



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

# Nota Confitarma - DDL 1883 di conversione DL n.76/2020 - Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale

AUDIZIONE presso le Commissioni 1a e 8a riunite del Senato

## Sommario

---

Premessa.....	1
Confitarma.....	1
Dati sul settore .....	1
La flotta mercantile italiana.....	1
Pandemia da Covid -19 – ricadute sul settore dei trasporti marittimi .....	2
Avvicendamento equipaggi (key workers).....	3
Le richieste del settore per contrastare gli effetti della crisi economica generata dall'emergenza Covid-19 .....	3
Proposta 1 – Intervento per il settore delle crociere .....	3
Proposta 2 – intervento di sostegno alle navi iscritte nel Primo Registro .....	4
Il trasporto marittimo settore dimenticato dal Governo .....	6
Autoproduzione delle operazioni portuali .....	6
Proposte del comparto marittimo per il DL n.76/2020 - Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale .....	7
Semplificazione e de-burocratizzazione .....	7
ALLEGATO .....	8

## Premessa

---

### Confitarma

- 119 anni di storia
- Principale espressione associativa dell'industria italiana della navigazione
- 125 le imprese armatoriali italiane associate
- 800 Sono le navi che rappresentiamo
- 11.300.000 gt tonnellate di stazza è la consistenza della nostra flotta
- 9.000.000 dwt tonnellate di portata è la capacità di carico della nostra flotta
- 32.000 sono i posti di lavoro a bordo
- 6.000 sono i posti di lavoro a terra
- 51.000 gli addetti impiegati in totale a bordo e a terra

### Dati sul settore

Il trasporto marittimo è un settore strategico per il Paese che contribuisce ad assicurare gli approvvigionamenti necessari alla popolazione, a cominciare dai generi alimentari, l'energia e le materie prime, le forniture medico-sanitarie e molti prodotti venduti nei supermercati.

Circa il 90% del commercio mondiale viaggia via mare e la nave è il primo fondamentale anello della catena logistica.

Via mare transita il:

- 57% delle nostre importazioni;
- 44% dell'export;
- 480 milioni di tonnellate di merci - alla rinfusa (secche e liquide) in container o a bordo dei traghetti - movimentate nei nostri porti.

### La flotta mercantile italiana

- L'industria marittima è capace di stimolare sviluppo, occupazione qualificata e innovazione; è una risorsa indispensabile per fronteggiare con successo e in modo unitario le sfide globali dei prossimi decenni.
- La flotta mercantile italiana ha una consistenza di oltre 1.400 navi per circa 15,4 milioni di tonnellate di stazza lorda.
- Dal 1998 il Registro Internazionale ha consentito l'espansione degli investimenti, il raddoppio e l'ammodernamento della flotta nazionale con navi sempre più *green* e la *leadership* mondiale in alcuni dei settori navali più sofisticati.



- Quella italiana è la 5<sup>a</sup> flotta di bandiera tra le maggiori economie riunite nel G20, la 1<sup>a</sup> nel mondo di navi RoRo, per lo più impiegate nel cabotaggio marittimo e sulle “autostrade del mare”, la 5<sup>a</sup> di navi cisterna speciali per prodotti petroliferi.
- La nostra bandiera si colloca oggi al primo posto in Europa per marittimi comunitari impiegati, per la maggior parte italiani. Infatti, in vent’anni, l’occupazione marittima italiana e comunitaria sui traffici internazionali e sul grande cabotaggio è aumentata del 140%. Si tratta di circa 38.000 marittimi italiani e comunitari a bordo delle nostre navi (fonte: CNEL/INPS). Altre bandiere comunitarie, pur vantando flotte molto più grandi della nostra, occupano un numero di marittimi comunitari nettamente inferiore.
- Le attività marittime annualmente producono beni e servizi per un valore di 34 miliardi di euro (2% del PIL), fornendo occupazione a 530 mila persone. Particolarmente rilevante è il contributo dei trasporti marittimi nel loro complesso al valore della produzione del *cluster* (12,3 miliardi di euro) ed all’occupazione (circa 80.000 tra addetti diretti e indiretti).

### **Pandemia da Covid-19 – ricadute sul settore dei trasporti marittimi**

---

Sono diverse le criticità emerse in questi mesi a causa della crisi sanitaria e, data la natura internazionale dello *shipping*, il settore sopporterà gli effetti dell’emergenza in atto finché la pandemia non sarà completamente debellata in tutto il mondo e con probabili ripercussioni negative anche oltre per alcuni comparti, ad esempio quello turistico, componenti rilevanti per l’economia e il lavoro del Paese.

**Settore delle navi passeggeri e miste (ro/ro):** i provvedimenti delle Autorità nazionali ed internazionali per il contenimento della pandemia hanno determinato:

- il fermo di tutte le navi da crociera;
- l’interruzione di molti servizi sia di trasporto a carattere locale, da e per le isole minori, sia con la Sicilia e la Sardegna (dal 5 giugno sono stati riaperti i traffici con le isole);
- la drastica riduzione dei tassi di riempimento per le linee di Autostrade del mare, rimaste comunque attive al fine di garantire il trasporto di prodotti e beni essenziali;
- cancellazione di viaggi già prenotati;
- drastica riduzione delle prenotazioni per i prossimi periodi estivi.

**Settore merci:** i provvedimenti di blocco delle importazioni/esportazioni adottati dalle Autorità nazionali ed internazionali, uniti a quelli per il contenimento della pandemia Covid-19, hanno determinato:

- in via diretta ed indiretta il generalizzato calo della domanda di materie prime e beni finiti;
- una forte riduzione dei noli, in particolare nei settori container, carichi secchi e gas liquefatto;
- le nostre unità, nel periodo più acuto della crisi, non sono state accettate dai noleggiatori per la presenza a bordo di marittimi italiani ritenuti potenziali ricettori/trasmittitori di contagio.

