



CAMERA DEI DEPUTATI

IX Commissione Trasporti

- AUDIZIONE -

C. 2006 Fogliani "Disposizioni per la salvaguardia della vita umana e la sicurezza della navigazione nel servizio di trasporto pubblico locale lagunare"

C. 2866 Gariglio "Modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni per la semplificazione della disciplina riguardante l'ordinamento amministrativo della navigazione e il lavoro marittimo"

C. 3239 Ficara "Modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni in materia di ordinamento amministrativo della navigazione, lavoro marittimo e disciplina delle Autorità di sistema portuale"

Roma, 5 APRILE 2022

On. Presidente, On. Parlamentari,

Innanzitutto vogliamo esprimere un sincero ringraziamento alla Presidente della IX Commissione Trasporti ed a tutti i commissari, per l'opportunità di poter esporre le nostre considerazioni sulle proposte di legge C. 2006 Fogliani, C. 2866 Gariglio e C. 3239 Ficara e il nostro totale apprezzamento per l'attenzione ed il lavoro che questa Commissione sta svolgendo nella predisposizione di proposte di legge che interessano il settore dell'industria marittima nazionale.

Il nostro intervento riguarderà le due proposte di legge i cui primi firmatari sono l'On. Gariglio (C. 2866) e l'On. Ficara (C. 3239) recanti, entrambe, "modifiche al Codice della Navigazione ed altre disposizioni in materia di ordinamento amministrativo della navigazione, lavoro marittimo e disciplina delle Autorità di sistema portuale" in quanto di maggiore attinenza all'attività marittima dei nostri rappresentati.

L'Associazione

Assarmatori, aderente a Conftrasporto-Confcommercio Imprese per l'Italia, rappresenta i maggiori *key players* del trasporto marittimo operanti in Italia, che vanno dal trasporto di linea di contenitori, ai servizi di trasporto di rinfuse liquide e solide, ai servizi crocieristici, a quelli di cabotaggio, nonché a quelli delle cosiddette "Autostrade del Mare".

Sono rappresentate da Assarmatori la quasi totalità delle imprese che effettuano servizi regolari di trasporto marittimo di collegamento con le Isole minori e una parte rilevante di quelle dei servizi di trasporto verso le Isole maggiori. In dettaglio, Assarmatori rappresenta oltre il 50% dei servizi di Autostrade del Mare e di collegamento con le Isole maggiori per passeggeri e merci, oltre il 70% dei servizi di trasporto pubblico locale marittimo di passeggeri e merci e di collegamento con le Isole minori e oltre il 33% dei servizi regolari di crociera nel più importante mercato europeo. Alle Compagnie attive nel trasporto di contenitori ed associate ad Assarmatori è ascrivibile circa il 70% del traffico container in Italia.

Il "Tavolo Mare"

Il contributo del sistema marittimo-portuale all'economia nazionale è circa pari al 3% del PIL e più di un terzo degli scambi commerciali avviene via mare. In considerazione del periodo storico che stiamo vivendo, risulta altresì cruciale introdurre modifiche all'attuale sistema regolatorio dell'industria marittima con particolare riferimento a specifiche semplificazioni amministrative, attraverso le quali si può rendere il sistema marittimo-portuale maggiormente competitivo ed in grado di assumere un ruolo sempre più determinante nell'ambito dell'industria dei trasporti.

L'importante attività legislativa della Commissione sul tema della semplificazione del settore dell'industria marittima nazionale è avvalorata anche dall'istituzione, lo scorso dicembre, presso il Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibile, del *cd. "Tavolo Mare"* nell'ambito del quale partecipano tutte le componenti del *cluster* marittimo nazionale e di cui Assarmatori è primario soggetto partecipante. All'interno del Tavolo sono stati istituiti quattro gruppi di lavoro che si occupano specificamente di: semplificazione normativa, digitalizzazione delle procedure, lavoro marittimo e lavoro portuale.

Nell'ambito di questo Tavolo, abbiamo presentato congiuntamente alle altre Associazioni del settore (Confitarma e Federagenti) – unitamente alle associazioni sindacali (CGIL, FILT, CISL) – un pacchetto di proposte, atte ad apportare modifiche che attengono alla gestione amministrativa delle navi, nonché proposte di semplificazione normativa (per quanto riguarda il lavoro marittimo, con particolare riferimento alla gente di mare).

I disegni di legge

Le proposte avanzate, nella maggior parte dei casi, si riferiscono ad articoli del Codice della Navigazione divenuti oramai superati e dei quali si richiede l'abrogazione o una modalità applicativa aggiornata alle nuove esigenze. Molte di queste modifiche sono contenute nelle proposte di legge "Gariglio" e "Ficara".

Entrando nel merito dei due articolati, le modifiche proposte porterebbero certamente ad un miglioramento delle attività armatoriali – sia lato nave, sia lato marittimi – senza oneri a carico dello Stato, anzi ottimizzando le risorse private e pubbliche, ottenendo nei fatti un reciproco beneficio. I suddetti benefici per il settore armatoriale si traducono in una maggiore competitività e, per l'amministrazione, in un risparmio netto a favore del bilancio dello Stato. Di conseguenza, ci sarebbe anche un effetto attrattivo nei confronti di compagnie che al momento operano con altre bandiere.

