

Rassegna stampa Assarmatori del 16/05/2020

Indice delle testate

Il Secolo XIX.....	2
La Gazzetta Marittima.....	4
Shipmag.....	7
The Meditelegraph.....	8
The Meditelegraph (ing.).....	11
Amare Gaeta.....	12

IL PRESIDENTE DI ASSARMATORI

Messina accusa: traghetti in crisi e senza aiuti, a rischio in 30 mila

Stefano Messina, presidente di Assarmatori, protesta per i pochi aiuti al settore dei traghetti. «A rischio un lavoratore su due». **FERRARI/PAGINA 9**

STEFANO MESSINA Il presidente di Assarmatori: soldi solo per Alitalia, è inaccettabile

«Traghetti, settore nel dramma A rischio un lavoratore su due»

STEFANO MESSINA
PRESIDENTE NAZIONALE
ASSARMATORI

«Chi pensa che la merce possa compensare il crollo di passeggeri commette un errore a dir poco grossolano»

L'INTERVISTA

Francesco Ferrari

«**C**osa dovrei dire? Dico che in una manovra che dovrebbe immettere 55 miliardi di euro nell'economia, una cifra mai vista nella storia del Paese, per il trasporto marittimo c'è poco o niente. E siamo l'Italia, un Paese che dipende quasi interamente dalle navi per il suo export e per l'approvvigionamento energetico e delle materie prime. Un Paese che ha un sesto della sua popolazione che vive su isole. Questa sottovalutazione avrà un costo enorme e lo pagheranno le imprese, i passeggeri, ma in primo luogo lo pagheranno i marittimi, migliaia dei quali perderanno il lavoro». Stefano Messina, genovese, presidente di Assarmatori, lo dice chiaramente, «con tutto il dolore che mi comporta questa cosa»: il

prezzo della crisi, e dell'adeguatezza dei provvedimenti, cadrà sull'anello più debole del settore.

Che cosa vi aspettavate dall'ultimo decreto?

«Ci aspettavamo, almeno per i traghetti, la stessa attenzione che il governo ha riservato ad Alitalia. E non parlo della cifra: quasi 4 miliardi, di cui una parte per coprire le perdite del 2019 e 3 miliardi di nuovo equity, quando fra meno di un anno sappiamo tutti che ci sarà bisogno di altro denaro, è una scelta che non commento nemmeno. Ci aspettavamo un sostegno che partisse da una considerazione: nulla, oggi, può essere considerato più "asset infrastrutturale essenziale" del trasporto marittimo, soprattutto se parliamo di Sicilia, Sardegna e isole minori. Ma le pare normale che oggi sia vietato raggiungere le isole via mare e sia consentito invece usare l'aereo? L'altro giorno parlavo con un collega napoletano, che mi diceva che ogni giorno una quarantina fra medici e infermieri raggiungono Ischia e Capri da Napoli. Sarà un servizio essenziale, quello dei traghetti?».

Quanto stanno soffrendo oggi le società che gestiscono i traghetti?

«Il calo di fatturato è drammatico. Su Sicilia ed Sardegna siamo al 100%, sulle isole minori andiamo dal 60 al 90%. Crediamo che un aiuto pub-

blico sia doveroso, come è stato fatto, appunto, per Alitalia. La nostra seconda richiesta, finora inascoltata, riguarda gli sgravi contributivi: come ci sono per il traffico internazionale, col paradosso - legale, ci tengo a sottolinearlo - che vanno a beneficio di marittimi comunitari non italiani, basterebbero poche decine di milioni di euro per coprire quelle società che impiegano italiani. La terza richiesta riguarda il fondo Solimare, che va assolutamente sostenuto per arginare i danni che questa situazione provocherà all'occupazione».

Parliamo di questi danni. Possiamo quantificarli?

«Prendendo in considerazione una platea di 60.000 persone, stagionali compresi, di cui 35.000 marittimi e 25.000 addetti, possiamo arrivare al 50%».

Uno su due perderà il lavoro?

