

## Rassegna stampa Assarmatori del 28-30/03/2020

### *Indice delle testate*

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| ADV Training.....           | 2  |
| Avvenire.....               | 4  |
| Genova Fan.....             | 5  |
| Il Gazzettino.....          | 6  |
| Il Mattino.....             | 7  |
| Il Messaggero online.....   | 9  |
| Il Messaggero.....          | 11 |
| Il Secolo XIX.....          | 12 |
| Informare.....              | 13 |
| La Repubblica – Genova..... | 15 |
| Libero.....                 | 16 |
| Metro.....                  | 17 |
| Porto e Interporto.....     | 19 |
| Primo Magazine.....         | 21 |
| Radio Babboleo.....         | 23 |
| Il Secolo XIX (2).....      | 25 |
| Unione Sarda.....           | 26 |

# Assarmatori: "Traghetti vicini allo stop"



“Siamo vicini al punto di non ritorno. Devono essere necessariamente prese le misure d'emergenza che gli armatori stanno richiedendo urgentemente oppure non ci sarà altra alternativa al blocco dei collegamenti nazionali operati dai traghetti. Non una serrata ma l'inevitabile approdo del collasso generale di quella che finora rappresenta un'eccellenza mondiale nel nostro Paese, l'Italia con 350 navi ha la più grande flotta di navi ro-ro pax al mondo, ma da quando è esplosa l'epidemia Covid-19 la situazione si è fatta insostenibile”. Secondo il Presidente di Assarmatori, Stefano Messina, non è più il tempo della diplomazia. “Non è il momento di nascondersi dietro le parole perché forse non a tutti è chiara la drammaticità della situazione”.

“Facendo i raffronti con i risultati delle medie degli ultimi anni - spiega Messina - le compagnie armatoriali operanti in questo settore nell'ultimo mese hanno incassato circa cinquanta volte di meno. Per effetto delle restrizioni alla mobilità, infatti, i traghetti non possono più imbarcare passeggeri se non per limitatissimi casi di comprovata urgenza, ma l'incertezza sul futuro ha completamente azzerato anche le prenotazioni, da questi giorni sino ai prossimi mesi, quelle che in primavera e soprattutto in estate assicurano il flusso di cassa indispensabile alla tenuta dei conti e alla continuità aziendale; le aziende che garantiscono il trasporto passeggeri, infatti, hanno strutturalmente un margine operativo lordo negativo da ottobre a marzo, poi tra la primavera e l'estate incassano quanto serve per riportare i conti in equilibrio. Con il fatturato e

gli incassi vicini allo zero ed incidendo sui costi comunque non è possibile sopravvivere e se si vuole evitare che le Autostrade del Mare interrompano ogni servizio, che le isole maggiori e minori, dove vive un quinto della popolazione italiana perdano il contatto con il resto del Paese, che il trasporto di merci vitali si blocchi, che decine di migliaia di marittimi perdano il lavoro, bisogna permettere a queste aziende di sopravvivere. Bisogna quindi attivare anche per il settore marittimo tutte le misure conseguenti a partire dalla immediata parificazione dei servizi di collegamento con le isole a quelli aerei considerati di servizio pubblico, con l'estensione ai primi dei benefici garantiti ai secondi dall'articolo 79 del decreto Cura Italia. Occorrerà poi garantire alle nostre imprese l'accesso ai meccanismi di garanzia previsti dall'art. 57 dello stesso decreto, vigilando affinché gli istituti di credito adottino - con altrettanta urgenza - le procedure volte alla erogazione dei finanziamenti".

"Anche questa misura, però, da sola non può bastare - ha proseguito Messina - c'è anche bisogno di istituire un fondo di compensazione per i danni subiti dalle aziende che esercitano servizi marittimi di trasporto di cabotaggio e di collegamento con le isole e di integrare con capitali pubblici il fondo Solimare che ha finora garantito, con il solo finanziamento diretto delle imprese e dei lavoratori, il sostegno ai marittimi senza lavoro, ma le cui risorse sono adesso insufficienti per sostenere un'emergenza di tale portata".

"Persino la Grecia, Paese che ancora non è uscito del tutto dal grave default che lo ha colpito dieci anni fa, ha deciso di destinare al settore marittimo una parte rilevante delle risorse messe in campo contro l'epidemia. "L'Italia - conclude Messina - non faccia l'errore fatale di non capire la gravità del momento".

## **L'APPELLO**

### **Le compagnie dei traghetti incassano 50 volte meno del solito Assarmatori: intervenire per evitare il collasso generale**

**Allarme di Assarmatori: senza misure di emergenza per il comparto ci sarà il blocco dei collegamenti nazionali operati dai traghetti per «l'inevitabile approdo al collasso generale». «Facendo i raffronti con i risultati delle medie degli ultimi anni – spiega il presidente di Assarmatori Stefano Messina – le compagnie armatoriali operanti in questo settore nell'ultimo mese hanno incassato circa cinquanta volte di meno (non un quinto, ma proprio 50 volte di meno)» mentre «l'incertezza sul futuro ha completamente azzerato anche le prenotazioni». Assarmatori**

**chiede la «immediata parificazione dei servizi di collegamento con le isole a quelli aerei considerati di servizio pubblico, con l'estensione ai primi dei benefici garantiti ai secondi dall'articolo 79 del decreto Cura Italia» oltre all'accesso ai meccanismi di garanzia sul supporto alla liquidità delle imprese colpite dall'emergenza. L'associazione chiede anche di istituire un fondo di compensazione per i danni subiti dalle aziende che esercitano servizi i collegamenti con le isole e di integrare con capitali pubblici il fondo Solimare che aiuta i marittimi senza lavoro.**

# Assarmatori, «Misure d'emergenza o si rischia il collasso»

Stefano Messina, presidente di Assarmatori, lancia l'allarme: servono misure d'emergenza o ci sarà il blocco dei traghetti 1 min

---



by Redazione 2 giorni ago 22 ore ago

Allarme di Assarmatori: senza misure di emergenza per il comparto ci sarà il blocco dei collegamenti nazionali operati dai traghetti per «l'inevitabile approdo al collasso generale».

Un incasso 50 volte inferiore alla media

«Facendo i raffronti con i risultati delle medie degli ultimi anni – spiega in una nota il presidente di Assarmatori Stefano Messina – le compagnie armatoriali operanti in questo settore nell'ultimo mese hanno incassato circa cinquanta volte di meno (non un quinto, ma proprio 50 volte di meno) per le restrizioni alla mobilità per l'emergenza coronavirus e l'incertezza sul futuro ha completamente azzerato anche le prenotazioni».

Chiesta la parificazione

Assarmatori chiede l'immediata parificazione dei servizi di collegamento con le isole a quelli aerei considerati di servizio pubblico, con l'estensione ai primi dei benefici garantiti ai secondi dall'articolo 79 del decreto Cura Italia e l'accesso ai meccanismi di garanzia previsti dall'art. 57 dello stesso decreto sul supporto alla liquidità delle imprese colpite dall'emergenza.

