

Il MIT: presto un tavolo tecnico sulla ripartenza delle crociere

Confitarma e AssArmatori divise (a favore la prima, contraria la seconda) sulla richiesta di Costa di poter fare itinerari italiani senza rinunciare al Registro Internazionale



di Francesco Bottino

Monta, in Italia, il dibattito sulla ripartenza del settore crocieristico e sulla richiesta di Costa Crociere di poter svolgere itinerari esclusivamente tra porti nazionali mantenendo in vigore i benefici connessi con l'iscrizione delle navi al Registro Internazionale, sostenuta da Confitarma – di cui la compagnia genovese è un socio 'di peso' – e avversata invece da AssArmatori, tra le cui fila 'milita' il gruppo MSC.

Il cluster marittimo nelle ultime settimane ha più volte lamentato la scarsa considerazione in cui a Roma è tenuto il settore, di fatto ignorato nell'ultimo Decreto Rilancio, ma ora forse – almeno in tema di crociere – qualcosa si sta muovendo: un portavoce del MIT ha infatti confermato a *Ship2Shore* che a breve verrà aperto un tavolo tecnico presso il dicastero guidato da Paola De Micheli, focalizzato proprio sulle modalità di ripartenza dell'industria crocieristica italiana.

Nessun esplicito riferimento alle richieste di Costa, che tuttavia è prevedibile possano essere una delle tante questioni da affrontare all'apertura del tavolo.

Come anticipato dalla nostra testata, Costa Crociere sta definendo un piano che prevede una ripartenza in più fasi, la prima delle quali caratterizzata da un'offerta di itinerari locali, tra porti italiani e prevedibilmente rivolta ad un pubblico connazionale.

Essendo però le navi di Costa iscritte al Registro Internazionale, con tutti i benefici che ne conseguono, in forza all'attuale legge non possono svolgere attività di cabotaggio nazionale, riservata alle navi iscritte al più oneroso Registro Ordinario. Un aggravio di costi che sarebbe insostenibile per la compagnia, già alle prese con un onerosissimo blocco totale della flotta, a causa delle misure di lockdown conseguenti all'emergenza coronavirus.

“Per avere la possibilità di operare fra soli porti italiani – conferma la compagnia genovese – è necessaria una modifica della normativa attuale come misura eccezionale ed esclusivamente su base temporanea, ossia fino alla fine del 2020 per le navi da crociera di bandiera italiana. Confitarma ha definito una proposta di emendamento in tal senso che potrebbe aiutare il rilancio del settore crocieristico senza costi per lo Stato, concedendo l'estensione temporanea, il cosiddetto cabotaggio”.

Il messaggio è sostanzialmente analogo a quello che il Direttore Generale di Costa Crociere Neil Palomba ha rivolto ai senatori italiani in una recente lettera (pubblicata integralmente dalla testata Shipmag) e trova il pieno sostegno della Confederazione Italiana degli Armatori, che ne era stata la prima promotrice con la definizione di un emendamento destinato al DL Rilancio (che però alla fine non è stato inserito nel testo, da qui l'ulteriore azione di Costa) e che ribadisce: “Confitarma sostiene l'iniziativa di consentire in via temporanea, cioè per il solo 2020, alle navi da crociera di bandiera italiana di effettuare viaggi tra porti nazionali, al fine di avviare la ripresa delle attività e contribuire così al rilancio della filiera del turismo italiano”.

L'emendamento in questione farebbe un esplicito riferimento alle navi che svolgono attività crocieristica, limitando quindi ad esse i suoi effetti ed escludendo tutte le navi attive nel traghettamento di merci e passeggeri a corto raggio.