«È un rischio concreto. Purtroppo la situazione è questa. E non stiamo tenendo conto del resto del cluster: agenzie marittime, spedizionieri, terminal portuali. Le navi viag-



geranno con equipaggi ridotti ai minimi della tabella d'armamento, il che significa che i tradizionali turni d'imbarco saranno stravolti. Come sa il lavoro marittimo è da sempre temporaneo, ma rispetta dei turni d'assunzione che lo rendono pressoché stabile: questo meccanismo è destinato a incepparsi, perché potremo imbarcare più o meno la metà del personale. Soltanto tra i nostri associati prevediamo un taglio di migliaia di addetti, ma i problemi sono comuni e credo che tutti gli armato-

ri si comporteranno allo stesso modo. Ovviamente non è una ritorsione ma la conseguenza inevitabile di una scelta sbagliata. Il governo ha deciso di sostenere il trasporto aereo e quello ferroviario, compensando con aiuti diretti la perdita dei ricavi conseguente al calo dei biglietti venduti, ma non ha esteso i ritorsori al trasporto marittimo. Chi pensa che la merce possa compensare il calo dei passeggeri commette un errore a dir poco grossolano». **Lei pensa che si possa ancora intervenire?**

«Contiamo su un intervento a livello di conversione del decreto, durante il passaggio parlamentare. Credo ci siano sufficienti spazi di manovra». **Traghetti a parte, com'è oggi la situazione nei porti italiani?**

«I porti reggono, grazie allo straordinario impegno di tutti: pubblico e aziende private. Certo: non aiuta il fatto che alle Authority sia stato consentito di lavorare solo con gli avanzi di bilancio. Una scelta francamente difficile da capire in piena emergenza Covid». —

65

le compagnie di navigazione che hanno la sede in Italia

44

le rotte dei traghetti merci e passeggeri comprese nel sistema Autostrade del mare

1353

le navi battenti bandiera italiana sopra 1000 tonnellate di stazza lorda

I PRINCIPALI NODI



Niente passeggeri a bordo delle navi

Oggi è vietato raggiungere le Isole maggiori via mare a bordo di un traghetto. Sono esonerati solo i camionisti con carico al seguito, mentre un passeggero comune deve ottenere il permesso scritto da parte delle Regioni Sardegna e Sicilia. Il problema, se le norme non saranno riviste, si acutizzerà in estate, periodo nel quale le compagnie dei traghetti fanno il grosso dei bilanci grazie al turismo.



Mancano i fondi per integrare i redditi

Gli armatori chiedono anche il rifinanziamento del fondo Solimare, cui aderiscono tutte le imprese armatoriali con più di cinque dipendenti, comprese le imprese che esercitano il servizio di rimorchio in concessione. Provvede ad attuare interventi a tutela del reddito del personale marittimo, amministrativo e di terra nei casi di riduzione o sospensione dell'attività lavorativa delle aziende.



Senza sgravi sul personale chi collega le isole minori

Oggi le compagnie che fanno traffico internazionale possono beneficiare di sgravi contributivi per il personale marittimo. La richiesta di Assarmatori è quella di poter estendere questi sgravi anche per le compagnie che fanno cabotaggio marittimo, cioè quelle operano su rotte inferiori alle 100 miglia nautiche: nei fatti, le aziende che collegano le isole minori italiane.



Aiuti solo al trasporto aereo: il governo dimentica il mare

16 Maggio 2020



ROMA – “Il governo ha deciso di salvare il

trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo – scrive Assarmatori – dove un sesto della popolazione vive su isole e il 90% della produzione di merci dipende dal trasporto marittimo per l’approvvigionamento delle materie prime o per la distribuzione del prodotto finito.

Nell’ultima versione del Decreto Rilancio, infatti, all’art. 201 è previsto un fondo di 150 milioni per la compensazione dei danni subiti dalle compagnie aeree nazionali per effetto della riduzione del numero dei passeggeri trasportati durante la fase di emergenza da Coronavirus e all’art. 206 è previsto un fondo di 3 miliardi di euro per la costituzione di una nuova compagnia di bandiera. Per le compagnie di navigazione, che i passeggeri proprio non li possono tuttora imbarcare, non è stato invece previsto alcun indennizzo o aiuto, se si esclude la sospensione della tassa di ancoraggio. Altro che sostenere le attività marittime e impedire il tracollo di un settore strategico dell’economia nazionale e l’immediata cancellazione di migliaia di posti di lavoro, come il governo aveva assicurato di voler fare.