**Settore Servizi ausiliari:** il calo dei traffici determinato dall'emergenza Covid-19 sta mettendo in crisi settori fondamentali per assicurare il regolare svolgimento in sicurezza dei traffici marittimi. In particolare:

- le aziende di bunkeraggio italiane rischiano il collasso non potendo più contare sui volumi di traffico da questi normalmente assicurati;
- la riduzione dei traffici comporta una minore richiesta di servizi tecnico-nautici nei porti.

### **Avvicendamento equipaggi (“key workers”)**

Da quando è iniziata la crisi risulta spesso impossibile provvedere all'avvicendamento degli equipaggi a bordo delle navi che operano all'estero.

Tale situazione impatta in primo luogo sulle possibilità di recupero delle energie psico-fisiche da parte del personale di bordo

Grazie ad accordi nazionali sottoscritti con le OO.SS., in via eccezionale in relazione all'emergenza in atto, ci si è già avvalsi della possibilità di proroga dei periodi massimi di imbarco previsti dal CCNL e dalla MLC, 2006.

Il cambio degli equipaggi non può più essere posticipato perché, come affermato anche dalle Nazioni Unite, si tratta ormai di una emergenza umanitaria.

## **Le richieste del settore per contrastare gli effetti della crisi economica generata dall'emergenza Covid-19**

---

Al fine di contrastare gli effetti della crisi sanitaria determinata dalla pandemia da Covid-19 e la conseguente contrazione della domanda di trasporto marittimo di merci e passeggeri che rischia di minare ulteriormente la solidità delle imprese di navigazione, anello strategico del sistema logistico nazionale e internazionale, Confitarma ha richiesto, tre le altre, che il Parlamento accogliesse nella legge di conversione del DL 34/2020 due fondamentali proposte.

### **Proposta 1 – Intervento per il settore delle crociere**

*Articolo \_\_\_\_\_*

*Per la salvaguardia dei livelli occupazionali, le navi da crociera iscritte nel Registro Internazionale possono effettuare per l'anno 2020 servizi di cabotaggio di cui all'art 224 del codice della navigazione anche al di fuori dei limiti e dei criteri di cui al comma 5 dell'art. 1 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30.*

La proposta inizialmente non ha trovato accoglimento nell'iter di conversione del DL 34/2020 mentre è stata successivamente accolta nel DL n.76/2020 - Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale (in corso di conversione al Senato). Infatti, l'art.48 ha previsto la possibilità per le navi da crociera già iscritte nel Registro internazionale - limitatamente al 2020 – di effettuare servizi di crociera che tocchino esclusivamente porti nazionali.

Il settore delle crociere in Italia vale oltre 1 miliardo di euro al mese tra impatto diretto e indiretto e occupa, incluso l'indotto, oltre 100.000 persone.

### Che cosa manca ancora

Il mancato recepimento delle autorizzazioni alla graduale ripartenza della crocieristica nel testo del DPCM 14 luglio rischia di aggravare ulteriormente il danno economico arrecato non solo alle compagnie crocieristiche, ma all'intero comparto del turismo, portuale e della cantieristica, già fortemente provati, e al Paese intero.

Tutto ciò nonostante il grande lavoro svolto in stretta sintonia con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Comando Generale e il Ministero della Salute che ha portato alla definizione di protocolli sanitari che potessero garantire la sicurezza delle operazioni crocieristiche in linea con le linee guida europee e le indicazioni del Comitato Tecnico Scientifico.

Proprio il proficuo lavoro relativo ai protocolli sanitari - che ha definito un approccio strutturato per la tutela degli ospiti, degli equipaggi e delle comunità di destinazione - ha messo in evidenza come le navi da crociera siano in grado di garantire un efficace controllo della situazione sanitaria.

Dopo oltre quattro mesi di fermo totale, qualora alle compagnie di navigazione non venisse assicurato in tempo utile il permesso di organizzare la ripartenza per le crociere a decorrere dal 15 agosto, la stagione turistica sarebbe irrimediabilmente compromessa. Senza menzionare che il comparto continua a contribuire al settore turistico anche durante i mesi autunnali e invernali, così che una mancata ripartenza ad agosto metterebbe a repentaglio anche le stagioni a venire.

Segnaliamo che le compagnie di crociera stanno programmando di riportare a bordo gli equipaggi - compresi migliaia di marittimi italiani - e le conseguenze di una mancata autorizzazione avrebbero riflessi importanti sulla mancata ripresa occupazionale del settore.

È necessario che al più presto venga definitivamente licenziato il Protocollo sanitario per consentire al mercato delle crociere italiano di ripartire salvaguardando migliaia di posti lavoro;

### **Proposta 2 – intervento di sostegno alle navi iscritte nel Primo Registro**

*All'articolo 199, dopo il comma 9 aggiungere il seguente:*

*9-bis. Al fine di sostenere le imprese armatrici di navi iscritte nelle matricole nazionali delle navi maggiori, con l'esclusione delle navi adibite alla pesca e delle unità adibite a servizi di rimorchio in concessione, nonché di unità FSO di bandiera italiana è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione iniziale di 32 milioni di euro per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione del fatturato causata dall'emergenza epidemiologica da COVID-19. La compensazione spetta a condizione che la riduzione del fatturato relativa al periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 sia uguale o superiore al 20% rispetto alla media dei fatturati registrati nel medesimo periodo del precedente biennio. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di*



*concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro trenta giorni decorrenti dalla data di entrata in vigore del presente decreto sono stabiliti i criteri e le modalità per il riconoscimento della compensazione di cui al presente comma. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma, pari a 32 milioni di euro per l'anno 2020, si provvede ai sensi dell'articolo 265.*

La proposta non è stata accolta nell'iter di conversione del DL 34/2020, nonostante si inserisse nel solco della flessibilità prevista dal *temporary framework* adottato dalla Commissione europea e fosse in linea con l'impostazione adottata dal Governo di sostegno alle perdite di fatturato. La Camera ha comunque approvato un ordine del giorno che impegna il Governo, tra le altre, a:

- consentire l'esonero – fino al 31 dicembre 2020 - dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali di cui all'articolo 6 del decreto-legge n. 457 del 1997 convertito con la legge 27 febbraio 1998, n. 30, alle imprese armatrici di unità iscritte nelle matricole nazionali delle navi maggiori che esercitano attività di cabotaggio e di bunkeraggio marittimo, nonché alle unità adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali (imprese che non godono di alcun strumento di sostegno o incentivazione nell'affrontare l'emergenza sanitaria e il conseguente drammatico calo di fatturato) con l'esclusione delle navi adibite alla pesca e delle unità adibite a servizi di rimorchio in concessione.

