità, mettendo in primo piano chi in questi mesi non si è mai fermato, continuando ad assicurare sostegno e occupazione ai territori serviti e all’economia nazionale. I traghetti italiani non hanno mai smesso di viaggiare e ancora una volta hanno dimostrato che grande infrastruttura strategica sia il loro servizio, per il quale lavorano migliaia di marittimi italiani”. Del resto, aggiunge il rappresentante di ASSARMATORI, i paesi europei ove i servizi di trasporto marittimo di merci e passeggeri sono maggiormente strategici, come Finlandia, Regno Unito e Irlanda, hanno già introdotto misure di sostegno mirate ad aiutare le imprese operanti nel loro comparto.

In coerenza con quanto espresso, ASSARMATORI ha quindi sostenuto un emendamento al testo del Decreto Rilancio che, ha spiegato Catani, è “teso a compensare le ricadute economiche di entità tale da minare la continuità aziendale delle imprese che operano navi di bandiera italiana, iscritte nelle rispettive matricole o registri impiegate nell’esercizio dell’attività di trasporto marittimo locale, ovvero nei collegamenti combinati di passeggeri e merci via mare”. Il sostegno alle imprese fortemente impattate dalla pandemia in corso, manterrebbe quindi attiva una infrastruttura essenziale quale è la rete di trasporti marittimi combinati passeggeri e merci, senza alterare i livelli concorrenziali.

DI Rilancio: Assarmatori, perso il 50-70% del fatturato 2020

Sostenere i traghetti con le risorse del registro internazionale

11 giugno, 18:01



della linea Messina

Nave

Le restrizioni alla mobilità passeggeri imposte dall'emergenza Coronavirus hanno inferto "un colpo mortale alle imprese marittime con riduzioni di fatturato che variano dal 50 al 70% su base annua". Sono i numeri riportati dal presidente della Commissione Cabotaggio e Traghetti Lungo Raggio di Assarmatori, Matteo Catani, alla Commissione Trasporti della Camera, durante l'audizione sul Decreto Rilancio. Viste le difficoltà del Governo a trovare risorse per il settore "analoghe a quelle già stanziare per il trasporto aereo e ferroviario", Assarmatori "da tempo propone di utilizzare i residui dei fondi strutturalmente allocati per il supporto dell'occupazione marittima italiana nell'ambito del regime c.d. Registro Internazionale, già messi a bilancio per il 2020, e soltanto parzialmente utilizzati, a causa del blocco delle attività", si legge in una nota. Per la destinazione di questi fondi, ha proseguito Catani "occorrerebbe prima di tutto stabilire un ordine di priorità, mettendo in primo piano chi in questi mesi non si è mai fermato, continuando ad assicurare sostegno e occupazione ai territori serviti e all'economia nazionale" come i traghetti. (ANSA).

Un comitato di crisi per crociere e traghetti

I rappresentanti di Assarmatori, Confitarma, Clia e Federagenti dovranno supportare il ministro De Micheli

Sebastiano D'Agostino

Saranno quattro i membri del comitato ristretto che il ministero dei Trasporti ha chiesto alle associazioni per trovare una sintesi tra le diverse posizioni. Stefano Messina (Assarmatori), Gian Enzo Duci (Federagenti), Beniamino Maltese (Confitarma) e Francesco Galletti (Clia) dovranno supportare la ministra Paola De Micheli nella definizione del superamento del Registro per far ripartire le crociere in Italia e ridare ossigeno all'industria dei traghetti.

"L'obiettivo del Governo è uno solo - ha affermato la ministra - far ripartire tutto il sistema dell'economia marittima nella piena sicurezza sanitaria. Ma per individuare le azioni più efficaci occorre effettuare un'analisi approfondita dell'offerta di servizi, della programmazione degli operatori e delle risorse che si possono rendere disponibili anche attraverso uno stanziamento dedicato al settore trasporti del Recovery Fund che abbiamo chiesto in sede di Consiglio Europeo".

Dopo le schermaglie nei giorni scorsi tra Confitarma, che ha caldeggiato che anche le navi da crociera iscritte al Registro internazionale italiano possano operare nelle rotte di cabotaggio nazionale, e Assarmatori, che ha chiesto piuttosto di concentrare le risorse su chi ha garantito la continuità territoriale per il trasporto di persone e merci in collegamento con le

isole, i toni sembrano farsi più concilianti.

Riguardo alle regole per la ripartenza delle crociere, Confitarma ha ribadito "il suo emendamento per consentire al vettore nazionale con navi da crociera già iscritte nel Registro internazionale di poter effettuare temporaneamente crociere anche tra soli porti nazionali". Tale richiesta, secondo l'associazione, non comporta oneri aggiuntivi a carico dello Stato rispetto a quanto già stanziato, è di breve durata e serve anche per testare l'applicabilità e l'efficacia del protocollo tecnico-sanitario in via di emanazione. Il presidente Mario Mattioli ha sottolineato che "le tematiche delle crociere e delle navi del Primo registro si trovano su due piani distinti e non intersecabili tra loro". Per le unità del Primo Registro secondo Confitarma occorre un intervento ad hoc di sostegno in considerazione dell'ingente perdita di fatturato registrato dall'inizio della crisi per la pandemia Covid-19, pur avendo continuato a garantire le forniture essenziali al Paese", ha aggiunto Mattioli. Che ha concluso: "Leggo con piacere il comunicato del Ministero, da cui si evince sia una risposta sul Primo registro quando si menziona 'uno stanziamento dedicato al settore trasporti del Recovery Fund', sia al mondo delle crociere quando si citano finestre derogatorie alle norme ordinarie". Per Assarmatori è intervenuto il presidente Stefano Messina che ha salutato l'incontro al Mit come "un'importante inversione di rotta

nella considerazione del Governo circa l'importanza strategica del settore e del suo ruolo al servizio dell'intera economia del Paese", sottolineando quindi "l'estremo pragmatismo" della ministra.

Secondo Assarmatori, l'istituzione di un gruppo di Lavoro ad hoc, al quale parteciperanno oltre alla stessa Assarmatori, Confitarma, Clia, Federagenti e il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, sarà la chiave di lettura per concretizzare le misure e definire i protocolli in grado di far ripartire questo comparto.