Ed è proprio su questo aspetto che si esprime la contrarietà di AssArmatore: l'associazione chiarisce di non essere d'accordo sul contenuto dell'emendamento, indipendentemente dal fatto che sia stato 'partorito' da un'altra associazione del settore, per una questione di giustizia complessiva e di tutela dell'occupazione dei marittimi. L'associazione ricorda infatti che oggi il personale comunitario imbarcato su navi da crociera battenti bandiera italiana gode di importanti sgravi contributivi, decisi proprio per difendere l'occupazione marittima italiana e comunitaria in un mercato, quello internazionale, dove il costo del lavoro è molto più basso. Se le navi da crociera fossero ammesse a fare servizi fra i porti italiani, si porterebbero appresso questo importante vantaggio proprio mentre per la scarsità di risorse disponibili – è il ragionamento di AssArmatore – nessun aiuto è stato concesso alle compagnie italiane che operano nei servizi di cabotaggio. Soprattutto a quelle impegnate nel cosiddetto corto raggio e nei collegamenti verso le isole, che peraltro non godono affatto degli sgravi contributivi.

Mentre invece, secondo l'associazione, dovrebbe prevalere la necessità di tutelare proprio quelle società italiane che fanno cabotaggio (o svolgono servizi ausiliari del traffico), e cioè quelle che hanno garantito la continuità dei rifornimenti essenziali per la popolazione e le imprese e la distribuzione delle merci, oltre che il traffico dei passeggeri anche con tutte le limitazioni imposte in questi mesi.

Questa la posizione di AssArmatore che - appare opportuno ricordarlo in questa sede – ha tra i suoi soci di maggior peso il gruppo MSC, uno dei principali competitor di Costa nel mercato crocieristico globale. Avendo navi di bandiera maltese, MSC potrebbe mantenere gli attuali benefici (che le derivano appunto

dall'iscrizione al registro della piccola isola mediterranea, e non a quello tricolore) anche svolgendo crociere esclusivamente tra porti italiani.

Federmar CISAL 'risolverà' il Cociancich

Infine, sul tema si è espresso anche Federmar CISAL: in una nota, il sindacato dei marittimi propone una diversa soluzione, che – a differenza della proposta di Costa e Confitarma – avrebbe, questa sì, effetti su tutte le navi attive nei servizi di collegamento a corso raggio. “Non serve una modifica della legge 30/98, ma basterebbe applicare il cosiddetto decreto Cociancich 221/2016, aggiungendo le navi da crociera ed eliminando il vincolo delle 100 miglia nautiche”.

Federmar Cisal auspica quindi lo sblocco di questo provvedimento che “a distanza di 2 anni dalla sua emanazione giace ancora nei meandri della Commissione Europea”, e questo “per volontà – sempre secondo l'organizzazione – della stessa Confitarma sostenuta dall'allora ministro Delrio”.

Home > Navi

Crociere e cabotaggio: punti di incontro e di scontro fra gli armatori italiani

22 Maggio 2020 - 00:15



Intorno alla possibilità o meno di **operare crociere di cabotaggio in Italia** da parte di Costa Crociere (che però, per poterle offrire, avrà necessità di una modifica preventiva alla norma istitutiva del Registro Internazionale delle navi) e di Msc Crociere (che invece ha già la possibilità di farle) si sta scatenando un nuovo fronte di scontro fra le due anime dell'armamento italiano. Da una parte Assarmatori presieduta da Stefano Messina, a cui aderisce Msc e che rappresenta anche i traghetti di corto cabotaggio, e dall'altra Confitarma guidata da Mario Mattioli, di cui fa parte Costa e dove la rappresentanza del cabotaggio è dominata da Grimaldi. A confronto ci sono i due maggiori player delle crociere in Italia ma nella partita sono coinvolti anche gli armatori di traghetti.