## L'allarme di Assarmatori

# «Traghetti vicini al collasso, collegamenti a rischio»

**Incassi calati di 50 volte rispetto alla media degli ultimi anni e traghetti vicini al collasso a causa dell'emergenza coronavirus. È l'allarme lanciato dal presidente di Assarmatori, l'associazione che riunisce l'industria marittima operante in Italia, Stefano Messina.**

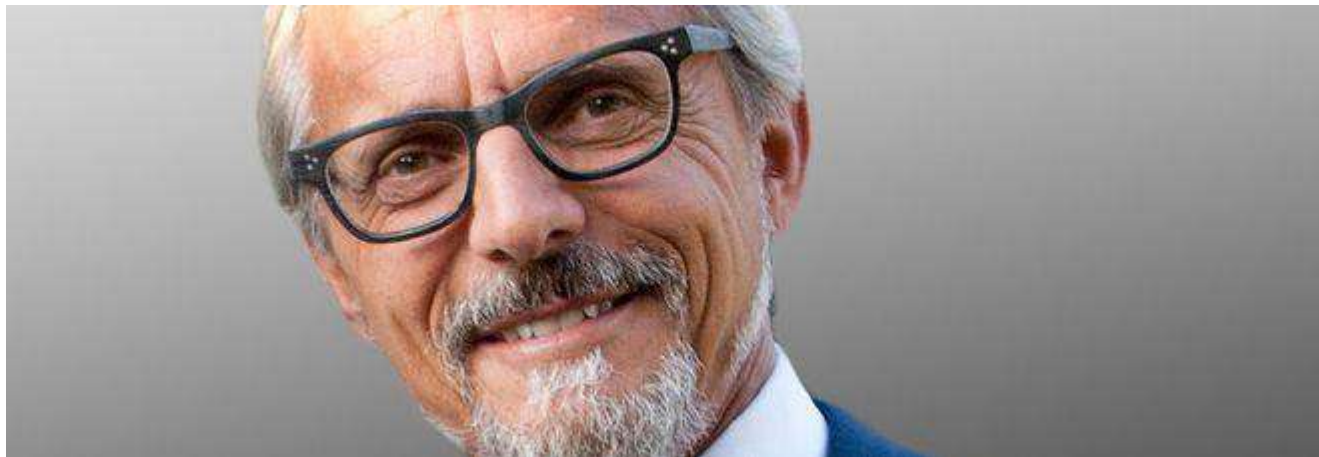
**«Siamo vicini al punto di non ritorno. Devono essere prese le misure d'emergenza che gli armatori stanno richiedendo urgentemente oppure non ci sarà altra alternativa al blocco dei collegamenti nazionali operati dai traghetti. Non una serrata ma l'inevitabile approdo del collasso generale**

**di quella che finora rappresenta un'eccellenza mondiale nel nostro Paese», avverte Messina. L'Italia, con 350 navi, ha la più grande flotta di traghetti passeggeri al mondo, ma da quando è esplosa l'epidemia Covid-19 «la situazione si è fatta insostenibile».**

# Coronavirus, allarme Assarmatori: traghetti vicini al collasso, incassi calati di 50 volte

ECONOMIA

Sabato 28 Marzo 2020



Coronavirus, incassi calati di 50 volte e traghetti vicini al collasso. E' l'allarme lanciato dal presidente di Assarmatori, l'associazione che riunisce l'industria marittima operante in Italia, Stefano Messina. «Siamo vicini al punto di non ritorno. Devono essere necessariamente prese le misure d'emergenza che gli armatori stanno richiedendo urgentemente oppure non ci sarà altra alternativa al blocco dei collegamenti nazionali operati dai traghetti - avverte Messina -. Non una serrata ma l'inevitabile approdo del collasso generale di quella che finora rappresenta un'eccellenza mondiale nel nostro Paese». L'Italia, con 350 navi, ha la più grande flotta di traghetti passeggeri al mondo, ma da quando è esplosa l'epidemia Covid-19 «la situazione si è fatta insostenibile», aggiunge Messina, secondo il quale non è più il tempo della diplomazia: «Non è il momento di nascondersi dietro le parole perché forse non a tutti è chiara la drammaticità della situazione».

«Facendo i raffronti con i risultati delle medie degli ultimi anni - spiega ancora il presidente di Assarmatori - le compagnie armatoriali operanti in questo settore nell'ultimo mese hanno incassato circa cinquanta volte di meno (non un quinto, ma proprio 50 volte di meno). Per effetto delle restrizioni alla mobilità, infatti, i traghetti non possono più imbarcare passeggeri se non per limitatissimi casi di comprovata urgenza, ma l'incertezza sul futuro ha completamente azzerato anche le prenotazioni, da questi giorni sino ai prossimi mesi, quelle che in primavera e soprattutto in estate assicurano il flusso di cassa indispensabile alla tenuta dei conti e alla continuità aziendale; le aziende che garantiscono il trasporto passeggeri, infatti, hanno strutturalmente un margine operativo lordo negativo da ottobre a marzo, poi tra la primavera e l'estate incassano quanto serve per riportare i conti in equilibrio».

«Con il fatturato e gli incassi vicini allo zero ed incidendo sui costi comunque non è possibile sopravvivere e se si vuole evitare che le Autostrade del Mare interrompano ogni servizio, che le isole maggiori e minori, dove vive un quinto della popolazione italiana perdano il contatto con il resto del Paese, che il trasporto di merci vitali si blocchi, che decine di migliaia di marittimi perdano il lavoro, bisogna permettere a queste aziende di sopravvivere - dichiara ancora Messina -. Bisogna quindi attivare anche per il settore marittimo tutte le misure conseguenti a partire dalla immediata parificazione dei servizi di collegamento con le isole a quelli aerei considerati di servizio pubblico, con l'estensione ai primi dei benefici garantiti ai secondi dall'articolo 79 del decreto Cura Italia», cioè misure di compensazione economica per i danni subiti per l'emergenza. «Occorrerà poi garantire - proseguono ancora gli armatori - alle nostre imprese l'accesso ai meccanismi di garanzia previsti dall'art. 57 dello stesso decreto», che stabilisce misure di sostegno alla liquidità delle imprese colpite dall'emergenza epidemiologica, «vigilando affinché gli istituti di credito

adottino, con altrettanta urgenza, le procedure volte alla erogazione dei finanziamenti».

«Anche questa misura, però, da sola non può bastare - prosegue Messina - c'è anche bisogno di istituire un fondo di compensazione per i danni subiti dalle aziende che esercitano servizi marittimi di trasporto di cabotaggio e di collegamento con le isole e di integrare con capitali pubblici il fondo Solimare che ha finora garantito, con il solo finanziamento diretto delle imprese e dei lavoratori, il sostegno ai marittimi senza lavoro, ma le cui risorse sono adesso insufficienti per sostenere un'emergenza di tale portata».