"Va dato atto - ha concluso Messina - dell'estremo pragmatismo espresso dalla Signora Ministra, che ha affrontato le tematiche del settore senza formulare grandi promesse, ma affrontando con realismo le problematiche gravissime di riavvio dell'attività sostenendo la necessità di una ripartenza globale dell'intero settore". Di fronte a un'emergenza senza precedenti, il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, ha evidenziato due necessità cogenti. Da un lato, definire e validare i protocolli sanitari per consentire il riavvio per gradi di questo mercato (già ripartito, ad esempio, in Germania dal 1 giugno con le prime crociere fluviali); dall'altro, supportare in via prioritaria i soggetti imprenditoriali medi e piccoli che - come le agenzie marittime specializzate - nei porti vivono solo di servizi al settore crocieristico e che, in alcuni casi, terminata nel novembre scorso la stagione 2019, non hanno prospettive di traffico (e reddito) fino alla stagione 2021.



Un comitato tecnico supporterà il ministro dei Trasporti nella definizione delle misure per far ripartire le crociere

Uno tsunami sull'economia del mare

Secondo i dati elaborati da BlueMonitorLab in Italia l'intero settore subirà danni per 120-125 miliardi

D'Agostino, D'Amico, De Bono, Spataro, Vaglica

Dai 120 ai 125 miliardi. Questa la proiezione sul valore dei danni Covid-19 che subirà in Italia la Blue Economy, ovvero tutto ciò che nell'industria, nei servizi, nella logistica, nell'artigianato, nel turismo è riconducibile al fattore mare. E del conto non fanno parte gli interrogativi che riguardano il portafoglio ordini di Fincantieri, 46 navi da crociera i cui contratti sono oggetto di discussione, nonché l'economia delle isole maggiori e minori che rischiano di pagare il prezzo più salato in termini di mancati introiti turistici. Sono queste le indicazioni che scaturiscono dalla prima elaborazione effettuata da BlueMonitorLab sui dati

diffusi da 25 differenti associazioni imprenditoriali e da istituzioni relative alle conseguenze dell'emergenza virus sul fatturato 2020 dell'intera economia marittima. E saranno quattro i membri del comitato ristretto che il ministero dei Trasporti ha chiesto alle associazioni per trovare una sintesi tra le diverse posizioni. Stefano Messina (Assarmatori), Gian Enzo Duci (Federagenti), Beniamino Maltese (Confitarma) e Francesco Galletti (Clia) dovranno supportare la ministra Paola De Micheli nella definizione del superamento del Registro per far ripartire le crociere in Italia e ridare ossigeno all'industria dei traghetti.

alle pagine 2 e 3



Per il solo settore turistico l'ipotesi a fine 2020 sarà di una perdita netta di fatturato fra i 55 e i 60 miliardi di euro

Sulla blue economy lo tsunami del Covid-19

Secondo i dati elaborati da BlueMonitorLab l'economia del mare in Italia avrebbe subito danni per 120-125 miliardi

Alessia Spataro

Dai 120 ai 125 miliardi. Questa la proiezione sul valore dei danni Covid-19 che subirà in Italia la Blue Economy, ovvero tutto ciò che nell'industria, nei servizi, nella logistica, nell'artigianato, nel turismo è riconducibile al fattore mare. E del conto non fanno parte gli interrogativi che riguardano il portafoglio ordini di Fincantieri, 46 navi da crociera i cui contratti sono oggetto di discussione, nonché l'economia delle isole maggiori e minori che rischiano di pagare il prezzo più salato in termini di mancati introiti turistici. Sono queste le indicazioni che scaturiscono dalla prima elaborazione effettuata sui dati diffusi da 25 differenti associazioni imprenditoriali e da istituzioni relative alle conseguenze dell'emergenza virus sul fatturato 2020 dell'intera economia marittima. Lo studio di base è in fase di elaborazione da parte di BlueMonitorLab, che si candida ad essere una voce libera sulla Blue Economy, diventando da un lato un recettore di dati anche internazionali sul settore, focalizzando l'attenzione sui fenomeni in atto e candidandosi a svolgere un ruolo di "fonte" privilegiata di informazione per i media e la pubblica opinione, aggregando dati e rendendoli fruibili e comprensibili anche per i non addetti ai

lavori.

Il Centro Studi BlueMonitorLab è parte integrante di un programma più ampio di presenza e di servizio nel settore della Blue Economy finalizzato a fare emergere questo settore come una delle principali chiavi di lettura, forse quella strategicamente più importante, per lo sviluppo del Sistema Italia.

Il primo preventivo danni sull'economia del mare è – come detto – frutto di un'aggregazione di dati che stanno scaturendo dai differenti comparti operativi. Nel tradizionale cluster marittimo la classifica dei danni a causa di un vero e proprio azzeramento del fatturato è capeggiata dalle crociere che a fronte di una previsione di 13 milioni e mezzo di passeggeri, hanno già confermato nel primo semestre la perdita di 6 milioni 886 passeggeri, e la cancellazione di 2709 scali nei porti italiani, ma difficilmente secondo gli esperti del settore il comparto potrà fornire segni di ripresa nella seconda parte dell'anno. Solo a titolo di esempio, è sufficiente sottolineare che la spesa media di ogni passeggero nei porti in cui la nave si ferma è quantificata in 90/100 euro pro capite. L'impatto negativo sulle crociere dovrebbe risultare a fine anno pari a oltre 3 miliardi di euro.

Nel settore turistico (che per circa il 70% è in Italia turismo di mare), l'ipotesi a fine anno sarà di una perdita netta di fatturato fra i 55 e i 60 miliardi, con

impatto sull'industria alberghiera, sulla ristorazione ma anche sugli stabilimenti balneari che "occupano" il 36% del litorale italiano pari a 8670 chilometri. Il turismo blu rappresenta, secondo le ultime proiezioni, il 9% del Pil nazionale. Azzerata sino a oggi anche la nautica da diporto, con porti deserti e con zero prenotazioni per il charter di grandi imbarcazioni da diporto e yacht, e con la speranza che luglio e parte di agosto possano consentire di salvare parte della stagione.

Pesanti le conseguenze sui porti commerciali, che stanno perdendo (con le sole eccezioni di Gioia Tauro e Trieste) dal 20 al 30% del traffico anche nel settore dei container.

Al crack fino a 120-125 miliardi contribuiscono le conseguenze sulla pesca, che nel primo semestre ha segnato un crollo dell'80%, quantificabile in 1,5 miliardi di euro, ma anche l'abbattimento di tutte le attività di intrattenimento, l'artigianato e la moda legati al mare (che per ora registrano lo spostamento in avanti di almeno tre mesi nella stagione dello shopping), la gestione dei parchi marini e degli acquari. Sull'industria cantieristica incombe il rischio crociera e quindi le capacità delle grandi compagnie del settore di riprendere l'attività almeno nella primavera 2021 con incidenza tutta da valutare sui contratti e le opzioni in essere per la costruzione delle 46 nuove navi da crociera che sono nell'order

book di Fincantieri.