Nelle prime bozze DL n.76/2020 - Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale (in corso di conversione al Senato) - erano presenti due commi dell'art.48 dedicati al sostegno del Primo Registro ma nella versione finale del testo (pubblicata in Gazzetta Ufficiale) tali commi sono stati espunti.

*Commi espunti dal testo ufficiale del DL 76/2020 - Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale*

*(...omissis...)*

*8. Per le medesime finalità di cui al comma 7 nonché per consentire la prosecuzione delle attività essenziali marittime, la continuità territoriale, la salvaguardia dei livelli occupazionali, la competitività ed efficienza del trasporto locale ed insulare via mare, i benefici di cui all'articolo 6, comma 1, del decreto legge 30 dicembre 1997 n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998 n. 30, sono estesi, a decorrere dal 1° agosto 2020 e fino al 31 dicembre 2020, alle imprese armatoriali delle unità o navi iscritte nei registri nazionali che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali.*

*9. All'onere derivante dal comma 8, si provvede a valere, nel limite massimo di 35 milioni di euro per l'anno 2020, mediante le risorse destinate, per la medesima annualità, al riconoscimento degli sgravi contributivi di cui all'articolo 6, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 1997 n. 457, convertito dalla legge 27 febbraio 1998 n. 30.*

*(...omissis...)*

## **Il trasporto marittimo settore dimenticato dal Governo**

---

Le imprese del settore del trasporto marittimo sono, senza alcun dubbio, fra quelle più colpite dall'emergenza pandemica ma, al contrario di altre, non si sono mai fermate.

Come ufficialmente definito dal Governo con il del Dpcm 22 marzo 2020 il trasporto marittimo è un settore strategico del trasporto nel Paese per garantire i flussi di merci e materie prime necessarie alle attività produttive industriali e commerciali essenziali, in particolare in questo frangente.

Purtroppo, duole rilevare che, al momento, non è stato attuato alcun intervento strutturale che possa mettere in sicurezza le imprese e i lavoratori in esse impiegati, così incise dalle misure di limitazione della circolazione delle persone.

È singolare che tutti i comparti del trasporto hanno avuto ingenti risorse mentre il mare è stato dimenticato.

### **Autoproduzione delle operazioni portuali**

Non solo: è grande la sorpresa e incredulità del settore armatoriale per l'inserimento nella legge di conversione del Decreto Rilancio (L. 77/2020) dell'articolo 199-bis in materia di autoproduzione.

L'autoproduzione consiste nella possibilità da parte delle navi, qualora dotate di personale appositamente formato e di proprie attrezzature, di svolgere alcune attività normalmente svolte dalle imprese operanti in porto (imprese specializzate e fornitrici di manodopera temporanea).

Questo istituto venne riconosciuto nel nostro ordinamento oltre 25 anni fa grazie alla legge 84/94 a seguito della sentenza di alcuni anni prima dalla Corte di Giustizia europea e della legge antitrust nazionale (L. 287/1990).

La norma approvata all'art.199-bis del Decreto Rilancio subordina l'autorizzazione all'autoproduzione all'indisponibilità di imprese operanti in porto. È di tutta evidenza, quindi, che una limitazione di tale portata di fatto nega il diritto degli armatori di svolgere autonomamente le operazioni portuali riportando la portualità italiana alle rigidità di trent'anni fa a tutto svantaggio della libera concorrenza e della competitività dell'intero sistema.

Per tale motivo Confitarma, assieme ad Assarmatori e Federagenti, si è dichiarata contraria all'adozione dell'art. 199-bis e si attiverà in ogni sede consentita per vedere tutelati i diritti dei propri associati riconosciuti sia dalle leggi nazionali che dal diritto dell'Unione Europea.

Ciò premesso, con la fiducia che da sempre la nostra Associazione nutre nei confronti delle Istituzioni, auspichiamo che il Parlamento possa intervenire nuovamente modificando il citato articolo 199-bis in modo tale da salvaguardare il diritto all'autoproduzione da parte degli armatori, ferma restando la previsione normativa contemplata nello stesso articolo di intervenire in via regolamentare per meglio disciplinarne il funzionamento attraverso un confronto preventivo e trasparente fra tutte le parti interessate.



## **Proposte del comparto marittimo per il DL n.76/2020 - Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale**

---

### **Semplificazione e de-burocratizzazione**

La semplificazione delle norme e delle procedure burocratiche, la digitalizzazione del settore e l'ammodernamento di alcune "particolarità italiane" sono ormai indifferibili perché incidono sulla nostra competitività. A tal proposito, evidenziamo che la competitività della nostra flotta resta ancora frenata da norme ormai desuete, risalenti anche all'800. Le nuove tecnologie digitali potranno rendere più semplici e veloci molte operazioni legate al trasporto marittimo. Purtroppo, il processo burocratico di autorizzazione all'implementazione delle nuove tecnologie è spesso più lungo del naturale tempo di obsolescenza della tecnologia stessa.

