Rassegna stampa Assarmatori del 12/05/2020

Indice delle testate

Adriaeco……2
ADV Training……5
ANSA……7
Corriere della Sera……8
Corriere Marittimo……..9
Eventi Culturali Magazine….11
Faro di Roma……14
Fer Press……17
Genova 24……18
Il Mattino……..20
Il Secolo XIX……..22
Il Tempo……23
Informare……..24
Informatore navale……..26
Informazioni marittime…….28
Italia vela……..29
Libero……31
Liguria 24……..32
Milano Finanza Online……..33
Milano Finanza……..34
Nautica Report……..35
News Stand Hub……36
Port News……..38
Primo Canale……39
Primo magazine……40
Sardinia Post……..42
Ship2Shore……44
Shipmag……47
Shipping Italy……49
Telenord……..52
The Meditelegraph……..54
TV City……..57
Vita e mare……..60
Seareporter……..61
Ship2Shore (2)……..62
Amare Gaeta……64
Mareonline……..66
Messaggero Marittimo……68

Aiuti solo al trasporto aereo, Il Governo dimentica il mare

12 maggio 2020
93

J’accuse di ASSARMATORI sull’assenza di misure di sostegno per il comparto marittimo

Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, 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.

Stefano Messina Presidente di ASSARMATORI

A lanciare nuovamente l'allarme è ASSARMATORI, che 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”.

Assarmatori: "Dimenticati dal Governo"

"Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, 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". E' quanto scrive in una nota Assarmatori che prosegue: "Per le compagnie di navigazione non è previsto alcun indennizzo o aiuto, se si esclude la sospensione della tassa di ancoraggio. Il cluster marittimo, componente fondamentale della catena logistica che tiene in piedi il Paese, è allo stremo per le conseguenze della pandemia.Il settore crocieristico è interamente fermo. E in Italia la situazione è ancora più grave perché le compagnie che hanno assicurato finora tali volumi non solo devono far fronte alle difficoltà di rientro dei marittimi nelle loro nazioni di provenienza per i divieti posti dai vari Governi , ma non possono nemmeno attraccare nei porti italiani per mettere le navi in disarmo, a causa di un blocco imposto con i decreti emergenziali. 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".

L'associazione, 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*".

Dl Rilancio: Assarmatori, Governo dimentica il mare

Nel decreto solo soldi per trasporto aereo

12 maggio, 19:13

(ANSA) - GENOVA, 12 MAG - "Il governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo". E' l'accusa lanciata da Assarmatori. Nell'ultima versione del decreto Rilancio, spiegano, è previsto un fondo di 150 milioni per la compensazione dei danni subiti dalle compagnie aeree nazionali per effetto della riduzione dei passeggeri durante l'emergenza Coronavirus, più 3 miliardi per la costituzione di una nuova compagnia di bandiera, mentre per le compagnie di navigazione "che i passeggeri proprio non li possono imbarcare", non è previsto "alcun indennizzo o aiuto" oltre alla sospensione delle tassa di ancoraggio. "Il governo si assumerà una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, 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" sottolinea una nota di Assarmatori. La situazione è pesante per le crociere, che nel 2020 avrebbero dovuto segnare il record sopra 13 milioni di passeggeri in Italia, invece sono ferme e alle prese con le difficoltà di rientro dei marittimi. I traghetti continuano a trasportare le merci ma non potendo imbarcare passeggeri non riescono a compensare i costi. Infine 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" denuncia Assarmatori. Il calo nei porti italiani supera il 30%, e si prevede peggiori.

LA CRISI DEI TRASPORTI MARITTIMI

Assarmatori: «Nessun sostegno al comparto marittimo, aiuti soltanto al trasporto aereo»

di Marco Sabella | 12 mag 2020

Auto su traghetto a Villa San Giovanni

Il Governo dimentica il mare e gli aiuti vanno soltanto al trasporto aereo. E' questo il «j'accuse» di Assarmatori - l'associazione che raggruppa le società armatoriali e di navigazione che operano in Italia - sull'assenza di misure di sostegno per il comparto marittimo. « Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, 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», denuncia una nota dell'Associazione.

Nessun aiuto al trasporto marittimo

Nell'ultima versione del Decreto Rilancio, infatti 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 ed è altresì 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. 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, è invece una necessità inderogabile.

Il crollo del settore crocieristico

Assarmatori denuncia che «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.

Scomparsi i ricavi del traffico passeggeri

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 dei 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.

La forbice costi/ricavi

Dalle analisi effettuate dalle compagnie armatoriali risulta, infatti, che mentre i ricavi caleranno per oltre la metà (il calo attuale tocca punte del 97%) 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 ai 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.

Le proposte

Per reggere questa situazione di autentica calamità Assarmatori, insieme a Confrasporto 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»

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DECRETO MAGGIO
Ecobonus al 110% (e non solo): ristrutturare casa non costerà nulla. La guida agli sgravi

LE VOSTRE DOMANDE
Modello 730, ecco come faremo la dichiarazione dei redditi a distanza

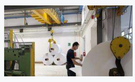
LA GUIDA
Mutui, chi può chiedere e a chi conviene la sospensione delle rate (fino a 400 mila euro)

EMERGENZA SANITARIA
Bonus Inps: 1.000 euro a maggio per autonomi, precari e partite Iva. Come ottenerlo

CORRIERE TV

Franco, Bankitalia: abbiamo i mezzi per uscire in fretta dalla recessione

Lavoro, hai in mente un piano B? Il talk job del Corriere
di Nicola Saldutti



Mascherine, da Fedrigoni una carta «sfavorevole» alla sopravvivenza del virus
di Alice Scaglioni

Un premio da 37 mila Euro per giovani registi da Fondazione Cariplo, Colorado Film e 3Zero2 Tv
di Irene Consigliere

Amaro Montenegro: siamo cresciuti perché gli americani amano lo spritz
di Maria Elena Zanini

Cuoa, 100 mila euro di aiuti ai giovani per i nuovi master full-time
di Paola Pica

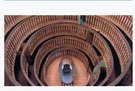
Corso di mindfulness per la ripartenza. Ecco 5 esercizi utili per tornare al lavoro
di Emily Capozucca

CORRIERE TV

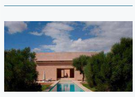
De Vecchi, Reichlin, Drago: crisi opportunità di crescita solo con uno Stato «virtuoso»

La ricetta Farnese: fare (buon) vino senza possedere una vigna
di Stefano Righi

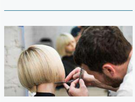
Da Intesa a Credem: le donazioni di aziende e manager per l'emergenza
di di Redazione Economia



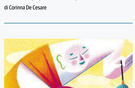
Career day, ecco le prossime fiere del lavoro. Tutte on line
di Luisa Adani



Case vacanze, ecco l'assicurazione per non dover anticipare la caparra
di Alice Scaglioni



Parrucchieri, così si riparte: orario prolungato (18 ore) e lavoro 7 giorni su 7: novità
di Corinna De Cesare



Coronavirus, il condominio va sanificato? L'obbligo non c'è (ma il portiere deve avere guanti e mascherina)
di Nicola Frioni

TI POTREBBERO INTERESSARE

Raccomandato da outbrain

«Lavoravo nel turismo, ora raccolgo le fragole. E mi piace tanto»

Così Lagarde subisce lo scontro tra Parigi e Berlino sul debito dell'Italia

Argentina, default più vicino. I grandi creditori non accettano il taglio

«Bonus turismo» alle famiglie per le vacanze sono come funziona e...