Impossibile a oggi formulare una previsione sui danni e sull'effetto recessivo che si abatterà sull'economia delle isole maggiori (Sicilia e Sarde-

gna) e minori, nonché di riflesso sull'attività dei traghetti che sino a oggi hanno registrato un abbattimento dell'attività di trasporto, e che anche nella seconda parte della stagione si troveranno ad affrontare costi di gestione in-

variati con una contrazione inevitabile e già certa del fatturato determinata dalle norme sulla prevenzione del contagio che costringeranno le navi a viaggiare a circa il 60% della loro capacità di trasporto.



ASSARMATORI: aiuti subito alle compagnie che garantiscono collegamenti strategici

Giugno 12, 2020 scritto da Comunicato Stampa

Visualizzazioni: 0

I consigliere di ASSARMATORI, Matteo Catani, in Commissione Trasporti della Camera

Se le risorse sono poche bisogna darle a chi ne ha veramente bisogno. In estrema sintesi è questo il messaggio che Matteo Catani, Presidente della Commissione Cabotaggio e Traghetti Lungo Raggio di ASSARMATORI, ha consegnato ai deputati della Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera, durante l'audizione sul cosiddetto Decreto Rilancio.

Catani ha ricordato che le restrizioni alla mobilità passeggeri imposte dall'emergenza Coronavirus hanno inferto un colpo mortale alle imprese marittime con riduzioni di fatturato che variano dal 50 al 70% su base annua, ma stante le difficoltà del Governo a trovare risorse per il settore analoghe a quelle già stanziare per il trasporto aereo e ferroviario, ASSARMATORI da tempo propone di utilizzare i residui dei fondi strutturalmente allocati per il supporto dell'occupazione marittima italiana nell'ambito del regime c.d. Registro Internazionale, già messi a bilancio per il 2020, e soltanto parzialmente utilizzati, a causa del blocco delle attività.

Per la destinazione di questi fondi, ha proseguito Catani "occorrerebbe prima di tutto stabilire un ordine di priorità, mettendo in primo piano chi in questi mesi non si è mai fermato, continuando ad assicurare sostegno e occupazione ai territori serviti e all'economia nazionale. I traghetti italiani non hanno mai smesso di viaggiare e ancora una volta hanno dimostrato che grande infrastruttura strategica sia il loro servizio, per il quale lavorano migliaia di marittimi italiani". Del resto, aggiunge il rappresentante di ASSARMATORI, i paesi europei ove i servizi di trasporto marittimo di merci e passeggeri sono maggiormente strategici, come Finlandia, Regno Unito e Irlanda, hanno già introdotto misure di sostegno mirate ad aiutare le imprese operanti nel loro comparto.

In coerenza con quanto espresso, ASSARMATORI ha quindi sostenuto un emendamento al testo del Decreto Rilancio che, ha spiegato Catani, è "teso a compensare le ricadute economiche di entità tale da minare la continuità aziendale delle imprese che operano navi di bandiera italiana, iscritte nelle rispettive matricole o registri impiegate nell'esercizio dell'attività di trasporto marittimo locale, ovvero nei collegamenti combinati di passeggeri e merci via mare". Il sostegno alle imprese fortemente impattate dalla pandemia in corso, manterrebbe quindi attiva una infrastruttura essenziale quale è la rete di trasporti marittimi combinati passeggeri e merci, senza alterare i livelli concorrenziali.

ASSARMATORI: aiuti subito alle compagnie che garantiscono collegamenti strategici Il consigliere di ASSARMATORI, Matteo Catani, in Commissione Trasporti della Camera

by [Redazione](#)
8 MINUTI AGO

COMUNICATI STAMPAEVENTI ITALIA

[No comments](#)

0 shares

ASSARMATORI: aiuti subito alle compagnie che garantiscono collegamenti strategici

Il consigliere di ASSARMATORI, Matteo Catani,
in Commissione Trasporti della Camera

Se le risorse sono poche bisogna darle a chi ne ha veramente bisogno. In estrema sintesi è questo il messaggio che Matteo Catani, Presidente della Commissione Cabotaggio e Traghetti Lungo Raggio di ASSARMATORI, ha consegnato ai deputati della Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera, durante l'audizione sul cosiddetto Decreto Rilancio.

Catani ha ricordato che le restrizioni alla mobilità passeggeri imposte dall'emergenza Coronavirus hanno inferto un colpo mortale alle imprese marittime con riduzioni di fatturato che variano dal 50 al 70% su base annua, ma stante le difficoltà del Governo a trovare risorse per il settore analoghe a quelle già stanziare per il trasporto aereo e ferroviario, ASSARMATORI da tempo propone di utilizzare i residui dei fondi strutturalmente allocati per il supporto dell'occupazione marittima italiana nell'ambito del regime c.d. Registro Internazionale, già messi a bilancio per il 2020, e soltanto parzialmente utilizzati, a causa del blocco delle attività.

Per la destinazione di questi fondi, ha proseguito Catani “occorrerebbe prima di tutto stabilire un ordine di priorità, mettendo in primo piano chi in questi mesi non si è mai fermato, continuando ad assicurare sostegno e occupazione ai territori serviti e all’economia nazionale. I traghetti italiani non hanno mai smesso di viaggiare e ancora una volta hanno dimostrato che grande infrastruttura strategica sia il loro servizio, per il quale lavorano migliaia di marittimi italiani”. Del resto, aggiunge il rappresentante di ASSARMATORI, i paesi europei ove i servizi di trasporto marittimo di merci e passeggeri sono maggiormente strategici, come Finlandia, Regno Unito e Irlanda, hanno già introdotto misure di sostegno mirate ad aiutare le imprese operanti nel loro comparto.

In coerenza con quanto espresso, ASSARMATORI ha quindi sostenuto un emendamento al testo del Decreto Rilancio che, ha spiegato Catani, è “teso a compensare le ricadute economiche di entità tale da minare la continuità aziendale delle imprese che operano navi di bandiera italiana, iscritte nelle rispettive matricole o registri impiegate nell’esercizio

Assarmatori: aiuti subito alle compagnie che garantiscono collegamenti strategici

(FERPRESS) – Roma, 11 GIU – Se le risorse sono poche bisogna darle a chi ne ha veramente bisogno. In estrema sintesi è questo il messaggio che Matteo Catani, Presidente della Commissione Cabotaggio e Traghetti Lungo Raggio di ASSARMATORI, ha consegnato ai deputati della Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera, durante l'audizione sul cosiddetto Decreto Rilancio.