È in corso un confronto con il Governo e le competenti Amministrazioni per l'accoglimento di un progetto di riforma e aggiornamento di alcune norme e procedure non più in linea con l'evoluzione dei mercati marittimi (cfr. Allegato tecnico), che vede tutto il *cluster* unito per la semplificazione della burocrazia del settore. In particolare, le proposte di semplificazione riguardano:

- Bandiera
- Visite ispettive
- Certificati di sicurezza
- Procedure di imbarco e sbarco ivi compresa la riforma del collocamento di mare (in attesa da 14 anni)

Peraltro, gran parte delle proposte sono a costo zero per l'erario.

### **Sostegno alle navi iscritte nel Primo Registro**

Si richiede la reintroduzione dei commi espunti dalle bozze del DL 76/2020 - Semplificazioni

In particolare:

*\_\_\_ Per le medesime finalità di cui al comma 7 nonché per consentire la prosecuzione delle attività essenziali marittime, la continuità territoriale, la salvaguardia dei livelli occupazionali, la competitività ed efficienza del trasporto locale ed insulare via mare, i benefici di cui all'articolo 6, comma 1, del decreto legge 30 dicembre 1997 n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998 n. 30, sono estesi, a decorrere dal 1° agosto 2020 e fino al 31 dicembre 2020, alle imprese armatoriali delle unità o navi iscritte nei registri nazionali che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali.*

*\_\_\_ All'onere derivante dal comma 8, si provvede a valere, nel limite massimo di 35 milioni di euro per l'anno 2020, mediante le risorse destinate, per la medesima annualità, al riconoscimento degli sgravi contributivi di cui all'articolo 6, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 1997 n. 457, convertito dalla legge 27 febbraio 1998 n. 30.*

## ALLEGATO

### **Proposta 1 - Modifiche all'articolo 156 del Codice della Navigazione (Dismissione della bandiera e temporanea sospensione dell'abilitazione alla navigazione)**

Articolo \_\_\_\_\_

*All'articolo 156 del Codice della Navigazione sono apportate le seguenti modifiche:*

- *Al comma 5, primo periodo, dell'articolo 156 del codice della navigazione, la frase: "bancaria a garanzia di eventuali diritti non trascritti" è sostituita dalla seguente: "rilasciata da aziende di credito o da imprese debitamente autorizzate all'esercizio del ramo cauzioni di cui all'articolo 13 del D.lgs. n. 209/05 a garanzia di eventuali diritti non trascritti anche di natura previdenziale".*
- *Al comma 6 dopo le parole: "previste dall'articolo 15 della legge 26 luglio 1984, n. 413" aggiungere le seguenti parole: "entro il termine stabilito dall'art. 67-bis del Decreto-Legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla Legge 24 marzo 2012, n. 27, per il quale si applica quanto previsto dall'art. 17-bis, comma 2 della Legge 7 agosto 1990, n. 241".*
- *Al comma 8 dopo le parole: "qualora la nave venga iscritta nel registro di uno Stato", aggiungere le seguenti parole: "non comunitario".*
- *Dopo il comma 8 è aggiunto il seguente comma: "8-bis. Nei casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero, qualora la nave venga iscritta nel registro di un altro Paese dell'Unione Europea che consente la temporanea iscrizione di nave straniera limitatamente al periodo di locazione, la sospensione dell'abilitazione alla navigazione di cui all'articolo 149 è consentita, previa autorizzazione, data dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo le disposizioni dell'articolo 145 e della lettera d) del primo comma dell'articolo 163 del presente codice, nonché dell'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n.234, e delle relative norme applicative. L'ufficio di iscrizione della nave, constatato che sono state soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, e delle relative norme applicative, procede alla cancellazione della nave previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera. Della avvenuta cancellazione deve essere data immediata comunicazione all'Istituto nazionale della previdenza sociale, nonché pubblicità mediante affissione negli uffici del porto".*

## **Relazione illustrativa**

Ai sensi del comma 5, dell'articolo 156 CdN il proprietario di una nave italiana, se vuole venderla all'estero con conseguente cancellazione dal registro, deve farne dichiarazione all'ufficio di iscrizione per attivare la procedura ivi prevista e, con l'affissione nell'ufficio del porto e la pubblicazione nel foglio degli annunci legali, i creditori e ogni altro interessato possono fare valere i loro diritti entro sessanta giorni. La norma consente, tuttavia, al proprietario di ottenere la cancellazione senza attendere la scadenza dei termini pubblicitari depositando una fideiussione bancaria di importo pari al valore della nave come determinato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Tale fideiussione non è però valida a copertura di eventuali crediti di natura previdenziali per il personale imbarcato. Pertanto, la cosiddetta procedura di urgenza soggiace comunque all'invio da parte della Capitaneria di Porto di riferimento di una richiesta di nullaosta ad INAIL, INPS e Agenzia delle Entrate e alla risposta di tali enti che assicurino l'assenza di pendenze della Società Armatoriale nei loro confronti. Le risposte di questi enti possono pervenire in un lasso di tempo molto ampio (in alcuni casi hanno superato i 7 mesi!), rendendo totalmente inefficace la suddetta procedura di urgenza, che non assicura la possibilità all'imprenditore di poter vendere la nave in tempi ragionevoli.

Per quanto esista l'art. 15 della Legge 26 luglio 1984, n. 413, il quale dovrebbe assicurare una tempistica di dismissione più breve attraverso l'emissione di una seconda fideiussione a copertura anche delle eventuali pendenze a carico degli enti previdenziali, tale articolo cita espressamente che il valore di tale seconda fideiussione deve essere definito dallo stesso ente e quindi di nuovo ci troviamo in attesa di un riscontro da parte dell'ente stesso che dovrebbe comunicare il valore della seconda fideiussione.

La finalità della modifica proposta nel primo alinea permetterebbe nei casi di cancellazione dai registri con procedura d'urgenza il rilascio di una unica fideiussione o altra garanzia assicurativa evitando di dover attendere i nullaosta degli Enti pubblici interpellati dalla Capitaneria di Porto di riferimento ed al contempo il rilascio della doppia fideiussione.