«Ilene le regolarizzazioni dei braccianti. Ma preferiamo chi ha già...

Esselunga: «Puntiamo sull'hi-tech per seguire i consumatori»

LEGGI I CONTRIBUTI 0 SCRIVI

I PIÙ LETTI

Contagio in azienda? È infortunio sul lavoro. L'imprenditore...

I nuovi aiuti a imprese e famiglie: stop a Irap, sconto affitti e...

Ecobonus al 110% (e non solo): ristrutturare casa non costerà...

Esselunga punta sui negozi di quartiere: a Milano altri 5 «La...

ULTIME NOTIZIE DA L'ECONOMIA >

LA TESTIMONIANZA
«Ho chiesto alla banca 10 mila euro di prestito, ma non ho ricevuto niente»
di Enrico Marro

IL COMMENTO
Perché velocizzare i prestiti con la garanzia dello Stato è possibile
di Nicola Saldutti

I CONTROLLI
Mascherine, duello Arcuri-Regioni Il prezzo calmierato resta un rebus
di Lorenzo Salvia

L'INTERVISTA
Vestager: «Mercato unico a rischio frammentazione. App antivirus con regole condivise»
di Francesca Basso

RIMBORSI
Ecobonus al 110 per cento, chi sono gli esclusi? Tutti i dubbi sulla nuova agevolazione del Decreto Rilancio
di Gino Pagliuca

Decreto Rilancio - Assarmatori, Dov'è il sostegno al comparto marittimo?

12 May, 2020

Grido di allarme di Assarmatori, mancano le misure di sostegno al comparto marittimo. Aiuti solo al trasporto aereo

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, 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.

A lanciare nuovamente l'allarme è **Assarmatori**, che 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*”.

Aiuti solo al trasporto aereo Il Governo dimentica il mare J’accuse di ASSARMATORI sull’assenza di misure

by **Redazione**
2 ORE AGO

COMUNICATI STAMPAEVENTI ITALIA

No comments

0 shares

Aiuti solo al trasporto aereo

Il Governo dimentica il mare

J’accuse di ASSARMATORI sull’assenza di misure

di sostegno per il comparto marittimo

Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, 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.

A lanciare nuovamente l’allarme è ASSARMATORI, che 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 Confitrasporto 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”.

La denuncia di Assarmatori sull’assenza di misure di sostegno per il comparto marittimo

Di

redazione

-

12/05/2020

“Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, 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”. A lanciare nuovamente l’allarme è Assarmatori, che 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.

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.

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".

ASSARMATORI: aiuti solo al trasporto aereo. Il Governo dimentica il mare

(FERPRESS) – Roma, 13 MAG – Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, 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.

Assarmatori: “Il governo salva il trasporto aereo ma dimentica quello marittimo”

Anche il deputato leghista Rixi attacca sullo stesso tema legato al decreto Rilancio

di **Redazione** - 12 Maggio 2020 - 17:06

Genova. “Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, 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”, lo fanno notare dall’associazione Assarmatori.

“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 – si legge ancora nella nota – 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".
Sullo stesso tema anche le parole di Edoardo Rixi, deputato leghista e responsabile trasporti per il Carroccio: "Nel Dl Rilancio, in oltre 400 pagine, non c'è nessuna risposta alle tante richieste delle imprese del settore logistico-portuale. Nonostante abbiano continuato a lavorare senza sosta, garantendo l'approvvigionamento del Paese, le imprese hanno subito cali importanti di fatturato e ora hanno necessità di interventi. Non c'è traccia, in tante pagine di decreto, di misure per la liquidità, per il sostegno all'occupazione, al reddito dei marittimi italiani e comunitari penalizzati dallo stop delle navi, di sgravi per le imprese di cabotaggio e di provvedimenti strutturali per un comparto che ha visto perdite di traffici fino anche al 70% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno", afferma Rixi.
"All'art. 209, a esclusione di un'iniezione di liquidità a Tirrenia-Cin, non c'è alcun stanziamento che riguardi le imprese del cabotaggio, fortemente penalizzato dal prolungato lockdown. Se non si immette liquidità, subito, senza incassi, il governo dovrà prendersi la responsabilità di aver distrutto la flotta italiana e, facendo figli e figliastri, di aver creato tensione tra l'armamento nazionale: le misure devono essere eque e per tutti", conclude il deputato della Lega.

Armatori contro il governo: senza aiuti ci sta affondando ferme merci e crociere

IL CASO

Antonino Pane

Armatori uniti contro il governo. Confitarma e Assarmatori all'attacco contro l'ultima versione del Decreto Rilancio ritenuto assolutamente inadeguato a risolvere i problemi di un comparto fortemente penalizzato dal Covid: basti pensare che tutte le navi da crociera sono ferme. E con il fermo delle aziende, il trasporto via mare delle merci si è praticamente bloccato. «Il Governo - tuona Assarmatori - ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, 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». Stefano Messina, presidente di Assarmatori spiega così la profonda delusione del comparto: «Nell'ultima versione del Decreto Rilancio, all'articolo 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'articolo 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».

LA DELUSIONE

Messina sottolinea 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. 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». Delusione anche in Confitarma. Il presidente Mario Mattioli esprime forte preoccupazione e delusione per il mancato accoglimento delle istanze. «Non è stato dato nulla a chi ha dato tanto in questo periodo - afferma Mario Mattioli - siamo considerati un servizio essenziale quando è necessario assicurare i collegamenti marittimi, ma poi veniamo dimenticati quando bisogna sostenere le imprese di navigazione». Confitarma mette nel mirino anche Tirrenia: «Non vorremmo - dice Mattioli - che la proroga della convenzione Tirrenia per altri 12 mesi, con un esborso per lo Stato di ulteriori 72 milioni di euro, nonostante la Commissione europea si sia chiaramente espressa contro qualsiasi proroga, sia la causa della difficoltà del Governo nel reperire le risorse per il nostro settore. Abbiamo chiesto la riduzione temporanea del costo del lavoro per tutte quelle imprese marittime con unità iscritte nelle matricole nazionali che, a causa delle restrizioni imposte dall'emergenza Covid stanno subendo notevoli cali di fatturato pur continuando ad assicurare quotidianamente servizi strategici ed essenziali per il Paese come la continuità territoriale e i rifornimenti energetici».