Lunedì il passaggio definitivo sulle linee guida sanitarie per i passeggeri. Altolà della Sardegna: «No al caro-tariffe»

Il tesoretto per i traghetti verso il via libera Governo al lavoro per le crociere nazionali

IL CASO

Simone Gallotti / GENOVA

Nella corsa a chi ottiene di più, adesso è in vantaggio Assarmatori. L'emendamento con cui verrebbero assegnati al cabotaggio nazionale i fondi del tesoretto risparmiato con lo stop alle navi - e agli sgravi fiscali - del Registro internazionale, dovrebbe così finire là dove volevano Stefano Messina e la sua associazione. A meno di sorprese quel provvedimento dovrebbe andare in porto, in attesa di capire se il tesoretto vale davvero i 150 milioni di euro ipotizzati all'inizio. Il ministero dei Trasporti ha varato una mini commissione per capire disponibilità dei fondi. Ieri in un'audizione al Senato il numero uno di Gnv, Matteo Catani, ha perorato la causa dell'emendamento perché «permette di compensare le ricadute economiche di entità tale da minare la continuità aziendale delle imprese che operano navi di bandiera italiana». Per Confitarma e Costa Crociere rimane invece in

piedi la volontà politica del governo di aprire alla possibilità della modifica temporanea del Registro ordinario, portando in dote i benefici del Registro Internazionale. Il percorso è complicato, ma se il Mit non trova la strada, Costa Crociere rischia di non poter ripartire. Lunedì intanto ci sarà l'incontro decisivo per arrivare ad

una definizione delle linee guida sanitarie.

CAMBIA IL REGISTRO

L'Europa ieri ha dato il via libera all'estensione dei benefici del Registro Internazionale. L'approvazione non era scontata e ora saranno garantiti sino al 2023 gli sgravi fiscali per chi batte bandiera italiana.

Non solo: Bruxelles vuole che vengano estesi anche alle altre bandiere europee. Significa che per i marittimi italiani potrebbero arrivare nuove opportunità di lavoro, perché ora il costo diventa competitivo anche per i nostri connazionali. Msc ha cinque navi in flotta che battono bandiera di Malta e avrà benefici da questa deci-

sione e per la forza lavoro italiana potrebbero aprirsi altre porte. L'Italia ha sette mesi di tempo per recepire tutte le modifiche chieste dalla Ue. «La proroga - dice Mario Mattioli, presidente di Confitarma - è di fondamentale importanza per la competitività dell'industria marittima genuinamente radicata sul nostro territorio. È quindi essenziale che la nostra amministrazione si adoperi prontamente per applicare i contenuti della decisione della Commissione europea».

In Sardegna intanto è scoppiata la grana del caro-biglietti per i traghetti che collegano l'isola. Il governatore sardo Christian Solinas ha convocato le compagnie chiedendo di ridurre le tariffe. *Il Secolo XIX* ha effettuato una simulazione e i prezzi a metà luglio (2 adulti e 1 bambina in cabina interna con 1 veicolo) variano tra 830 e 450 euro. A metà agosto tra i 760 e i 661. «Operiamo tutti all'interno di un mercato altamente concorrenziale, che punirebbe chiunque volesse fare prezzi al di fuori delle dinamiche del mercato stesso» spiegava ieri Catani. —

DI PAULINA ROSSETTA

Le audizioni di ALIS e Assarmatori alla Commissione Trasporti della Camera

Di Caterina: inspiegabile la scelta di prorogare di 12 mesi all'azienda la convenzione a Tirrenia- CIN. Catani: aiuti subito alle compagnie di navigazione che garantiscono collegamenti strategici

inforMARE - Oggi presso la Commissione Trasporti della Camera dei deputati si è tenuta un'audizione informale nell'ambito dell'esame del decreto-legge cosiddetto Rilancio alla quale hanno partecipato i rappresentanti di diverse associazioni del settore dei trasporti.

L'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile (ALIS) ha espresso apprezzamento per alcune misure e perplessità per altre contenute nel provvedimento: tra le prime - ha specificato il vicepresidente e direttore generale di ALIS, Marcello Di Caterina - figura ad esempio «lo stanziamento per l'anno 2020 di 50 milioni di euro per le misure incentivanti Marebonus e Ferrobonus destinate all'intermodalità mare-ferro o gli interventi a sostegno del trasporto ferroviario e dei correlati servizi ferroviari merci. Il riscontro - ha precisato - non è però altrettanto positivo per l'autotrasporto ed il trasporto marittimo, nonostante l'intera filiera logistica non si sia mai fermata durante tutta la fase emergenziale».

Inoltre Di Caterina ha sottolineato che ALIS continua «a ritenere inspiegabile la scelta del governo, contenuta nell'articolo 205 del decreto-legge Rilancio, di prorogare di ulteriori dodici mesi all'azienda CIN-Tirrenia la convenzione per i servizi marittimi di continuità territoriale con le isole maggiori e minori in scadenza il 18 luglio 2020, attraverso lo stanziamento di circa 72 milioni di euro di sussidi pubblici, oltretutto - ha rilevato - senza procedere a nuova procedura di gara e senza considerare che altre compagnie marittime hanno rinnovato la disponibilità a garantire la continuità territoriale senza oneri aggiuntivi a carico dello Stato anche dopo la scadenza della convenzione attuale. Per ALIS - ha affermato Di Caterina - lo Stato avrebbe potuto e dovuto investire strutturalmente tali risorse a sostegno dell'intero popolo del trasporto, anziché a vantaggio di un unico operatore, anche al fine di non operare distorsioni del mercato ed alterazioni della libera concorrenza».

Nel suo intervento Matteo Catani, presidente della Commissione Cabotaggio e Traghetti Lungo Raggio dell'associazione armatoriale Assarmatori, ha ricordato che le restrizioni alla mobilità passeggeri imposte dall'emergenza coronavirus hanno inferto un colpo mortale alle imprese marittime con riduzioni di fatturato che variano dal 50 al 70% su base annua, ma - ha ricordato Catani - stante le difficoltà del governo a trovare risorse per il settore analoghe a quelle già stanziare per il trasporto aereo e ferroviario, Assarmatori da tempo propone di utilizzare i residui dei fondi strutturalmente allocati per il supporto dell'occupazione marittima italiana nell'ambito del regime cosiddetto Registro Internazionale, già messi a bilancio per il 2020, e soltanto parzialmente utilizzati, a causa del blocco delle attività.