Con il secondo alinea si intende garantire, in ogni caso, tempi certi in merito all'accertamento da parte degli Enti previdenziali che, ai sensi dell'art. 67-bis del Decreto-Legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla Legge 24 marzo 2012, n. 27, si deve concludere entro trenta giorni dalla data della richiesta da parte della Capitaneria di Porto competente. Infatti, mentre alcune Capitanerie di Porto, in caso di mancata risposta da parte degli Enti entro il suddetto termine, intendono l'accertamento acquisito in conformità all'art. 17-bis della Legge 7 agosto 1990, n. 241, altre attendono comunque la risposta degli Enti previdenziali.

Al terzo e quarto alinea si propone invece di uniformare la procedura di tutela dei creditori ipotecari e di altri diritti reali di garanzia non trascritti prevista nel caso di dismissione temporanea della bandiera italiana per iscrizione in altro registro dell'Unione Europea a quella applicata alla dismissione definitiva per iscrizione in tali registri. Infatti, la norma attuale prevede una procedura semplificata nel caso di cancellazione dai registri nazionali di una nave per iscrizione in altro registro comunitario rispetto a quella prevista per l'iscrizione in altri registri extracomunitari. Paradossalmente nei casi di dismissione temporanea dai registri nazionali per iscrizione temporanea in un altro registro comunitario viene oggi applicata la normativa più rigida prevista per i casi di iscrizione definitiva in altro registro extracomunitario.

\*\*\*\*\*

## **Proposta 2 - Unificazione delle visite ispettive a bordo delle navi**

Articolo \_\_\_\_\_

*All'art. 18 del d.lgs. 271/99 dopo il comma 4, aggiungere il seguente comma:*

*“5. Le navi rientranti nel campo di applicazione del D.lgs. 15 febbraio 2016, n. 32 non sono sottoposte alle visite di cui al presente articolo e alle visite di cui agli articoli 83 e 84 della Legge 16 giugno 1939, n. 1045. Le navi che non rientrano nel campo di applicazione del D.lgs. 15 febbraio 2016, n. 32 sono sottoposte esclusivamente alle visite di cui al comma 1 del presente articolo in occasione delle quali sarà effettuata anche la vigilanza sul rispetto della Legge 16 giugno 1939, n. 1045.”*

### **Relazione illustrativa**

L'entrata in vigore della Maritime Labour Convention 2006 ha introdotto due ulteriori visite ispettive:

- la visita per il rilascio del Certificato del Lavoro Marittimo, che viene svolta ogni cinque anni e ha lo scopo di verificare la conformità della nave alla normativa nazionale attuativa della citata Convenzione;
- la visita intermedia, che viene svolta nel terzo anno di validità del Certificato del Lavoro Marittimo, per verificare il mantenimento della conformità della nave alla suddetta normativa.

Dette ispezioni vengono effettuate dal Servizio Ispettivo del Lavoro Marittimo di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 13/2013 e al D.lgs. n. 32/2016.

In occasione di queste ispezioni viene verificata anche la conformità della nave alla normativa nazionale concernente la salute e sicurezza del lavoro a bordo e l'igiene e

abitabilità della nave, vale a dire esattamente ciò che viene verificato con le visite ispettive previste dal D.lgs. n. 271/99 (che ha cadenza biennale) e dalla Legge n. 1045/1939 (che ha cadenza semestrale).

Alla luce di quanto sopra esposto, il numero di ispezioni che devono essere effettuate sulle navi di bandiera italiana non trova pari in alcun'altra bandiera al mondo.

Al riguardo si segnala che nell'arco di 5 anni, mentre le navi straniere sono soggette a 3 visite (in forza della MLC 2006), una stessa nave di bandiera italiana deve effettuarne 15 o 16 - tre ai sensi della MLC, dieci ai sensi della Legge 1045/1939 e due o tre ai sensi del D.lgs. 271/99 - tutte per verificare sostanzialmente le stesse cose.

Pertanto, l'emendamento proposto si colloca nell'ottica del perseguimento degli obiettivi di semplificazione e razionalizzazione di risorse economiche, energie e tempo – sia per la Pubblica Amministrazione, sia per le imprese di navigazione – anche in considerazione del fatto che l'attuale alta frequenza di tali visite non produce alcun valore aggiunto ai fini della tutela dei lavoratori marittimi, rappresentando una mera moltiplicazione del medesimo adempimento.

Con il presente emendamento si propone, dunque, che le navi sottoposte alle ispezioni previste dal D.lgs. n. 32/2016 non debbano essere sottoposte anche alle visite di cui agli artt. 83 e 84 della Legge 1045/1939 e all'art. 18 del D.lgs. 271/99.

Inoltre, per le navi che non rientrano nel campo di applicazione del D.lgs. n. 32/2016 si propone di eliminare la duplicazione delle visite di cui agli artt. 83 e 84 della Legge 1045/1939 e all'art. 18 del D.lgs. 271/99, mantenendo soltanto queste ultime.