GLI AUTOTRASPORTATORI

Del tutto insoddisfatti anche gli autotrasportatori. Il direttore di Alis, Marcello Di Caterina, non prende scorciatoie: «Ci aspettavamo dal Governo misure straordinarie di sostegno alle aziende e ai lavoratori del comparto, soprattutto considerando l'importanza fondamentale dei servizi svolti per la vita quotidiana del popolo italiano. Come Alis ci siamo fatti portatori di proposte costruttive nell'interesse del cluster del trasporto marittimo, stradale e ferroviario - aggiunge Di Caterina - producendo qualificati contributi tecnici per superare l'emergenza e passare al rilancio dell'intero settore e del Paese. Il nostro popolo prende atto che ad oggi purtroppo le priorità del Governo sono state altre, non certo il nostro settore ed il suo rilancio, nonostante lo spirito eroico con il quale le nostre imprese ed i nostri lavoratori hanno affrontato l'emergenza nell'interesse del Paese. In tutta Europa sono stati introdotti regimi e dati aiuti ai settori del trasporto e della logistica, non a singole imprese, mentre in Italia si fa il contrario».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

MESSINA (ASSARMATORI) «PREVISTI SOLO FONDI PER LE COMPAGNIE AEREE NAZIONALI. TRASCURATO L'INTERO SETTORE MARITTIMO»

MATTIOLI (CONFITARMA) «NON VORREMMO CHE LA PROROGA DELLA CONVENZIONE PER TIRRENIA CI STIA PENALIZZANDO»

La nave da crociera Costa Mediterranea attraccata in aprile a Napoli in piena emergenza Covid, a sinistra Stefano Messina (Assarmatori) e a destra Mario Mattioli (Confitarma)

Confitarma critica i soldi a Tirrenia, gli aerei nel mirino di Assarmatori

Lo shipping deluso dal governo: «Niente aiuti, così affondiamo»

PASSO

GENOVA

Almeno a vedere le bozze del decreto, il Rilancio per loro non è previsto. Ne sono convinti gli armatori italiani, quelli di Confindustria come quelli della Confcommercio. Sul primo fronte, Mario Mattioli, presidente di Confitarma, critica l'assenza dalle bozze del decreto Rilancio delle istanze presentate dagli armatori confindustriali per ridurre i costi delle imprese marittime, ma spera che siano accolte nella versione finale «incluse quelle a costo zero, come la possibilità di effettuare crociere anche solo tra porti nazionali» come si sta già programmando in altri Paesi dell'Unione europea, per contribuire al rilancio del turismo. «Siamo considerati un servizio essenziale quando è necessario assicurare i collegamenti marittimi, ma poi veniamo dimenticati quando bisogna sostenere le imprese di navigazione» commenta Mattioli. Nel decreto ci sono risorse per Tirrenia e Alitalia, mentre le richieste di Confitarma sono rimaste inascoltate. «Non vorremmo che la proroga della convenzione a Tirrenia per altri 12 mesi (sarebbe dovuta scadere a metà luglio, *ndr*), con un esborso per lo Stato di ulteriori 72 milioni di euro nonostante la Commissione europea si sia chiaramente espressa contro qualsiasi proroga, sia la causa della difficoltà del governo nel reperire le risorse per il nostro settore» conclude Mattioli.

Per Assarmatori, «il governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo». Gli armatori della Confcommercio ricordano che il decreto prevede un fondo di 150 milioni per la compensazione dei danni subiti dalle compagnie aeree nazionali per effetto della riduzione dei passeggeri durante l'emergenza virus, più tre miliardi per la costituzione di una nuova compagnia di bandiera, mentre per le compagnie di navigazione «che i passeggeri proprio non li possono imbarcare», non è previsto «alcun indennizzo o aiuto» oltre alla sospensione della tassa di ancoraggio. I traghetti, è la denuncia, continuano a trasportare le merci ma non potendo imbarcare passeggeri non riescono a compensare i costi. Infine container e rinfuse: «Le navi continuano a essere rallentate dalle diverse e spesso contrastanti misure di contenimento decise dalle varie autorità nazionali e di numerosi altri Paesi» denuncia Assarmatori: il calo nei porti italiani supera il 30%, e si prevede peggiori.

«In tutta Europa - aggiunge Marcello Di Caterina, direttore generale dell'Alis, l'associazione della filiera logistica - sono stati introdotti regimi e dati aiuti ai settori del trasporto e della logistica, non a singole imprese, mentre in Italia pare si stia scegliendo di fare il contrario». —

A. QUA.

Un traghetto della Tirrenia

EMERGENZA CORONAVIRUS

Assarmatori senza freni: "Salvano gli aerei, non noi. Il governo si vergogni"

12 MAGGIO 2020

aaa

"Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, 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".

E' l'allarme lanciato da Assarmatori in un comunicato. "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".

TAGS: assarmatori

COMMENTI

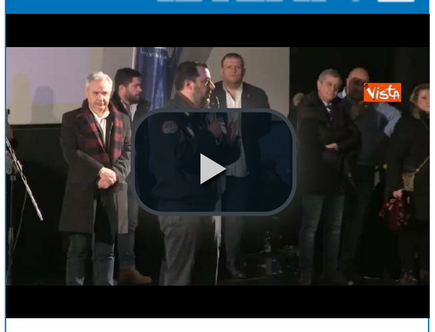
Titolo

Testo

INVIA

Caratteri rimanenti: 1500

IL TEMPO.tv



IL TEMPO rubriche

SPORT

Zeman: vedo male la ripartenza della serie A

Più letti | Più condivisi

NEWS FOTO VIDEO

Silvia Romano dal pm. Riscatto pagato, le nozze e la conversione all'Islam

Silvia Romano incinta? Il sospetto sui social: la mano sulla pancia...

Imprenditore si suicida nel napoletano. E il parroco di Di Maio accusa il governo

Il terribile sospetto di Salvini: "La terapia al plasma è gratis. Ecco perché nessuno ne...

Dal blog dei 5 stelle ufficializzata la resa sui migranti: sì alle regolarizzazioni

Opinioni

Arrivano le lezioni online di felicità. Amico finlandese, mettiti comodo...
di Davide Di Santo

Via ai test a tappeto su medici, infermieri e forze di polizia
di Daniele Di Mario

Liam Gallagher prende in giro il fratello Noel. Poi ci riprova con gli Oasis
di Carlo Antini

Sede legale: Piazza Colonna, 366 - 00187 Roma CF e P. Iva e Iscriz. Registro Imprese Roma: 13486391009 REA Roma n° 1450962 Cap. Sociale € 1.000.000 i.v.
© Copyright IlTempo. Srl- ISSN (sito web): 1721-4084

12 maggio 2020

Assarmatori ribadisce la richiesta di misure specifiche di sostegno per le imprese e i lavoratori del settore marittimo

Il governo - ha accusato l'associazione - ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo

infoMARE - L'associazione armatoriale italiana Assarmatori non è per nulla soddisfatta delle muove misure che il governo sta predisponendo per un rilancio dell'economia alla luce della crisi provocata dall'emergenza sanitaria da Covid-19. «Il governo - ha accusato l'associazione - ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, 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».

