

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

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

Nicola Capuzzo · Friday, May 22nd, 2020

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

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

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

molte navi di Aida Cruises, compagnia dedicata al mercato della Germania che imbarca ufficiali tedeschi per i quali spettano gli sgravi contributivi negati invece agli italiani imbarcati sulle navi di Msc.

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

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

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

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

Alcune premesse affinché queste riflessioni congiunte su una nuova politica marittima in Italia possano prendere avvio ci sarebbero anche. Una trae origine dall’obbligo di **estendere l’accesso al regime fiscale della Tonnage Tax e del Registro Internazionale italiano anche alle navi battenti altre bandiere comunitarie**. Lo ha espressamente chiesto Bruxelles e una legge in tal senso è stata già approvata dall’Italia un paio d’anni fa ma fino ad oggi non è ancora entrata in vigore perché manca un regolamento attuativo. Un ritardo che a Costa Crociere certamente non dispiacerà. Non sarà possibile, però, rimandare questa previsione all’infinito anche perché la Dg Competition da Bruxelles tiene sott’occhio la norma e ha chiesto all’Italia ancora recentemente di

parificare la possibilità di accesso alla Tonnage Tax e al Registro Internazionale italiano alle altre bandiere comunitarie sia dal punto di vista dei benefici fiscali che per quelli contributivi (l'ok italiano due anni fa era arrivato solo per il cosiddetto pacchetto fiscale). L'entrata in vigore di questa norma, abbinata alla necessaria stabile organizzazione in Italia, aprirebbe nuovi scenari sul possibile ritorno di realtà armatoriali importanti in Italia. A partire magari proprio da Msc Crociere che attualmente coordina la flotta dall'Inghilterra dove ha accesso alla locale Tonnage Tax.

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

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, May 22nd, 2020 at 12:15 am and is filed under [Featured](#), [Navi](#), [Politica&Associazioni](#), [Senza categoria](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.