Assarmatori denuncia come “la gravità della situazione non sia stata colta a fondo visto che dopo oltre due mesi di lockdown il cluster marittimo, componente fondamentale della catena logistica che tiene in piedi il Paese, è allo stremo per le conseguenze della pandemia”. In ballo non c’è solo il destino delle imprese armatoriali che garantiscono una rete di collegamenti essenziali, ma anche migliaia di posti di lavoro di marittimi italiani.

Il settore crocieristico, che secondo le previsioni di fine 2019 quest'anno si sarebbe dovuto avviare a superare ogni record precedente, con oltre 13 milioni di passeggeri in Italia, tra imbarchi, sbarchi e transiti, è interamente fermo. E in Italia la situazione è ancora più grave perché le compagnie che hanno assicurato finora tali volumi (e che per l'80% sono aziende internazionali), non solo devono far fronte alle difficoltà di rientro dei marittimi nelle loro nazioni di provenienza per i divieti posti dai vari governi (in tutto il mondo sono 100 mila i marittimi bloccati sulle navi per questo motivo), ma non possono nemmeno attraccare nei porti italiani per mettere le navi in disarmo, a causa di un'inspiegabile blocco imposto con i decreti emergenziali. Una scelta tanto miope quanto autolesionista: tenere lontano in un momento così critico chi ha garantito in questi anni la crescita più consistente degli incassi turistici non è certo prova di lungimiranza.

Non va meglio al cabotaggio nazionale di trasporto merci e passeggeri: i traghetti che collegano i principali porti nazionali e in particolare le isole maggiori e minori e le navi impegnate sulle Autostrade del Mare, continuano a viaggiare per consentire il trasporto delle merci, indispensabile per gli approvvigionamenti e per garantire la continuazione di attività economiche e industriali vitali, ma i costi ingenti di questi servizi, essenziali per il Paese, non vengono minimamente compensati dai ricavi mancando completamente la componente del traffico passeggeri. E non fa prevedere miglioramenti la prospettiva di dover viaggiare al 50-60% (e forse anche meno) della disponibilità dei posti anche dopo la fine del lockdown, per poter garantire il distanziamento fisico che giustamente dovrà rimanere in vigore fino al completo debellamento della pandemia e per cui le aziende armatoriali hanno già adottato tutti i protocolli. Dalle analisi effettuate dalle compagnie armatoriali risulta, infatti, che mentre i ricavi caleranno per oltre la metà (il calo attuale è superiore al 90%) i costi fissi e variabili non potranno che scendere di un quarto o poco più, condizioni che rendono impossibile qualsiasi ipotesi di continuità aziendale. Tanto più se anche per le compagnie di navigazione, come per le altre aziende "capital and labour intensive", l'accesso alla liquidità con garanzie pubbliche resta al momento solo un'illusione.

Quanto al traffico internazionale di container e rinfuse, le navi continuano ad essere rallentate dalle diverse e spesso contrastanti misure di contenimento decise dalle varie autorità nazionali e di numerosi altri Paesi. Di conseguenza il calo dell'attività

nei porti italiani supera il 30%, ma le previsioni sono di ulteriori peggioramenti per il prossimo futuro.

Per reggere questa situazione di autentica calamità Assarmatori, insieme a Conftrasporto a cui aderisce e alle altre Associazioni del cluster, ha chiesto misure specifiche di sostegno per le imprese e i lavoratori analoghe a quelle previste per il trasporto aereo fin dal primo Decreto Cura Italia di metà marzo. "Misure che dovranno aiutare l'intero impianto del trasporto marittimo e passeggeri in particolare, a garanzia della più grande popolazione insulare d'Europa. Ma finora, al di là di rassicurazioni e impegni verbali, non si è visto nulla di concreto. E il tempo sta scadendo facendo emergere i confini di una crisi sistemica che, per un Paese che dipende in modo così evidente dal trasporto marittimo, è destinata ad assumere le caratteristiche di un vero e proprio suicidio collettivo".

Traghetti, allarme Assarmatori: “Rischiamo di perdere trentamila posti di lavoro”

16 MAGGIO 2020 - Redazione



Genova – “Ci aspettavamo, almeno per i traghetti, la stessa attenzione che il governo ha riservato ad **Alitalia**. E non parlo della cifra: quasi 4 miliardi, di cui una parte per coprire le perdite del 2019 e 3 miliardi di nuovo equity, quando fra meno di un anno sappiamo tutti che ci sarà bisogno di altro denaro, è una scelta che non commento nemmeno. Ci aspettavamo un sostegno che partisse da una considerazione: nulla, oggi, può essere considerato più “**asset infrastrutturale essenziale**” del trasporto marittimo, soprattutto se parliamo di Sicilia, Sardegna e isole minori”. Lo dice [in un'intervista al Secolo XIX](#) il **presidente di Assarmatori, Stefano Messina**.

Per Messina, in assenza di misure concrete il pericolo è che si perdano 30.000 posti di lavoro. “È un rischio concreto. Purtroppo la situazione è questa. **E non stiamo tenendo conto del resto del cluster: agenzie marittime, spedizionieri, terminal portuali**. Le navi viaggeranno con equipaggi ridotti ai minimi della tabella d'armamento, il che significa che i tradizionali turni d'imbarco saranno stravolti”.

Messina: "Misure insufficienti, nei traghetti rischia il posto un lavoratore su due" / L'INTERVISTA

"In una manovra che dovrebbe immettere 55 miliardi di euro nell'economia, una cifra mai vista nella storia del Paese, per il trasporto marittimo c'è poco o niente. E siamo l'Italia, un Paese che dipende quasi interamente dalle navi per il suo export e per l'approvvigionamento energetico e delle materie prime"

di Francesco Ferrari

16/05/2020

Genova - «Cosa dovrei dire? Dico che in una manovra che dovrebbe immettere 55 miliardi di euro nell'economia, una cifra mai vista nella storia del Paese, per il trasporto marittimo c'è poco o niente. E siamo l'Italia, un Paese che dipende quasi interamente dalle navi per il suo export e per l'approvvigionamento energetico e delle materie prime. Un Paese che ha un sesto della sua popolazione che vive su isole. Questa sottovalutazione avrà un costo enorme e lo pagheranno le imprese, i passeggeri, ma in primo luogo lo pagheranno i marittimi, migliaia dei quali perderanno il lavoro». **Stefano Messina, genovese, presidente di Assarmatori**, lo dice chiaramente, «con tutto il dolore che mi comporta questa cosa»: il prezzo della crisi, e dell'inadeguatezza dei provvedimenti, cadrà sull'anello più debole del settore.

Che cosa vi aspettavate dall'ultimo decreto?

«Ci aspettavamo, almeno per i traghetti, la stessa attenzione che il governo ha riservato ad Alitalia. E non parlo della cifra: quasi 4 miliardi, di cui una parte per coprire le perdite del 2019 e 3 miliardi di nuovo equity, quando fra meno di un anno sappiamo tutti che ci sarà bisogno di altro denaro, è una scelta che non commento nemmeno. Ci aspettavamo un sostegno che partisse da una considerazione: nulla, oggi, può essere considerato più "asset infrastrutturale essenziale" del trasporto marittimo, soprattutto se parliamo di Sicilia, Sardegna e isole minori. Ma le pare normale che oggi sia vietato raggiungere le isole via mare e sia consentito invece usare l'aereo? L'altro giorno parlavo con un collega napoletano, che mi diceva che ogni giorno una quarantina fra medici e

infermieri raggiungono Ischia e Capri da Napoli. Sarà un servizio essenziale, quello dei traghetti?».

Quanto stanno soffrendo oggi le società che gestiscono traghetti?

«Il calo di fatturato è drammatico. Su Sicilia ed Sardegna siamo al 100%, sulle isole minori andiamo dal 60 al 90%. Crediamo che un aiuto pubblico sia doveroso, come è stato fatto, appunto, per Alitalia. La nostra seconda richiesta, finora inascoltata, riguarda gli sgravi contributivi: come ci sono per il traffico internazionale, col paradosso – legale, ci tengo a sottolinearlo – che vanno a beneficio di marittimi comunitari non italiani, basterebbero poche decine di milioni di euro per coprire quelle società che impiegano italiani. La terza richiesta riguarda il fondo Solimare, che va assolutamente sostenuto per arginare i danni che questa situazione provocherà all'occupazione».

Parliamo di questi danni. Possiamo quantificarli?

«Prendendo in considerazione una platea di 60.000 persone, stagionali compresi, di cui 35.000 marittimi e 25.000 addetti, possiamo arrivare al 50%».

Uno su due perderà il lavoro?

«È un rischio concreto. Purtroppo la situazione è questa. E non stiamo tenendo conto del resto del cluster: agenzie marittime, spedizionieri, terminal portuali. Le navi viaggeranno con equipaggi ridotti ai minimi della tabella d'armamento, il che significa che i tradizionali turni d'imbarco saranno stravolti. Come sa il lavoro marittimo è da sempre temporaneo, ma rispetta dei turni d'assunzione che lo rendono pressoché stabile: questo meccanismo è destinato a incepparsi, perché potremo imbarcare più o meno la metà del personale. Soltanto tra i nostri associati prevediamo un taglio di migliaia di addetti, ma i problemi sono comuni e credo che tutti gli armatori si comporteranno allo stesso modo. Ovviamente non è una ritorsione ma la conseguenza inevitabile di una scelta sbagliata. Il governo ha deciso di sostenere il trasporto aereo e quello ferroviario, compensando con aiuti diretti la perdita dei ricavi conseguente al calo dei biglietti venduti, ma non ha esteso i ristori al trasporto marittimo. Chi pensa che la merce possa compensare il calo dei passeggeri commette un errore a dir poco grossolano».

Lei pensa che si possa ancora intervenire?

«Contiamo su un intervento a livello di conversione del decreto, durante il passaggio parlamentare. Credo ci siano sufficienti spazi di manovra».

Traghetti a parte, com'è oggi la situazione nei porti italiani?

«I porti reggono, grazie allo straordinario impegno di tutti: pubblico e

aziende private. Certo: non aiuta il fatto che alle Authority sia stato consentito di lavorare solo con gli avanzi di bilancio. Una scelta francamente difficile da capire in piena emergenza Covid». —

Messina: "Ferries, Italy risks losing 30,000 employees"

"The drop in revenues for shipping companies is dramatic. On Sicily and Sardinia the drop is 100% 60% to 90% on the smaller islands. We believe that public aid is necessary, as was done for Alitalia."

16/05/2020

Genoa - The Italian government has chosen to save Alitalia and has betrayed the maritime sector. **Stefano Messina, president of the Italian shipowners association (Assarmatori)**, says this in an interview with the newspaper [Il Secolo XIX](#). "We would have liked more support. We are Italy, a country that depends almost entirely on ships for its exports and for the supply of energy and raw materials. A country that has one sixth of its population living on islands. This underestimation will have a huge cost and will be paid by companies, passengers, but first of all seafarers, thousands of whom will lose their jobs. **"The drop in revenues for shipping companies is dramatic. On Sicily and Sardinia the drop is 100% 60% to 90% on the smaller islands.** We believe that public aid is necessary, as was done for Alitalia."

Messina: “Misure insufficienti, nei traghetti rischia il posto un lavoratore su due”

Publicato da [amaregaeta06](#) il 16 maggio 2020 in [Generale](#)

Genova – «Cosa dovrei dire? Dico che in una manovra che dovrebbe immettere 55 miliardi di euro nell'economia, una cifra mai vista nella storia del Paese, per il trasporto marittimo c'è poco o niente. E siamo l'Italia, un Paese che dipende quasi interamente dalle navi per il suo export e per l'approvvigionamento energetico e delle materie prime. Un Paese che ha un sesto della sua popolazione che vive su isole. Questa sottovalutazione avrà un costo enorme e lo pagheranno le imprese, i passeggeri, ma in primo luogo lo pagheranno i marittimi, migliaia dei quali perderanno il lavoro». Stefano Messina, genovese, presidente di Assarmatori, lo dice chiaramente, «con tutto il dolore che mi comporta questa cosa»: il prezzo della crisi, e dell'inadeguatezza dei provvedimenti, cadrà sull'anello più debole del settore.

Che cosa vi aspettavate dall'ultimo decreto?

«Ci aspettavamo, almeno per i traghetti, la stessa attenzione che il governo ha riservato ad Alitalia. E non parlo della cifra: quasi 4 miliardi, di cui una parte per coprire le perdite del 2019 e 3 miliardi di nuovo equity, quando fra meno di un anno sappiamo tutti che ci sarà bisogno di altro denaro, è una scelta che non commento nemmeno. Ci aspettavamo un sostegno che partisse da una considerazione: nulla, oggi, può essere considerato più “asset infrastrutturale essenziale” del trasporto marittimo, soprattutto se parliamo di Sicilia, Sardegna e isole minori. Ma le pare normale che oggi sia vietato raggiungere le isole via mare e sia consentito invece usare l'aereo? L'altro giorno parlavo con un collega napoletano, che mi diceva che ogni giorno una quarantina fra medici e infermieri raggiungono Ischia e Capri da Napoli. Sarà un servizio essenziale, quello dei traghetti?».

Quanto stanno soffrendo oggi le società che gestiscono traghetti?

«Il calo di fatturato è drammatico. Su Sicilia ed Sardegna siamo al 100%, sulle isole minori andiamo dal 60 al 90%. Crediamo che un aiuto pubblico sia doveroso, come è stato fatto, appunto, per Alitalia. La nostra seconda richiesta, finora inascoltata, riguarda gli sgravi contributivi: come ci sono per il traffico internazionale, col paradosso – legale, ci tengo a sottolinearlo – che vanno a beneficio di marittimi comunitari non italiani, basterebbero poche decine di milioni di euro per coprire quelle società che impiegano italiani. La terza richiesta riguarda il fondo Solimare, che va assolutamente sostenuto per arginare i danni che questa situazione provocherà all'occupazione».

Parliamo di questi danni. Possiamo quantificarli?

«Prendendo in considerazione una platea di 60.000 persone, stagionali compresi, di cui 35.000 marittimi e 25.000 addetti, possiamo arrivare al 50%».

Uno su due perderà il lavoro?

«È un rischio concreto. Purtroppo la situazione è questa. E non stiamo tenendo conto del resto del cluster: agenzie marittime, spedizionieri, terminal portuali. Le navi viaggeranno con equipaggi ridotti ai minimi della tabella d'armamento, il che significa che i tradizionali turni d'imbarco saranno stravolti. Come sa il lavoro marittimo è da sempre temporaneo, ma rispetta dei turni d'assunzione che lo rendono pressoché stabile: questo meccanismo è destinato a incepparsi, perché potremo imbarcare più o meno la metà del personale. Soltanto tra i nostri associati prevediamo un taglio di migliaia di addetti, ma i problemi sono comuni e credo che tutti gli armatori si comporteranno allo stesso modo. Ovviamente non è una ritorsione ma la conseguenza inevitabile di una scelta sbagliata. Il governo ha deciso di sostenere il trasporto aereo e quello ferroviario, compensando con aiuti diretti la perdita dei ricavi conseguente al calo dei biglietti venduti, ma non ha esteso i ristori al trasporto marittimo. Chi pensa che la merce possa compensare il calo dei passeggeri commette un errore a dir poco grossolano».

Lei pensa che si possa ancora intervenire?

«Contiamo su un intervento a livello di conversione del decreto, durante il passaggio parlamentare. Credo ci siano sufficienti spazi di manovra».

Traghetti a parte, com'è oggi la situazione nei porti italiani?

«I porti reggono, grazie allo straordinario impegno di tutti: pubblico e aziende private. Certo: non aiuta il fatto che alle Authority sia stato consentito di lavorare solo con gli avanzi di bilancio. Una scelta francamente difficile da capire in piena emergenza Covid».