Per la destinazione di questi fondi - ha proseguito Catani - «occorrerebbe prima di tutto stabilire un ordine di priorità, mettendo in primo piano chi in questi mesi non si è mai fermato, continuando ad assicurare sostegno e occupazione ai territori serviti e all'economia nazionale. I traghetti italiani - ha evidenziato il presidente della Commissione Cabotaggio di Assarmatori - non hanno mai smesso di viaggiare e ancora una volta hanno dimostrato che grande infrastruttura strategica sia il loro servizio, per il quale lavorano migliaia di marittimi italiani». Del resto - ha rilevato Catani - i paesi europei ove i servizi di trasporto marittimo di merci e passeggeri sono maggiormente strategici, come Finlandia, Regno Unito e Irlanda,

hanno già introdotto misure di sostegno mirate ad aiutare le imprese operanti nel loro comparto.

Il rappresentante di Assarmatori ha concluso ricordando a tal proposito il sostegno dell'associazione armatoriale ad un emendamento al testo del Decreto Rilancio che - ha spiegato - è «teso a compensare le ricadute economiche di entità tale da minare la continuità aziendale delle imprese che operano navi di bandiera italiana, iscritte nelle rispettive matricole o registri impiegate nell'esercizio dell'attività di trasporto marittimo locale, ovvero nei collegamenti combinati di passeggeri e merci via mare». (2/1)

Emergenza, imprese e lavoro. Audizione alla Camera per Confitarma e Assarmatori

I rappresentanti delle due associazioni hanno illustrato le problematiche del settore presso la Commissione Trasporti



Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19. Questi i temi al centro mercoledì delle audizioni di **Confitarma** e **Assarmatori** presso la IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati, nell'ambito dell'esame del disegno di legge C. 2500 di conversione del decreto-legge n. 34/2020.

L'audizione di Confitarma

"In questo periodo le navi non si sono mai fermate per assicurare l'approvvigionamento di presidi sanitari, farmaci, beni ed energia. Ciò non significa – ha sottolineato il direttore generale di Confitarma **Luca Sisto** – che le aziende non abbiamo sofferto gli effetti dell'emergenza. Ci attendevamo di più, invece nel Decreto Rilancio il comparto marittimo è assente, non è considerato, a parte due interventi che riguardano una sola destinazione marittima e uno solo dei tre servizi tecnico nautici".

Sisto ha poi ricordato che Confitarma ha richiesto al governo dieci prime misure urgenti. Di queste, le misure per la liquidità risultano parzialmente confluite nelle norme per tutte le imprese insieme al Fondo Solimare, mentre, né la richiesta per l'abolizione dell'addizionale dello 0,5% sulla Naspi né l'abbattimento dei costi portuali sono state riconosciuti. "Ci siamo quindi rivolti al nostro Ministro di riferimento per ottenere almeno due interventi prioritari in questo momento".

"Il primo di questi riguarda il più importante operatore turistico italiano, Costa Crociere, che opera, unico nel settore crocieristico, con bandiera italiana su 29 unità meravigliose. Queste navi – ha precisato il direttore generale di Confitarma – sono ferme da mesi, ma sono armate con 300-400 persone per le quali l'azienda deve sostenere i costi senza fatturato. Ebbene: per una restrittiva lettura della legge n.30 del 1998 noi cosa facciamo? Non consentiamo a questa azienda italiana di svolgere per due mesi traffici crocieristici economicamente sostenibili con i competitor tra porti nazionali, da non confondere con altri tipi di traffico. Ribadisco che questo intervento è a costo zero perché tali navi sono già iscritte nel Registro internazionale".

Il secondo intervento chiesto da Confitarma, riguarda il sostegno alle aziende con unità iscritte nel primo registro "Abbiamo richiesto un fondo di almeno 30 milioni per ristorare parzialmente il fatturato di tutte le aziende con

unità iscritte nel Primo registro, e non solo per quelle del cabotaggio minore, come ad esempio quelle che operano nel bunkeraggio marittimo, senza le quali le altre navi non possono rifornirsi nei nostri porti, che hanno evidentemente sofferto la riduzione dei traffici".

"Alla fine di questa emergenza – ha concluso Sisto - si dovrà seriamente parlare di una governance strutturata e dedicata a questa importante industria del Paese, forse meno visibile di altre ma certamente necessaria e indispensabile come abbiamo ampiamente dimostrato in questa emergenza".

L'audizione di Assarmatori

Se le risorse sono poche bisogna darle a chi ne ha veramente bisogno. In estrema sintesi è questo il messaggio che **Matteo Catani**, presidente della Commissione Cabotaggio e Traghetti Lungo Raggio di Assarmatori, ha consegnato ai deputati della Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera, durante l'audizione sul cosiddetto Decreto Rilancio.

Catani ha ricordato che le restrizioni alla mobilità passeggeri imposte dall'emergenza Coronavirus hanno inferto un colpo mortale alle imprese marittime con riduzioni di fatturato che variano dal 50 al 70% su base annua, ma stante le difficoltà del Governo a trovare risorse per il settore analoghe a quelle già stanziare per il trasporto aereo e ferroviario, Assarmatori da tempo propone di utilizzare i residui dei fondi strutturalmente allocati per il supporto dell'occupazione marittima italiana nell'ambito del regime così detto Registro Internazionale, già messi a bilancio per il 2020, e soltanto parzialmente utilizzati, a causa del blocco delle attività.

Per la destinazione di questi fondi, ha proseguito Catani "occorrerebbe prima di tutto stabilire un ordine di priorità, mettendo in primo piano chi in questi mesi non si è mai fermato, continuando ad assicurare sostegno e occupazione ai territori serviti e all'economia nazionale. I traghetti italiani non hanno mai smesso di viaggiare e ancora una volta hanno dimostrato che grande infrastruttura strategica sia il loro servizio, per il quale lavorano migliaia di marittimi italiani". Del resto, aggiunge il rappresentante di Assarmatori, i paesi europei ove i servizi di trasporto marittimo di merci e passeggeri sono maggiormente strategici, come Finlandia, Regno Unito e Irlanda, hanno già introdotto misure di sostegno mirate ad aiutare le imprese operanti nel loro comparto.