\*\*\*\*\*

### **Proposta 3 - Disposizioni in materia di rilascio e rinnovo dei certificati di sicurezza**

Articolo \_\_\_\_\_

1. *All'articolo 4 della legge 5 giugno 1962, n. 616 sono apportate le seguenti modifiche:*
  - *al paragrafo c) la parola "radiotelegrafica" è sostituita dalla parola: "radioelettrica"*
  - *al medesimo comma le parole "1.600 tonnellate" sono sostituite dalle parole "500 tonnellate".*
  - *il paragrafo d) è abrogato.*
  
2. *All'articolo 6 della legge 5 giugno 1962, n. 616 sono apportate le seguenti modifiche:*
  - *al penultimo periodo le lettere "c)" e "d)" sono eliminate;*
  - *l'ultimo periodo è sostituito dai seguenti periodi:*

*“La durata dei certificati di cui alle lettere b) e c) dell’articolo 4 è fissata in cinque anni soggetta a collaudi intermedi entro i tre mesi precedenti o successivi rispetto alla data anniversaria dei certificati stessi. La durata del certificato di idoneità di cui alla lettera e) [Ndr: lettera f) nel testo vigente] dell’articolo 4 non può essere superiore a due anni ad eccezione delle unità da pesca la cui durata è fissata in tre anni”.*

3. All’articolo 176 del decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, sono apportate le seguenti modifiche:

- il comma 1 è abrogato
- al comma 2, le parole: “Il collaudo, salvo diverse indicazioni della normativa vigente in materia, è necessario” sono sostituite dalle seguenti parole: “Il Ministero dello Sviluppo Economico effettua, a mezzo di propri funzionari, la sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo mediante collaudi e ispezioni ai fini dei servizi di sicurezza e di corrispondenza pubblica”
- al medesimo comma, alla fine della lettera a) sono aggiunte di seguito le parole: “ai fini del rilascio della licenza di cui agli articoli 160 e 183”
- al medesimo comma, dopo la lettera “d)” sono aggiunte le seguenti parole: “e) ispezioni straordinarie quando se ne verifichi la necessità”.
- i commi 3 e 5 sono abrogati.
- al comma 6, dopo le parole: “ordinarie e straordinarie”, sono aggiunte le seguenti parole: “di cui al comma 2”.
- il comma 7 è abrogato.

4. All’articolo 178 del codice delle comunicazioni elettroniche, di cui al decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, dopo le parole: “le ispezioni di cui all’articolo 176” sono inserite le seguenti: “effettuati dai propri funzionari”.

5. All’articolo 5 del decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104 sono apportate le seguenti modifiche:

- al comma 1, le parole. “Fatto salvo quanto disposto dal comma 2” sono eliminate.
- il comma 2 è abrogato.

### **Relazione illustrativa**

Il primo comma del presente emendamento allinea la tipologia dei certificati sicurezza radio per le navi da carico con quella prevista dalla normativa internazionale (Convenzione SOLAS per la salvaguardia della vita umana in mare).

Il secondo comma uniforma la durata del certificato sicurezza radio e del certificato *safety equipment* ai limiti consentiti dalla predetta normativa internazionale, ossia a cinque anni.

(Convenzione SOLAS per la salvaguardia della vita umana in mare) prevedendo altresì la finestra temporale dei tre mesi per quanto riguarda i relativi controlli annuali.

I successivi commi 3 e 4 modificano i criteri di svolgimento delle visite ed i collaudi da parte degli ispettori dell'ex Ministero delle comunicazioni ora Ministero dello sviluppo economico, limitandone la competenza al solo fine del rilascio e del rinnovo della licenza radio.

Il comma 5, attraverso una modifica al d.lgs. 104 del 2011, consente di affidare agli organismi riconosciuti il compito di effettuare le visite ai fini del rilascio e rinnovo del certificato radio e delle relative ispezioni annuali. In questo modo, quando la nave si trova all'estero, non sarà più necessario recarsi al consolato competente per apporre le vidimazioni previste dal codice della navigazione e richiedere l'intervento di un ispettore del MISE.

Il minor coinvolgimento degli ispettori del MISE e il venir meno dell'intervento del consolato consentiranno di contenere i notevoli costi gestionali ed economici, per legge a carico dell'armatore, senza far venir meno la competenza in capo al MISE ai fini del rilascio della licenza radio

\*\*\*\*\*

#### **Proposta 4 - Modifiche all'art. 172-bis del Codice della Navigazione (Esenzione dall'annotazione di imbarco e sbarco)**

Articolo \_\_\_\_\_

*Al primo comma sono apportate le seguenti modifiche:*

- *Eliminare le parole "di carattere locale," sostituire le parole "l'autorità marittima può" con le parole "e nazionale, le Autorità Marittime possono, anche congiuntamente,". Dopo l'ultimo periodo è aggiunto il seguente periodo: "L'autorizzazione sarà valida in tutti i porti nazionali ricompresi nell'area di competenza delle autorità marittime autorizzanti".*
- *Al comma 2 le parole "all'autorità marittima" sono sostituite dalle parole: "alle Autorità Marittime interessate".*
- *Al comma 4 sostituire le parole "autorità marittima" con le parole "Autorità Marittime interessate".*

## **Relazione illustrativa**

Le limitazioni previste dall'art. 172-bis Cod. nav. determinano l'impossibilità di effettuare i cd. "trasbordi" di personale marittimo – su più navi della medesima compagnia di navigazione iscritte in compartimenti marittimi differenti – e la limitazione degli stessi a soli determinati tipi di navigazione.

Con tale proposta si mira quindi a semplificare le procedure di impiego dei marittimi su mezzi dello stesso tipo, appartenenti al medesimo armatore, adibiti al servizio nell'ambito dei porti e delle rade o a servizi pubblici di linea o privati, anche rientranti sotto la competenza di autorità marittime diverse.

In particolare, si propone di attribuire anche a più autorità marittime congiuntamente la facoltà di autorizzare l'esenzione dalle annotazioni di imbarco e sbarco dei marittimi nella fattispecie sopraindicata, rendendo al contempo tale autorizzazione valevole nei porti ricompresi nella giurisdizione delle autorità marittime coinvolte.

Attualmente infatti, essendo tale esenzione valevole per gli imbarchi e gli sbarchi nel solo porto ove è stata richiesta, tutti gli imbarchi e gli sbarchi che avvengono negli altri porti toccati dal servizio sono soggetti alla procedura ordinaria. Tale obbligo rende particolarmente gravoso l'avvicendamento del personale da parte dell'armatore che opera servizi regolari nei medesimi porti.