Per ricostruire e descrivere quello che sta avvenendo in questo momento può essere utile partire dal fondo. **La pandemia di Coronavirus ha azzerato il mercato delle crociere** e sia Costa che Msc in questo momento hanno le navi ferme ormeggiate in banchina. In vista di una progressiva e totale ripartenza del mercato entrambe le compagnie vorrebbero inizialmente proporre al mercato **itinerari 100% italiani** con scali solo in porti del nostro Paese. **Come raccontato recentemente da SHIPPING ITALY** Costa Crociere, compagnia con sede in Italia (a Genova) e controllata dal gruppo americano Carnival Corporation, ha le proprie navi iscritte nel Registro Internazionale e per questo gode di sgravi fiscali e contributivi importanti. Proprio questa iscrizione, riservata alle navi che operano sulle rotte internazionali, gli impedisce ora di poter offrire itinerari 100% italiani solo sui collegamenti di cabotaggio. Per questo motivo la compagnia, tramite l'associazione di categoria Confitarma, vorrebbe presentare un emendamento finalizzato a modificare la legge (la n.30 del 1998) e proprio ieri con una lettera ha sensibilizzato i parlamentari sull'argomento.

Nella comunicazione firmata dal direttore generale Neil Palomba si legge: "Per poter riprendere le attività con il nuovo prodotto che abbiamo studiato è indispensabile per noi poter avere la possibilità di effettuare, in via temporanea, la navigazione crocieristica tra soli porti italiani, il 'cosiddetto cabotaggio', e su questo chiediamo un Suo intervento affinché sia **accolto l'emendamento predisposto da Confitarma** a costo zero per lo Stato". Più che a costo zero sarebbe più corretto dire a esborso zero perché, in realtà, riprendendo servizio, le navi di Costa tornerebbero a imbarcare personale di bordo (marittimi, animatori, hostess, commesse, ecc.) sui quali la compagnia come detto gode di sgravi contributivi che in termini di mancate entrate pubbliche un costo lo hanno. Oltre a ciò non va dimenticato che del gruppo Costa fanno parte molte navi di Aida Cruises, compagnia dedicata al mercato della Germania che imbarca ufficiali tedeschi per i quali spettano gli sgravi contributivi negati invece agli italiani imbarcati sulle navi di Msc.

Chi non vede di buon occhio questa concessione "temporanea" sono anche le società di traghetti aderenti ad Assarmatori e ovviamente Msc Crociere. Per quest'ultima, infatti, l'impedimento di Costa crociere rappresenta un vantaggio competitivo importante. Pur essendo basata in Svizzera e battendo larga parte della sua flotta bandiera di Panama, le sue navi più moderne iscritte invece a Malta hanno la possibilità di operare crociere fra porti italiani perché si applica in questo caso il Regolamento comunitario 3577 del 1992.

Anche le compagnie di traghetti entrano in gioco perché sono rimaste molto deluse dal decreto Rilancio che non ha previsto nessuna misura specifica per loro nonostante abbiano mantenuto i propri servizi attivi e registrato cali del fatturato in taluni casi superiori al 60%. "Se noi siamo rimasti a mani vuote in termini di aiuti pubblici non vediamo perché debba essere concessa a Costa Crociere una deroga che di fatto gli consentirebbe di ottenere sgravi contributivi e fiscali altrimenti non dovuti se la società lasciasse le navi ferme" è il ragionamento di alcuni.

Ma c'è anche altro. La compagnia fondata da Gianluigi Aponte, che è stata promotrice insieme a Messina della nascita di Assarmatori in contrapposizione a Confitarma anche e soprattutto per i **contrastanti in materia di politica marittima a livello nazionale** con Costa, da alcuni anni cerca invano di ottenere benefici in Italia (sgravi contributivi) legati alla nazionalità del personale occupato a bordo delle sue navi battenti bandiera comunitaria. Fino ad oggi, invece, il Registro Internazionale ha premiato (con sgravi contributivi e fiscali) le società con stabile organizzazione in Italia e navi battenti bandiera italiana. A Confitarma e Costa ovviamente non è dispiaciuto che la politica fino ad oggi non abbia modificato lo *status quo*.