Con riferimento ai due provvedimenti in esame, al fine di semplificare l'assetto normativo afferente al settore marittimo e di renderlo più competitivo – uniformandone le direttive che lo riguardano – **accogliamo con favore:**

- la **proposta di introdurre l'art. 152-bis** (in entrambi i provvedimenti) che prevede l'iscrizione provvisoria delle navi nei registri nazionali. La suddetta proposta mira ad introdurre anche nel nostro ordinamento il regime dell'iscrizione provvisoria in modo da consentire, fra l'altro, la contestualità tra consegna, iscrizione della nave e trascrizione dell'ipoteca;
- la **proposta di modifica all'art.156** del Codice della Navigazione ("*cod. nav.*") (*Dismissione della bandiera e sospensione temporanea all'abilitazione alla navigazione*) – anche questa prevista in entrambi i provvedimenti – che 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 nullastanti degli Enti pubblici interpellati dalla Capitaneria di Porto di riferimento ed al contempo il rilascio della doppia fideiussione;
- la **proposta di modifica all'172-bis** cod. nav. (*Esenzione dall'annotazione di imbarco e sbarco*), rispetto alla quale sosteniamo la modifica della norma vigente in quanto la semplificazione proposta consentirebbe all'Autorità marittima di rilasciare un'unica autorizzazione per l'avvicendamento di personale, rientrando sotto la competenza di Autorità Marittime differenti, appartenente al medesimo armatore che opera servizi regolari negli stessi porti, rendendo inoltre più flessibile l'impiego dei propri marittimi. Anche questa proposta contenuta sia nel C.2866 sia nel C.3239;
- la **modifica dell'art.175** cod. nav. (*Giornale di macchina e giornale radiotelegrafico*), in entrambi i provvedimenti, che riguarda la semplificazione relativa all'obbligo di tenuta a bordo del giornale radiotelegrafico. Infatti, non essendo più in uso il sistema di trasmissione Morse, il

giornale non ha più motivo di esistere, essendo in uso quello del sistema GMDSS (*global maritime distress and safety system*);

- **la proposta di modifica all'art. 176 (Collaudi e ispezioni)** del Decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259. Il primo comma modifica i criteri di svolgimento delle visite ed i collaudi da parte degli ispettori dell'ex Ministero delle comunicazioni e del Ministero dello sviluppo economico, limitandone la competenza al solo fine del rilascio e del rinnovo della licenza radio. 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. Tale modifica è prevista sia nella norma a firma dell'On. Ficara sia dell'On. Gariglio;
- **la proposta di modifica all'art. 18 (Tipi di visite)** del Decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271. Quest'ultima, contenuta in entrambi i provvedimenti, propone 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;
- **gli artt. 3 e 5 del provvedimento a firma dell'On. Ficara.** Nel primo, viene istituita l'anagrafe digitale unica dell'agente di mare e questo favorisce il processo della digitalizzazione del settore marittimo rispetto al sistema dell'attuale collocamento della gente di mare, avvicinando sensibilmente domanda ed offerta di lavoro. Nel secondo, relativo all'offerta formativa di base dei marittimi, verrebbe permesso agli istituti nautici l'insegnamento della formazione di base (BST – *basic safety training* – di cui alla STCW). Inoltre, al fine del computo dei mesi, al rinnovo dei certificati di addestramento, quanto previsto permetterebbe di computare anche i periodi di servizio non continuativo nell'ambito del periodo complessivo di riferimento (compresi i periodi di servizio su unità da diporto). Infine, prevede che ai lavoratori marittimi con un ISEE non superiore a 20.000 euro, spetti una detrazione fino a 500 euro per la partecipazione ai corsi e alle attività di formazione obbligatoria.
- Da ultimo, con riferimento all'**art. 4, comma 1, lett. d) del Ddl Ficara**, si prende atto della proposta di modifica dell'articolo 11-ter della Legge n. 84/94, nel senso di prevedere che la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale sia presieduta da un soggetto nominato dal Ministro del MIMS. Da parte nostra, auspichiamo:
 - (i) che venga dato un fattivo ruolo di coordinamento alla Conferenza che rappresenta un tassello fondamentale della riforma della *governance* portuale italiana. Ciò nell'ottica di una politica portuale che sia omogenea ed armonizzata a livello centrale quanto più possibile;
 - (ii) un maggiore coinvolgimento delle rappresentanze dell'utenza alle tematiche d'interesse da affrontare in tale consesso.

Le nostre proposte:

Nell'auspicare un testo unificato che riproponga tutte le proposte sopra menzionate e al fine di rendere più armonico ed efficace il processo di semplificazione del sistema regolatorio dell'industria marittima, l'Associazione sottopone all'attenzione di codesta Commissione delle ulteriori ipotesi di revisione e/o modifica di altre disposizioni di legge.