In coerenza con quanto espresso, Assarmatori ha quindi sostenuto un emendamento al testo del Decreto Rilancio che, ha spiegato Catani, è "teso a compensare le ricadute economiche di entità tale da minare la continuità aziendale delle imprese che operano navi di bandiera italiana, iscritte nelle rispettive matricole o registri impiegate nell'esercizio dell'attività di trasporto marittimo locale, ovvero nei collegamenti combinati di passeggeri e merci via mare". Il sostegno alle imprese fortemente impattate dalla pandemia in corso, manterrebbe quindi attiva una infrastruttura essenziale quale è la rete di trasporti marittimi combinati passeggeri e merci, senza alterare i livelli concorrenziali.

“Le risorse a chi ne ha bisogno”

Catani (Assarmatori); priorità a chi ha assicurato sostegno e occupazione ai territori



Pubblicato
18 minuti fa

il giorno
12 Giugno 2020

Da
[Vezio Benetti](#)



ROMA – “Le risorse a chi ne ha veramente bisogno, sopra tutto se sono poche”. In estrema sintesi è questo il messaggio che **Matteo Catani**, presidente della Commissione Cabotaggio e Traghetti Lungo Raggio di **Assarmatori**, ha consegnato ai deputati della Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera, durante l’audizione sul cosiddetto **Decreto Rilancio**.

Catani ha ricordato che le restrizioni alla mobilità passeggeri imposte dall’emergenza Coronavirus hanno inferto un colpo mortale alle imprese marittime con riduzioni di fatturato che variano dal 50 al 70% su base annua, ma stante le difficoltà del Governo a trovare risorse per il settore analoghe a quelle già stanziare per il trasporto aereo e ferroviario, Assarmatori da tempo propone di utilizzare i residui dei fondi strutturalmente allocati per il supporto dell’occupazione marittima italiana nell’ambito del regime c.d. Registro Internazionale, già messi a bilancio per il 2020, e soltanto parzialmente utilizzati, a causa del blocco delle attività.

Per la destinazione di questi fondi, ha proseguito **Catani** “occorrerebbe prima di tutto stabilire un ordine di priorità, mettendo in primo piano chi in questi mesi non si è mai fermato, continuando ad assicurare sostegno e occupazione ai territori serviti e all’economia nazionale.

I traghetti italiani non hanno mai smesso di viaggiare e ancora una volta hanno dimostrato che grande infrastruttura strategica sia il loro servizio, per il quale lavorano migliaia di marittimi italiani. Del resto, aggiunge il rappresentante di Assarmatori i paesi europei ove i servizi di trasporto marittimo di merci e passeggeri sono maggiormente strategici, come Finlandia, Regno Unito e Irlanda, hanno già introdotto misure di sostegno mirate ad aiutare le imprese operanti nel loro comparto”.

In coerenza con quanto espresso, **Assarmatori** ha quindi sostenuto un emendamento al testo del Decreto Rilancio che, ha spiegato Catani, è “teso a compensare le ricadute economiche di entità tale da minare la continuità aziendale delle imprese che operano navi di bandiera italiana, iscritte nelle rispettive matricole o registri impiegate nell’esercizio dell’attività di trasporto marittimo locale, ovvero nei collegamenti combinati di passeggeri e merci via mare”.

Il sostegno alle imprese fortemente impattate dalla pandemia in corso, manterrebbe quindi attiva una infrastruttura essenziale quale è la rete di trasporti marittimi combinati passeggeri e merci, senza alterare i livelli concorrenziali.

ASSARMATORI: AIUTI SUBITO ALLE COMPAGNIE CHE GARANTISCONO COLLEGAMENTI STRATEGICI

(OPi - 11.6.2020) Se le risorse sono poche bisogna darle a chi ne ha veramente bisogno. In estrema sintesi è questo il messaggio che Matteo Catani, Presidente della Commissione Cabotaggio e Traghetti Lungo Raggio di ASSARMATORI, ha consegnato ai deputati della Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera, durante l'audizione sul cosiddetto Decreto Rilancio.

Catani ha ricordato che le restrizioni alla mobilità passeggeri imposte dall'emergenza Coronavirus hanno inferto un colpo mortale alle imprese marittime con riduzioni di fatturato che variano dal 50 al 70% su base annua, ma stante le difficoltà del Governo a trovare risorse per il settore analoghe a quelle già stanziare per il trasporto aereo e ferroviario, ASSARMATORI da tempo propone di utilizzare i residui dei fondi strutturalmente allocati per il supporto dell'occupazione marittima italiana nell'ambito del regime c.d. Registro Internazionale, già messi a bilancio per il 2020, e soltanto parzialmente utilizzati, a causa del blocco delle attività.

Per la destinazione di questi fondi, ha proseguito Catani “occorrerebbe prima di tutto stabilire un ordine di priorità, mettendo in primo piano chi in questi mesi non si è mai fermato, continuando ad assicurare sostegno e occupazione ai territori serviti e all'economia nazionale. I traghetti italiani non hanno mai smesso di viaggiare e ancora una volta hanno dimostrato che grande infrastruttura strategica sia il loro servizio, per il quale lavorano migliaia di marittimi italiani”. Del resto, aggiunge il rappresentante di ASSARMATORI, i paesi europei ove i servizi di trasporto marittimo di merci e passeggeri sono maggiormente strategici, come Finlandia, Regno Unito e Irlanda, hanno già introdotto misure di sostegno mirate ad aiutare le imprese operanti nel loro comparto.

In coerenza con quanto espresso, ASSARMATORI ha quindi sostenuto un emendamento al testo del Decreto Rilancio che, ha spiegato Catani, è “teso a compensare le ricadute economiche di entità tale da minare la continuità aziendale delle imprese che operano navi di bandiera italiana, iscritte nelle rispettive matricole o registri impiegate nell'esercizio dell'attività di trasporto marittimo locale, ovvero nei collegamenti combinati di passeggeri e merci via mare”. Il sostegno alle imprese fortemente impattate dalla pandemia in corso, manterrebbe quindi attiva una infrastruttura essenziale quale è la rete di trasporti marittimi combinati passeggeri e merci, senza alterare i livelli concorrenziali.

Via libera europeo per il Registro Internazionale

Per garantirsi a tutto il 2023 l'approvazione della DG Competition di Bruxelles, l'Italia dovrà estendere i benefici alle bandiere comunitarie. Apprezzamento di Confitarma



La Commissione Europea ha oggi reso noto che la compatibilità con la normativa comunitaria in materia di aiuti di Stato del regime fiscale e contributivo definito dal Registro Internazionale italiano in ambito armatoriale è stata ‘prolungata’ fino a tutto il 2023.