Assarmatori ha spiegato che nell'ultima versione del Decreto Rilancio, 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 tre 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 - ha osservato l'associazione - non è stato invece previsto alcun indennizzo o aiuto, se si esclude la sospensione della tassa di ancoraggio. Altro che - ha denunciato Assarmatori - 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 ha rimarcato 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».

L'associazione ha specificato il rilevante impatto negativo, già evidenziato al governo, che la crisi sanitaria ha avuto e sta avendo sul settore marittimo, a partire dal segmento delle crociere che - ha ricordato Assarmatori - 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, e che ora è interamente fermo. E in Italia - ha rilevato l'associazione - 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 100mila 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 - ha criticato Assarmatori - 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 - ha spiegato ancora l'associazione - 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 - ha precisato l'associazione - 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 - ha spiegato Assarmatori - 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 - ha spiegato infine l'associazione - 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.

Assarmatori, assieme a Conftrasporto a cui aderisce e alle altre associazioni del cluster, ha pertanto chiesto misure specifiche di sostegno per le imprese e i lavoratori del settore marittimo analoghe a quelle previste per il trasporto aereo fin dal primo Decreto Cura Italia di metà marzo. «Misure - ha concluso l'associazione - 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».

ASSARMATORI: IL GOVERNO DIMENTICA IL MARE

"J'Accuse di ASSARMATORI sull'assenza di misure di sostegno per il comparto marittimo"

Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, 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.

A lanciare nuovamente l'allarme è ASSARMATORI, che 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 Confrasporto 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".*

Assarmatori: "Aiuti al trasporto aereo ma il governo dimentica il mare"

A parte la sospensione della tassa di ancoraggio, l'armamento denuncia l'assenza di sostegno economico dal governo, soprattutto su crociere e cabotaggio

Stefano Messina, presidente Assarmatori

150 milioni di compensanzione per le compagnie aeree e 3 miliardi per la nazionalizzazione di Alitalita. Alle compagnie marittime, che garantiscono l'approvvigionamento delle merci e la continuità territoriale a un sesto degli italiani che vivono nelle isole, niente.

Assarmatori, così come Confitarma, denuncia l'assenza di assistenza da parte del governo nell'ultima versione del Decreto Rilancio. All'articolo 201, spiega l'associazione, 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. All'articolo 206 è previsto un fondo di 3 miliardi di euro per la costituzione di una nuova compagnia di bandiera. Invece, «per le compagnie di navigazione, che i passeggeri proprio non li possono tuttora imbarcare, non è stato previsto alcun indennizzo o aiuto, se si esclude la sospensione della tassa di ancoraggio», spiega il presidente di Assarmatori, Stefano Messina. «Altro che sostenere le attività marittime - continua - 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».

Secondo Assarmatori questo piano di aiuti statali che si profila nell'ultimo decreto economico in arrivo dimostra che «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 gioco non è solo il futuro degli armatori dei mercantili, ma anche dei marittimi italiani che ci viaggiano sopra.

«Misure – conclude Messina- 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».

Assarmatori ha poi passato in rassegna lo stato di salute dell'armamento, settore per settore: crociere, traghetti e merci. A cui rimandiamo a questo approfondimento.

Aiuti solo al trasporto aereo. il Governo dimentica il mare

redazione

Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, 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.

A lanciare nuovamente l'allarme è ASSARMATORI, che 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".

ASSARMATORI CONTRO IL GOVERNO

Il governo «ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo». Lo sostiene Assarmatori, associazione che raggruppa realta' imprenditoriali del settore marittimo, dopo la pubblicazione di bozze dell'ultima versione del Decreto Rilancio.

Assarmatori: “Il governo salva il trasporto aereo ma dimentica quello marittimo”

di **Redazione Genova24** - 12 Maggio 2020 - 17:06

Genova. “Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, 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”, lo fanno notare dall’associazione Assarmatori.

“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 – si legge ancora nella nota – 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”.

MF ONLINE

Assarmatori: trasporto marittimo dimenticato dal Governo

L'associazione di categoria denuncia l'assenza di indennizzi o aiuti alle compagnie di navigazione. Che sono previsti invece per il trasporto aereo. Per il mare fa eccezione la sospensione della tassa di ancoraggio

di Mauro Romano

12/05/2020 18:36

tempo di lettura 1 min

Il mondo del trasporto marittimo si sente discriminato dal Governo nel mezzo della crisi scatenata da Covid-19. Denuncia infatti l'assenza di indennizzi o aiuti alle compagnie, analoghi a quanto invece messo a disposizione del trasporto aereo. Per il mare fa eccezione la sospensione della tassa di ancoraggio.

"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", sottolinea Assarmatori, sottolineando il mancato sostegno al comparto navigazione, nonostante le navi non possano imbarcare passeggeri.

"Il governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, 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", continua la nota dell'associazione. "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", aggiunge.

Per reggere questa situazione di "autentica calamità" Assarmatori, assieme a Confrasporto a cui aderisce e alle altre Associazioni del cluster, ha quindi 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". (riproduzione riservata)

Mercati finanziari oggi
Decreto Rilancio marittimo
Decreto Cura Italia
trasporto Paese aereo

NEWS CORRELATE vedi tutte

Iliad Italia cresce e studia l'ingresso nel fisso

Le misure della manovra Rilancio, i 18 punti principali di un decreto monstre

Assarmatori: trasporto marittimo dimenticato dal Governo

Regling: l'Italia può risparmiare fino a 7 miliardi col Mes

AXA IM: che cosa può fare l'Italia se il cappio del Mes stringe troppo

LE PIU LETTE

Cina, Jilin, 27,3 milioni di abitanti, si avvia al lockdown. Borse asiatiche nervose

Pictet: la Bce sta aprendo la strada agli Eurobond sintetici

Le misure della manovra Rilancio, i 18 punti principali di un decreto monstre

ORSI & TORI

Ubs, i titoli petroliferi che meritano un buy

SPECIALI

L'investimento che ci sostiene
NUOVO BTP ITALIA

ESCP lancia la laurea Triennale in Management.
ESCP EUROPE BUSINESS SCHOOL

Speciale rapporto banda Ultralarga.
LA FIBRA FA CORRERE INTERNET

Cultura dell'innovazione con 15 borse di studio per futuri Innovation Manager.
LUISS MASTER OPEN INNOVATION & IP

Ceetrus Italy e PoliHub lanciano Ceetrus 4 Innovation, una piattaforma di scouting per talenti e startup.
CEETRUS ITALY E POLIHUB A CACCIA DI TALENTI E STARTUP

Eni presenta l'evento HPC5, il catalizzatore che trasforma l'energia di oggi in quella di domani.
HPC5. SHAPING THE ENERGY OF THE FUTURE

Enel, rinnovabili sempre più al centro della strategia
FOCUS: ENEL

Venezia, rinascono dopo il restauro i Giardini Reali
FOCUS: ASSICURAZIONI GENERALI

Diamo valore alla sostenibilità per promuovere un'economia inclusiva
FOCUS: INTESA SANPAOLO

Previdenza complementare, positivo il bilancio del 2019
FOCUS: CATTOLICA ASSICURAZIONI

Speciale Coronavirus - mappa del contagio e news in tempo reale
SPECIALE CORONAVIRUS

Travel in the Land of Pearls
SPECIALE MINIERE INVESCO

Speciale Salva Italia
SPECIALE SALVA ITALIA

VIDEO

Dl rilancio, cig e ruolo dello Stato: il confronto Stirpe-Roventini

Chiusura positiva per Piazza Affari

Dal 18 maggio il nuovo Btp Italia: le novità dell'emissione

Avvio negativo sui listini europei

Class abbonamenti

Gentleman
da €4,49

MF Fashion
da €4,49

Patrimoni
da €4,49

Le Guide di ItaliaOggi
da €2,99

I libri di Class Editori
da €2,00

Trasporto marittimo, allarme per gli aiuti

di Mauro Romano

Il mondo del trasporto marittimo si sente discriminato dal governo nel mezzo della crisi da Covid-19. Denuncia infatti l'assenza di indennizzi o aiuti alle compagnie, analoghi a quanto invece messo a disposizione del trasporto aereo che nel decreto Rilancio può contare, secondo le bozze, su 150 milioni di compensazione per la riduzione dei passeggeri. Le compagnie di navigazione che al contrario non possono imbarcare si sono dovute accontentare della sospensione della tassa di ancoraggio. «Il governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, 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», lancia l'allarme Assarmatori. Assieme a Confitrasporto e alle altre associazioni del cluster ha quindi chiesto misure specifiche di sostegno per le imprese e i lavoratori analoghe a quelle previste per il trasporto aereo fin dal primo dl Cura Italia di metà marzo.

(riproduzione riservata)

Aiuti solo al trasporto aereo Il Governo dimentica il mare

J'accuse di ASSARMATORI sull'assenza di misure di sostegno per il comparto marittimo.

Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, 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.

A lanciare nuovamente l'allarme è ASSARMATORI, che 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 Confitrasporto 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".

Assarmatori: «Crollo del 90% del traffico marittimo, aiuti soltanto al trasporto aereo»

Pubblicato martedì, 12 maggio 2020 - Corriere.it

Nell'ultima versione del Decreto Rilancio, infatti 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 ed è altresì 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. 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, è invece una necessità inderogabile. Assarmatori denuncia che «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 tocca punte del 97%) 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 Confitrasporto 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»

La critica di Assarmatori

Il Governo affossa lo shipping

di Redazione Port News

Dopo Confitarma, che stamani aveva criticato i contenuti delle ultime bozze del Decreto Rinascita circolate in questi giorni sulla stampa, scende in campo anche Assarmatori, che accusa il Governo di voler salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo.

A esprimere le proprie preoccupazioni è il numero uno dell'Associazione, Stefano Messina, che lamenta la disparita di trattamento tra i due comparti: «Mentre nell'ultima versione del Decreto Rilancio sono previsti 150 milioni per la compensazione dei danni subiti dalle compagnie aeree nazionali e 3 miliardi per la costruzione 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».

Per Messina il Governo non ha mantenuto la promessa di voler sostenere le attività marittime e impedire il tracollo di un settore strategico dell'economia nazionale.

PORTI E LOGISTICA

"Le navi continuano ad essere rallentate dalle diverse misure di contenimento"

Assarmatori: "Governo dimentica il mare, nel decreto solo soldi per trasporto aereo"

mercoledì 13 maggio 2020

GENOVA - "Il governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo". E' l'accusa lanciata da Assarmatori. Nell'ultima versione del decreto Rilancio, spiegano, e' previsto un fondo di 150 milioni per la compensazione dei danni subiti dalle compagnie aeree nazionali per effetto della riduzione dei passeggeri durante l'emergenza Coronavirus, piu' 3 miliardi per la costituzione di una nuova compagnia di bandiera, mentre per le compagnie di navigazione "che i passeggeri proprio non li possono imbarcare", non e' previsto "alcun indennizzo o aiuto" oltre alla sospensione delle tassa di ancoraggio.

"Il governo si assumera' una grave responsabilita' in un Paese al centro del Mediterraneo, 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" sottolinea una nota di Assarmatori. La situazione e' pesante per le crociere, che nel 2020 avrebbero dovuto segnare il record sopra 13 milioni di passeggeri in Italia, invece sono ferme e alle prese con le difficolta' di rientro dei marittimi.

I traghetti continuano a trasportare le merci ma non potendo imbarcare passeggeri non riescono a compensare i costi. Infine container e rinfuse: "Le navi continuano ad essere rallentate dalle diverse e spesso contrastanti misure di contenimento decise dalle varie autorita' nazionali e di numerosi altri Paesi" denuncia Assarmatori. Il calo nei porti italiani supera il 30%, e si prevede peggiori.

Aiuti solo al trasporto aereo. Il Governo dimentica il mare

GAM EDITORI 03:00 0

13 maggio 2020 - Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, 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. A lanciare nuovamente l'allarme è ASSARMATORI, che 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.

Coronavirus, Assarmatori attacca: ‘Governo dimentica compagnie navali’

12 maggio 2020 Economia

Condividi

“Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, dove un sesto della popolazione vive su isole e il 90 percento della produzione di merci dipende dal trasporto marittimo. Nell’ultima versione del decreto Rilancio, infatti è previsto un fondo di 150 milioni per la compensazione dei danni subiti dalle compagnie aeree nazionali e all’articolo 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”.

A **lanciare nuovamente l’allarme è Assarmatori,** che denuncia come “la gravità della situazione non sia stata colta a fondo visto che dopo oltre due mesi di chiusure il cluster marittimo, componente fondamentale della catena logistica che tiene in piedi il Paese, è allo stremo per le conseguenze della pandemia”.

Il settore crocieristico, si legge in una nota di Assarmatori, 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 è interamente fermo. "E in Italia la situazione è ancora più grave perché le compagnie che hanno assicurato finora tali volumi non solo devono far fronte alle difficoltà di rientro dei marittimi nelle loro nazioni di provenienza per i divieti posti dai vari Governi ma non possono nemmeno attraccare nei porti italiani".

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 ma i costi ingenti di questi servizi non vengono compensati dai ricavi perché manca il traffico passeggeri. "Non fa prevedere miglioramenti la prospettiva di dover viaggiare al 50-60 percento (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. 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".
Per questo Assarmatori insieme a Conftrasporto ha chiesto misure specifiche di sostegno per le imprese e i lavoratori analoghe a quelle previste per il trasporto aereo. "Finora, al di là di rassicurazioni e impegni verbali, non si è visto nulla di concreto".

12/05/20 16:15

Confitarma, Assarmatori e ALIS affossano il Dl Rilancio: “Non dà nulla a chi ha dato tanto”

Nel mirino di Mattioli e Di Caterina la proroga alla convenzione con Tirrenia-CIN: “Il Governo si è preoccupato di una sola azienda in crisi”. Messina: “Dimenticato il trasporto marittimo”

Il Dl Rilancio non è ancora arrivato sulla scrivania del Consiglio dei Ministri, a palazzo Chigi, per la sua approvazione definitiva e già le varie bozze (anticipate da Ship2Shore) fanno già storcere il naso (eufemismo) a Confitarma e Assarmatori, le due associazioni dell’armamento italiano, e ad ALIS, l’Associazione della Logistica Sostenibile. Nel mirino finiscono le misure, o meglio la loro assenza, per i trasporti e la logistica, ma anche (in due casi su tre) il possibile e ormai quasi certo rinnovo della concessione a Tirrenia-CIN per la continuità territoriale di Sardegna e Sicilia, per un importo di circa 72 milioni di euro annui.

“Non è stato dato nulla a chi ha dato tanto in questo periodo - spiega Mario Mattioli, Presidente di Confitarma - Siamo considerati un servizio essenziale quando è necessario assicurare i collegamenti marittimi ma poi veniamo dimenticati quando bisogna sostenere le imprese di navigazione. Non vorremmo che la proroga della convenzione Tirrenia per altri 12 mesi, con un esborso per lo Stati di ulteriori 72 milioni

di Euro, nonostante la Commissione Europea si sia chiaramente espressa contro qualsiasi proroga, sia la causa della difficoltà del Governo nel reperire le risorse per il nostro settore".

"Abbiamo chiesto la riduzione temporanea del costo del lavoro – aggiunge Mattioli – per tutte quelle imprese marittime con unità iscritte nelle matricole nazionali che, a causa delle restrizioni imposte dall'emergenza COVID-19, stanno subendo notevoli cali di fatturato pur continuando ad assicurare quotidianamente servizi strategici ed essenziali per il Paese come la continuità territoriale e i rifornimenti energetici. Non abbiamo letto neanche della previsione di misure richieste da Confitarma per la riduzione dei costi di approdo delle navi nei porti, mentre diversi Stati membri dell'Ue, anticipando le indicazioni della Commissione europea, le hanno già introdotte".

Quindi, dal numero uno di Confitarma, l'auspicio che nel testo definitivo del decreto "siano accolte le nostre richieste, incluse quelle a costo zero, come ad esempio la possibilità di effettuare crociere anche solo tra porti nazionali, così come già si sta programmando in altri Paesi dell'Ue, per contribuire al rilancio della filiera del turismo".

Sulla stessa lunghezza d'onda i *cahiers de doléances di ALIS: "*Un settore strategico ed essenziale come quello del trasporto e della logistica, che non si è mai fermato durante l'emergenza e che sta affrontando notevoli criticità oggettive dovute alla crisi socio-economica, ha bisogno di interventi immediati e strutturali, non solo di ringraziamenti. Lo abbiamo più volte sottolineato e, anche adesso dopo le bozze del Decreto Rilancio circolate nelle ultime ore, lo ribadiamo con ancor più forza. Ci aspettavamo dal Governo misure straordinarie di sostegno alle aziende e ai lavoratori del comparto, soprattutto considerando l'importanza fondamentale dei servizi svolti per la vita quotidiana del popolo italiano", tuona il Direttore Generale Marcello Di Caterina.

"In tutta Europa sono stati introdotti regimi e dati aiuti ai settori del trasporto e della logistica, non a singole imprese, mentre in Italia pare si stia scegliendo di fare il contrario, con la conseguenza di aumentare il gap concorrenziale e le difficoltà degli autotrasportatori e di tutti gli operatori logistici. Al rifinanziamento delle misure incentivanti Marebonus e Ferrobonus, si è aggiunto poco altro. Il Governo, anziché supportare l'intero settore, si è invece preoccupato del sostegno ad una singola azienda in crisi, Tirrenia".

Si unisce al coro delle proteste anche Assarmatori, che però nella sua nota non cita la vicenda Tirrenia-CIN: per dovere di cronaca va detto che il Gruppo Onorato Armatori, cui fa capo la compagnia, è iscritto proprio a questa associazione. "Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, 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'articolo 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'articolo 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. 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", fa sapere una nota dell'associazioni presieduta da Stefano Messina.

Assarmatori: “Il Governo aiuta il trasporto aereo e affonda lo shipping”

12 MAGGIO 2020 - Redazione

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, 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”. **Lo denuncia Assarmatori in una nota.**

“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 “**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 Assatmatori, 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**”.

Dl Rilancio: Assarmatori si lamenta attaccando i soldi ad Alitalia (risparmiando Tirrenia-Cin)

12 Maggio 2020 - 18:39

Stefano Messina

Assarmatori si aggiunge alla lista (sempre più lunga: Alsea, Confitarma, Alis) di associazioni di categoria del settore trasporti che esprimono un parere critico e insoddisfatto su quanto previsto dal decreto legge Rilancio. A differenze delle altre, com'era prevedibile, non attacca però i 72 milioni di euro concessi a Tirrenia Cin con la proroga della convenzione poiché fra i propri associati c'è il Gruppo Moby.

"Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, 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" recita una nota dell'associazione datoriale degli armatori aderente a Conftrasporto-Confcommercio.

Secondo Assarmatori "la gravità della situazione non è 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".

Un riferimento specifico viene fatto anche al mercato delle crociere: "Il settore crocieristico – afferma Assarmatori – 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".

A proposito poi del cabotaggio l'associazione presieduta da Stefano Messina dice: "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 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 a essere – dice Asarmatori – 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 l’associazione, 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. “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” è la amara conclusione di Assarmatori.

Assarmatori: "Il governo salva il trasporto aereo e dimentica quello marittimo"

di Marco Innocenti

L'atto di accusa degli armatori italiani

"Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo". L'accusa arriva, senza mezzi termini, da **Assarmatori** che 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.

Una scelta, quella denunciata da Assarmatori, per la quale il governo dovrà assumersi "una grave responsabilità - scrive l'associazione in una nota - in un Paese al centro del Mediterraneo, 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".

"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 - prosegue Assarmatori - 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 - prosegue l'associazione - 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 Confitrasporto 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”.

Assarmatori attacca il governo: "Shipping tradito per salvare il trasporto aereo"

In ballo - denuncia Stefano Messina - 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

12/05/2020

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, 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". Lo denuncia Assarmatori in un comunicato appena diffuso.

"Nell'ultima versione del Decreto Rilancio - scrive **l'associazione presieduta dall'armatore genovese Stefano Messina** - 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 **"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 - denuncia Messina - 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 Assatmatori, insieme a Confttrasporto 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".

Assarmatori: “Aiuti solo al trasporto aereo, il Governo dimentica il mare”

By
Domenico Ascione
-
12 Maggio 2020
12

Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, 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.

A lanciare nuovamente l’allarme è ASSARMATORI, che 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”.

L'ALLARME DI ASSARMATORI

"Questa grave crisi è come uno tsunami che ha colpito in pieno tutto il cluster marittimo. Reggere l'urto e ripartire comporterà sacrifici enormi".

Così si è espresso il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, che ha sottlineato come le compagnie stiano già affrontando una dolorosissima contrazione dei traffici merci e passeggeri, le navi da crociera siano ferme e i traghetti viaggino solo per garantire la continuità territoriale delle isole e il traffico merci indispensabile al rifornimento del Paese. "Purtroppo - ha detto Messina- i flussi di liquidità che la biglietteria garantiva sono stati azzerati, mettendo a rischio sia la prosecuzione dei servizi sia il mantenimento degli attuali assetti occupazionali con ulteriori conseguenze anche sull'intero indotto". Come ha spiegato l'armatore, secondo il Fondo Monetario Internazionale l'economia mondiale nel 2020 avrà una flessione del 3%. Nel 2009, dopo il fallimento di Lehman Brothers, la caduta del Pil globale si fermò allo 0,6%. E basterebbero questi numeri per far capire quanto sia grave questa crisi, che, sempre secondo il FMI farà scendere il Pil italiano del 9,1%, due punti in più delle altre grandi economie europee. È un disastro senza precedenti, uno tsunami che ha colpito in pieno tutto il cluster marittimo travolgendo compagnie di navigazione, porti, terminal e l'intera catena logistica.

DATA STAMPA
MONITORAGGIO MEDIA, ANALISI E REPUTAZIONE

SEAREPORTER.IT
Link al Sito Web

Data pubblicazione: 12/05/2020

Link: http://www.seareporter.it/assarmatori-aiuti-solo-al-trasporto-aereo-il-governo-dimentica-il-mare/

ASSARMATORI: Aiuti solo al trasporto aereo. Il Governo dimentica il mare

Pubblicato il 12 maggio 2020, ore 19:10

Ascolta

J'accuse di ASSARMATORI sull'assenza di misure di sostegno per il comparto marittimo

Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, 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.

A lanciare nuovamente l'allarme è ASSARMATORI, che 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 Confitrasporto 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".

INDICE CATEGORIE
Settore Marittimo
JavaScript is required to use GTranslate
Seareporter su Facebook

Articoli del mese
maggio: 2020

L	M	M	G	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

« apr

ARTICOLO NON CEDIBILE A TERZI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE

DATA STAMPA
MONITORAGGIO MEDIA, ANALISI E REPUTAZIONE

SHIP2SHORE.IT
Link al Sito Web

Data pubblicazione: 12/05/2020

Link: http://www.ship2shore.it/it/shipping/il-cluster-del-trasporto-marittimo-all-attacco-del-governo-sul-dl-rilancio_74010.htm

grimaldiholdingspa.com

SHIP 2 SHORE
MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

Direttore Responsabile: **Angelo Scorza**

Shipping

12/05/20 16:15

Il cluster del trasporto marittimo all'attacco del Governo sul Dl Rilancio

Confitarma e ALIS mettono nel mirino la proroga alla convenzione con Tirrenia-CIN, Assarmatori (che la ha fra gli associati) critica i fondi ad Alitalia. ANCIP: "Lavoratori dimenticati"

Il Dl Rilancio non è ancora arrivato sulla scrivania del Consiglio dei Ministri, a palazzo Chigi, per la sua approvazione definitiva e già le varie bozze (anticipate da Ship2Shore) fanno già storcere il naso (eufemismo) a Confitarma e Assarmatori, le due associazioni dell'armamento italiano, ad ALIS, l'Associazione della Logistica Sostenibile, e ad ANCIP, l'Associazione delle Compagnie Portuali. Nel mirino finiscono le misure, o meglio la loro assenza, per i trasporti e la logistica, ma anche (in due casi su quattro) il possibile e ormai quasi certo rinnovo della concessione a Tirrenia-CIN per la continuità territoriale di Sardegna e Sicilia, per un importo di circa 72 milioni di euro annui.

"Non è stato dato nulla a chi ha dato tanto in questo periodo - spiega Mario Mattioli, Presidente di Confitarma - Siamo considerati un servizio essenziale quando è necessario assicurare i collegamenti marittimi ma poi veniamo dimenticati quando bisogna sostenere le imprese di navigazione. Non vorremmo che la proroga della convenzione Tirrenia per altri 12 mesi, con un esborso per lo Stati di ulteriori 72 milioni di Euro, nonostante la Commissione Europea si sia chiaramente espressa contro qualsiasi proroga, sia la

Anno 2020 N° 19
LEGGI L'ULTIMA RIVISTA
DOWNLOAD PDF ▶

JOTUN
Jotun Protects Property
Energy Efficiency Award
PROUD WINNER

VIDEO

Lazzeri: "Con Sanilog al fianco dei lavoratori nell'emergenza coronavirus, ora attenti a non morire di burocrazia"
MULTIMEDIA ▶

PSA GENOVA PRA'

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE

causa della difficoltà del Governo nel reperire le risorse per il nostro settore".

"Abbiamo chiesto la riduzione temporanea del costo del lavoro – aggiunge Mattioli – per tutte quelle imprese marittime con unità iscritte nelle matricole nazionali che, a causa delle restrizioni imposte dall'emergenza COVID-19, stanno subendo notevoli cali di fatturato pur continuando ad assicurare quotidianamente servizi strategici ed essenziali per il Paese come la continuità territoriale e i rifornimenti energetici. Non abbiamo letto neanche della previsione di misure richieste da Confitarma per la riduzione dei costi di approdo delle navi nei porti, mentre diversi Stati membri dell'Ue, anticipando le indicazioni della Commissione europea, le hanno già introdotte".

Quindi, dal numero uno di Confitarma, l'auspicio che nel testo definitivo del decreto "siano accolte le nostre richieste, incluse quelle a costo zero, come ad esempio la possibilità di effettuare crociere anche solo tra porti nazionali, così come già si sta programmando in altri Paesi dell'Ue, per contribuire al rilancio della filiera del turismo".

Sulla stessa lunghezza d'onda i *cahiers de doléances di ALIS:* "Un settore strategico ed essenziale come quello del trasporto e della logistica, che non si è mai fermato durante l'emergenza e che sta affrontando notevoli criticità oggettive dovute alla crisi socio-economica, ha bisogno di interventi immediati e strutturali, non solo di ringraziamenti. Lo abbiamo più volte sottolineato e, anche adesso dopo le bozze del Decreto Rilancio circolate nelle ultime ore, lo ribadiamo con ancor più forza. Ci aspettavamo dal Governo misure straordinarie di sostegno alle aziende e ai lavoratori del comparto, soprattutto considerando l'importanza fondamentale dei servizi svolti per la vita quotidiana del popolo italiano", tuona il Direttore Generale Marcello Di Caterina.

"In tutta Europa sono stati introdotti regimi e dati aiuti ai settori del trasporto e della logistica, non a singole imprese, mentre in Italia pare si stia scegliendo di fare il contrario, con la conseguenza di aumentare il gap concorrenziale e le difficoltà degli autotrasportatori e di tutti gli operatori logistici. Al rifinanziamento delle misure incentivanti Marebonus e Ferrobonus, si è aggiunto poco altro. Il Governo, anziché supportare l'intero settore, si è invece preoccupato del sostegno ad una singola azienda in crisi, Tirrenia".

Si unisce al coro delle proteste anche Assarmatori, che però nella sua nota non cita la vicenda Tirrenia-CIN: per dovere di cronaca va detto che il Gruppo Onorato Armatori, cui fa capo la compagnia, è iscritto proprio a questa associazione. "Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, 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'articolo 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'articolo 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. 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", fa sapere una nota dell'associazione presieduta da Stefano Messina.

E le lamentele sono piuttosto corpose anche nel testo inviato da ANCIP direttamente al Ministro dei Trasporti, Paola De Micheli: "Stando anche all'ultimo testo circolante, non si intravvedono misure volte a risolvere i problemi dei lavoratori dei porti. Non è accettabile che il principio dell'autonomia amministrativa e contabile delle Autorità di Sistema Portuale venga derogato solo per i vettori marittimi, leggasi armatori per lo più battenti bandiere extracomunitarie, a cui sono concessi gli azzeramenti della tassa di ancoraggio, mentre questa deroga non venga minimamente contemplata per gli aiuti alle imprese art. 17 che de facto svolgono un ruolo di servizio di interesse economico generale a beneficio dell'efficienza e dell'operatività dei porti italiani, quindi dell'interesse generale della nazione intera. Giova, inoltre, ricordare che non è stata prevista nessuna indicazione o norma per arginare ed impedire le attività di autoproduzione da parte degli armatori, la cui autorizzazione è spesso ottenuta in spregio alla normativa vigente. Occorre, inoltre, che le autorizzazioni ex art. 17 vengano tutte prorogate di almeno 5 anni dalla rispettiva scadenza (ivi comprese quelle attualmente in regime di proroga) al fine di concedere a tutte le imprese interessate un congruo periodo per recuperare efficienza, produttività e redditività eventualmente perse a causa dell'emergenza sanitaria".

TAG : *Confitarma* *ALIS* *MIT* *Tirrenia CIN* *Dl Rilancio* *Coronavirus* *Ancip*

GRIMALDI LINES

The INTERNATIONAL PROPELLER CLUB Port of Genoa
Raccolta fondi per la nave ospedale'GNV Splendid'
Fino al 31 maggio 2020 | Clicca per info

CMP CHUGOKU BO'AT ITALY S.p.A.

our dream, your future
Spediporto Spediservices

ACQUA TECNO
Ingegneria Marittima e Ambientale

Marinedi Group
Il tuo posto barca nel Mediterraneo

SICOM s.p.a.
containers

confetra
Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica

RIMORCHIATORI RIUNITI

Innovazione in movimento

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE

Assarmatori attacca il governo: “Shipping tradito per salvare il trasporto aereo”

Pubblicato da amaregaeta06 il 13 maggio 2020 in Generale

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, 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”. Lo denuncia Assarmatori in un comunicato appena diffuso.

“Nell’ultima versione del Decreto Rilancio – scrive l’associazione presieduta dall’armatore genovese Stefano Messina – 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 **“**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 – denuncia Messina – 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 Assatmatori, 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".

ASSARMATORI: “IL GOVERNO AFFONDA L’ITALIA, LASCIANDOLA SENZA LAVORO E COLLEGAMENTI”

“Il Governo ha deciso di affondare il trasporto marittimo salvando quello aereo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, dove un’importante fetta della popolazione vive su isole e il 90 per cento della produzione di merci dipende dal trasporto marittimo per l’approvvigionamento delle materie prime o per la distribuzione del prodotto finito”. Hanno deciso di riporre il fioretto e impugnare la clava i responsabili di Assarmatori, l’associazione che raggruppa le società armatoriali e di navigazione che operano in Italia presieduta da Stefano Messina (*nella foto*) per “combattere” una manovra del Governo che sembra fregarsene altamente del destino delle imprese armatoriali “che garantiscono una rete di collegamenti essenziali, ma anche migliaia di posti di lavoro di marittimi italiani.” “Nell’ultima versione del Decreto Rilancio, all’articolo 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’articolo 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”, si legge nel comunicato stampa dell’associazione che, non a caso, vede nel titolo la parola “Jaccuse”. “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”. Accuse pesanti, rivolte a un Governo incapace di “cogliere a fondo la gravità della situazione, 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”. Una situazione “sistenuta” in un mare di difficoltàfino a oggi, impossibile da sostenere a lungo per il 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 50-60èper cento (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 per cento) 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”, prosegue l’atto d’accusa al Governo, “le navi continuano a 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 per cento, ma le previsioni sono di ulteriori peggioramenti per il

prossimo futuro”. Ombre nerissime all’orizzonte dunque, così come del resto per 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, ma che è invece interamente fermo”, denunciano i rappresentanti di Assarmatori. “E in Italia la situazione è ancora più grave perché le compagnie che hanno assicurato finora tali volumi (e che per l’80 per cento 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”. Un mare di problemi: ma esiste ancora la possibilità di tenere a galla il Paese in un momento comunque difficilissimo cambiando rotta e compiendo manovre che possano permettere di affrontare al meglio quello che è comunque uno tsunami economico (oltre che sanitario)? “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”, si conclude l’Sos lanciato dall’associazione. .“Misure che dovranno aiutare l’intero impianto del trasporto marittimo e passeggeri in particolare, a garanzia della più grande popolazione insulare d’Europa. 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”.

Il Governo dimentica il mare

J’accuse di Assarmatori sull’assenza di misure di sostegno per il comparto marittimo

ROMA – Il Governo dimentica il mare. Ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, 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.

A lanciare nuovamente l’allarme è **Assarmatori,** che 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".