L'intervento proposto mira pertanto a rendere più flessibile la rotazione del personale imbarcato sulle navi di una compagnia armatoriale che effettuano il medesimo servizio

\*\*\*\*\*

## **Proposta 5 – Semplificazione delle procedure di arruolamento dei lavoratori marittimi**

### **a) Proposta di modifica dell'Art. 328 del Codice della Navigazione – Forma del contratto**

*Al titolo dell'art. 328, dopo le parole "Forma del contratto" aggiungere le parole "di arruolamento".*

*Il comma 1 è sostituito con il seguente:*

*"Il contratto di arruolamento deve, a pena di nullità, essere fatto per atto pubblico, stipulato per iscritto, alla presenza di due testimoni i quali vi appongono la propria sottoscrizione, fermo restando l'obbligo di ricezione, nella Repubblica, dalla Autorità Marittima e, all'estero,*



*dalla autorità consolare, secondo le modalità di cui all'art. 357, comma 3, Reg.nav.mar. Il contratto è conservato fra i documenti di bordo.”*

*Al comma 2 sono apportate le seguenti modifiche:*

- *Le parole “dalle autorità predette” sono sostituite dalle seguenti: “dal Comandante della nave”.*

**b) Abrogare l'art. 329 del Codice della Navigazione - Stipulazione del contratto in località estera dove non sia autorità consolare**

**c) Art. 223 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione (navigazione marittima) – Annotazioni dei movimenti di imbarco e sbarco**

*Al comma 1 sono apportate le seguenti modifiche:*

- *Dopo le parole “essere effettuate” aggiungere le seguenti “,ove possibile,”.*
- *Dopo le parole “imbarca o sbarca” aggiungere le seguenti “oppure dopo lo sbarco all'ufficio di iscrizione del marittimo alle matricole della gente di mare.”*

**d) Abrogare l'art. 236 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (navigazione marittima) – Imbarco su nave nazionale all'estero**

**e) Art. 357 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione (navigazione marittima) – Annotazioni relative alle persone arruolate**

*Al comma 3 sono apportate le seguenti modifiche:*

- *Le parole “stipulati in località estera dove non sia autorità consolare sono annotati sul ruolo di equipaggio dal comandante della nave e” sono sostituite dalle seguenti “stipulati ai sensi dell'art. 328 del Codice della Navigazione sono”.*
- *Alla fine del primo periodo è aggiunto il seguente periodo “La convalida del contratto di arruolamento può essere effettuata anche in via digitale.”.*

## **Relazione Illustrativa**

Lo scopo degli emendamenti proposti è quello di semplificare le procedure di sottoscrizione delle convenzioni di arruolamento, la convalida delle stesse, le procedure di annotazione sul ruolo di equipaggio nonché le annotazioni sul libretto di navigazione relative alla navigazione effettuata.

In particolare, si propone di rendere strutturale la disposizione di cui all'art. 103-bis del d.l. 17 marzo 2020 n.18, convertita con modificazioni in legge del 24 aprile 2020 n. 27, uniformando la convenzione di arruolamento stipulata in Italia a quella stipulata all'estero. Inoltre, si suggeriscono semplificazioni delle procedure di convalida del contratto di arruolamento, utilizzando la modalità digitale.

\*\*\*\*\*

### **Proposta 6 – Modifica dell'Art. 331 del Codice della Navigazione - Arruolamento del comandante in luogo ove non si trova l'armatore**

Articolo \_\_\_\_\_

*Al secondo comma sono apportate le seguenti modifiche:*

- *La parola “telegraficamente” è soppressa*

*Al terzo comma sono apportate le seguenti modifiche:*

- *Dopo le parole “porto d'imbarco” aggiungere le seguenti parole “,anche in via digitale.”.*

### **Relazione illustrativa**

Al fine di semplificare la procedura di accettazione al comando della nave da parte del Comandante, si propone di modificare l'art. 331 del Codice della Navigazione, prevedendo la possibilità di effettuare la dichiarazione di accettazione anche in modalità digitale.

\*\*\*\*\*

### **Proposta 7 – Comma aggiuntivo all'art. 7 della legge 4 agosto 2006, n. 248**

*All'art. 7 della legge 4 agosto 2006, n. 248, dopo il comma 1, è aggiunto il seguente comma 2: “L'autenticazione delle sottoscrizioni degli atti e delle dichiarazioni aventi ad oggetto l'alienazione di unità da diporto o la costituzione di diritti di garanzia sulle medesime può essere richiesta anche ai raccomandatari marittimi titolari degli STED di cui decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152”*

## **Relazione illustrativa**

Il fine di semplificazione perseguito con l'introduzione di tale sistema non può essere concretamente raggiunto senza che sia consentito al raccomandatario di autenticare le sottoscrizioni degli atti e delle dichiarazioni aventi ad oggetto l'alienazione e la costituzione di diritti di garanzia sulle unità da diporto.

Come da indicazioni del Ministero, nell'istanza di attivazione dello STED, il Raccomandatario dichiara di rispettare le previsioni dell'art. 1, comma 1 – ter della legge 7/08/1990 n. 241 a termini delle quali: "1-ter. I soggetti privati preposti all'esercizio di attività amministrative assicurano il rispetto dei principi di cui al comma 1, con un livello di garanzia non inferiore a quello cui sono tenute le pubbliche amministrazioni in forza delle disposizioni di cui alla presente legge. (comma introdotto dall'art. 1, comma 1, lettera b), legge n. 15 del 2005, poi così modificato dall'art. 1, comma 37, legge n. 190 del 2012)".

Quando il raccomandatario opera come STED, è un soggetto privato preposto all'esercizio di attività amministrative in favore degli "utenti del servizio" richiedenti. Differentemente da come accadeva prima, il proprietario, l'armatore o l'utilizzatore deve presentare al raccomandatario la domanda redatta sullo stampato previsto, mentre il raccomandatario non può firmarla in qualità di rappresentante.

