

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Mattei (Corsica Ferries) tesse le lodi della bandiera italiana

Nicola Capuzzo · Tuesday, August 24th, 2021

Mentre da oltre un anno [si attende](#) che il Governo italiano provveda a modificare il Registro Internazionale Italiano, con la cosiddetta estensione alle bandiere comunitarie, a tessere l'elogio del tricolore ci ha pensato un armatore straniero.

Pierre Mattei, numero uno di Corsica Ferries (le cui navi battono bandiera italiana), ha scelto i social network per intervenire in un dibattito riaccesosi negli ultimi mesi in Francia in relazione alla competitività della bandiera francese e al presunto dumping che quella italiana farebbe a suo danno, in particolare nell'ambito dei collegamenti con la Corsica: “Purtroppo gli ultimi 20 anni non sono serviti a zittire coloro che inveiscono contro la concorrenza per proteggere i propri privilegi e per coprire l'inadeguatezza del proprio modello economico” esordisce Mattei, con esplicito richiamo alla compagnia statale Sncm fallita anni fa.

Confrontando le condizioni offerte dal Registro Internazionale Italiano e dal primo registro francese (quello utilizzato fra Francia e Corsica) sia dal punto di vista della compagnia che da quello dei marittimi, l'armatore conclude che non ci sono differenze finanziarie fra i due regimi.

Per quel che riguarda le società armatrici, spiega infatti Mattei, il fatto che la decontribuzione dei marittimi delle navi iscritte al Registro Internazionale Italiano sia tale da far “coincidere salario netto e costo” mentre in Francia è solo parziale, è compensato dall'esenzione per le società transalpine dell'imposta corrispondente alla nostra Irap, dovuta invece dalle italiane: “Non esiste alcuna differenza in termini di oneri sociali. Però per quel che riguarda la tassazione societaria, l'impresa italiana vede la sua base imponibile ridotta dell'80%, mentre la francese beneficia di qualcosa di molto più vantaggioso: il regime di tonnage tax, per cui la base imponibile è fissa (prescinde cioè dai risultati ed è calcolata sul tonnellaggio) e l'imposta trascurabile e conosciuta in anticipo”.

Anche per ciò che concerne i marittimi, prosegue l'armatore, non ci sono differenze. “Solo i cittadini comunitari possono essere imbarcati sulle navi in servizio fra Marsiglia o Tolone o Nizza e la Corsica. Inoltre tutte le compagnie che esercitano il cabotaggio in Francia sono soggette alla medesima legislazione sociale e, quale che sia la bandiera issata, alle norme francesi, in particolare in materia di contenuto del contratto di lavoro e ovviamente di salario, di lingua parlata a bordo e di protezione sociale”.

Perché dunque Corsica Ferries ha scelto la bandiera italiana? “A rischio di dispiacere, Corsica

Ferries ha trovato un contesto favorevole in Italia. E non è che un esempio del dinamismo e della competitività transalpina (nel senso di italiana in questo caso, ndr) in questo campo. Le cifre solo eloquenti: l'Italia conta 38mila marittimi (dati Inps) e quasi 1.400 navi". Da qui la conclusione di Mattei sull'insussistenza del dibattito stesso: "Perché dunque cercare di uccidere la concorrenza piuttosto che provare di far bene come gli italiani?".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, August 24th, 2021 at 6:45 pm and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

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