Il provvedimento ha fatto seguito ad alcune modifiche (non solo alla legge istitutiva 30/1998, ma anche ad altre norme) che l'Italia si è impegnata ad implementare entro 7 mesi da oggi. In particolare potranno beneficiare delle misure disposte dal Registro tutte le navi che battano una bandiera dell'Area Economica Europea.

“L'adesione al Registro Internazionale – riporta la nota di Bruxelles – garantisce alle compagnie armatoriali aderenti (purché, si precisa più avanti, utilizzino su un'ampia parte della propria flotta bandiere dell'AEE, *ndr*) una riduzione dell'imposta sul reddito d'impresa (IRES, *ndr*) e altri benefici. In base alle modifiche a cui l'Italia si è impegnata, la riduzione della tassa sul reddito (cosiddetto regime della *tonnage tax*, *ndr*) si applicherà ai redditi principali di una compagnia armatoriale; ad alcuni redditi ‘ancillari’ strettamente connessi all'attività armatoriale (ma compresi fino a un massimo del 50% dei redditi armatoriali); ai redditi da rimorchio e dragaggio, a certe condizioni; alle attività di noleggio a scafo nudo e di noleggio a tempo o a viaggio (anche in questo caso condizionate)”.

Dal momento che le suddette condizioni non sono state rese note, è estremamente arduo trarre conclusioni sull'impatto delle novità solo abbozzate nella nota della Commissione. Prudenziale, non a caso, l'atteggiamento delle parti

coinvolte: né le confederazioni armatoriali Confitarma e AssArmatori né le organizzazioni sindacali hanno al momento rilasciato dichiarazioni, meno che mai il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Certo, in prima battuta l'estensione dei benefici alle bandiere comunitarie può far pensare ad una recrudescenza del fenomeno del *flagging out* (abbandono della bandiera italiana). Ma data la complessità della materia – fra i benefici del Registro Internazionale ci sono anche gli sgravi contributivi a favore dell'equipaggio, il che chiama in causa nazionalità e residenza dei marittimi oltre che quella degli armatori, senza dimenticare l'interrogativo su come verrà rideclinata la previsione dell'esenzione fiscale dei marittimi italiani che oggi imbarchino per oltre 183 giorni su navi battenti bandiera estera – non è da escludere che tale rischio possa esser più che controbilanciato dalle opportunità.

Alcuni armatori che oggi risiedono fiscalmente all'estero e battono bandiere comunitarie imbarcando però molti marittimi italiani (leggi in primis MSC Crociere e Saipem) potrebbero infatti essere indotti a spostare in Italia la stabile organizzazione armatoriale, necessaria a beneficiare del Registro. Cosa che *coeteris paribus* avrebbe ripercussioni positive per l'Italia (anche se in maniera più indiretta che diretta, forse, dati i vantaggi fiscali concessi).

Apprezzamento di Confitarma

Con una nota diramata in tardo pomeriggio Confitarma ha espresso apprezzamento per la decisione della Commissione Europea che ha prorogato al 2023 il regime del Registro Internazionale per le navi.

“La decisione della Commissione conferma quanto ormai da tempo consolidato riguardo alla perfetta equiparazione tra le condizioni operative della bandiera italiana e quelle delle altre bandiere dello Spazio Economico Europeo (SEE) e di cui lo shipping italiano è consapevole sin dal 2017” ha precisato la Confederazione confindustriale degli armatori.

“Tale proroga – ha affermato il presidente Mario Mattioli – è di fondamentale importanza per la competitività dell'industria marittima genuinamente radicata sul nostro territorio. È quindi essenziale che la nostra Amministrazione si adoperi prontamente per applicare i contenuti della decisione della Commissione europea. Auspico anche che finalmente si colga l'occasione per introdurre semplificazioni di procedure obsolete che a tutt'oggi gravano sulle navi di bandiera italiana, migliorando la competitività del Registro Internazionale anche rispetto ad altri registri europei.

Interventi a costo zero che, come è noto, Confitarma richiede da vari anni e che ha recentemente sollecitato nell'imminenza del decreto in materia di semplificazioni di prossima emanazione”.

Assarmatori: "Se le risorse sono poche, darle a chi ne ha veramente bisogno"

di Marco Innocenti

"Aiuti a chi in questi mesi non si è mai fermato, utilizzando i fondi per il sostegno all'occupazione marittima del Registro Internazionale"



"Se le risorse sono poche bisogna darle a chi ne ha veramente bisogno". E' questo, in estrema sintesi, il messaggio che **Matteo Catani**, presidente della Commissione Cabotaggio e Traghetti Lungo Raggio di **Assarmatori**, ha consegnato ai deputati della Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera, durante l'audizione sul cosiddetto Decreto Rilancio.

Catani ha ricordato che le restrizioni alla mobilità passeggeri imposte dall'emergenza Coronavirus hanno inferto un colpo mortale alle imprese marittime con riduzioni di fatturato che variano dal 50 al 70% su base annua, ma stante le difficoltà del Governo a trovare risorse per il settore analoghe a quelle già stanziare per il trasporto aereo e ferroviario, Assarmatori da tempo propone di utilizzare i residui dei fondi strutturalmente allocati per il supporto dell'occupazione marittima italiana nell'ambito del regime cosiddetto Registro Internazionale, già messi a bilancio per il 2020, e soltanto parzialmente utilizzati, a causa del blocco delle attività.

Per la destinazione di questi fondi, ha proseguito Catani "occorrerebbe prima di tutto stabilire un ordine di priorità, mettendo in primo piano chi in questi mesi non si è mai fermato, continuando ad assicurare sostegno e occupazione ai territori serviti e all'economia nazionale. I traghetti italiani non hanno mai smesso di viaggiare e ancora una volta hanno dimostrato che grande infrastruttura strategica sia il loro servizio, per il quale lavorano migliaia di marittimi italiani". Del resto, aggiunge il rappresentante di Assarmatori, i paesi europei ove i servizi di trasporto marittimo di merci e passeggeri sono

maggiormente strategici, come Finlandia, Regno Unito e Irlanda, hanno già introdotto misure di sostegno mirate ad aiutare le imprese operanti nel loro comparto.

In coerenza con quanto espresso, Assarmatori ha quindi sostenuto un emendamento al testo del Decreto Rilancio che, ha spiegato Catani, è “teso a compensare le ricadute economiche di entità tale da minare la continuità aziendale delle imprese che operano navi di bandiera italiana, iscritte nelle rispettive matricole o registri impiegate nell’esercizio dell’attività di trasporto marittimo locale, ovvero nei collegamenti combinati di passeggeri e merci via mare”. Il sostegno alle imprese fortemente impattate dalla pandemia in corso, manterrebbe quindi attiva un’infrastruttura essenziale quale è la rete di trasporti marittimi combinati passeggeri e merci, senza alterare i livelli concorrenziali.

Il tesoretto per i traghetti verso il via libera

Genova - Nella corsa a chi ottiene di più, adesso è in vantaggio Assarmatori. L'emendamento con cui verrebbero assegnati al cabotaggio nazionale i fondi del tesoretto risparmiato con lo stop alle navi - e agli sgravi fiscali - del Registro internazionale, dovrebbe così finire là dove volevano Stefano Messina e la sua associazione

di Simone Gallotti

12/06/2020

Genova - Nella corsa a chi ottiene di più, adesso è in vantaggio Assarmatori. L'emendamento con cui verrebbero assegnati al cabotaggio nazionale i fondi del tesoretto risparmiato con lo stop alle navi - e agli sgravi fiscali - del Registro internazionale, dovrebbe così finire là dove volevano Stefano Messina e la sua associazione.

A meno di sorprese quel provvedimento dovrebbe andare in porto, in attesa di capire se il tesoretto vale davvero i 150 milioni di euro ipotizzati all'inizio. Il ministero dei Trasporti ha varato una mini commissione per capire disponibilità dei fondi. Ieri in un'audizione al Senato il numero uno di Gnv, Matteo Catani, ha perorato la causa dell'emendamento perché «permette di compensare le ricadute economiche di entità tale da minare la continuità aziendale delle imprese che operano navi di bandiera italiana».

Per Confitarma e Costa Crociere rimane invece in piedi la volontà politica del governo di aprire alla possibilità della modifica temporanea del Registro ordinario, portando in dote i benefici del Registro Internazionale. Il percorso è complicato, ma se il Mit non trova la strada, Costa Crociere rischia di non poter ripartire.

Lunedì intanto ci sarà l'incontro decisivo per arrivare ad una definizione delle linee guida sanitarie. Cambia il Registro L'Europa ieri ha dato il via libera all'estensione dei benefici del Registro Internazionale.

L'approvazione non era scontata e ora saranno garantiti sino al 2023 gli sgravi fiscali per chi batte bandiera italiana.

Non solo: Bruxelles vuole che vengano estesi anche alle altre bandiere europee. Significa che per i marittimi italiani potrebbero arrivare nuove opportunità di lavoro, perché ora il costo diventa competitivo anche per i nostri connazionali. Msc ha cinque navi in flotta che battono bandiera di Malta e avrà benefici da questa decisione e per la forza lavoro italiana potrebbero aprirsi altre porte.

L'Italia ha sette mesi di tempo per recepire tutte le modifiche chieste dalla Ue: «La proroga - dice Mario Mattioli, presidente di Confitarma - è di fondamentale importanza per la competitività dell'industria marittima genuinamente radicata sul nostro territorio. È quindi essenziale che la nostra amministrazione si adoperi prontamente per applicare i contenuti della decisione della Commissione europea».

In Sardegna intanto è scoppiata la grana del caro-biglietti per i traghetti che collegano l'Isola. Il governatore sardo Christian Solinas ha convocato le compagnie chiedendo di ridurre le tariffe. *Il Secolo XIX-the MediTelegraph* ha effettuato una simulazione e i prezzi a metà luglio (due adulti e una bambina in cabina interna con 1 veicolo) variano tra 830 e 450 euro. A metà agosto tra i 760 e i 661. «Operiamo tutti all'interno di un mercato altamente concorrenziale, che punirebbe chiunque volesse fare prezzi al di fuori delle dinamiche del mercato stesso» spiegava ieri Catani.

ASSARMATORI, Catani: “Se le risorse sono poche bisogna darle a chi ne ha veramente bisogno”

By

Di Redazione

-

11 Giugno 2020

10

Se le risorse sono poche bisogna darle a chi ne ha veramente bisogno. In estrema sintesi è questo il messaggio che Matteo Catani, Presidente della Commissione Cabotaggio e Traghetti Lungo Raggio di ASSARMATORI, ha consegnato ai deputati della Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera, durante l'audizione sul cosiddetto Decreto Rilancio.

Catani ha ricordato che le restrizioni alla mobilità passeggeri imposte dall'emergenza Coronavirus hanno inferto un colpo mortale alle imprese marittime con riduzioni di fatturato che variano dal 50 al 70% su base annua, ma stante le difficoltà del Governo a trovare risorse per il settore analoghe a quelle già stanziare per il trasporto aereo e ferroviario, ASSARMATORI da tempo propone di utilizzare i residui dei fondi strutturalmente allocati per il supporto dell'occupazione marittima italiana nell'ambito del regime c.d. Registro Internazionale, già messi a bilancio per il 2020, e soltanto parzialmente utilizzati, a causa del blocco delle attività.

Per la destinazione di questi fondi, ha proseguito Catani “occorrerebbe prima di tutto stabilire un ordine di priorità, mettendo in primo piano chi in questi mesi non si è mai fermato, continuando ad assicurare sostegno e occupazione ai territori serviti e all'economia nazionale. I traghetti italiani non hanno mai smesso di viaggiare e ancora una volta hanno dimostrato che grande infrastruttura strategica sia il loro servizio, per il quale lavorano migliaia di marittimi italiani”. Del resto, aggiunge il rappresentante di ASSARMATORI, i paesi europei ove i servizi di trasporto marittimo di merci e passeggeri sono maggiormente strategici, come Finlandia, Regno Unito e Irlanda, hanno già introdotto misure di sostegno mirate ad aiutare le imprese operanti nel loro comparto.

In coerenza con quanto espresso, ASSARMATORI ha quindi sostenuto un emendamento al testo del Decreto Rilancio che, ha spiegato Catani, è “teso a compensare le ricadute economiche di entità tale da minare la continuità aziendale delle imprese che operano navi di bandiera italiana, iscritte nelle rispettive matricole o registri impiegate nell’esercizio

dell’attività di trasporto marittimo locale, ovvero nei collegamenti combinati di passeggeri e merci via mare”. Il sostegno alle imprese fortemente impattate dalla pandemia in corso, manterrebbe quindi attiva una infrastruttura essenziale quale è la rete di trasporti marittimi combinati passeggeri e merci, senza alterare i livelli concorrenziali.