In particolare:

- **la proposta di modifica¹ all'art. 328 cod. nav. (Forma del contratto)**. In quest'ottica, al fine di rendere strutturale la semplificazione prevista dalla disposizione di cui all'art. 103-bis del Dl. 17 marzo 2020 n.18, convertita con modificazioni in legge del 24 aprile 2020 n. 27, l'arruolamento dei lavoratori marittimi potrebbe essere perfezionato secondo la procedura di cui all'art. 329 cod. nav. ovvero con la stipula del contratto direttamente a bordo a cura del Comandante.

- **l'art. 4, sulla proposta di modifica dell'art. 6, comma 4 aggiunta lett. c-bis) ("affidamento e controllo dei servizi di pulizia e di raccolta dei rifiuti") del Ddl Ficara**. Su questo punto si dovrebbe prendere atto del necessario allineamento imposto alle Autorità di Sistema Portuale ("AdSP") dalla nuova normativa di cui al D.Lgs. n. 197/2021 che ha recepito, in linea con i principi del Regolamento (UE) n. 352/2017, la Direttiva (UE) n. 883/2019. Al riguardo si osserva che tra le novità contenute nella "nuova" norma si prevede:

- la preventiva consultazione delle associazioni di categoria dell'utenza in sede di predisposizione, modifica e successivo aggiornamento, da parte delle competenti Autorità di Sistema Portuale laddove istituite e/o Autorità Marittime, dei piani di raccolta e di gestione dei rifiuti nonché delle relative tariffe nel rispetto dei principi di trasparenza e proporzionalità di cui al Regolamento;
- la non necessità, a prescindere, di un unico erogatore del servizio in ambito portuale. Su questo secondo punto, si precisa che le AdSP dovrebbero preliminarmente dare seguito all'apposito procedimento previsto dal Regolamento (ispirato al principio dell'apertura al mercato) che prevede le condizioni secondo le quali è possibile limitare il numero di prestatori del servizio; procedimento che non pare essere stato declinato nel caso in esame.

La regola, dunque, ai sensi del Regolamento è la pluralità di prestatori e la libertà di prestare servizi nei porti con la conseguenza che, invece, la deroga al mercato concorrenziale e l'eventual (perseguita) intenzione di limitare il numero dei prestatori di servizi portuali, costituisce l'eccezione soggetta ad un procedimento formale con istruttoria peculiare.

A conferma della legittimità di una pluralità di soggetti prestatori del servizio, si aggiunga che il Consiglio di Stato, proprio in tema di raccolta di rifiuti a bordo delle navi, ha ritenuto che il servizio in esame potrebbe essere svolto anche dalle imprese iscritte nel registro ex art. 68 Cod. nav. in possesso di idonei requisiti. Tale orientamento – che va di pari passo con quanto contenuto nella Direttiva in commento e con il Regolamento nella misura in cui non è esclusa la possibilità di affidare a più operatori il servizio di ritiro rifiuti di bordo – va nel senso di dare piena libertà al mercato sul

¹ Proposta di modifica all'art. 328: "I contratti d'arruolamento dei membri dell'equipaggio e del personale addetto ai servizi complementari di bordo devono, a pena di nullità, essere stipulati per iscritto dal comandante della nave ovvero dall'armatore o da un suo procuratore, alla presenza di due testimoni, i quali vi appongono la propria sottoscrizione, fermo restando l'obbligo di procedere, quale atto pubblico, alle annotazioni e alle convalide previste dall'art. 357, comma 3 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione di cui al D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328. Il contratto è conservato fra i documenti di bordo."

presupposto che la selezione dell'operatore del servizio è rimessa *“al soggetto che usufruirà del servizio e a carico del quale sono posti i relativi costi, in un regime concorrenziale”*.

Ciò, dunque, ad ulteriore dimostrazione del fatto che la presenza di un solo operatore che eroghi il servizio potrebbe essere, talvolta, interpretata come una pratica restrittiva e, per questo, non del tutto in linea non solo con la normativa sopracitata, bensì anche con le norme nazionali ed unionali vigenti in materia di concorrenza. In questo senso, sarebbe opportuno che le AdSP non precludano *ex se* la possibilità di autorizzare più eventuali imprese interessate ad operare il servizio in commento nel rispetto di determinati requisiti, sia mediante apposita concessione sia ai sensi di quanto previsto dall'articolo 68 Cod. nav. (in linea, peraltro, con quanto già avviene in altri contesti portuali nazionali, quali il porto di Genova).

Alla luce di ciò, se proprio si vuol inserire tra le competenze dell'AdSP quella dell'affidamento del servizio rifiuti, è opportuno precisare che sia inserito il riferimento espresso al rispetto di quanto previsto dal Regolamento (UE) n. 352/2017.

Il supporto della Commissione Trasporti della Camera è oltremodo importante al fine di dare alle citate proposte di semplificazione la necessaria attenzione nel più ampio contesto delle auspiccate misure di semplificazione burocratica e amministrativa di cui, a nostro avviso, il Paese ha assolutamente bisogno per una rapida e diffusa ripartenza dopo la crisi.

Nel ringraziare per l'opportunità che ci avete concesso, siamo a disposizione per qualsiasi approfondimento.