«Persino la Grecia, Paese che ancora non è uscito del tutto dal grave default che lo ha colpito dieci anni fa, ha deciso di destinare al settore marittimo una parte rilevante delle risorse messe in campo contro l'epidemia. L'Italia - conclude Messina - non faccia l'errore fatale di non capire la gravità del momento».

# Coronavirus, allarme Assarmatori: traghetti vicini al collasso, incassi calati di 50 volte

[ECONOMIA](#) > [NEWS](#)

*Sabato 28 Marzo 2020*



Coronavirus, incassi calati di 50 volte e traghetti vicini al collasso. E' l'allarme lanciato dal presidente di Assarmatori, l'associazione che riunisce l'industria marittima operante in Italia, Stefano Messina. «Siamo vicini al punto di non ritorno. Devono essere necessariamente prese le misure d'emergenza che gli armatori stanno richiedendo urgentemente oppure non ci sarà altra alternativa al blocco dei collegamenti nazionali operati dai traghetti - avverte Messina -. Non una serrata ma l'inevitabile approdo del collasso generale di quella che finora rappresenta un'eccellenza mondiale nel nostro Paese». L'Italia, con 350 navi, ha la più grande flotta di traghetti passeggeri al mondo, ma da quando è esplosa l'epidemia Covid-19 «la situazione si è fatta insostenibile», aggiunge Messina, secondo il quale non è più il tempo della diplomazia: «Non è il momento di nascondersi dietro le parole perché forse non a tutti è chiara la drammaticità della situazione».

«Facendo i raffronti con i risultati delle medie degli ultimi anni - spiega ancora il presidente di Assarmatori - le compagnie armatoriali operanti in questo settore nell'ultimo mese hanno incassato circa cinquanta volte di meno (non un quinto, ma proprio 50 volte di meno). Per effetto delle restrizioni alla mobilità, infatti, i traghetti non possono più imbarcare passeggeri se non per limitatissimi casi di comprovata urgenza, ma l'incertezza sul futuro ha completamente azzerato anche le prenotazioni, da questi giorni sino ai prossimi mesi, quelle che in primavera e soprattutto in estate assicurano il flusso di cassa indispensabile alla tenuta dei conti e alla continuità aziendale; le aziende che garantiscono il trasporto passeggeri, infatti, hanno strutturalmente un margine operativo lordo negativo da ottobre a marzo, poi tra la primavera e l'estate incassano quanto serve per riportare i conti in equilibrio».

«Con il fatturato e gli incassi vicini allo zero ed incidendo sui costi comunque non è possibile sopravvivere e se si vuole evitare che le Autostrade del Mare interrompano ogni servizio, che le

isole maggiori e minori, dove vive un quinto della popolazione italiana perdano il contatto con il resto del Paese, che il trasporto di merci vitali si blocchi, che decine di migliaia di marittimi perdano il lavoro, bisogna permettere a queste aziende di sopravvivere - dichiara ancora Messina -. Bisogna quindi attivare anche per il settore marittimo tutte le misure conseguenti a partire dalla immediata parificazione dei servizi di collegamento con le isole a quelli aerei considerati di servizio pubblico, con l'estensione ai primi dei benefici garantiti ai secondi dall'articolo 79 del decreto Cura Italia», cioè misure di compensazione economica per i danni subiti per l'emergenza. «Occorrerà poi garantire - proseguono ancora gli armatori - alle nostre imprese l'accesso ai meccanismi di garanzia previsti dall'art. 57 dello stesso decreto», che stabilisce misure di sostegno alla liquidità delle imprese colpite dall'emergenza epidemiologica, «vigilando affinché gli istituti di credito adottino, con altrettanta urgenza, le procedure volte alla erogazione dei finanziamenti».

«Anche questa misura, però, da sola non può bastare - prosegue Messina - c'è anche bisogno di istituire un fondo di compensazione per i danni subiti dalle aziende che esercitano servizi marittimi di trasporto di cabotaggio e di collegamento con le isole e di integrare con capitali pubblici il fondo Solimare che ha finora garantito, con il solo finanziamento diretto delle imprese e dei lavoratori, il sostegno ai marittimi senza lavoro, ma le cui risorse sono adesso insufficienti per sostenere un'emergenza di tale portata».

«Persino la Grecia, Paese che ancora non è uscito del tutto dal grave default che lo ha colpito dieci anni fa, ha deciso di destinare al settore marittimo una parte rilevante delle risorse messe in campo contro l'epidemia. L'Italia - conclude Messina - non faccia l'errore fatale di non capire la gravità del momento».

## **L'allarme di Assarmatori**

### **«I traghetti sono vicini al collasso senza aiuti si rischia il blocco totale»**

**Incassi calati di 50 volte rispetto alla media degli ultimi anni e traghetti vicini al collasso a causa dell'emergenza coronavirus. È l'allarme lanciato dal presidente di Assarmatori, l'associazione che riunisce l'industria marittima operante in Italia, Stefano Messina. «Siamo vicini al punto di non ritorno. Devono essere prese le misure d'emergenza che gli armatori stanno richiedendo urgentemente oppure non ci sarà altra alternativa al blocco dei collegamenti nazionali operati dai traghetti. Non una serrata ma l'inevitabile approdo del collasso generale di quella che finora**

**rappresenta un'eccellenza mondiale nel nostro Paese», avverte Messina. L'Italia, con 350 navi, ha la più grande flotta di traghetti passeggeri al mondo, ma da quando è esplosa l'epidemia Covid-19 «la situazione si è fatta insostenibile», aggiunge Messina. «Con il fatturato e gli incassi vicini allo zero non è possibile sopravvivere», continua Messina, che chiede l'estensione al settore marittimo dei benefici garantiti al comparto aereo dall'articolo 79 del decreto Cura Italia, cioè misure di compensazione alle imprese per i danni subiti a causa dell'emergenza virus.**

## «L'Italia rischia il blocco totale del traffico traghetti»

«Siamo vicini al punto di non ritorno. Devono essere necessariamente prese le misure d'emergenza che gli armatori stanno richiedendo urgentemente oppure non ci sarà altra alternativa al blocco dei collegamenti nazionali operati dai traghetti»: è l'avvertimento lanciato dal presidente di Assarmatori, Stefano Messina. «Non si tratta di una serrata ma dell'inevitabile approdo del collasso generale di quella che finora rappresenta un'eccellenza mondiale nel nostro Paese. L'Italia con 350 navi ha la più grande flotta di navi ro-ro pax al mondo, ma da quando è esplosa l'epidemia Covid-19 la situazione si è fatta insostenibile». I traghetti non possono più imbarcare passeggeri se non per limitatissimi casi di comprovata urgenza. —

## **Assarmatori, le compagnie di traghetti sono vicine al punto di non ritorno e devono essere prese misure d'emergenza**

*Messina: diversamente non ci sarà altra alternativa al blocco dei collegamenti nazionali*

*inforMARE* - Anche in Italia, che d'altronde è la nazione più colpita dal virus Covid-19, le compagnie di navigazione che operano servizi traghetto sono allo stremo per l'impatto sulla loro attività delle restrizioni ai viaggi e al turismo. «Siamo - ha avvisato il presidente di Assarmatori, Stefano Messina - vicini al punto di non ritorno. Devono essere necessariamente prese le misure d'emergenza che gli armatori stanno richiedendo urgentemente - ha sottolineato Messina - oppure non ci sarà altra alternativa al blocco dei collegamenti nazionali operati dai traghetti. Non una serrata, ma l'inevitabile approdo del collasso generale di quella che finora rappresenta un'eccellenza mondiale nel nostro Paese, l'Italia con 350 navi ha la più grande flotta di navi ro-ro pax al mondo, ma da quando è esplosa l'epidemia Covid-19 la situazione si è fatta insostenibile».

Per chiarire a tutti quale sia la drammatica crisi a cui va celermente incontro il comparto, il presidente di Assarmatori ha spiegato che, «facendo i raffronti con i risultati delle medie degli ultimi anni, le compagnie armatoriali operanti in questo settore nell'ultimo mese hanno incassato circa cinquanta volte di meno (non un quinto - ha sottolineato - ma proprio 50 volte di meno). Per effetto delle restrizioni alla mobilità, infatti, i traghetti non possono più imbarcare passeggeri se non per limitatissimi casi di comprovata urgenza, ma l'incertezza sul futuro ha completamente azzerato anche le prenotazioni, da questi giorni sino ai prossimi mesi, quelle che in primavera e soprattutto in estate assicurano il flusso di cassa indispensabile alla tenuta dei conti e alla continuità aziendale; le aziende che garantiscono il trasporto passeggeri, infatti - ha chiarito Messina - hanno strutturalmente un margine operativo lordo negativo da ottobre a marzo, poi tra la primavera e l'estate incassano quanto serve per riportare i conti in equilibrio. Con il fatturato e gli incassi vicini allo zero ed incidendo sui costi - ha denunciato Messina - comunque non è possibile sopravvivere e se si vuole evitare che le Autostrade del Mare interrompano ogni servizio, che le isole maggiori e minori, dove vive un quinto della popolazione italiana perdano il contatto con il resto del Paese, che il trasporto di merci vitali si blocchi, che decine di migliaia di marittimi perdano il lavoro, bisogna permettere a queste aziende di sopravvivere».

«Bisogna quindi - ha proseguito il presidente di Assarmatori - attivare anche per il settore marittimo tutte le misure conseguenti a partire dalla immediata parificazione dei servizi di collegamento con le isole a quelli aerei considerati di servizio pubblico, con l'estensione ai primi dei benefici garantiti ai secondi dall'articolo 79 del decreto Cura Italia. Occorrerà poi - ha specificato Messina - garantire alle nostre imprese l'accesso ai meccanismi di garanzia previsti dall'art. 57 dello stesso decreto, vigilando affinché gli istituti di credito adottino, con altrettanta urgenza, le procedure volte alla erogazione dei finanziamenti».

«Anche questa misura, però - ha precisato inoltre Messina - da sola non può bastare. C'è anche bisogno di istituire un fondo di compensazione per i danni subiti dalle aziende che

esercitano servizi marittimi di trasporto di cabotaggio e di collegamento con le isole e di integrare con capitali pubblici il fondo Solimare che ha finora garantito, con il solo finanziamento diretto delle imprese e dei lavoratori, il sostegno ai marittimi senza lavoro, ma le cui risorse sono adesso insufficienti per sostenere un'emergenza di tale portata».

«Persino la Grecia, Paese che ancora non è uscito del tutto dal grave default che lo ha colpito dieci anni fa - ha concluso il presidente di Assarmatori - ha deciso di destinare al settore marittimo una parte rilevante delle risorse messe in campo contro l'epidemia. L'Italia non faccia l'errore fatale di non capire la gravità del momento». (4/4)

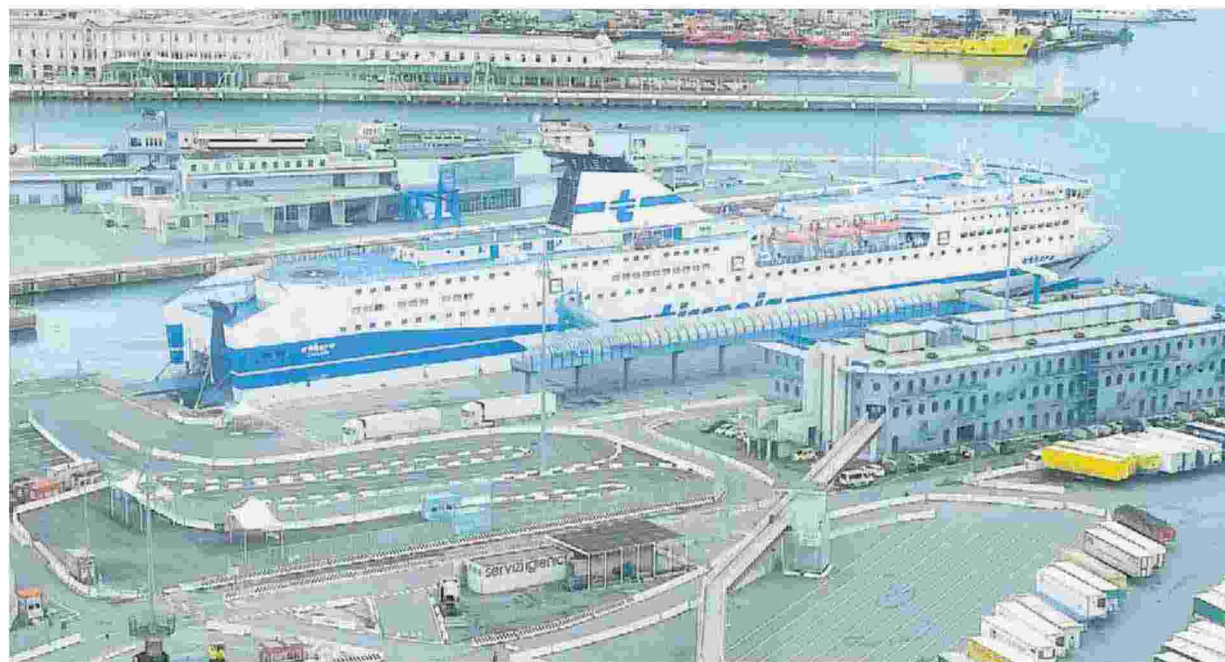
# Messina, Assarmatori: «Traghetti, si rischia il blocco totale»

«Siamo vicini al punto di non ritorno. Devono essere necessariamente prese le misure d'emergenza che gli armatori stanno richiedendo urgentemente oppure non ci sarà altra alternativa al blocco dei collegamenti nazionali operati dai traghetti». È l'avvertimento lanciato dal presidente di Assarmatori, Stefano Messina. «Non una serrata ma l'inevitabile approdo del collasso generale di quella che finora rappresenta un'eccellenza mondiale nel nostro Paese, l'Italia con 350 navi ha la più grande flotta di navi ro-ro pax al mondo, ma da quando

è esplosa l'epidemia Covid-19 la situazione si è fatta insostenibile».

Secondo Messina non è più il tempo della diplomazia: «Non è il momento di nascondersi dietro le parole perché forse non a tutti è chiara la drammaticità della situazione». «Facendo i raffronti con i risultati delle medie degli ultimi anni – spiega – le compagnie armatoriali operanti in questo settore nell'ultimo mese hanno incassato circa cinquanta volte di meno (non un quinto, ma proprio 50 volte di meno)». Per effetto delle restrizioni alla mobilità, infatti, i traghetti

non possono più imbarcare passeggeri se non per limitatissimi casi di comprovata urgenza, ma l'incertezza sul futuro ha completamente azzerato anche le prenotazioni, da questi giorni sino ai prossimi mesi, quelle che in primavera e soprattutto in estate assicurano il flusso di cassa indispensabile alla tenuta dei conti e alla continuità aziendale, denuncia Messina. «Le aziende che garantiscono il trasporto passeggeri, infatti, hanno strutturalmente un margine operativo lordo negativo da ottobre a marzo, poi tra la primavera e l'estate incassano quanto serve per riportare i conti in equilibrio».



## ▲ L'appello

E' forte la preoccupazione di Assarmatori per le conseguenze dell'emergenza-coronavirus



## «I traghetti sono vicini al collasso»

■ **Allarme di Assarmatori:** senza misure di emergenza per il comparto ci sarà il blocco dei collegamenti nazionali operati dai traghetti per «l'inevitabile approdo al collasso generale. Facendo i raffronti con i risultati delle medie degli ultimi anni - spiega in una nota il presidente di Assarmatori Stefano Messina - le compagnie armatoriali operanti nell'ultimo mese hanno incassato circa cinquanta volte di meno» per le restrizioni alla mobilità per l'emergenza coronavirus e «l'incertezza sul futuro ha azzerato le prenotazioni».

Assarmatori chiede la «immediata parificazione dei servizi di collegamento con le isole a quelli aerei considerati di servizio pubblico, con l'estensione ai primi dei benefici garantiti ai secondi dal decreto Cura Italia».

# Il presidente degli armatori dice che il sistema dei traghetti è in ginocchio

28/03/2020 - 17:46

“Siamo vicini al punto di non ritorno”. Stefano Messina, presidente di AssArmatori, che con 350 navi costituisce la più grande flotta di traghetti nazionale per collegamenti interni e internazionali, lancia l'allarme: “L'epidemia da Covid-19 sta mettendo in ginocchio la flotta italiana con un calo degli incassi di 50 volte inferiore all'anno precedente nel giro di un solo mese”. “Non un quinto, ma 50 volte”, rimarca Messina, che chiede urgentemente “misure di emergenza” oppure “non ci sarà altra alternativa “al blocco dei collegamenti nazionali operati dai traghetti”. E se non sarà una serrata, sarà comunque “l'inevitabile approdo al collasso generale di quella che finora rappresenta un'eccellenza mondiale del nostro Paese” spiega il presidente di AssArmatori. Insomma, “da quando è esplosa l'epidemia Covid-19 la situazione è diventata insostenibile”, dice Messina, secondo il quale “non a tutti è chiara la drammaticità della situazione”. “Serve liquidità immediata”. Per Messina non si tratta di miliardi, “ma di qualche decina di milioni” per meglio sostenere il calo delle entrate dovuto al minor flusso dei passeggeri della stagione invernale ma anche da dall'azzeramento delle prenotazioni di questi giorni sino ai prossimi mesi, quelle che in primavera e soprattutto in estate assicurano il flusso di cassa indispensabile alla tenuta dei conti e alla continuità aziendale. “Noi nel corso dell'attività invernale – spiega Messina – ci sosteniamo grazie agli introiti della stagione estiva che quest'anno rischia di essere compromessa proprio dall'emergenza coronavirus” e anche in forza della cancellazione delle prenotazioni “che per noi sono una cassa anticipata”. “Quel che chiediamo è di sostenere la nostra ripresa” afferma il presidente dell'Associazione degli armatori. La flotta nazionale è costituita da 1.400 navi, comprese petroliere, rimorchiatori, container, e all'interno di questo parco-navi, 350 sono i traghetti per la Sicilia, la Sardegna, per i collegamenti con le isole minori che servono una popolazione che si aggira tra i 7 e gli 8 milioni di persone. Ma anche per collegamenti internazionali con la Grecia, la Turchia, Malta e Cipro, suddivisi tra 25-30 armatori. E che comprende un numero di 55-60 mila addetti diretti, che sale di altre 35-40 mila unità con l'indotto, cioè il personale dei porti. E che raggiunge complessivamente le 180 mila unità se si considera la logistica, cioè gli addetti “indiretti”. Una bella cifra, dunque, di lavoratori che rischia di entrare in crisi: “Prendiamo l'incasso una sola società, senza dire qual è, in un confronto con il marzo 2019 è quantomeno disastroso”, dice Stefano Messina: “L'anno scorso è stato di 50 milioni, nel marzo 2020 di un solo milione”. Un abisso. “C'è un'allarme liquidità”, spiega il presidente di AssArmatori, “pertanto chiediamo al governo, alle banche, all'Europa, alla Cassa Depositi e Prestiti di mettere in campo linee di credito e tutti gli strumenti necessari per aiutarci a far fronte ad una situazione che si profila catastrofica”. “Se si bloccano i traghetti, che sono le Autostrade del Mare, si ferma l'Italia”. I collegamenti, certo, “ma anche gli approvvigionamenti, in particolare quelli farmaceutici e alimentari” spiega Messina. Le due confederazioni degli armatori, AssArmatori e Confitarma, hanno attualmente a disposizione un Fondo di solidarietà che però è di gran lunga insufficiente a fronteggiare una situazione che si presenta grave “soprattutto in termini di prospettiva”, sottolinea ancora Messina, che aggiunge: “Bisogna quindi attivare anche per il settore marittimo tutte le misure conseguenti a partire dalla immediata parificazione dei servizi di collegamento con le isole a quelli aerei considerati di servizio pubblico, con l'estensione ai primi dei benefici garantiti ai secondi dall'articolo 79 del decreto Cura Italia. Occorrerà poi garantire alle nostre imprese l'accesso ai meccanismi di garanzia previsti dall'art. 57 dello stesso decreto, vigilando affinché gli istituti di credito adottino - con altrettanta urgenza - le procedure volte alla erogazione dei finanziamenti”. Anche questa misura, però, da sola non può bastare – aggiunge subito dopo Messina - c'è anche bisogno di istituire un fondo di compensazione per i danni subiti dalle aziende che esercitano servizi marittimi di trasporto di cabotaggio e di collegamento con le isole e di integrare con capitali pubblici il fondo Solimare che

ha finora garantito, con il solo finanziamento diretto delle imprese e dei lavoratori, il sostegno ai marittimi senza lavoro, ma le cui risorse sono adesso insufficienti per sostenere un'emergenza di tale portata”. AGI

# Formare un blocco comune di fronte ad un'emergenza

Il minimo che potesse essere fatto era compattarsi, unirsi e confrontarsi con il Governo a una voce sola. Questo ha prodotto un primo protocollo di richieste per il Governo che consentano di attenuare l'impatto dell'epidemia di Corona Virus nel settore dello shipping, nella portualità e nella logistica. Il documento che è stato firmato dai tre presidenti di Assarmatori, Confitarma e Federagenti e che fornisce indirettamente la prova di un cluster che è capace di formare un blocco comune di fronte a un'emergenza, di presentarsi unito per affermare e far comprendere anche alle istituzioni il ruolo vitale dei trasporti marittimi e dei porti.

Si tratta di prime misure, davvero misure tampone minime, che riguardano ad esempio le tasse portuali, che consentano alle aziende del settore di affrontare la crisi, tenendo aperte quelle arterie vitali che collegano i porti all'industria e alla distribuzione, garantendo al sistema Paese e alla comunità italiana, la linfa vitale per superare l'attuale stato di emergenza.

Interi settori dello shipping e dell'industria marittima sono collassati. Il simbolo della crisi è il trasporto passeggeri con traghetti e crociere che registrano crolli fra il 70 e il 90% nelle prenotazioni e che in tempi brevissimi si troveranno ad affrontare un'emergenza occupazionale fra i marittimi di cui numerosi italiani; emergenza che sarà aggravata dal rapido deterioramento delle risorse del Fondo di Solidarietà per i marittimi, con la necessità ormai cogente di porre in essere misure straordinarie che per il comparto shipping non sono consuete. Con navi ro-ro e ferries che continuano a garantire i collegamenti sulle Autostrade del Mare, sul cabotaggio peninsulare ed insulare e soprattutto nei servizi di trasporto pubblico locale con le crescenti restrizioni che impattano sui traffici passeggeri e merci per le isole, il pericolo di un black out globale dei servizi per garantire anche gli approvvigionamenti di base per i cittadini tende a accentuarsi.

A livello internazionale lo shipping italiano sta soffrendo le conseguenze di soluzioni e misure a macchia di leopardo adottate dai vari Stati (che ad esempio impediscono il regolare "cambio degli equipaggi"); stiamo assistendo a una discriminazione e colpevolizzazione in alcuni paesi anche dell'Unione Europea delle navi e dei marittimi italiani e in questo quadro il fatto che il cluster italiano parli all'unisono e si coordini specie nella richiesta di misure mirate per la sopravvivenza del settore è un fatto assolutamente positivo.

Stefano Messina Presidente Assarmatori



# Dialogare con il Governo per dare soluzioni allo shipping

Il trasporto marittimo serve il 90% del commercio mondiale: ciò significa che l'integrazione tra le aree del pianeta e il loro sviluppo non sarebbero possibili senza il trasporto marittimo di materie prime, di merci alimentari, di beni semilavorati e finiti. È evidente quindi che la protezione delle linee marittime e del libero commercio ha un'importanza strategica ed è condizione imprescindibile per mantenere vitale lo sviluppo dell'economia e della società.

Particolarmente importante è la navigazione mercantile per l'Italia: la nostra è anzitutto un'economia di trasformazione, dove le materie prime arrivano, per lo più da altri continenti, per essere processate in semilavorati e prodotti finiti e quindi destinate ad altri mercati in Europa e nel mondo. In totale, nei porti italiani le linee di navigazione internazionali e di cabotaggio movimentano oltre 490 milioni di tonnellate complessive.

Ecco perché se le navi dovessero fermarsi sarebbe un problema enorme per tutto il mondo e, in particolare, per il nostro Paese. Per questo, noi armatori non ci tiriamo indietro davanti all'emergenza e insieme agli equipaggi delle nostre navi continuiamo a trasportare le merci necessarie per la vita quotidiana di tutti.

Purtroppo, i problemi non mancano. Molti Paesi stanno imponendo restrizioni al traffico delle navi italiane e norme d'interdizione anche per le unità di altre bandiere che abbiano fatto scalo in Italia. Tali limitazioni si ripercuotono sul personale navigante e tecnico italiano che deve imbarcare nei porti di questi Paesi, nonché sugli ispettori per rilasciare delle certificazioni obbligatorie. In pratica, da quando è scoppiata l'emergenza è sempre più difficile procedere all'avvicendamento dei marittimi italiani su navi che operano all'estero ed esiste il concreto pericolo che le navi non possano più operare per mancanza di equipaggi.

Nella lettera che il 12 marzo Confitarma, insieme ad Assarmatori e Federagenti, ha scritto al Governo sono state illustrate le numerose problematiche che riguardano i trasporti marittimi auspicando che vengano urgentemente individuate soluzioni adeguate a garantire l'operatività delle navi e la regolarità dei traffici.

Esprimo quindi forte apprezzamento per l'intervento della pubblica Amministrazione su due problematiche segnalate dall'armamento, dagli agenti e dalle Organizzazioni Sindacali grazie alle quali si possono risolvere una parte delle difficili situazioni che le nostre navi stanno fronteggiando. I Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti e della Salute hanno disposto rispettivamente proroghe dei certificati di competenza (CoC) dei marittimi e della validità dei certificati sanitari biennali. Non meno importante è l'azione del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale per la consistente attività in corso in quei paesi ove, nei porti, sono stati riscontrati problemi per la libertà di attracco delle navi e per la movimentazione di marittimi nazionali.

Sono convinto che dialogare con il Governo sia fondamentale e che dal confronto con le istituzioni possano derivare le soluzioni alle nostre istanze.

Mario Mattioli, Presidente Confitarma



# Per l'economia del mare inizierà il conto dei danni

**L**a dimensione della crisi in atto e la totale incertezza circa i tempi in cui il Paese riuscirà a uscire dall'emergenza rendono obsoleta e superata nel giro di 24 ore ogni presa di posizione e ogni richiesta. Lo stesso decreto Cura Italia contiene al suo interno le premesse per essere in tempi brevissimi superato dai fatti, dai numeri, dalle esigenze cogenti di un sistema, in primis quello sanitario, quindi economico nella sua globalità, che scricchiola in ogni sua componente. I porti e l'economia del mare non fanno eccezione. Ferma restando il dato positivo delle tre associazioni imprenditoriali che si sono presentate congiuntamente al confronto con il governo e i ministeri competenti, i risultati sembrano essere nella contingenza, e altrimenti non potrebbe accadere, insoddisfacenti e inadeguati alle necessità di un comparto che specie per quanto riguarda i trasporti passeggeri via mare sta precipitando a picco e rischia di subire l'onda di risacca dell'emergenza anche per i mesi a venire.

La situazione è in costante evoluzione e i comportamenti degli operatori di un comparto di frontiera come è quello marittimo inevitabilmente devono essere ispirati alla massima flessibilità e rapidità di reazione.

Attendarsi anche dalle istituzioni e dalla politica una identica e parallela rapidità decisionale è probabilmente utopico, ma il nostro dovere è comunque quello di evidenziare quotidianamente un quadro di riferimento, anche proiettato a livello internazionale, che si basi su dati concreti, su numeri certi e rilevati.

Mi rendo conto che per un magazine periodico, questa situazione generi difficoltà su difficoltà, ma quello che era vero e valido due giorni addietro, in un quadro emergenziale come quello attuale, oggi è già storia, neppure più cronaca.

È una situazione mondiale che non ha precedenti per le nostre generazioni e quindi ogni parola, come hanno dimostrato in queste settimane i troppi interventi a sproposito di politici ma anche di tecnici del settore sanitario, va tarata con prudenza, con grande moderazione. Per l'economia italiana del mare il conto dei danni e delle difficoltà è solo alla fase iniziale.



*Gian Enzo Duci Presidente Federagenti*

# ASSARMATORI: blocco totale dei collegamenti dei traghetti

GAM EDITORI 03:00 0



30 marzo 2020 -

*“Siamo vicini al punto di non ritorno. Devono essere necessariamente prese le misure d'emergenza che gli armatori stanno richiedendo urgentemente oppure non ci sarà altra alternativa al blocco dei collegamenti nazionali operati dai traghetti. Non una serrata ma l'inevitabile approdo del collasso generale di quella che finora rappresenta un'eccellenza mondiale nel nostro Paese, l'Italia con 350 navi ha la più grande flotta di navi ro-ro pax al mondo, ma da quando è esplosa l'epidemia Covid-19 la situazione si è fatta insostenibile”.*

Secondo il Presidente di ASSARMATORI, Stefano Messina, non è più il tempo della diplomazia.

*“Non è il momento di nascondersi dietro le parole perché forse non a tutti è chiara la drammaticità della situazione”.*

*“Facendo i raffronti con i risultati delle medie degli ultimi anni - spiega Messina - le compagnie armatoriali operanti in questo settore nell'ultimo mese hanno incassato circa cinquanta volte di meno (non un quinto, ma proprio 50 volte di meno). Per effetto delle restrizioni alla mobilità, infatti, i traghetti non possono più imbarcare passeggeri se non per limitatissimi casi di comprovata urgenza, ma l'incertezza sul futuro ha completamente azzerato anche le prenotazioni, da questi giorni sino ai prossimi mesi, quelle che in primavera e soprattutto in estate assicurano il flusso di cassa indispensabile alla tenuta dei conti e alla continuità aziendale; le aziende che garantiscono il trasporto passeggeri, infatti, hanno strutturalmente un margine operativo lordo negativo da ottobre a marzo, poi tra la primavera e l'estate incassano quanto serve per riportare i conti in equilibrio. Con il fatturato e gli incassi vicini allo zero ed incidendo sui costi comunque non è possibile sopravvivere e se si vuole evitare che le Autostrade del Mare interrompano ogni servizio, che le isole maggiori e minori, dove vive un quinto della popolazione italiana perdano il contatto con il resto del Paese, che il trasporto di merci vitali si blocchi, che decine di migliaia di marittimi perdano il lavoro, bisogna permettere a queste aziende di*

sopravvivere. Bisogna quindi attivare anche per il settore marittimo tutte le misure conseguenti a partire dalla immediata parificazione dei servizi di collegamento con le isole a quelli aerei considerati di servizio pubblico, con l'estensione ai primi dei benefici garantiti ai secondi dall'articolo 79 del decreto Cura Italia. Occorrerà poi garantire alle nostre imprese l'accesso ai meccanismi di garanzia previsti dall'art. 57 dello stesso decreto, vigilando affinché gli istituti di credito adottino - con altrettanta urgenza - le procedure volte alla erogazione dei finanziamenti". "Anche questa misura, però, da sola non può bastare - ha proseguito Messina - c'è anche bisogno di istituire un fondo di compensazione per i danni subiti dalle aziende che esercitano servizi marittimi di trasporto di cabotaggio e di collegamento con le isole e di integrare con capitali pubblici il fondo Solimare che ha finora garantito, con il solo finanziamento diretto delle imprese e dei lavoratori, il sostegno ai marittimi senza lavoro, ma le cui risorse sono adesso insufficienti per sostenere un'emergenza di tale portata".

"Persino la Grecia, Paese che ancora non è uscito del tutto dal grave default che lo ha colpito dieci anni fa, ha deciso di destinare al settore marittimo una parte rilevante delle risorse messe in campo contro l'epidemia. "L'Italia - conclude Messina - non faccia l'errore fatale di non capire la gravità del momento".

# Fatturato dei traghetti a picco, Assarmatori: “Servono misure urgenti”

28 Marzo 2020



20080802 GENOVA -CRO- ESODO D'AGOSTO. Partenze per le isole dal porto di Genova, questa sera. - ANSA/LUCA ZENNARO -

Allarme tra gli armatori per il comparto traghetti a seguito del crollo a picco del fatturato e alle prenotazioni azzerate per il Coronavirus. A lanciare l'allarme il presidente di Assarmatori Stefano Messina: "Facendo i raffronti con i risultati delle medie degli ultimi anni – ha spiegato in una nota – le compagnie armatoriali operanti in questo settore nell'ultimo mese hanno incassato circa cinquanta volte di meno" per le restrizioni alla mobilità per l'emergenza coronavirus. Messina ha aggiunto anche il fattore incertezza per il futuro con le prenotazioni completamente azzerate. "Chiediamo immediata parificazione dei servizi di collegamento con le isole a quelli aerei considerati di servizio pubblico, con l'estensione ai primi dei benefici garantiti ai secondi dall'articolo 79 del decreto Cura Italia – spiega Assarmatori nella nota – l'accesso ai meccanismi di garanzia

previsti dall'art. 57 dello stesso decreto" sul supporto alla liquidità delle imprese colpite dall'emergenza. "C'è anche bisogno – conclude la nota dell'associazione – di istituire un fondo di compensazione per i danni subiti dalle aziende che esercitano servizi marittimi di trasporto di cabotaggio e di collegamento con le isole e di integrare con capitali pubblici il fondo Solimare che ha finora garantito, con il solo finanziamento diretto delle imprese e dei lavoratori, il sostegno ai marittimi senza lavoro, ma le cui risorse sono adesso insufficienti per sostenere un'emergenza di tale portata".

# Porti chiusi e sbarco impedito agli equipaggi Navi italiane, più di cinquanta i Paesi vietati



Simone Gallotti / GENOVA

**I**porti di mezzo mondo sono chiusi. Non alla merce, perché serve per alimentare i mercati, ma per i marittimi. Significa che però le navi rischiano di fermarsi comunque: «Perché non avvengono più le rotazioni degli equipaggi» spiega Remo Di Fiore, sindacalista dell'Itf, il colosso mondiale che tutela i lavoratori dei trasporti. Il tempo a bordo è scandito da contratti e certificazioni: superato quel periodo il marittimo non può più lavorare e diventa un «passeggero». Per l'armatore al danno si aggiunge così la beffa del costo ulteriore. La nave rischia infatti di rimanere con meno marittimi di quelli necessari a farla navigare in sicurezza e chi rimane a bordo come passeggero deve avere «vitto, alloggio e wi fi» come spiega Di Fiore.

NEL MONDO

Anche volendo trovare uno scalo aperto nel lungo elenco che Assarmatori, l'associazione degli armatori italiani presieduta da Stefano Messina ha reso pubblico (53 i Paesi «vietati» alle navi italiane), il problema rimane quello di trovare un volo. È la logistica dei marittimi ad essersi completamente inceppata. Così l'Itf ha diramato circolari in tutto il mondo per estendere una deroga di un mese ai certificati, così da tenere equipaggi operativi a bordo. La Grecia, che ha uno delle flotte mercantili più importanti al mondo, ha annunciato di aver recepito la direttiva. «E poi tra un mese vedremo» dice Di Fiore. Nella tabella ci sono tutti gli scali più importanti e il problema è così grave per il commercio mondiale che qualche autorità sta già allargando, anche se di poco, le maglie: ieri Singapore, capitale mondiale dello shipping, ha annunciato che permetterà il cambio degli equipaggi «in circostanze eccezionali». È un passo in avanti, ma nel resto del mondo è caos completo: «Anche chi deve tor-

nare a casa, penso a indiani e ucraini, non ci riesce». È tutto bloccato. Anche in Italia soffrono le compagnie marittime - l'allarme è generale per gli armatori, soprattutto per le crociere - e gli equipaggi che in molti casi rischiano di non avere paracadute.

IN ITALIA

«I marittimi sono molto esposti in questa fase di crisi determinata dal coronavirus» spiega Enrico Ascheri, responsabile dei porti della Cgil - E' colpa del duplice effetto che si abbate sui lavoratori di questa categoria, tra quelli a bordo che stanno per terminare il periodo di imbarco e quelli che non possono tornare a casa». Alcuni armatori hanno provato a chiedere una deroga, magari impiegando sulle linee di cabotaggio anche personale extracomunitario, ma la mossa ha trovato l'opposizione del sindacato. La legge non lo consente. E poi «ci sono gli armatori che hanno fermato le navi»: per quei marittimi è la compagnia a dover trovare

una sistemazione a terra, in albergo. Ed è un altro costo che si abbatte su un settore colpito duramente dalla crisi. «I marittimi non hanno ammortizzatori sociali e sono licenziabili» continua Ascheri - Non c'è cassa, non ci sono paracadute che possano attutire il periodo di inattività». Nudi in piena tempesta. Per gli italiani che operano su navi con bandiera tricolore, circa 20 mila, il problema, spiega Di Fiore, non si pone: «C'è la cassa e si può accedere al fondo Solimare». Ma per i nostri connazionali imbarcati su navi che battono bandiera estera, rischia di essere un dramma. «Si tratta di circa 8 mila persone» spiega l'Itf - senza ammortizzatori sociali». In Inghilterra per superare il problema hanno deciso di basarsi sulla nazionalità dell'equipaggio, non sulla bandiera della nave su cui si opera, e concedere ai marittimi inglesi un ammortizzatore sociale. In Italia ci stanno provando, oltre all'Itf, anche i sindacati e Ascheri conferma: «Stiamo lavorando con il ministero per trovare una soluzione di sostegno al reddito». —



Il selfie di un marittimo "prigioniero" di una nave portacontainer

# I Paesi che non vogliono navi italiane

## LEGENDA

- Vietato l'ingresso ai provenienti dall'Italia
- Viene eseguito il test
- Voli internazionali chiusi
- Ammessi cambi d'equipaggio, restrizioni in relazione alla nazionalità tra cui cittadini dell'UE
- Restrizioni in relazione ai porti precedentemente toccati, tra cui l'Italia
- Restrizioni in relazione ai porti precedentemente toccati, non specificati
- Frontiere chiuse, cambi di equipaggio possibili, può essere applicata la quarantena
- Frontiere chiuse, cambi di equipaggio ammessi
- Quarantena di 14 giorni dall'ultimo porto prima dell'attracco
- Quarantena per le navi provenienti da Paesi infetti, tra cui l'Italia
- Restrizioni per chi proviene da Paesi infetti, non meglio specificati



# Gli armatori: senza aiuti rischiamo di non poter ripartire

La Sardegna e le sue isole minori rischiano di rimanere tagliate fuori da flussi turistici e traffico commerciale. Lo stop dell'economia causato dalla pandemia Covid-19 ha messo in ginocchio l'intero comparto del trasporto marittimo e del cabotaggio: non è garantito che traghetti e mercantili ormeggiati nei porti siano pronti a salpare al termine della limitazione degli spostamenti.

Le compagnie riunite sotto le insegne di Assarmatori hanno lanciato l'sos al governo Conte. L'organizzazione, di cui fanno parte Onorato armatori, Grandi navi veloci e la sarda Delcomar, denuncia un crollo del fatturato di cinquanta volte rispetto al 2019. Un dato drammatico che deve portare all'immediata parificazione dei servizi di collegamento con le isole a quelli aerei considerati di servizio pubblico. Si rende quindi fondamentale estendere i benefici riconosciuti ai vettori aerei dal decreto-legge "Cura Italia" alle navi battenti bandiera italiana. In caso contrario saranno decine di migliaia i marittimi che rischiano di essere lasciati a terra.

Il presidente Stefano Messina usa parole che non la-

sciano spazio alla fantasia: «Siamo vicini al punto di non ritorno. Devono essere necessariamente prese le misure d'emergenza oppure non ci sarà alternativa al blocco dei collegamenti nazionali operati dai traghetti». I vettori spiegano che un comparto strategico per l'economia nazionale rischia di arenarsi nelle secche della recessione: «Facciamo rotta verso l'inevitabile approdo del collasso generale di quella che finora rappresenta un'eccellenza mondiale. L'Italia con 350 navi ha la più grande flotta di navi ro-ro pax al mondo, ma da quando è esplosa l'epidemia Covid-19 la situazione si è fatta insostenibile. Non è il momento di nascondersi dietro le parole perché forse non

a tutt. è chiara la drammaticità della situazione».

Anche Confitarma, organizzazione degli armatori aderente a Confindustria, ha chiesto a Palazzo Chigi sostegno immediato per il comparto e una rivisitazione di tutta la normativa sugli aiuti di Stato. In Europa la Grecia ha già messo in campo una strategia per sostenere le compagnie e tutelare i collegamenti con le isole minori. (mat. mas)

RIPRODUZIONE RISERVATA



IN PORTO  
A sinistra, una nave Tirrenia all'attracco. Gli armatori chiedono sostegno alle compagnie di navigazione sul modello di quelli previsti per i vettori aerei