

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

di Marco Innocenti

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



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

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

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

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

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

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

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