Msc, dunque, 'grazie' al Covid si trova ora nella **posizione di vantaggio di poter operare crociere fra porti italiani** e al tempo stesso di godere del fatto che Costa non sia legalmente autorizzato a offrire gli stessi itinerari (l'ipotesi di rinunciare temporaneamente alle agevolazioni contributive non è chiaro se sia una pista percorribile ma comunque ridurrebbe la convenienza dell'operazione). "La situazione dunque è particolarmente intricata e per risolverla una delle vie d'uscita possibili è quella che **le fazioni contrapposte si siedano a un tavolo e inizino a riflettere congiuntamente a una più ampia riforma dei benefici al trasporto marittimo**" suggeriscono SHIPPING ITALY alcune fonti a conoscenza della materia. Anche all'interno di Confitarma, infatti, la linea del muro contro muro fra Costa e Msc, e prima ancora fra Grimaldi e Onorato, a più d'uno né interessa né piace, soprattutto perché negli ultimi anni da Roma non si è nel frattempo ottenuto nulla per rendere la bandiera italiana più competitiva. Il risultato è stato quello che sempre più navi cargo (bulk carrier, navi cisterna, ecc.), nonostante la convenienza della Tonnage Tax italiana, si siano spostate a Malta.

Alcune premesse affinché queste riflessioni congiunte su una nuova politica marittima in Italia possano prendere avvio ci sarebbero anche. Una trae origine dall'obbligo di **estendere l'accesso al regime fiscale della Tonnage Tax e del Registro Internazionale italiano anche alle navi battenti altre bandiere comunitarie**. Lo ha espressamente chiesto Bruxelles e una legge in tal senso è stata già approvata dall'Italia un paio d'anni fa ma fino ad oggi non è ancora entrata in vigore perché manca un regolamento attuativo. Un ritardo che a Costa Crociere certamente non dispiacerà. Non sarà possibile, però, rimandare questa previsione all'infinito anche perché la Dg Competition da Bruxelles tiene sott'occhio la norma e ha chiesto all'Italia ancora recentemente di parificare la possibilità di accesso alla Tonnage Tax e al Registro Internazionale italiano alle altre bandiere comunitarie sia dal punto di vista dei benefici fiscali che per quelli contributivi (l'ok italiano due anni fa era arrivato solo per il cosiddetto pacchetto fiscale). L'entrata in vigore di questa norma, abbinata alla necessaria stabile organizzazione in Italia, aprirebbe nuovi scenari sul possibile ritorno di realtà armatoriali importanti in Italia. A partire magari proprio da Msc Crociere che attualmente coordina la flotta dall'Inghilterra dove ha accesso alla locale Tonnage Tax.

C'è poi un altro fronte sul quale molti associati sia a Confitarma che, soprattutto, ad Assarmatori convergono ed è la **volontà di ottenere nuovamente dal Governo sgravi contributivi anche per le navi che operano sulle rotte di corto cabotaggio**. Traghetti, bettoline e rimorchiatori fino a una decina d'anni fa godevano di questo beneficio che venne poi eliminato in tempi di spending review. Ora pare che il tema sia tornato d'attualità e non è escluso che a breve possa partire in direzione del Ministero dei trasporti una proposta condivisa da entrambe le associazioni di categoria in tal senso. Grimaldi e Aponte, i due big dell'armamento italiano, da qualche mese sono tornati a parlarsi ed entrambe concordano sul fatto che disunita la categoria non potrà che ottenere scarsi risultati politici. Rimane però da risolvere nel breve termine la 'partita Costa Crociere' che di Confitarma è un pilastro (anche in termini di contributi economici e quindi alla sopravvivenza dell'associazione). Dall'epilogo di questa vicenda si potranno ottenere alcune indicazioni utili a comprendere quale sarà il futuro della rappresentanza armatoriale in Italia. I maestri della diplomazia sono già al lavoro per questo.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY



Articolo precedente

[Costa Crociere scrive ai parlamentari: "Fateci operare nel cabotaggio"](#)

Articolo successivo

[Arriva in banchina la nuova Biosafety Trust Certification](#)