Al raccomandatario dovrebbe essere concessa la facoltà di autenticare la sottoscrizione dei richiedenti senza che ciò costituisca un aggravio di spesa.

A tale riguardo si fa presente che l'art. 7 del D. legge 223/2006 convertito con legge 4/08/2006 n. 248 attribuisce ai titolari degli STA la facoltà di autenticare le sottoscrizioni degli utenti relative ai beni mobili registrati.

Si ritiene che, per analogia e uniformità di trattamento, tale facoltà dovrebbe essere concessa anche ai raccomandatari marittimi titolari degli STED, limitatamente alle unità da diporto.

\*\*\*\*\*

## **Proposta 8 – Attuazione del DPR n. 231 del 18.04.2006**

Il DPR n. 231/06 aveva previsto una nuova disciplina del collocamento della gente di mare e le relative procedure per l'imbarco dei marittimi. Tale regolamento, superando il precedente regime fondato sugli artt. 125 e 126 Cod. nav., e sul D.M. n. 584/92 "Regolamento recante le norme degli uffici di collocamento della gente di mare", è finalizzato alla razionalizzazione delle procedure e alla realizzazione di servizi in funzione del miglioramento dell'incontro tra domanda e offerta di lavoro, anche mediante l'impiego delle tecnologie informatiche.

Per dare piena applicazione al succitato DPR n. 231/2006, l'Amministrazione avrebbe dovuto emanare diversi decreti attuativi, i quali comunque sarebbero in parte superati dal successivo D.lgs. n. 151/2015 che modifica lo stesso DPR con nuove ulteriori disposizioni in materia di lavoro marittimo. In questo contesto, presupponendo la non applicabilità del nuovo regolamento si è continuato a lavorare, ritenendo che, in mancanza dei decreti attuativi, non si potesse procedere con la auspicata novella. La mancata attuazione del citato DPR n. 231/2006 afferente alla disciplina del collocamento della gente di mare, sta comportando l'applicazione del pur abrogato D.M. 584/92 il quale prevede istituti che appaiono superati, ad esempio la "chiamata numerica" o il "contributo e il rilascio del buono di imbarco".

La proposta è quella di dare attuazione a quanto previsto dal DPR n. 231/2006 mediante l'emanazione dei decreti attuativi che non siano stati oggetto di modifica e/o abrogazione da parte del D.lgs. n. 151/2015 sopra richiamato.

\*\*\*\*\*

## **Proposta 9 – Istituzione del Comitato permanente “CoNSAM”**

ART. \_\_\_\_

1. *Al fine di sostenere la competitività dell'industria marittima nazionale, ottenere una maggiore efficienza e semplificazione delle procedure amministrative e dei vincoli burocratici gravanti sul settore marittimo a beneficio del comparto e dell'Amministrazione medesima, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, il “Comitato nazionale per la semplificazione in ambito marittimo” (CoNSAM).*
2. *Il Comitato nazionale per la semplificazione in ambito marittimo di cui al comma 1:*
  - a. *ha il fine di aggiornare e armonizzare l'intero apparato normativo del settore marittimo;*
  - b. *individua le normative obsolete o, comunque, di migliorabile applicazione, anche tenendo in considerazione le nuove tecnologie informatiche oggi a disposizione;*
  - c. *predispone nuovi strumenti legislativi di modifica e semplificazione normativa rispetto alle norme individuate di cui alla lettera b);*
  - d. *predispone con cadenza semestrale una relazione, da trasmettere alle Camere, avente ad oggetto il quadro aggiornato di quanto realizzato dallo stesso Comitato comprensivo del cronoprogramma dei lavori;*
  - e. *è convocato almeno due volte all'anno: il primo giorno lavorativo del mese di maggio ed il primo giorno lavorativo del mese di ottobre di ogni anno.*

3. *Il Comitato nazionale per la semplificazione in ambito marittimo di cui al comma 1 è presieduto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, o da un suo delegato, ed è composto:*
- a. da un rappresentante della Direzione Generale Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;*
  - b. da un rappresentante del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto;*
  - c. dai rappresentanti delle Associazioni nazionali di categoria delle imprese di trasporto marittimo*

### **Relazione illustrativa:**

La grave ed eccezionale emergenza epidemiologica da COVID-19 manifestatasi in questi mesi ha determinato un turbamento economico a livello globale, mettendo in luce la fragilità dell'intero sistema economico internazionale.

In questa situazione, oggi più che mai, è importante innalzare il livello di competitività del Sistema Paese tentando di rimuovere e/o semplificare, all'interno dell'ordinamento nazionale anche tenendo in considerazione le nuove tecnologie informatiche oggi a disposizione, quelle procedure amministrative oramai obsolete o di migliorabile applicazione che, di fatto, impediscono alle nostre imprese di "giocare ad armi pari" con le aziende straniere concorrenti nella sfida globale.

Con l'attuale recessione, le ultime stime congiunturali sulla crescita economica del Paese indicano una contrazione al ribasso del PIL italiano pari a -15%, nel primo semestre 2020, e una generale perdita del comparto armatoriale che raggiunge anche il 70% del fatturato comparato con il medesimo periodo dello scorso anno. In un contesto così problematico, il tema della semplificazione amministrativa, aspetto fondamentale per la ripresa economica, assume priorità assoluta, specie per il nostro settore, relativamente a tutte le tipologie di servizi di trasporto marittimo, da quelli internazionali a quelli nazionali.

Data la situazione, sarebbe apprezzabile e condivisibile una comune iniziativa ricognitiva tra armamento e Amministrazione per individuare le principali criticità amministrative riscontrate dalla utenza armatoriale. Una ricognizione che potrà fornire elementi utili per l'indispensabile e atteso processo di semplificazione amministrativa nel nostro settore che, in molti casi, può essere raggiunto modificando la legislazione vigente di secondo livello.



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori