



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

**AUDIZIONE X COMMISSIONE ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO DELLA
CAMERA
17 FEBBRAIO 2023
INTERVENTO PRESIDENTE MATTIOLI**

IL TEMA DELL'AUDIZIONE:

- LA VALORIZZAZIONE DELL'INDUSTRIA ITALIANA È UN TEMA FONDAMENTALE PER LA CRESCITA DEL PAESE;
- LA CONFEDERAZIONE ITALIANA ARMATORI RAPPRESENTA UNO DEI COMPARTI DELL'INDUSTRIA ITALIANA PIÙ INTERNAZIONALIZZATO: LO SHIPPING;
- DA SEMPRE, DA PRIMA DELLA GLOBALIZZAZIONE, ABBIAMO PORTATO IL TRICOLORE NEI MARI DEL MONDO, CONTRIBUENDO, TRA LE ALTRE COSE, ALL'EQUILIBRIO DELLA BILANCIA DEI PAGAMENTI NAZIONALI.

ALCUNI NUMERI CHE TROVERÀ, ONOREVOLE PRESIDENTE, NELLA NOTA CHE ABBIAMO DEPOSITATO CONTENENTE LE PRIORITÀ DEL SETTORE:

- OGGI, LA FLOTTA DI BANDIERA ITALIANA È TRA LE PRINCIPALI AL MONDO, TRA LE PRIME DEI GRANDI PAESI RIUNITI NEL G20;
- OLTRE 14 MILIONI DI TONNELLATE DI STAZZA LORDA (1,334 UNITÀ SUPERIORI ALLE 100GT);
- L'ITALIA RICOPRE POSIZIONI DI ASSOLUTO RILIEVO NEI SETTORI PIÙ SOFISTICATI:
 - NAVI RO/RO - L'ITALIA È LEADER MONDIALE NEL SETTORE;
 - CROCIERE - L'ITALIA È LEADER A LIVELLO INTERNAZIONALE SIA NELL'OFFERTA QUALITATIVA DEI SERVIZI SIA NELLA CANTIERISTICA;
 - NAVI DA CARICO LIQUIDO E SECCO - STRATEGICHE PER L'APPROVVIGIONAMENTO ENERGETICO, DI BENI FINITI E MATERIE PRIME;
 - SERVIZI AUSILIARI ALLE PIATTAFORME ENERGETICHE, CRUCIALI NELLA FILIERA ENERGETICA NAZIONALE E PER IL RIFORNIMENTO DELLE NAVI STESSE.
- TUTTO O QUASI CIÒ CHE CONSUMIAMO VIENE DAL MARE, OLTRE IL 90% DELLA PRODUZIONE, DAL CIBO ALL'ENERGIA, FINO AI NOSTRI VESTITI;
- VIA MARE TRANSITANO, OGGI, IL:
 - 60% DELLE IMPORTAZIONI DEL PAESE;
 - 51% DELLE ESPORTAZIONI DEL PAESE;
 - 480 MILIONI DI TONNELLATE DI MERCI – ALLA RINFUSA (SECHE E LIQUIDE) IN CONTAINER O A BORDO DI TRAGHETTI – MOVIMENTATI NEI NOSTRI PORTI;
 - L'ITALIA È 1^A IN EUROPA PER MERCI MOVIMENTATE IN SHORT SEA SHIPPING (311 MILIONI NEL 2020);
 - NEL MEDITERRANEO, L'ITALIA È LEADER CON 244 MILIONI DI TONNELLATE E UNA QUOTA DI MERCATO DEL 37% (NEL 2020).
- L'INDUSTRIA ARMATORIALE È AL CENTRO DELLE MAGGIORI SFIDE GEOPOLITICHE, NON SOLO MEDITERRANEE, CHE ATTENDONO IL NOSTRO PAESE;
- PENSIAMO SOLO AL TEMA DEL FABBISOGNO ENERGETICO;
- IL TRASPORTO MARITTIMO È UNA INFRASTRUTTURA INDISPENSABILE PER UN PAESE COME L'ITALIA IN QUANTO, DIVERSAMENTE DALLE ALTRE INFRASTRUTTURE (OLEODOTTI E GASDOTTI), È IN GRADO DI ASSICURARE LA FLESSIBILITÀ DELLE FONTI DI APPROVVIGIONAMENTO.

COSA SERVE ALL'INDUSTRIA ARMATORIALE ITALIANA PER MANTENERE E INCREMENTARE LA SUA COMPETITIVITÀ NEL MONDO:

SEMPLIFICAZIONE E DIGITALIZZAZIONE

- COME NOTO, È ALLE PORTE UNA RIVOLUZIONE DEL SETTORE DEL TRASPORTO MARITTIMO NAZIONALE: PROCESSO DI ESTENSIONE DEI BENEFICI PREVISTI DAL REGISTRO INTERNAZIONALE ALLE BANDIERE UE/SEE;

- AL FINE DI EVITARE L'ESODO DELLA FLOTTA DI BANDIERA È NECESSARIO ED URGENTE SEMPLIFICARE LE NORME E LE PROCEDURE BUROCRATICHE NONCHÉ ATTUARE LA DIGITALIZZAZIONE DEL SETTORE;
- NORME E PROCEDURE CHE, IN ALCUNI CASI, RISALGONO ANCHE ALLA FINE DELL'OTTOCENTO.
- ABBIAMO PREDISPOSTO, QUALE CONTRIBUTO FATTIVO, UN AMPIO PROGETTO DI SEMPLIFICAZIONE NORMATIVA DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE E DELL'ORDINAMENTO CORRELATO E PER MOLTISSIMI ASPETTI A COSTO ZERO PER L'ERARIO, CHE TROVERETE IN ALLEGATO ALLA NOSTRA NOTA.

ALTRA SFIDA CHE CI ATTENDE E CHE COINVOLGE TUTTI I SETTORI INDUSTRIALI È LA TRANSIZIONE GREEN

TRANSIZIONE GREEN

- LO SHIPPING È UN SETTORE “HARD TO ABATE” E “CAPITAL INTENSIVE” PER IL QUALE SONO STATI INDIVIDUATI A LIVELLO INTERNAZIONALE OBIETTIVI MOLTO AMBIZIOSI, IN PARTICOLARE CON RIFERIMENTO ALLE EMISSIONI.
- È NOTO CHE L'IMO NELLA SUA STRATEGIA INIZIALE DEL 2018 HA FISSATO:
 - ENTRO IL 2050 UNA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI ANNUALI GHG DI ALMENO LA METÀ RISPETTO AL LORO LIVELLO DEL 2008;
 - UNA RIDUZIONE DELL'INTENSITÀ DI CARBONIO DI ALMENO IL 40% ENTRO IL 2030, PER ARRIVARE AL 70% ENTRO IL 2050 SEMPRE RISPETTO AL LIVELLO DEL 2008.
 - INOLTRE, LA COMMISSIONE UE HA PREVISTO LIMITI ANCOR PIÙ STRINGENTI CON IL PACCHETTO FIT FOR 55.
- IL PROGETTO DI INCLUSIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO NEL SISTEMA ETS (EMISSION TRADING SYSTEM) RISCHIA DI AFFOSSARE LA COMPETITIVITÀ DEL SETTORE;
- IN PARTICOLARE, IL SISTEMA ETS AVRÀ UN IMPATTO PESANTE SUL SETTORE RO-PAX;
- IN LINEA CON LA POSIZIONE ECSA SOSTENIAMO CHE LE ENTRATE GENERATE DALL'ETS DOVREBBERO ESSERE CON CERTEZZA DESTINATE A UN FONDO SPECIFICO SETTORIALE MARITTIMO PER SOSTENERE FINANZIARIAMENTE LA TRANSIZIONE ENERGETICA DEL SETTORE;
- PREVEDERE UN'ESENZIONE DALLA TASSAZIONE ETS ANCHE PER LE LINEE DI AUTOSTRADE DEL MARE LA TASSA ETS, INFATTI, ANDRÀ A PESARE MAGGIORMENTE SUI BILANCI DELLE IMPRESE IMPEGNATE IN QUESTO IMPORTANTE SETTORE CHE QUOTIDIANAMENTE COLLEGANO I PORTI NAZIONALI E COMUNITARI;
- È NOTO CHE IL TRASPORTO MARITTIMO, IN CONSIDERAZIONE DEI VOLUMI DI MERCI TRASPORTATI, RISULTA ESSERE DI GRAN LUNGA LA MODALITÀ DI TRASPORTO PIÙ ECO-COMPATIBILE:
 - IL COMMERCIO GLOBALE VIA MARE È AUMENTATO DAL 2008 AL 2018 DEL 40% MA, GRAZIE AGLI INGENTI INVESTIMENTI EFFETTUATI DAGLI ARMATORI SULLE TECNOLOGIE DELLE NAVI E SULLE STRATEGIE DI NAVIGAZIONE, SIAMO RIUSCITI A RIDURRE, NELLO STESSO PERIODO, LE EMISSIONI DI CO₂ DEL 10%.
 - NON SOLO, CON L'INTRODUZIONE DEL VERY LOW SULPHUR (0,5%) NEL 2020 IL TRASPORTO MARITTIMO HA RIDOTTO LE EMISSIONI DI OSSIDI DI ZOLFO DI 7 VOLTE.
- IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI FISSATI NON DIPENDE SOLO DALLA VOLONTÀ DEGLI ARMATORI;
- ATTUALMENTE I COMBUSTIBILI A ZERO EMISSIONI DI CARBONIO NON SONO DISPONIBILI NELLE QUANTITÀ NECESSARIE PER GIUNGERE ALLA DECARBONIZZAZIONE;
- È NECESSARIA UN'ENORME ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO PRIMA CHE QUESTI POSSANO DIVENTARE DELLE OPZIONI PRATICABILI;
- LE RISORSE FINANZIARIE PRIVATE NON SONO SUFFICIENTI A SOSTENERE, DA SOLE, RICERCA E INNOVAZIONE PER LO SHIPPING;

- È NECESSARIO CHE L'ITALIA, COME GLI ALTRI PAESI MARITTIMI, SOSTENGA LE SUE IMPRESE IN QUESTO SFORZO EVITANDO DI METTERE A RISCHIO LA COMPETITIVITÀ DELLA NOSTRA INDUSTRIA NEI MERCATI INTERNAZIONALI.

DECRETO RINNOVO FLOTTE

- IL FONDO COMPLEMENTARE AL PNRR AVEVA STANZIATO 500 MILIONI DI EURO PER IL RINNOVO E IL REFITTING DELLA FLOTTA;
- AVEVAMO ESPRESSO I NOSTRI DUBBI SULLA REALE EFFICACIA DEL BANDO PER LA DOMANDA DI INCENTIVO IN RAGIONE DEGLI STRINGENTI VINCOLI PROCEDURALI INSERITI;
- E AVEVAMO RAGIONE, VISTO CHE SOLO IL 37% DELLE RISORSE SONO STATE IMPEGNATE (314 MILIONI);
- QUESTI RISULTATI NON DIPENDONO DAL MANCATO INTERESSE DEGLI ARMATORI;
- PERTANTO, ABBIAMO RICHiesto DI MODIFICARE I CRITERI AL FINE DI RICOMPNDERE L'INTERA FLOTTA OPERATA DALL'INDUSTRIA ARMATORIALE ITALIANA;
- È NECESSARIO UN INTERVENTO CHE ACCOMPAGNI TUTTA LA FLOTTA (PASSEGGERI E MERCI) APPARTENENTE ALLE IMPRESE RADICATE SUL TERRITORIO NAZIONALE;
- OCCORRE RIMUOVERE I LIMITI DEL PRIMO BANDO DI GARA, IN PRIMIS QUELLO CHE VINCOLAVA LA NAVE A TRATTE CON PORTI ITALIANI, MA ANCHE E SOPRATTUTTO ESTENDERE I TERMINI DI CONSEGNA. INFATTI, I CANTIERI, PERALTRO ELEGGIBILI SOLO QUELLI COMUNITARI, SEMBREREBBERO GIÀ OBERATI DI ORDINI E POTREBBERO NON ACCETTARNE DI NUOVI;
- OCCORRE SPOSTARE I TERMINI DEL 2024 (REFITTING) E DEL 2026 (CONSEGNA NUOVA NAVE) ALMENO DI DUE ANNI;
- NON SOLO, È NECESSARIO RICOMPNDERE ANCHE LE CROCIERE, ESCLUSE DAL PRIMO DECRETO.

FOCUS COSTA CROCIERE

- COSTA CROCIERE- MARCHIO STORICO DELLA CROCIERISTICA ITALIANA - NEL 2023 FESTEGGIA 75 ANNI;
- DA SEMPRE CON SEDE A GENOVA, CON NAVI DI BANDIERA ITALIANA È DA SEMPRE AMBASCIATRICE DEL MADE IN ITALY NEL MONDO E CONTRIBUISCE A PROMUOVERE L'ITALIA E LE SUE ECCELLENZE NONCHÉ RAPPRESENTANO UN EFFICIENTE VOLANO PER IL TURISMO IN-COMING;
- LE NAVI COSTA "SPRIZZANO" ITALIANITÀ A PARTIRE DAL NOME: FIRENZE, VENEZIA, TOSCANA, SMERALDA, IN ONORE DEI TERRITORI, CON IMMAGINI ICONICHE DEL PAESE, E A BORDO CI SONO FAMOSI MARCHI/PRODOTTI ITALIANI -DAL CAFFÈ VERGNANO ALLE BOLLICINE FERRARI, DALLE ECCELLENZE DI TECHNO-GYM ALLE MERAVIGLIE DI KARTELL;
- ANCHE IL FUTURO PROSSIMO PASSA ATTRAVERSO LE ECCELLENZE ITALIANE E LA COSTRUZIONE DI UNA FILIERA CON I PROTAGONISTI DELLA CROCIERISTICA ITALIANA PER RISPONDERE ALLE SFIDE DI INNOVAZIONE E SOSTENIBILITÀ. AZIENDE COME ENEL E TRENITALIA (CON CUI COSTA HA SIGLATO ACCORDI DI COLLABORAZIONE), ECOSPRAY (PARZIALMENTE DETENUTA DA COSTA-BIO FUEL E NUOVI CARBURANTI), FINCANTIERI (CHE NEGLI ULTIMI 30 ANNI HA COSTRUITO LA MAGGIOR PARTE DELLE NOSTRE NAVI), RINA E ASSOPORTI (TUTTI DI RECENTE ALLA TAVOLA ROTONDA CONFITARMA) SONO PARTE INTEGRANTE DI QUELLA FILIERA DELLA CROCIERISTICA ITALIANA CHE CONSENTIRÀ AL COMPARTO DI MANTENERE IL RUOLO DI LEADER DEL SETTORE E DI CRESCERE ORGANICAMENTE;
- INFINE, IL RUOLO DEL PUBBLICO È DI PRIMARIA IMPORTANZA PER ASSICURARE CHE IL CONTESTO GENERALE PER IL COMPARTO CONSENTA DI MANTENERE LA COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA ITALIA (ELETTRIFICAZIONE DELLE BANCHINE, AMMODERNAMENTO DEI PORTI E DELLE INFRASTRUTTURE ETC).

PORTUALITÀ E TRANSIZIONE GREEN

- I PORTI SONO SNODI FONDAMENTALI PER L'INTERSCAMBIO DI MERCI E PER LA MOBILITÀ DEI PASSEGGERI; LA LORO EFFICIENZA NON È FUNZIONALE SOLTANTO AL

SISTEMA PAESE MA È ANCHE UN ELEMENTO IMPORTANTE PER LA COMPETITIVITÀ DELLE IMPRESE ITALIANE, SOPRATTUTTO QUELLE CHE OPERANO IN AMBITO PREVALENTEMENTE MEDITERRANEO;

- CIÒ È PARTICOLARMENTE RILEVANTE, AD ESEMPIO, CON RIFERIMENTO AL TEMA DELLA TRANSIZIONE ENERGETICA E AGLI SFIDANTI OBIETTIVI IN TEMA DI RIDUZIONE DELLE EMISSIONI CHE PER UN SETTORE HARD-TO-ABATE COME QUELLO DELLO SHIPPING POTRANNO ESSERE VINTE ANCHE GRAZIE ALLA REALIZZAZIONE DI INFRASTRUTTURE ADEGUATE A SODDISFARE UNA DOMANDA DI COMBUSTIBILI SEMPRE PIÙ ARTICOLATA;
- IL NOSTRO PAESE È FORTEMENTE IN RITARDO RISPETTO AI PAESI VICINI IN TEMA DI DEPOSITI DI GNL, UN COMBUSTIBILE DI CUI, SEBBENE SIA GIÀ CONSIDERATO DI TRANSIZIONE, NON È ANCORA POSSIBILE RIFORNIRSI NEI NOSTRI PORTI. SENZA UN CAMBIO DI MARCIA RISCHIAMO DI RESTARE INDIETRO ANCHE NELLA ELETTRIFICAZIONE DELLE BANCHINE (IL C.D. COLD IRONING) E NELLA REALIZZAZIONE DI INFRASTRUTTURE PER LA FORNITURA DEGLI ALTRI COMBUSTIBILI “GREEN” COME IL METANOLO E L’AMMONIACA;
- A PAGARE IL PREZZO DI QUESTO RITARDO NON SARÀ SOLO LA PORTUALITÀ, CHE NON ESSENDO IN GRADO DI FORNIRE LE SOLUZIONI DI APPROVVIGIONAMENTO RICHIESTE DALLE NAVI POTREBBE PERDERE QUOTE DI MERCATO, MA ANCHE LE IMPRESE DI NAVIGAZIONE ITALIANE CHE A CAUSA DI TALE DEFICIT SOSTERRANNO MAGGIORI COSTI E QUINDI RISULTERANNO MENO COMPETITIVE IN PARTICOLARE SUI MERCATI INTRA-MEDITERRANEI.

ALTRE TEMATICHE D’IMPORTANZA PER LA FLOTTA NAZIONALE

- RAPIDAMENTE NON MI DILUNGERÒ SULLE ALTRE TEMATICHE CONTENUTE NEL DOCUMENTO CHE VI ABBIAMO TRASMESSO CHE RAPPRESENTANO, COMUNQUE, DELLE PRIORITÀ:
 - **IL BUNKERAGGIO** È UN SETTORE STRATEGICO PER IL PAESE ESPOSTO ALLA CONCORRENZA COMUNITARIA (SENZA POTER ISCRIVERSI NEL RI – A DIFFERENZA DEI COMPETITOR COMUNITARI CHE NEL LORO PAESE GODONO DI BENEFICI): È NECESSARIO DARE LA POSSIBILITÀ ALLE NAVI ISCRITTE NEL REGISTRO INTERNAZIONALE DI SVOLGERE SERVIZI DI BUNKERAGGIO NEI PORTI;
 - **MAREBONUS:** RECUPERO DELLE RISORSE STANZIATE PER L’ANNO 2022 (39 MILIONI) E NON UTILIZZATE PER MANCANZA DEL REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE DEL NUOVO INCENTIVO AL TRASFERIMENTO MODALE DELLE MERCI. INOLTRE, AUMENTARE LE DOTAZIONI AD ALMENO 100 MILIONI L’ANNO. NELLA NOTA LEGGERETE UN INTERESSANTE STUDIO CHE DIMOSTRA L’EFFICIENZA DI TALE INCENTIVO CHE CONSENTE DI RISPARMIARE LA STESSA ENERGIA DEL SUPERBONUS 110% MA CON UN DECIMO DEL COSTO A CARICO DELLO STATO;
 - **CARO ENERGIA** – SOSTEGNO ALL’ACQUISTO DEL BUNKER DELLE NAVI. IL SETTORE MARITTIMO È L’UNICO, TRA QUELLI DEL TRASPORTO, A NON ESSERE AIUTATO.
 - **STRUTTURALE CARENZA DI LAVORATORI MARITTIMI ITALIANI:**
 - ATTUAZIONE DELLA RIFORMA DEL COLLOCAMENTO DELLA GENTE DI MARE E ISTITUZIONE DELL’ANAGRAFE NAZIONALE DELLA GENTE DI MARE;
 - RIFORMA DEI REQUISITI DI ACCESSO ALLE FIGURE PROFESSIONALI MARITTIME;
 - SOSTEGNO ECONOMICO AI GIOVANI CHE VOGLIONO INTRAPRENDERE LE CARRIERE DEL MARE.
 - **DECRETO MINISTERIALE CADETTI** - MANCATA ATTUAZIONE DELL’ART.24, COMMI DA 6 A 10 DELLA L. 7/7/2016, N.122 CHE PREVEDE L’EMANAZIONE DI UN DM MIT DI CONCERTO CON IL MEF;
 - **PORTUALITÀ**

- I CANONI DELLE CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME PER IL 2023 SONO AUMENTATI DEL 25,15%. TALE INCREMENTO FA SEGUITO A QUELLO GIÀ SIGNIFICATIVO DEL 7,95% AVVENUTO NEL 2022. CONFITARMA AUSPICA L'ADOZIONE DI MISURE TESE A MITIGARE L'EFFETTO DEL RIALZO DEI CANONI DEMANIALI MARITTIMI PER IL 2023 E L'INDIVIDUAZIONE DI MODIFICHE CHE INTERVENGANO IN MANIERA STRUTTURALE SULLA NORMATIVA IN MODO DA PREVENIRE EFFETTI NEGATIVI PER IL FUTURO;
- RILANCIARE IL RUOLO DELLA CONFERENZA DI COORDINAMENTO DEI PRESIDENTI DELLE ADSP QUALE SEDE DI ELABORAZIONE DELLA STRATEGIA PORTUALE NAZIONALE: ASSICURARE SEMPRE UNA ADEGUATA RAPPRESENTATIVITÀ A LIVELLO PORTUALE ALLA ASSOCIAZIONE CHE RAPPRESENTA MAGGIORMENTE LE IMPRESE ARMATORIALI NAZIONALI;
- APPLICAZIONE DEL D.LGS. 197/2021 RELATIVO AGLI IMPIANTI PORTUALI DI RACCOLTA PER IL CONFERIMENTO DEI RIFIUTI DELLE NAVI.

CONCLUSIONI

ON. PRESIDENTE, ONOREVOLI DEPUTATI, IL “MADE IN ITALY” È UN INSIEME DI ECCELLENZE CHE FANNO DEL NOSTRO PAESE UN MODELLO DA IMITARE (A VOLTE, PURTROPPO, IN MODO FRAUDOLENTO). TRA QUESTE, VA SICURAMENTE ANNOVERATA L'INDUSTRIA ARMATORIALE ITALIANA E LA BANDIERA ITALIANA. AUSPICHIAMO CHE, ANCHE GRAZIE ALL'INTERESSAMENTO DI CODESTA ONOREVOLE E PRESTIGIOSA COMMISSIONE, SI POSSA DARE IL VIA DEFINITIVO ALL'IMPORTANTE ISTANZA DI SEMPLIFICAZIONE AL FINE DI RIDARE COMPETITIVITÀ ALLA NOSTRA BANDIERA E ALLA NOSTRA INDUSTRIA.

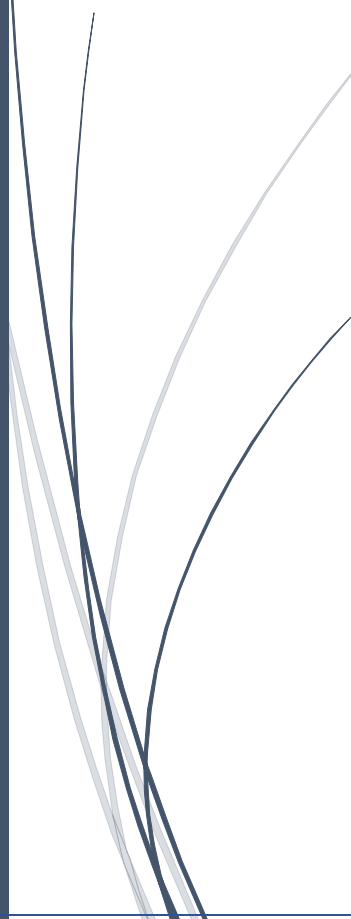


CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori



PRIORITÀ

DELL'INDUSTRIA NAZIONALE DEL
TRASPORTO MARITTIMO



Sommario

Italia: Paese che deve tornare a sentirsi marittimo.....	2
La flotta italiana	2
Flessibilità delle rotte marittime di approvvigionamento energetico.....	3
Tutela del Registro Internazionale italiano	5
Possibilità per le navi iscritte nel Registro Internazionale di svolgere servizi di bunkeraggio nei porti.....	5
Transizione green.....	7
Decreto rinnovo e refitting della flotta marittima (fondo Complementare DL 59/2021).....	8
Incentivo al trasferimento modale delle merci	9
Caro energia – sostegno all’acquisto del bunker delle navi	10
Strutturale carenza di lavoratori marittimi italiani	11
Semplificazione e digitalizzazione.....	12
Accorpamento visite ispettive salute e sicurezza del lavoro a bordo	13
Decreto ministeriale cadetti - Mancata attuazione dell’art.24, commi da 6 a 10 della L. 7/7/2016, n.122 che prevede l’emanazione di un DM MIT di concerto con il MEF.....	13
Servizi portuali e governance.....	14
Applicazione del d.lgs. 197/2021 relativo agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi.	14

PREMESSA:

LA FLOTTA ITALIANA
(NUMERI E STATISTICHE)

Italia: Paese che deve tornare a sentirsi marittimo

Tutto, o quasi, ciò che consumiamo viene dal mare. Circa il 90% del commercio mondiale avviene via mare: dal cibo all'energia, fino ai nostri vestiti.

Le attuali sfide geopolitiche, non solo mediterranee, i temi del fabbisogno energetico e della transizione ecologica, le opportunità delle nuove rotte e dell'integrazione economica del Pianeta rendono questo risveglio ancor più urgente. In questo contesto, il PNRR può rappresentare una preziosa opportunità di ripresa e crescita del settore, investendo ingenti risorse tra infrastrutture portuali, digitalizzazione, rinnovo e adeguamento green della flotta.

Siamo un'industria mobile e "silenziosa" che mette in rete e sviluppa l'economia del Paese.

Per l'Italia il mare è la più grande ricchezza naturale. Via mare transitano, oggi, il:

- 60% delle importazioni del Paese;
- 51% delle esportazioni del Paese;
- 480 milioni di tonnellate di merci – alla rinfusa (secche e liquide) in container o a bordo di traghetti – movimentati nei nostri porti;
- l'Italia è 1^a in Europa per merci movimentate in Short Sea Shipping (311 milioni nel 2020);
- nel Mediterraneo, l'Italia è leader con 244 milioni di tonnellate e una quota di mercato del 37% (nel 2020).

La flotta italiana

Oggi, la flotta di bandiera italiana è tra le principali al mondo, tra le prime dei grandi Paesi riuniti nel G20. Il nostro Paese continua a detenere la leadership europea nel traffico crocieristico.

- oltre 14 milioni di tonnellate di stazza lorda (1,334 unità superiori alle 100gt);
- l'Italia ricopre posizioni di assoluto rilievo nei settori più sofisticati:
 - o navi Ro/Ro - l'Italia è leader mondiale nel settore. Il traffico Ro-Ro riduce l'incidenza e l'impatto ambientale del trasporto su gomma (sia di automobili che tir);
 - o crociere - l'Italia è leader a livello internazionale sia nell'offerta qualitativa dei servizi sia nella cantieristica;
 - o navi da carico liquido e secco - strategiche per l'approvvigionamento energetico, di beni finiti e materie prime;
 - o servizi ausiliari alle piattaforme energetiche, cruciali nella filiera energetica nazionale e per il rifornimento delle navi stesse.

Andamento della flotta:

Al 1° novembre 2022, la flotta di bandiera italiana si colloca al 17° posto nel ranking mondiale con 13,6 milioni di gt, registrando un calo del 3,8 % rispetto ai 14,2 milioni di gt del 2021. Un *trend* che prosegue dal 2018, quando la flotta di bandiera registrava 15,1 milioni di gt. Nel contesto europeo, la flotta di bandiera italiana si colloca al 6° posto dopo quella maltese, greca, cipriota, danese e del registro di Madeira. Nel contesto europeo, il nostro Paese si colloca al 4° posto dopo Grecia e Germania per flotta controllata.

Tali dati evidenziano da un lato il calo di *appeal* della bandiera italiana e dall'altro un aumento della capacità industriale dell'armamento nazionale. Ciò evidenzia come, ormai, il fondamentale sistema di riduzione del *gap* competitivo definito con l'istituzione del Registro Internazionale non è più sufficiente. Oggi più che mai, in vista della chiusura del processo di estensione dei benefici del Registro internazionale alle bandiere comunitarie e dello Spazio Economico Europeo - che

rappresenterà una rivoluzione per il settore del trasporto marittimo nazionale - la bandiera italiana necessita di un forte e urgente intervento di semplificazione dell'ordinamento e delle procedure che la regolano (Cfr. capitolo dedicato a pag.4).

Lavoratori del settore marittimo:

- oltre 46mila posti di lavoro a bordo (sui quali ruotano quasi 65mila lavoratori);
- oltre 8mila posti di lavoro a terra;
- primato europeo della bandiera italiana per marittimi comunitari impiegati, a maggioranza italiani, confermato dai dati contenuti in uno studio pubblicato nel 2019 da CNEL e INPS.

Flessibilità delle rotte marittime di approvvigionamento energetico

Il trasporto marittimo è una infrastruttura indispensabile per un Paese come l'Italia in quanto, diversamente dalle altre infrastrutture (oleodotti e gasdotti), è in grado di assicurare la flessibilità delle fonti di approvvigionamento.

PRIORITÀ

DELL'INDUSTRIA NAZIONALE DEL TRASPORTO
MARITTIMO

Tutela del Registro Internazionale italiano

Una delle fasi più importanti per lo sviluppo dei trasporti marittimi italiani è iniziata nel 1998 quando, insieme alle parti sociali, Confitarma ha vissuto attivamente il processo di rilancio della flotta di bandiera attraverso l'istituzione del Registro Internazionale.

I risultati di questo impegno comune sono evidenti e possono riassumersi, ma non esaurirsi, in:

- espansione degli investimenti, raddoppio e ammodernamento della flotta nazionale e delle linee marittime, con benefici per l'ambiente;
 - oltre 30 miliardi di euro investiti nel rinnovo del naviglio;
 - la flotta è più che raddoppiata con oltre 1.400 navi per 15,5 milioni di tonnellate;
 - sviluppo delle Autostrade del Mare.
- crescita dell'occupazione e investimenti nella formazione;
 - la bandiera italiana si colloca al primo posto nel mondo per numero di marittimi comunitari occupati (di cui la gran parte italiani), pari nel 2018 a circa 38mila (oltre a 8.500 occupati a terra).
- *leadership* mondiale nei settori più sofisticati.

È in atto un importante processo di verifica comunitaria del regime italiano di aiuti di Stato ai trasporti marittimi che vede coinvolta la nostra Amministrazione dei Trasporti quale capofila dei Ministeri competenti.

A breve, infatti, si concluderà il processo di estensione dei benefici previsti dal Registro Internazionale alle bandiere UE/SEE che dovrà, necessariamente, essere rivolto solo a quei soggetti imprenditoriali utilizzatori delle navi stabilmente radicati sul territorio italiano, che contribuiscono a generare PIL per l'economia del Paese.

Azioni proposte

Dopo l'approvazione del DL 144 del 23/9/2022, è necessario concludere il processo di attuazione della Decisione Ue C (2020) 3667 sul Registro Internazionale mediante l'emanazione dei Decreti ministeriali previsti dall'art. 41, 1 comma. Si segnala, in particolare, quello richiamato nel nuovo art.6-ter del DL 457/1997 a cui è demandata la definizione delle modalità di costituzione e funzionamento dell'ELENCO che accoglierà le navi di bandiera UE/SEE ammesse ai benefici fiscali e previdenziali.

Possibilità per le navi iscritte nel Registro Internazionale di svolgere servizi di bunkeraggio nei porti

L'attività di bunkeraggio marittimo consiste nel rifornimento a mezzo di motocisterne dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi.

L'Italia è dotata di una rete capillare di servizi di bunkeraggio con una struttura del tutto peculiare rispetto a quelle degli altri Paesi europei. Vi operano circa 12 società armatoriali con 40 mezzi, a bordo dei quali trovano occupazione circa 200 marittimi, tutti di nazionalità italiana e altamente specializzati, oltre al personale di terra e all'indotto per un totale di circa 600 unità.

Il settore del bunkeraggio, nonostante le ridotte dimensioni, riveste una valenza fortemente strategica per la movimentazione dei passeggeri e delle merci nel nostro Paese ma attraversa da alcuni anni una crisi profonda che, in assenza di interventi, rischia di compromettere il mantenimento del servizio stesso da parte degli operatori i cui bilanci di esercizio si chiudono sempre più spesso in passivo.

È da notare, inoltre, che il servizio di bunkeraggio nei porti nazionali è in diretta concorrenza con quello degli altri Paesi, in particolare con i porti competitor del Mediterraneo.

Proprio per questo motivo, altri Paesi dell'UE hanno riconosciuto alle motocisterne adibite a tali servizi agevolazioni mirate conformemente a quanto previsto dalle linee guida comunitarie in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi.

Al contrario, l'Italia non ha riconosciuto alcuna agevolazione alle imprese del settore, che si trovano pertanto ad operare con costi maggiori dei loro concorrenti europei. Ciò, nonostante la piena efficacia, dal marzo 2019, del Regolamento 352/2017 che ha istituito un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti, dando ulteriore impulso alla liberalizzazione del comparto e facilitando l'arrivo di competitor comunitari nel nostro Paese.

Il settore ha inoltre compiuto un grande sforzo per soddisfare le necessità imposte dalle nuove normative in materia di combustibili marini entrate in vigore dal primo gennaio 2020 che hanno ridotto il tenore di zolfo di ben sette volte, dando un importante contributo alla tutela ambientale. Infatti, gli armatori del settore, per garantire il rifornimento di più tipologie di prodotto, hanno dovuto sostenere un ulteriore incremento dei costi di gestione delle navi.

Questo ha comportato la necessità di adibire stive differenti per un numero aumentato di prodotti e per ogni singolo destinatario, determinando un utilizzo meno efficiente delle stive delle unità ed un conseguente incremento dei costi.

È inoltre atteso l'arrivo sul mercato italiano di nuove navi cisterna specializzate per il rifornimento di GNL che, in assenza di interventi a favore della bandiera italiana, saranno sicuramente immatricolate in registri comunitari maggiormente competitivi.

Infine, tenuto conto che gli operatori di navi adibite ai servizi di bunkeraggio garantiscono anche una quota apprezzabile di rifornimento delle centrali termoelettriche alimentate con combustibili liquidi, questo servizio è strategico non solo perché contribuisce alla mobilità delle merci, dei passeggeri, all'occupazione di marittimi italiani a bordo e dei lavoratori dell'indotto ma anche l'approvvigionamento energetico nazionale.

Azioni proposte

Emanazione di specifico provvedimento amministrativo di natura interpretativa che confermi la possibilità, per le navi iscritte nel Registro Internazionale, di svolgere servizi di bunkeraggio anche in ambito portuale.

Transizione green

Lo shipping è un settore “*hard to abate*” e “*capital intensive*” per il quale sono stati individuati a livello internazionale obiettivi molto ambiziosi, in particolare con riferimento alle emissioni.

Nella sua strategia iniziale del 2018, l'IMO ha stabilito:

- entro il 2050 una riduzione delle emissioni annuali GHG di almeno la metà rispetto al loro livello del 2008;
- una riduzione dell'intensità di carbonio di almeno il 40% entro il 2030, per arrivare al 70% entro il 2050 sempre rispetto al livello del 2008.

Inoltre, la commissione UE ha previsto limiti ancor più stringenti con il pacchetto FIT FOR 55. In particolare, il progetto di inclusione del trasporto marittimo nel sistema ETS (Emission Trading System) rischia di affossare la competitività del settore.

In particolare, il sistema ETS avrà un impatto pesante sul settore ro-pax e di conseguenza sul significativo indotto da questo generato sul territorio, anche in termini di posti di lavoro. Infatti, data la permanenza di tali unità su base annuale sempre all'interno delle acque nazionali e/o europee, a regime ETS pieno il settore ro-pax avrà la maggiore percentuale di allowances da restituire. Si potrebbe verificare purtroppo una chiusura di alcune linee ro-pax essenziali per la continuità territoriale e per le Autostrade del Mare, così da assistere ad un *back shift* modale su tutto il territorio europeo. Ciò comporterebbe un incremento delle emissioni di CO2 e dei costi delle esternalità, con un ritorno di milioni di camion su strada e il conseguente aumento del danno per la collettività. Scegliendo le Autostrade del Mare risparmia, infatti, fino al 66% di CO2 rispetto alla modalità tutto strada.

È noto che il trasporto marittimo, in considerazione dei volumi di merci trasportati, risulta essere di gran lunga la modalità di trasporto più eco-compatibile. Il commercio globale via mare è aumentato dal 2008 al 2018 del 40% ma, grazie agli ingenti investimenti effettuati dagli armatori sulle tecnologie delle navi e sulle strategie di navigazione, nello stesso periodo, le emissioni di CO2 sono state ridotte del 10%. Non solo: con l'introduzione del Very Low Sulphur (0,5%) nel 2020 il trasporto marittimo ha ridotto le emissioni di ossidi di zolfo di 7 volte.

Certamente vogliamo continuare in tal senso ma dobbiamo essere tutti consapevoli che il raggiungimento degli obiettivi fissati non dipende solo dalla volontà degli armatori e che essi devono essere realisticamente accompagnati nel processo della transizione ecologica.

Sono allo studio diverse opzioni per facilitare la decarbonizzazione del trasporto marittimo e raggiungere gli obiettivi di riduzione dei gas a effetto serra (GHG) stabiliti dall'IMO, con l'utilizzo di LNG quale “soluzione transitoria” per poi passare ad ammoniaca e idrogeno, batterie sempre più capaci e lo sviluppo, ovviamente, delle relative tecnologie per alimentare la flotta mondiale.

Tuttavia, attualmente i combustibili a zero emissioni di carbonio non sono disponibili nelle quantità necessarie per giungere alla decarbonizzazione.

Infatti, a fronte dei numerosi potenziali carburanti e tecnologie a zero emissioni di carbonio, la riduzione delle emissioni richiesta dalla comunità internazionale e dall'industria necessitano di una

enorme attività di ricerca e sviluppo prima che questi possano diventare delle opzioni praticabili. Specie per il traffico internazionale c'è l'incognita della reperibilità dei combustibili in ambito globale e gli investimenti richiesti per la conversione delle flotte sono enormi.

Le risorse finanziarie private, da sole, non sono sufficienti a sostenere, ricerca e innovazione per lo shipping. È necessario che l'Italia, come gli altri Paesi marittimi, sostenga le sue imprese in questo sforzo evitando di mettere a rischio la competitività della nostra industria nei mercati internazionali.

Azioni proposte

Necessario un intervento che accompagni tutta la flotta (passeggeri e merci) appartenente alle imprese radicate sul territorio nazionale per affrontare l'importante sfida della transizione green attraverso la costituzione di un fondo con una dotazione adeguata per il rinnovo e il refitting della flotta operata dall'armamento italiano.

In linea con la posizione ECSA, sebbene contrarii ad una normativa settoriale quale ETS rispetto ad una MBM (market-based measures) a livello mondiale, sosteniamo che le entrate generate dall'ETS dovrebbero essere con certezza destinate a un fondo specifico settoriale marittimo per sostenere finanziariamente la transizione energetica del settore, contribuire ad abbassare il differenziale di prezzo tra combustibili più puliti e combustibili tradizionali, ridurre i *gap* di competitività distorta che potrebbero generarsi tra le diverse modalità di trasporto europee.

Prevedere un'esenzione dalla tassazione ETS anche per le linee di Autostrade del Mare poiché è concreto il rischio di assistere al cosiddetto *back shift* modale delle merci dal mare alla strada. La tassa ETS, infatti, andrà a pesare maggiormente sui bilanci delle imprese impegnate in questo importante settore che quotidianamente collegano i porti nazionali e comunitari.

[Decreto rinnovo e refitting della flotta marittima \(fondo Complementare DL 59/2021\)](#)

Il 29 dicembre 2022 è stato emanato il Decreto Dirigenziale del MIT n.318 di ripartizione dei fondi stanziati dal DL 59/2021 per il rinnovo della flotta marittima. I beneficiari hanno ricevuto specifica comunicazione del Ministero con l'indicazione delle modalità per perfezionare le istanze presentate, in particolare con riferimento al deposito della copia conforme del contratto con il cantiere navale e della fideiussione relativa all'importo assegnato al fine di poter ricevere la prima tranche di finanziamento del 20% quale anticipo della somma totale che sarà erogata - a norma dell'art.15, comma 7, del DM n. 290/2022.

Come è noto, Confitarma aveva suggerito alcuni correttivi al meccanismo di incentivazione al fine di ricomprendere il maggior numero di imprese e cercare di impegnare il più possibile le risorse stanziare. Eravamo infatti consapevoli che, considerando in primis le condizioni di mercato legate alla cantieristica mondiale, l'incentivo in sé non poteva essere motivo sufficiente a determinare

una scelta così importante come la costruzione di una nave. Analizzando le risorse effettivamente impegnate emerge che dei 500 milioni stanziati, solo il 37% sono stati effettivamente impegnati. Confitarma ritiene che tali risultati non vadano attribuiti ad una mancanza di interesse dell'armamento verso tale sistema di incentivazione ma, piuttosto, ad alcuni vincoli all'accesso che hanno escluso un'importante quota della flotta operata dall'armamento nazionale. Tra le maggiori criticità riscontrate vanno sicuramente annoverate la previsione di un vincolo geografico quinquennale legato all'utilizzo dell'unità oggetto di incentivazione e l'obbligo di effettuare gli interventi, anche quelli di refitting, solo nei cantieri europei. Certamente, siamo consapevoli delle criticità legate alla diversità di trattamento dei beneficiari (dei medesimi fondi previsti DL 59/2021) che sorgerebbero se venissero cambiati "in corsa" i requisiti richiesti per l'accesso. Diverse imprese a noi associate sono fortemente interessate a concorrere per l'assegnazione delle risorse residue. Pertanto, Confitarma auspica fortemente una proroga del decreto, se possibile prevedendo una dilazione dei tempi per la costruzione (invece che 2026 il 2028) visto che molti cantieri sono oberati di ordini.

Azioni proposte

Evitare la perdita dei 314 milioni di euro residuati attraverso l'estensione dei termini previsti dai Decreti n.389/2022 e n.290/2022 posticipando, quantomeno al 2028, i termini ultimi previsti per la conclusione dei lavori di costruzione/refitting.

Incentivo al trasferimento modale delle merci

Le Autostrade del Mare (traghetti RoRo/pax) hanno trasportato 61,6 mln di tonnellate di merci nel 2021, consentendo di eliminare dalla strada circa 2,3 milioni di TIR all'anno, equivalenti a 2,7 milioni di tonnellate di emissioni evitate di CO2 e riducendo sensibilmente danni e costi legati all'incidentalità e alla congestione stradale. I benefici economici per la collettività di questo spostamento del trasporto merci dalla strada al mare sono stati calcolati in circa 2,2 miliardi di euro annui risparmiati in termini di esternalità ambientali. Tali risultati sono stati conseguiti anche grazie al Marebonus, incentivo al trasferimento modale strada-mare.

Un recente studio dell'ENEA ha valutato che nel solo 2019 - rispetto al 2017 - il Marebonus ha prodotto un risparmio di energia finale e primaria pari rispettivamente a circa 191 Ktep (migliaia di tonnellate equivalenti di petrolio) e 200 Ktep (a fronte di 45 milioni di euro stanziati). Per apprezzare l'efficacia del Marebonus basti pensare che, secondo il PNRR, il risparmio energetico atteso dal "Superbonus edilizio 110%" è di circa 191 Ktep l'anno, praticamente identico a quello conseguito con il Marebonus.

Vale la pena evidenziare che, pur scalando gli investimenti del superbonus del PNRR (13,95 miliardi di euro) sui 30 anni di vita utile degli interventi di ristrutturazione, il costo per lo Stato del Marebonus è stato pari a un decimo del Superbonus a parità di risparmio energetico ottenuto (235 euro per tep risparmiato del Marebonus contro 2.434 euro per tep risparmiato del Superbonus).

Sia per efficacia rispetto all'obiettivo (risparmio energetico) che per efficienza economica (costo/tep) il Marebonus rappresenta una vera e propria best practice nazionale fra le misure di riduzione delle emissioni di CO2, che è stata peraltro presa a modello da diversi paesi europei, come ad esempio la Spagna che ne ha recentemente implementato una sua versione.

Tale strumento, oltre ad essere importante per stimolare l'utenza (in questo caso gli autotrasportatori) all'adozione di comportamenti ambientalmente virtuosi, ha un'ulteriore particolarità. Infatti, rispetto alla generalità degli incentivi, è a consuntivo: in sostanza lo Stato eroga le risorse solo a valle del processo, cioè a fronte dello spostamento modale effettivamente conseguito. In ragione di tali risultati, il Governo ha deciso di rinnovare l'incentivo per il prossimo quinquennio (fino al 2026) e stanziare nuove risorse. Purtroppo, benché l'armamento di settore apprezzi molto l'iniziativa, riteniamo che le risorse stanziare (100,5 milioni di euro in 5 anni) non siano sufficienti a dispiegare tutto il potenziale di spostamento modale.

Purtroppo, tali dotazioni - già di per sé ridotte rispetto a quelle del vecchio Marebonus - rischiano di essere ulteriormente assottigliate a causa dalla perdita delle quote relative al 2022 in ragione della mancata adozione del regolamento di attuazione. Sono, infatti, tuttora in corso interlocuzioni tra l'Amministrazione e la DG Competition per l'approvazione della misura. Purtroppo, gli emendamenti presentati sia dalla maggioranza che dall'opposizione al DDL Milleproroghe, peraltro a costo zero per l'erario, non sono stati approvati. Tali proposte erano volte a "recuperare" gli importi (39 milioni di euro) già stanziati dalla legge di bilancio 2021 (LB 178/2020 art.1, c.672 - 19,5 milioni di euro) e dal c.d. decreto - ucraina (DL N.21 DEL 21/3/2022 ART.13 C. 1 conv. L. 20/5/2022, n. 51 - 19,5 milioni di euro) per l'annualità 2022, destinandoli alle successive annualità 2023 e 2024.

Ciò anche in considerazione del fatto che per il "vecchio" Marebonus erano stati stanziati circa 160 milioni di euro per i tre anni di durata dell'incentivo. Pertanto, affinché questo strumento possa essere davvero efficace, riteniamo che, oltre al necessario recupero delle risorse del 2022, gli stanziamenti debbano essere incrementati a 100 milioni di euro l'anno.

Azioni proposte

Aumentare le risorse per l'incentivo del trasferimento modale delle merci assicurando una premialità per le navi più performanti in termini ambientali.

Recuperare gli importi (in totale 39 milioni di euro) già stanziati dalla legge di bilancio 2021 (19,5 milioni di euro) e dal c.d. decreto - ucraina (19,5 milioni di euro) per l'annualità 2022, destinandoli alle successive annualità 2023 e 2024.

Caro energia – sostegno all'acquisto del bunker delle navi

L'aumento del costo dei prodotti energetici registrato nell'ultimo anno, in particolare del carburante per la propulsione delle navi, ha avuto un impatto in termini di maggiori costi sulle

imprese di navigazione e, nello specifico, su quelle che esercitano attività di trasporto merci e passeggeri, garantendo servizi strategici per il Paese come le Autostrade del Mare, la continuità territoriale da e per le isole e i collegamenti internazionali di approvvigionamento per l'economia nazionale. Si evidenzia che, rispetto ai prezzi del bunker registrati nel 2021, a parità di consumi, il costo del bunker per le imprese di navigazione è aumentato del 70% nel caso della tipologia che rappresenta il 75% delle tonnellate acquistate (VLSFO) e del 44% per quella rimanente.

Azioni proposte

È necessario adottare urgentemente, come peraltro già previsto per le altre tipologie di trasporto, un ristoro specifico. L'armamento ha già più volte proposto un credito d'imposta nella misura pari al 20 per cento delle spese sostenute, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, per gli acquisti effettuati nell'anno 2022 del carburante utilizzato per l'alimentazione delle navi, comprovati mediante le relative fatture d'acquisto quietanzate.

Strutturale carenza di lavoratori marittimi italiani

La strategicità dei lavoratori marittimi è emersa con particolare evidenza durante il periodo più acuto della pandemia Covid-19, quando il loro fondamentale lavoro per i mari del mondo ha consentito di garantire la continuità operativa delle navi, e quindi il trasporto di merci e materie prime necessarie alle attività produttive industriali e commerciali essenziali per noi tutti, nonché la continuità territoriale. Per tali ragioni, i lavoratori marittimi sono stati riconosciuti sia a livello internazionale, sia nel nostro Paese, come *"key workers providing an essential service"*.

Come detto, con 38.000 marittimi comunitari imbarcati, la bandiera italiana si colloca al primo posto in Europa per numero di marittimi comunitari impiegati, di cui la gran parte italiani. Ciò è stato possibile, in primis, grazie al ruolo strategico svolto dal Registro internazionale italiano, in virtù del quale la nostra flotta – che prima del 1998 era destinata a sparire - è raddoppiata diventando una delle più importanti al mondo.

Tuttavia, l'incremento dei marittimi italiani ha subito negli ultimi anni un forte rallentamento anche a causa della carenza sul mercato del lavoro marittimo di alcune figure professionali che purtroppo le imprese armatoriali sono costretti a cercare all'estero.

È ormai sotto gli occhi di tutti la crescente richiesta da parte delle imprese armatoriali di alcune figure professionali altamente specializzate (quali ad esempio Direttori e Ufficiali di macchina, Ufficiali elettrotecnici, elettricisti, operai meccanici, cuochi equipaggio, tankisti, gasisti, etc.) che l'attuale offerta di lavoratori non è in grado di soddisfare.

Questa estate ci siamo trovati a dover fronteggiare una forte carenza di lavoratori marittimi perfino sulle categorie iniziali del personale alberghiero che ha messo a serio rischio i servizi di collegamento con le isole.

Siamo profondamente convinti che le carriere marittime possano rappresentare una grande

opportunità per i nostri giovani - e anche per le nostre giovani donne - soprattutto nelle Regioni del Sud, dove è storicamente forte la vocazione marittima.

Tuttavia, esistono importanti barriere all'ingresso che rendono particolarmente difficoltoso, per le nuove generazioni, l'accesso ai mestieri del mare.

Ci riferiamo, in particolare, ai seguenti fattori:

- gli addestramenti di base obbligatori per lavorare a bordo delle navi hanno un costo notevole, compreso tra i 1000 e i 1500 euro. Si tratta di corsi di formazione che devono obbligatoriamente essere effettuati anche per le categorie iniziali (mozzi, piccoli di camera, allievi ufficiali);
- la normativa che disciplina l'accesso alle professioni del mare è ormai del tutto superata, facendo riferimento a percorsi professionali non più esistenti e/o a requisiti eccessivamente e inutilmente onerosi;
- un sistema di collocamento della gente di mare particolarmente complesso e farraginoso che rende difficoltoso il naturale incontro fra domanda e offerta di lavoro.

Azioni proposte

- **Semplificazione e aggiornamento di provvedimenti normativi ormai superati tra cui si segnala, in particolare, la necessità di una riforma dei requisiti di accesso alle figure professionali marittime di cui all'Allegato al DPR 231/2006 e a quella di "cuoco equipaggio" in conformità agli standard della Maritime Labour Convention, 2006.**
- **Sostegno economico ai giovani che vogliono intraprendere le carriere del mare attraverso il finanziamento dei corsi *basic training* (sulla falsa riga di quanto si è fatto con il "buono patente" per gli autotrasportatori o, nell'ultima legge di bilancio, per altre categorie di lavoratori).**
- **Attuazione della riforma del collocamento della gente di mare e istituzione dell'anagrafe nazionale della gente di mare per facilitare l'incontro fra domanda e offerta di lavoratori marittimi.**

Semplificazione e digitalizzazione

Al fine di evitare quanto purtroppo già accaduto nella logistica di terra italiana, dove è venuta a determinarsi l'egemonia dei grandi operatori internazionali che decidono se, dove, che cosa e quanto trasportare, occorre difendere il nostro tessuto imprenditoriale e "salvare" la bandiera italiana attraverso la semplificazione e l'aggiornamento di norme e procedure che, in alcuni casi, risalgono anche alla fine dell'Ottocento.

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.

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.

Da anni è stato presentato in Parlamento un ampio progetto di semplificazione normativa del Codice della Navigazione e dell'ordinamento correlato, fortemente voluto da Confitarma e per moltissimi aspetti a costo zero per l'erario.

Azioni proposte

Approvare con urgenza il progetto di semplificazione proposto da Confitarma che permetterebbe alla nostra bandiera di ridurre, almeno in parte, il *gap* competitivo con quelle comunitarie, al momento molto più al passo con i tempi.

- **Riforma del Codice della navigazione e della normativa correlata.**
- **Abrogazione e sostituzione della Legge 616/62 e del DPR 435/91 in materia di sicurezza con norme più attuali.**

Accorpamento visite ispettive salute e sicurezza del lavoro a bordo

Il numero di ispezioni che devono essere effettuate sulle navi di bandiera italiana non trova pari in alcun'altra bandiera al mondo.

Infatti, l'introduzione delle nuove visite ispettive con l'entrata in vigore della Maritime Labour Convention, 2006 non è stata accompagnata dall'accorpamento delle visite previste dalla vigente normativa nazionale (D.lgs. n. 271/99 (che ha cadenza biennale) e dalla Legge n. 1045/1939 (che ha cadenza semestrale)).

Azioni proposte

Razionalizzazione delle visite a bordo delle navi, la quale preveda che nelle visite ispettive MLC, 2006 siano accorpate le suddette visite previste dalle norme nazionali sopra richiamate.

Decreto ministeriale cadetti - Mancata attuazione dell'art.24, commi da 6 a 10 della L. 7/7/2016, n.122 che prevede l'emanazione di un DM MIT di concerto con il MEF

La legge 122 del 7 luglio 2016, art. 24, commi da 6 a 10, ha introdotto un meccanismo di regolarizzazione dell'omesso versamento, totale o parziale, dell'importo sostitutivo dell'imbarco del cadetto su navi in tonnage tax (una sorta di "ravvedimento operoso" a regime in relazione agli errori commessi in sede di versamento dell'importo sostitutivo). Dal 2018 ha preso avvio il

processo di attuazione della citata disposizione che dovrebbe concludersi con l'approvazione di un Decreto ministeriale del MIT, di concerto con il MEF, da cui dipende la sua entrata in vigore.

Azioni proposte

Concludere l'iter con l'emanazione del provvedimento in parola.

Servizi portuali e governance

I canoni delle concessioni demaniali marittime per il 2023 sono aumentati del 25,15 %. Tale incremento fa seguito a quello già significativo del 7,95% avvenuto nel 2022. Tale incremento è dovuto principalmente all'indice ISTAT utilizzato che tiene conto dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali il quale, a sua volta, ha risentito in maniera particolarmente elevata dell'andamento dei costi energetici.

Azioni Proposte

Confitarma auspica l'adozione di misure tese a mitigare l'effetto del rialzo dei canoni demaniali marittimi per il 2023 e l'individuazione di modifiche che intervengano in maniera strutturale sulla normativa in modo da prevenire effetti negativi per il futuro.

La legge 84/94 in materia portuale è stata oggetto di un'importante revisione nel 2016. In particolare, sono state modificate le modalità partecipative delle rappresentanze delle imprese e dei lavoratori in seno ai diversi organismi (organismi di partenariato della risorsa mare e commissioni consultive). In tale occasione, con l'articolo 11-ter, è stata altresì istituita la Conferenza dei Presidenti con compiti importanti sotto il profilo della programmazione strategica.

Azioni proposte

Rilanciare il ruolo della Conferenza di Coordinamento dei Presidenti delle AdSP quale sede di elaborazione della strategia portuale nazionale (comma 1 dell'art 11-ter della legge 84/94), aperta alla partecipazione delle rappresentanze del cluster e volta a favorire la creazione di un sistema fondato su regole uniformi. Assicurare sempre una adeguata rappresentatività a livello portuale alla associazione che rappresenta maggiormente le imprese armatoriali nazionali.

Applicazione del d.lgs. 197/2021 relativo agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi.

Il decreto che sostituisce il d.lgs. 182/2003 a seguito dell'emanazione della nuova normativa europea (Direttiva (UE) 2019/883) introduce significative novità nella disciplina del conferimento dei rifiuti delle navi che dovranno essere recepite dalle singole realtà portuali. Nel primo anno di attuazione della norma sono emerse numerose criticità sia di carattere applicativo che di carattere interpretativo. È tuttavia necessario in questa fase iniziale porre le basi per un sistema efficace

sotto il profilo della tutela ambientale e della competitività dei porti nazionali basato su regole uniformi.

Azioni proposte

Al fine di creare un quadro il più possibile omogeneo e rispondente alle novità introdotte, si propone di operare un coordinamento a livello nazionale da parte delle Amministrazioni centrali competenti, in primis MIT, MASE e Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori



Camera dei Deputati – Commissione Attività Produttive, Commercio e Turismo

Indagine conoscitiva sul Made in Italy: valorizzazione e sviluppo dell'impresa italiana nei suoi diversi ambiti produttivi.

La crocieristica italiana, volano per la crescita del Paese e la valorizzazione del Made in Italy Il contributo di Costa Crociere

IL VALORE DELL'INDUSTRIA CROCIERISTICA

L'Italia, per la sua inestimabile vocazione turistica e la naturale esposizione geografica sul mar Mediterraneo si è affermata negli anni come paese leader nella crocieristica. In Europa, in periodo pre-Covid, il settore generava un impatto economico di **oltre €48 miliardi, con oltre 400.000 posti di lavoro** ed il 25% del mercato concentrato in Italia (fonte: Deloitte & Touche, Università di Genova e Università di Amburgo).

Con l'uscita dalla pandemia e la rinascita del turismo italiano si stima che nel 2023 la crocieristica tornerà a movimentare circa **12,7 milioni di persone**, che contribuiranno a generare valore aggiunto e nuove opportunità commerciali a bordo delle navi, nelle località delle destinazioni ed in tutta la filiera dell'indotto marittimo, dell'accoglienza e dei trasporti.

In Europa la società leader del settore è il Gruppo Costa Crociere, unica compagnia crocieristica battente bandiera italiana. In Italia, detiene una quota di mercato del 50%, (Dati CLIA). Il Gruppo – parte di Carnival Corporation & plc, il più grande gruppo crocieristico al mondo - opera con i marchi Costa Crociere e AIDA Cruises (quest'ultimo dedicato al mercato di lingua tedesca) e solo nel 2022, con una flotta di 24 navi, ha impiegato circa 28.000 dipendenti tra personale di terra ed equipaggio.

La Compagnia, che quest'anno festeggerà il **75esimo anniversario** dalla sua fondazione, pone le sue radici in Italia, con Genova da sempre sede della direzione.

COSTA CROCIERE COME AMBASCIATRICE DEL MADE IN ITALY NEL MONDO

Da sempre le navi Costa sono ambasciatrici dell'Italianità nel mondo, offrendo ai propri ospiti una attenta selezione delle **eccellenze nel campo dell'enogastronomia, dell'intrattenimento e delle escursioni**.

Ad esempio, per l'enogastronomia collaborano con Costa alcuni grandi nomi della cucina italiana come Inginio Massari e Bruno Barbieri e a bordo delle navi ospitiamo marchi iconici quali i vini Frescobaldi le bollicine Ferrari, gli aperitivi Aperol e Campari ed il Caffè Vergnano.

Mentre la connessione con il tessuto culturale trova testimonianza nel **CoDe**, il museo del design allestito sulla nave ammiraglia Costa Smeralda, e nella fantastica opportunità, confermata anche quest'anno, di partnership con il Festival della canzone italiana di Sanremo.

UNA PIATTAFORMA TURISTICA ITINERANTE

Con milioni di passeggeri movimentati ogni anno, Costa Crociere è tra i principali tour operator in Italia, e si distingue per un modello di sviluppo dell'offerta turistica e delle escursioni basato sulla condivisione dei programmi e delle attività con le comunità ospitanti. Questo approccio ha portato allo sviluppo del Manifesto di Costa per un turismo di valore sostenibile ed inclusivo: un decalogo di regole e principi che testimoniano impegno a lavorare insieme a comunità locali, autorità, partner, imprese e cittadini per un turismo sempre più basato sui principi di valore, sostenibilità e inclusività, e sullo scambio continuo e la creazione del valore di valore aggiunto per le destinazioni.

Il forte legame con il territorio ed i luoghi più iconici d'Italia trova inoltre riscontro nei nomi delle navi ammiraglie (Costa Smeralda; Costa Firenze, Costa Venezia) e nei loro spazi interni, il cui design e arredamento sono ispirati alle località che rendono l'Italia celebre nel mondo. L'auspicio è che, ovunque nel mondo i nostri passeggeri possano percepire il valore dell'Italianità, delle eccellenze con cui collaboriamo e dell'enorme patrimonio artistico a cui ci ispiriamo.

IL SUCCESSO INDUSTRIALE DI COSTA CROCIERE E LA ROTTA VERSO FUTURO



Il successo industriale di Costa Crociere è fortemente legato alla fitta rete di rapporti e collaborazioni con **aziende strategiche italiane nei campi dell'energia delle infrastrutture e della mobilità**. Ne sono un esempio la collaborazione con Fincantieri - a cui Carnival Corporation ha ordinato negli anni quasi 100 navi - le attività di ricerca, sviluppo e certificazione di conformità portate avanti con RINA e gli investimenti nello sviluppo di tecnologie di *Emission & Carbon capture* e per l'uso dei biofuel realizzati insieme a Ecospray.

Con uno sguardo verso il futuro e verso transizione ecologia del mercato crocieristico – di cui Costa ha già affermato la leadership con le prime navi da crociera al mondo spinte da propulsori GNL – la Compagnia intende proseguire nel disegno di collaborazione e creazione di valore aggiunto con alcune **Eccellenze italiane**. Proprio in questo solco si pongono le più recenti collaborazioni con Trenitalia – per immaginare soluzioni più sostenibili per la movimentazione dei passeggeri tra i porti e le destinazioni – Enel per la predisposizione della flotta e le banchine al *Cold Ironing*.

Lo sviluppo di un nuovo modello di crocieristica sostenibile e innovativa richiede l'impegno di tutti i principali attori del sistema paese, dai player industriali, infrastrutturali e gli enti di ricerca e sviluppo. L'intendimento è di proseguire il percorso di collaborazione avviato con le eccellenze italiane (Fincantieri, RINA, Assoport, ENEL, Trenitalia, EcoSpray,) auspicando il pieno sostegno delle istituzioni per conservare e rafforzare la leadership italiana in un settore strategico e ad alto valore aggiunto.

Sommario

PROPOSTE DI SEMPLIFICAZIONE NORMATIVA	1
1. DEL LAVORO MARITTIMO	1
1.1 Semplificazione delle procedure di arruolamento dei lavoratori marittimi	1
1.2 Modifica dell'Art. 331 del Codice della Navigazione - Arruolamento del comandante in luogo ove non si trova l'armatore	3
1.3 Attuazione del DPR n. 231 del 18.04.2006	4
1.4 Riforma requisiti di accesso alle qualifiche dei sottoufficiali e comuni. Modifica Allegato DPR 231/2006	5
1.5 Semplificazione dell'iter formativo per conseguire la certificazione di cuoco equipaggio	7
1.6 Modifiche all'art. 172-bis del Codice della Navigazione (Esenzione dall'annotazione di imbarco e sbarco)	9
1.7 Anticipo della retribuzione in contanti per i marittimi imbarcati sui traffici internazionali	10
2. DELLA SEMPLIFICAZIONE DELLE PRATICHE DI BORDO	12
2.1 Modifiche all'art. 174 del Codice della Navigazione (Contenuto del giornale nautico)	12
2.2 Modifiche all'articolo 175 del Codice della Navigazione (Giornale di macchina e giornale radiotelegrafico)	13
2.3 Modifica all'art. 179 del Codice della Navigazione (Nota di informazioni all'autorità marittima)	14
2.4 Modifiche all'art. 169 del Codice della Navigazione (Carte, libri e altri documenti)	15
2.5 Modifiche al Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione (D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328)	16
2.6 Autorizzazione alle navi minori ed ai galleggianti a compiere viaggi all'estero	19
2.7 Applicazione del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (Codice dell'amministrazione digitale) alle carte, ai libri e agli altri documenti di bordo, di cui all'articolo 169 del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione)	20
3. DEL REGIME AMMINISTRATIVO DELLA NAVE	21
3.1 Modifiche all'articolo 156 del Codice della Navigazione (Dismissione della bandiera e temporanea sospensione dell'abilitazione alla navigazione).....	21
3.2 Modifiche all'art. 569 del Codice della Navigazione (Pubblicità dell'ipoteca Navale)	23
3.3 Consolidamento dell'ipoteca	25
3.4 Iscrizione provvisoria delle navi	26
4. DELLA COMPETITIVITÀ	28
4.1 Unificazione delle visite ispettive a bordo delle navi	28
4.2 Disposizioni in materia di rilascio e rinnovo dei certificati di sicurezza	30

PROPOSTE DI SEMPLIFICAZIONE NORMATIVA

1. DEL LAVORO MARITTIMO

1.1 Semplificazione delle procedure di arruolamento dei lavoratori marittimi

a) Proposta normativa

Art. 328 del Codice della Navigazione – Forma del contratto

Il comma 1 è sostituito con il seguente:

- “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.”

Al comma 2 sono apportate le seguenti modifiche:

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

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

All’art. 223, comma 1 del Reg. nav. mar. (Annotazioni dei movimenti di imbarco e sbarco) 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.”*

Abrogare l’art. 236 Reg. nav. mar. (Imbarco su nave nazionale all’estero)

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 sostituite dalle seguenti “stipulati ai sensi dell’art. 328 del Codice della Navigazione”.
- Alla fine del comma aggiungere il seguente periodo “La convalida del contratto di arruolamento può essere effettuata anche in via digitale.”.

b) Relazione illustrativa

Lo scopo degli emendamenti proposti è quello di semplificare le procedure di stipula delle convenzioni di arruolamento e la convalida delle stesse, le procedure di annotazione sul ruolo di equipaggio, le annotazioni sul libretto di navigazione relative alla navigazione effettuata nonché le modalità di arruolamento del Comandante, valorizzando anche il ricorso alla modalità digitale.

La modifica dell’art. 328 cod. nav. e la contestuale abrogazione dell’art. 329 cod. nav. intendono 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 e successive proroghe, uniformando in tal modo la convenzione di arruolamento stipulata in Italia a quella stipulata all’estero.

Infine, le modifiche al reg. nav. mar. sono volte ad adeguare le disposizioni del Regolamento alle suddette proposte emendative nonché a semplificare le procedure di convalida del contratto di arruolamento, utilizzando anche la modalità digitale.

1.2 Modifica dell'Art. 331 del Codice della Navigazione - Arruolamento del comandante in luogo ove non si trova l'armatore

a) Proposta normativa

Al secondo comma sono apportate le seguenti modifiche:

- La parola “telegraficamente” è sostituita dalle seguenti “in via digitale”.

Al terzo comma sono apportate le seguenti modifiche:

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

b) 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.

1.3 Attuazione del DPR n. 231 del 18.04.2006

a) Proposta normativa

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" e requisiti per l'accesso alle qualifiche professionali che necessitano di un aggiornamento in quanto non più rispondenti né alle ultime riforme del sistema scolastico, né all'evoluzione dei fabbisogni di competenze delle imprese (cfr. punto successivo).

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, fra i quali anche la riforma dell'Allegato al DPR n. 231/2006 (cfr. All. 1 - Modifica Allegato DPR 231/2006).

b) Relazione illustrativa

Cfr. punto a).

1.4 Riforma requisiti di accesso alle qualifiche dei sottoufficiali e comuni. Modifica Allegato DPR 231/2006

a) Proposta normativa

Cfr. All.1 - Modifica Allegato DPR 231 2006

b) Relazione illustrativa

La presente proposta ha ad oggetto la riforma dell'allegato al DPR 18 aprile 2006, n. 231 *“Regolamento recante disciplina del collocamento della gente di mare, a norma dell'articolo 2, comma 4, del decreto legislativo 19 dicembre 2002, n. 297”*.

In particolare, il DPR n. 231/2006 disciplina l'arruolamento dei lavoratori marittimi appartenenti alla gente di mare e in base al disposto dell'art. 1 comma 1, le disposizioni del regolamento sono finalizzate *“alla razionalizzazione delle procedure ed alla realizzazione di servizi in funzione del miglioramento dell'incontro tra domanda e offerta di lavoro, anche mediante l'impiego delle tecnologie informatiche”*.

Proprio quest'ultimo è, infatti, il principio ispiratore della proposta in esame, elaborata alla luce di un'analisi del fabbisogno di profili competenziali - sia in termini di nuovi servizi che di nuove attività svolte a bordo - che proviene dalle imprese armatoriali e che consegue alla costante evoluzione che caratterizza il settore marittimo.

La proposta di modifica dell'Allegato al DPR n. 231/2006 riguarda in particolare quelle figure professionali che, pur non facendo parte dello Stato Maggiore, sono altamente specializzate e sulle quali si registra una domanda da parte dell'armamento che l'attuale offerta di lavoratori marittimi italiani non è in grado di soddisfare. Tale carenza è in gran parte da addebitare a una normativa che disciplina i requisiti di accesso a tali professioni ampiamente superata in quanto non rispondente né alle ultime riforme del sistema scolastico, né all'evoluzione dei fabbisogni di competenze delle imprese.

L'intervento di semplificazione e ammodernamento del provvedimento in esame avrebbe, dunque, effetti positivi sull'occupazione dei marittimi italiani e potrebbe, altresì, dare ulteriori opportunità di carriera marittima alle nuove generazioni.

Si propone, pertanto, la semplificazione e l'adeguamento dei requisiti di accesso ad alcune figure professionali, nonché la modifica di alcuni corsi e titoli di studio ormai superati al fine di renderli aggiornati a quelli attualmente erogati.

Inoltre, si propone l'eliminazione di alcune figure o perché non più impiegate a bordo e non corrispondenti al fabbisogno di competenze avvertito dalle imprese armatoriali o perché le loro funzioni non sono strettamente legate alla navigazione e a esigenze di sicurezza della stessa (in particolare alcune figure di camera, cucina e servizi vari).

In quest'ultimo caso, si ritiene che la scelta dei requisiti professionali, necessari ai fini dell'imbarco di tali figure professionali, debba essere rimessa al datore di lavoro, fermo restando il possesso dei requisiti formativi minimi stabiliti dal d.lgs. 71/2015 (di attuazione della Convenzione STCW – Emendamenti di Manila 2010).

Inoltre, sempre in ragione del crescente fabbisogno di qualifiche professionali rispetto a quelle previste nelle tabelle minime di sicurezza, si ritiene prioritario demandare alla contrattazione collettiva nazionale la possibilità di individuare ulteriori qualifiche che possano essere imbarcate a bordo, fermo restando il possesso dei requisiti minimi formativi.

1.5 Semplificazione dell'iter formativo per conseguire la certificazione di cuoco equipaggio

a) Proposta normativa

Nell'Allegato al DPR 18 aprile 2006, n. 231, al paragrafo "PERSONALE DI CUCINA E FAMIGLIA" sostituire il periodo "**Cuoco equipaggio: essere in possesso dell'abilitazione ad imbarcare quale cuoco di bordo ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 14 luglio 1957, n. 1065.**" con le seguenti parole:

"Cuoco equipaggio: per conseguire il certificato di cuoco equipaggio è necessario essere in possesso dei seguenti requisiti:

- a) aver compiuto il diciottesimo anno di età;
- b) essere iscritto alla gente di mare di seconda categoria e aver frequentato, con esito favorevole, il corso di addestramento di base e il corso di familiarizzazione alla security;
- c) aver frequentato, con esito favorevole, il corso professionale in materia di igiene e manipolazione degli alimenti (HACCP);
- d) aver frequentato, con esito favorevole, il corso di formazione per cuoco equipaggio";

e, inoltre, essere in possesso di uno dei seguenti requisiti:

- a) aver conseguito il diploma professionale in servizi per l'enogastronomia e l'ospitalità alberghiera ed aver svolto un periodo di navigazione di almeno un mese da allievo cuoco o in servizio di cucina;
- b) aver prestato servizio di cucina a terra presso ristoranti, alberghi o mense aziendali di almeno dodici mesi ed aver svolto un periodo di navigazione di almeno un mese da allievo cuoco o in servizio di cucina;
- c) aver svolto un periodo di navigazione di almeno 12 mesi da allievo cuoco o in servizio di cucina.

Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, da adottarsi di concerto con il Ministro dell'Istruzione entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, è disciplinato il corso di formazione per cuoco equipaggio da svolgersi presso un istituto o ente, anche costituito in forma societaria, autorizzato dall'Autorità di cui all'art. 3, comma 2 secondo periodo del d.lgs. 12 maggio 2015, n. 71.

La legge 4 agosto 1955, n. 727 ed il DPR 14 luglio 1957, n. 1065 sono abrogati.

b) Relazione illustrativa

La normativa che si propone di modificare, risalente agli anni '50 del secolo scorso, è stata da tempo superata dai mutamenti dei percorsi scolastici per il conseguimento del diploma di

scuola alberghiera, il quale viene oggi conseguito dopo un percorso di studi di durata quinquennale seguito da un esame di Stato.

Infatti, la normativa vigente prevede che, per acquisire l'abilitazione di cuoco equipaggio, è necessario superare lo specifico esame in Capitaneria al quale il candidato può essere ammesso soltanto se ha compiuto 22 anni di età e se ha svolto un periodo di navigazione in servizio di cucina pari ad almeno 2 anni, ignorando al contempo le specifiche competenze che il cuoco equipaggio deve possedere ai sensi della Regola 3.2 della Convenzione del Lavoro Marittimo, 2006.

Il mancato aggiornamento e la notevole complessità dei requisiti per accedere all'abilitazione di cuoco equipaggio ha determinato, ormai da diversi anni, una scarsità di cuochi italiani sul mercato del lavoro marittimo.

Di conseguenza, si sta verificando sempre più spesso la paradossale situazione di imprese armatoriali costrette a imbarcare, a bordo di navi di bandiera italiana, cuochi equipaggio di nazionalità straniera, i cui percorsi formativi - perfettamente conformi agli Standard previsti dalla Regola 3.2 della Convenzione del Lavoro Marittimo, 2006 e dunque più attinenti alle competenze effettivamente necessarie a bordo - risultano molto più semplici da effettuare.

L'emendamento in parola - aggiornando e semplificando i requisiti necessari ai marittimi italiani per conseguire il certificato di cuoco equipaggio (*ship's cook*) in conformità alla Regola 3.2 della Convenzione del Lavoro Marittimo, 2006 - incoraggerà i diplomati delle scuole alberghiere a intraprendere la carriera marittima, fornendo in breve tempo nuove leve immediatamente disponibili all'imbarco con tale certificazione e incrementando l'occupazione marittima italiana.

Da tale emendamento non deriveranno maggiori o nuovi oneri a carico della finanza pubblica.

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

a) Proposta normativa

1. Al primo comma sono apportate le seguenti modifiche:

- dopo le parole “di carattere locale,” aggiungere le parole “e nazionale” e dopo le parole “l'autorità marittima” aggiungere le parole “competente per il porto di partenza o nel quale si svolge il servizio”.
- dopo l'ultimo periodo è aggiunto il seguente periodo: “Tale autorizzazione è valida nell'ambito dei porti e delle rade nazionali oggetto dei servizi sopra indicati anche se ricompresi nella competenza di altre autorità marittime”.

2. Al comma 2 dopo le parole “all'autorità marittima” aggiungere le seguenti parole: “che ha rilasciato l'autorizzazione”.

3. Al comma 4 sono apportate le seguenti modifiche:

- dopo le parole “anche tramite,” sostituire la parola “telefax” con le parole “formato digitale”.
- dopo le parole “all'autorità marittima” aggiungere le seguenti parole: “che ha rilasciato l'autorizzazione”.

b) Relazione illustrativa

La modifica proposta persegue la finalità di semplificare le procedure di imbarco/sbarco/trasbordo dei marittimi rientranti sotto la competenza di autorità marittime diverse nei casi indicati al comma 1.

La semplificazione consiste nel consentire che l'autorità marittima del porto in cui si svolge il servizio o del porto di partenza del servizio provveda al rilascio di una autorizzazione unica con validità in tutti i porti interessati dal servizio anche se ricompresi nelle competenze di altre autorità marittime.

In tal modo, l'avvicendamento di personale da parte del medesimo armatore che opera servizi regolari negli stessi porti non deve soggiacere al rilascio di plurime autorizzazioni con ciò rendendo più flessibile l'impiego dei marittimi.

1.7 Anticipo della retribuzione in contanti per i marittimi imbarcati sui traffici internazionali

a) Proposta normativa

All'art. 1, comma 913 della Legge 27 dicembre 2017, n. 205, dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: "Le disposizioni di cui ai commi 910 e 911 non si applicano agli anticipi della retribuzione corrisposti in favore del personale marittimo a bordo di navi impiegate in traffico internazionale secondo quanto previsto dai contratti collettivi nazionali di lavoro per il settore privato dell'industria armatoriale stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale e in ogni caso in misura non superiore a 500 euro mensili".

b) Relazione illustrativa

Con tale emendamento si intende consentire la corresponsione di anticipi della retribuzione per mezzo di denaro contante a bordo di navi impiegate su traffici internazionali, secondo quanto previsto dai contratti collettivi nazionali di lavoro di settore stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale, e in ogni caso in misura non superiore a 500 euro mensili, restituendo al marittimo la possibilità di soddisfare le proprie esigenze personali durante un lungo periodo di lavoro lontano dalla propria dimora.

Infatti, come è noto, la Legge 205/2017 (Legge di bilancio 2018), all'art. 1, commi 910 e seguenti, impone l'obbligo ai datori di lavoro, a decorrere dal 1° luglio 2018, di corrispondere ai lavoratori la retribuzione, nonché ogni anticipo di essa, attraverso mezzi di pagamento tracciati.

La specificità dell'attività svolta a bordo delle navi che effettuano navigazione internazionale è tale per cui la prestazione lavorativa del marittimo si svolge per un periodo normalmente pari a quattro mesi, estendibile al massimo di due mesi (in base alla contrattazione collettiva nazionale di settore), durante il quale, quando la nave approda in un qualsiasi porto, è fisiologico che il marittimo stesso trascorra - previa autorizzazione del Comandante - un periodo di tempo a terra (cosiddetta "franchigia") prima di rientrare a bordo.

Si verifica molto spesso che le navi da carico approdino nei più disparati porti del mondo (quali terminal petroliferi, container, gas liquido, carico secco, etc.) in luoghi sovente "disagiati", presso i quali non è possibile per il marittimo, sceso dalla nave in "franchigia", effettuare prelievi bancomat, né utilizzare carte elettroniche (anche prepagate).

Durante tale periodo di "franchigia" i marittimi hanno, quindi, necessità di avere a disposizione denaro contante; a tal fine, era normale prassi per essi chiedere al Comandante un anticipo in contanti della retribuzione di spettanza, il cui saldo veniva successivamente regolato con mezzi tracciati.

Non a caso, il contratto collettivo nazionale di settore riconosce ai marittimi la facoltà di richiedere acconti in denaro contante, ovviamente entro i limiti fissati dalla normativa antiriciclaggio.

L'applicazione delle disposizioni introdotte con i commi 910 e 914 dell'art. 1 della Legge 27 dicembre 2017, n. 205 anche ai contratti di arruolamento dei lavoratori marittimi, vietando l'erogazione di anticipi di retribuzione in contanti a bordo delle navi che svolgono traffici internazionali, sta comportando l'impossibilità per i lavoratori marittimi di soddisfare finanche le minime esigenze personali durante il periodo di riposo a terra (franchigia), nel corso dell'imbarco.

Appare chiaro che le disposizioni normative in parola – la cui ratio è naturalmente del tutto condivisibile - siano state concepite per le prestazioni lavorative dei dipendenti “di terra” e non per le prestazioni di lavoro svolte a bordo delle navi.

A tal proposito, è importante sottolineare che, a seguito di una richiesta congiunta delle Organizzazioni sindacali e di Confitarma, anche il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con la nota Prot. nr. 17034 del 26 giugno 2018, evidenziando i rilevanti problemi che l'applicazione di tale normativa determinerebbe sia per i lavoratori marittimi, sia per le compagnie di navigazione, ha auspicato un'esclusione dal suo campo di applicazione dei contratti di arruolamento marittimi.

E il paradosso è che alle imprese armatoriali – le quali hanno ovviamente dovuto adeguarsi alla normativa in parola – vengono comminate delle “non conformità”, in sede di ispezioni da parte delle Capitanerie di Porto ai sensi della Maritime Labour Convention 2006, per aver privato i marittimi del diritto di ricevere tali anticipi.

2. DELLA SEMPLIFICAZIONE DELLE PRATICHE DI BORDO

2.1 Modifiche all'art. 174 del Codice della Navigazione (Contenuto del giornale nautico)

a) Proposta normativa

All'articolo 174 del codice della navigazione sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) al secondo comma, le parole: "sono annotate le entrate e le spese riguardanti la nave e l'equipaggio, gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione, i prestiti contratti" sono sostituite dalle seguenti: "sono annotati gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione";
- b) dopo il quarto comma è inserito il seguente: "Le navi adibite al trasporto esclusivo di passeggeri non sono soggette all'obbligo della tenuta del giornale di carico".

b) Relazione illustrativa

L'emendamento reca modifiche all'articolo 174 del codice della navigazione, ai sensi del quale si prevede che sul giornale nautico, parte seconda (generale e di contabilità), si devono scrivere alcune informazioni che, data la moderna gestione di una nave e la consistenza dell'equipaggio presente sulle navi passeggeri, non è possibile effettuare.

Tale obbligo è comunemente tralasciato per le voci relative alla contabilità, quali le entrate e le spese riguardanti la nave e l'equipaggio e i prestiti contratti. Tutte le operazioni relative alle entrate e alle spese riguardanti la nave e l'equipaggio, nonché ai prestiti contratti, sono attualmente svolte dagli uffici di terra anche delle più piccole compagnie di navigazione, per cui la lettera a) del comma 1 dell'emendamento è volta a depennare tali voci dalle istruzioni sulla compilazione del giornale nautico, parte seconda.

Prendendo poi atto che il giornale di carico dovrebbe contenere tutta una serie di informazioni che allo stato attuale risulterebbe impossibile annotare a mano (date le quantità di carico e le caratteristiche particolari che presenta) e che nella prassi sul giornale di carico si usa scrivere una dicitura generica, del tipo « carico imbarcato o sbarcato come da polizze di carico » con nessun valore pratico, la lettera b) dello stesso comma 1 esclude l'obbligo della tenuta del giornale di carico per le navi adibite al trasporto esclusivo di passeggeri (es. navi da crociera).

2.2 Modifiche all'articolo 175 del Codice della Navigazione (Giornale di macchina e giornale radiotelegrafico)

a) Proposta normativa

All'articolo 175 del codice della navigazione il secondo periodo è sostituito dal seguente:

“Le navi munite di impianto radiotelegrafico devono esser provviste del giornale radiotelegrafico o, laddove previsto, del giornale GMDSS”.

b) Relazione illustrativa

Il presente emendamento modifica l'articolo 175 del Codice della Navigazione, che attualmente prevede che a bordo debba esserci il giornale radiotelegrafico. Va in proposito considerato che, a partire dall'anno 2000, il sistema di trasmissione Morse non è più in uso e i tasti radiotelegrafici sono spariti dalle navi, per cui il giornale non ha motivo di esistere essendo in uso quello del sistema GMDSS (*Global maritime distress and safety system*). La novella proposta dispone quindi, laddove previsto, l'obbligo della tenuta di un registro delle comunicazioni come disposto dalla normativa GMDSS.

2.3 Modifica all'art. 179 del Codice della Navigazione (Nota di informazioni all'autorità marittima)

a) Proposta normativa

Al quarto paragrafo dopo le parole: “...il comandante della nave...”, sono inserite le seguenti: “...o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata dal comandante”.

Al quinto paragrafo dopo le parole: “...il comandante della nave...”, sono inserite le seguenti: “...o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata dal comandante”.

Al sesto paragrafo dopo le parole: “...il comandante della nave...”, sono inserite le seguenti: “...o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata dal comandante”.

Al settimo paragrafo dopo le parole: “...il comandante di una nave...”, sono inserite le seguenti: “...o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata dal comandante”.

b) Relazione illustrativa

La modifica si rende necessaria al fine di snellire gli adempimenti amministrativi connessi alla partenza delle navi che scalano i porti nazionali, in linea con i criteri di celerità, semplificazione ed informatizzazione delle procedure connesse alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza dai porti degli Stati membri, in attuazione della direttiva 2010/65/UE, recepita con il dl 18 ottobre 2012, n.179, convertito in legge 17 dicembre 2012, n.221, che all'articolo 8 sancisce le modalità per la trasmissione elettronica dei di cui ai formulari FAL con l'implementazione dell'interfaccia unica costituita dal sistema PMIS. In tale ottica, la modifica prevede che le formalità previste dall'articolo in questione possano essere effettuate integralmente dal raccomandatario marittimo o da altro funzionario o persona autorizzata dal comandante al fine di alleggerire gli adempimenti da parte della nave. Tale semplificazione è particolarmente utile nel caso di viaggi brevi e frequenti in cui gli adempimenti richiesti devono essere svolti ripetutamente con aggravio di lavoro per il comandante e l'equipaggio.

2.4 Modifiche all'art. 169 del Codice della Navigazione (Carte, libri e altri documenti)

a) Proposta normativa

All'articolo 169 è aggiunto, infine, il seguente comma:

- “Le carte, i libri e gli altri documenti di cui al presente articolo sono esenti dall'obbligo del rigoroso rendiconto”.

b) Relazione illustrativa

Attualmente la stampa di alcuni libri e documenti di bordo è soggetta a rigoroso rendiconto sebbene tale procedura non sia contemplata dal Codice della Navigazione e dal Regolamento di attuazione. Questi, peraltro, già prevedono procedure adeguate alla corretta circolazione dei libri

L'obbligo del rigoroso rendiconto non fornisce oggi maggiori garanzie alla corretta gestione dei libri di bordo rispetto a quanto previsto dal Codice ma ne complica notevolmente l'utilizzo e ne rende difficile il reperimento a causa della rigida procedura prevista per la stampa e la distribuzione.

La modifica dell'articolo 169 proposta mira a ripristinare la procedura originariamente prevista dal Codice per l'utilizzo dei libri di bordo (conformità degli stampati ai modelli approvati dal Ministero, procedure di vidimazione e controllo da parte dell'Autorità marittima). La norma non comporta minori entrate a carico dello Stato perché tutti i modelli approvati dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, attualmente soggetti a rigoroso rendiconto, continuerebbero ad essere stampati e venduti dall'istituto poligrafico dello Stato come stampati comuni.

2.5 Modifiche al Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione (D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328)

a) Proposta normativa

Al regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono apportate le seguenti modificazioni:

a. all'articolo 315:

- 1) il numero 5 del secondo comma è abrogato;
- 2) al terzo comma, le parole: "versare la somma e" sono soppresse;
- 3) al quarto comma, le parole: "e nei casi previsti dagli articoli 143 e 144 del codice il certificato di iscrizione nell'apposito elenco o il decreto ministeriale di equiparazione, di cui agli articoli stessi" sono soppresse;

b. all'articolo 363 è aggiunto, in fine, il seguente comma:

"Fatte salve le disposizioni derivanti da obblighi internazionali, la compilazione dei libri di bordo e di tutti gli altri documenti di bordo potrà essere effettuata in italiano o nella lingua parlata a bordo ad eccezione delle annotazioni aventi carattere di scrittura pubblica per le quali è obbligatorio l'uso della lingua italiana".

c. all'articolo 365:

- 1) al primo comma, le parole:

"l'autorità marittima mercantile o quella consolare del luogo in cui si trova la nave ritira e trasmette i libri di bordo, per la custodia, all'ufficio di iscrizione della nave" sono sostituite dalle seguenti: "l'armatore assume l'incarico di custodire i libri di bordo compilati per un periodo di cinque anni, inviando all'ufficio di iscrizione della nave l'elenco dei libri di bordo custoditi";

- 2) il secondo comma è sostituito dal seguente:

"Quando i libri sono esauriti o resi inservibili, il comandante della nave li consegna all'armatore, redigendo un verbale di consegna che è inviato in copia all'ufficio di iscrizione della nave. Decorsi cinque anni dalla data di consegna, l'armatore può distruggere i libri inviando una comunicazione all'ufficio di iscrizione della nave";

d. l'articolo 374 è abrogato.

b) Relazione illustrativa

Il presente emendamento reca talune modifiche a disposizioni recate dal Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328.

La lettera a) introduce alcune modifiche di adeguamento del Codice alle normative successivamente entrate in vigore ed ha pertanto un obiettivo chiarificatorio.

La disposizione di cui alla lettera b) tiene invece conto della circostanza che, pur non esistendo nel codice della navigazione e nel regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, una specifica disposizione che indichi che i giornali devono essere scritti in italiano, data la natura pubblicistica di alcune annotazioni fatte nei giornali nautici e la nazionalità italiana di molti equipaggi, era fatto naturale che fossero scritti in italiano

Tuttavia, le modifiche avvenute nella composizione per nazionalità degli equipaggi hanno fatto sì che su molte navi solo il comandante sia italiano e gli ufficiali siano stranieri.

Molte compagnie di navigazione hanno segnalato i problemi che incontrano gli ufficiali stranieri a scrivere i giornali nautici in italiano. A causa della presenza di equipaggi multilingue a bordo è necessario, infatti, che i libri di bordo possano essere scritti in inglese. Di tale esigenza si fa pertanto carico la proposta di legge apportando una modifica all'articolo 363 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima).

La lettera c) reca modifiche all'articolo 365 dello stesso regolamento, che allo stato prevede che, quando i libri sono esauriti o resi inservibili, l'autorità del luogo, previo rilascio dei nuovi libri con le modalità di cui all'articolo 362, li ritira e li trasmette in custodia all'ufficio di iscrizione della nave. Nella realtà le cose si svolgono in maniera diversa, in quanto il comandante o un suo delegato deve recarsi presso l'autorità, portare con sé i nuovi giornali che dovranno essere vidimati secondo le modalità di cui sopra, e i giornali esauriti non sono ritirati e rimangono a bordo, accumulandosi in maniera abnorme. Questo comporta che, nel caso di cancellazione della nave dal registro di iscrizione, la consegna dei libri di bordo diventa ancora più complicata in quanto, considerando la grande quantità di giornali nautici, i consolati o le autorità marittime si rifiutano di accettare i suddetti giornali e le compagnie di navigazione devono farsi carico del loro trasferimento all'ufficio di iscrizione della nave, con costi molto elevati. Per ridurre le spese sia per lo Stato che per le compagnie di navigazione, si propone quindi che il comandante consegni al proprio armatore i giornali nautici esauriti, inviando un verbale di consegna all'ufficio di iscrizione della nave. L'armatore avrà a sua volta l'incarico di custodire i giornali nautici esauriti presso le proprie strutture per un periodo di cinque anni. Trascorso tale termine i giornali nautici saranno distrutti e ne sarà data comunicazione all'ufficio di iscrizione della nave.

La lettera d) abroga l'articolo 374 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione.

In conclusione, si tratta di innovazioni molto utili alle imprese e allo Stato, che consentono all'Italia di uniformarsi alla normativa vigente in altri Paesi concorrenti e di semplificare le procedure, fermi restando tutti i requisiti di sicurezza della navigazione; pertanto, si spera in un tempestivo esame e nell'approvazione della presente proposta di legge.

2.6 Autorizzazione alle navi minori ed ai galleggianti a compiere viaggi all'estero

a) Proposta normativa

All'articolo 3 del Decreto Ministeriale del Ministero della Marina Mercantile del 12 marzo 1962 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale Serie Generale del 22 marzo 1962, n. 75, sostituire le parole: *“non superiore a sei mesi”* con le parole: *“non superiore alla data di scadenza del certificato di classe o di navigabilità, ovvero alla scadenza delle visite da essi previste”*.

b) Relazione illustrativa

L'art. 304 del Regolamento per l'Esecuzione del Codice della Navigazione prevede che le navi minori e i galleggianti iscritti nei registri nazionali, per compiere viaggi all'estero, debbano essere munite di autorizzazione dell'autorità marittima secondo le norme stabilite dal Ministro dei Trasporti.

Quest'ultimo ha disciplinato la materia mediante il DM 12 marzo 1962, ai sensi del quale tale autorizzazione per il naviglio iscritto nei registri dei compartimenti marittimi di confine che sia interessato in traffici di natura locale con la costa della nazione confinante può essere rilasciata, ove necessario, per un periodo non superiore a sei mesi.

Considerato che nella prassi tale autorizzazione viene alla scadenza rinnovata più volte, si ritiene che tale norma sia eccessivamente onerosa, soprattutto per quanto riguarda l'aggravio amministrativo cui l'armatore e l'autorità marittima sono soggetti.

Destinatari della semplificazione sono peraltro prevalentemente di unità che, in quanto gravitanti in un'area geografica limitata, sono ben conosciute dall'Autorità marittima locale concedente l'autorizzazione.

Si propone di elevare la durata massima di validità della predetta autorizzazione ad un periodo determinato che tenga conto della validità del certificato di classe dell'unità o di navigabilità dell'unità, ovvero della scadenza delle visite da essi previste.

2.7 Applicazione del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (Codice dell'amministrazione digitale) alle carte, ai libri e agli altri documenti di bordo, di cui all'articolo 169 del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione)

a) Proposta normativa

Cfr. All. 2 – Decreto ministeriale ELB

b) Relazione illustrativa

Cfr. All. 3 – Relazione illustrativa ELB

3. DEL REGIME AMMINISTRATIVO DELLA NAVE

3.1 Modifiche all'articolo 156 del Codice della Navigazione (Dismissione della bandiera e temporanea sospensione dell'abilitazione alla navigazione)

a) Proposta normativa

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 della mobilità sostenibili, 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".

b) 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 della mobilità sostenibili.

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.

3.2 Modifiche all'art. 569 del Codice della Navigazione (Pubblicità dell'ipoteca Navale)

a) Proposta normativa

Al secondo comma dell'articolo 569 del codice della navigazione sono apportate le seguenti modificazioni:

- 1) alla lettera d), dopo la parola: "l'importo" sono inserite le seguenti: "e la valuta";
- 2) alla lettera f) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "del credito, direttamente o mediante richiamo al titolo".

b) Relazione illustrativa

L'emendamento reca due modifiche al secondo comma dell'articolo 569 del codice della navigazione.

La lettera d) del secondo comma dell'articolo 569 dispone che la nota di trascrizione dell'ipoteca navale deve prevedere l'importo della somma per la quale è fatta la trascrizione. In tal modo la legge impone nell'iscrizione ipotecaria, l'individuazione dei beni oggetto di garanzia reale e inoltre sancisce che al momento dell'iscrizione deve essere definito l'ammontare della stessa.

Alcune interpretazioni hanno portato a ritenere che il termine "somma" vada inteso come "somma determinata in ambito nazionale" e ciò in virtù: 1) del principio nominalistico vigente nell'ambito del nostro ordinamento (articolo 1277 del codice civile); 2) della considerazione secondo cui se si consentisse l'iscrizione ipotecaria in moneta estera (ancorandosi alla stessa il valore della garanzia reale al momento della "*solutio*") si legittimerebbe, per implicito, una trascrizione ipotecaria per un valore indeterminato. Stante un quasi totale silenzio della giurisprudenza in argomento, in casi di finanziamenti espressi in valuta straniera (da garantire con ipoteca di eguale valuta) al fine di evitare di incorrere in una nullità di trascrizione si è diffusa la prassi di indicare nella nota di trascrizione sia l'ammontare dell'ipoteca in valuta estera sia il suo equivalente in euro.

Tale prassi ha comportato che gli istituti finanziari, al fine di cautelarsi per l'eventuale variazione di cambi tra valuta estera e moneta nazionale, hanno incrementato il rapporto tra importo del credito e ammontare dell'ipoteca. La modifica alla citata lettera d) specifica che nella nota devono essere indicati l'importo e la valuta per la quale è fatta la trascrizione. In tal modo si chiarisce definitivamente la legittimità della determinazione dell'importo dell'ipoteca in valuta estera.

In merito alla seconda modifica, la lettera f) dello stesso secondo comma dispone che la nota di trascrizione deve prevedere il tempo di esigibilità del credito. Tale prescrizione non crea problemi nel momento in cui il credito garantito dall'ipoteca abbia un tempo di esigibilità certo, determinato, o comunque facilmente determinabile. Purtroppo, i testi dei contratti di finanziamento navale divengono sempre più articolati, prevedendo numerose ipotesi (clausole risolutive, condizioni risolutive eccetera) che incidono sull'esigibilità del credito.

L'attuale formulazione della lettera f) ha diffuso la prassi di indicare nella nota di iscrizione dell'ipoteca tutti gli elementi che incidono (o che possono incidere) sull'esigibilità del credito. Tale prassi ha comportato che le note di trascrizione depositate nella capitaneria di porto sono sempre più voluminose con conseguente oneroso impegno delle capitanerie di porto nella loro trascrizione nei registri. La modifica proposta chiarisce che il tempo dell'esigibilità

del credito può essere indicato direttamente nella nota ovvero mediante richiamo al titolo costitutivo dell'ipoteca che, obbligatoriamente, ai sensi dell'articolo 2839 del Codice civile, va depositato in copia autentica presso la capitaneria di porto.

3.3 Consolidamento dell'ipoteca

a) Proposta normativa

Dopo l'articolo 577 del Codice della Navigazione è aggiunto il seguente articolo:

Art. 577-bis Consolidamento Ipoteca

Qualora, a seguito del cambio di registro di una nave, sia iscritta nel nuovo registro una ipoteca volta a garantire le medesime obbligazioni originariamente garantite da una ipoteca trascritta nel registro di provenienza e cancellata ai fini del cambio di registro di iscrizione della nave, i termini, di cui all'art. 67 del RD 16 marzo 1942 n. 267, decorrono dalla data di costituzione della originaria ipoteca.

b) Relazione illustrativa

In caso di iscrizione: i) nel Registro Italiano, di una nave proveniente da un registro straniero; e ii) in un Registro Straniero, di una nave proveniente dal Registro Italiano, è necessario, tra l'altro, cancellare la nave dal registro di provenienza depositando, presso il nuovo registro di iscrizione, il relativo certificato di cancellazione. Condizione per cancellare la nave dal Registro di provenienza è la preventiva cancellazione di tutte le ipoteche su di essa iscritte.

Pertanto, nell'ipotesi in cui il cambio di registro sia effettuato direttamente dal proprietario della nave e su di essa sia iscritta una ipoteca a garanzia di un finanziamento navale che non viene estinto in occasione del cambio di registro, il proprietario/finanziato dovrà chiedere alla banca finanziatrice l'autorizzazione a cancellare la preesistente ipoteca, in modo da cancellare la nave, iscriverla nel nuovo registro costituendo su di essa una nuova ipoteca a garanzia degli obblighi assunti nell'originario finanziamento.

Ai sensi dell'art. 67 del RD 1942/267 possono essere oggetto di azione revocatoria le ipoteche volontarie costituite nell'anno anteriore alla dichiarazione di fallimento per debiti preesistenti non scaduti, nonché le ipoteche costituite entro i sei mesi anteriori alla dichiarazione di fallimento per debiti scaduti.

Trascorso tale periodo (6/12 mesi) l'ipoteca si "consolida" ovvero non può essere più soggetta ad azione revocatoria ex art. 67.

Alla luce di quanto sopra, consegue che è difficile ottenere l'autorizzazione delle banche al cambio di registro di una nave in quanto, in virtù di una applicazione letterale dell'art. 67, la nuova ipoteca, sostitutiva di quella già "consolidata", sarebbe soggetta ad un nuovo periodo di consolido.

Lo scopo del nuovo art. 577-bis è appunto quello di prevedere che se, a seguito del cambio di registro di una nave, viene iscritta nel nuovo registro una ipoteca volta a garantire le medesime obbligazioni originariamente garantite da una ipoteca trascritta nel registro di provenienza, i termini, di consolido, di cui all'art. 67, decorrono dalla data di costituzione della originaria ipoteca.

3.4 Iscrizione provvisoria delle navi

a) Proposta normativa

Dopo l'articolo 152 del Codice della navigazione è aggiunto il seguente articolo:

Art. 152-bis – Iscrizione Provvisoria

Una volta rilasciato il Passavanti Provvisorio secondo quanto previsto dall'art. 152 e dal Regolamento [art. 315 r.m], l'ufficio di iscrizione su richiesta del proprietario, iscrive la nave in via provvisoria previa consegna della seguente documentazione:

- a) copia del titolo di proprietà;
- b) copia del passavanti provvisorio;
- c) copia del certificato di stazza;
- d) copia del certificato di attestazione di assenza di vincoli e gravami;
- e) copia del certificato di cancellazione, definitiva o provvisoria, dal registro straniero
- f) impegno a presentare entro sei mesi gli originali o le copie autentiche dei documenti di cui alle precedenti lett. a), b), c), d), nonché l'originale o la copia autentica del certificato di cancellazione definitiva, al fine di conseguire la definitiva iscrizione della nave. Nel caso in cui il proprietario non adempia a tale impegno, la iscrizione provvisoria perderà ogni efficacia.

La provvisorietà della iscrizione e l'avvenuto deposito dei documenti di cui alla precedente lettera f) vanno annotati, nelle matricole o nei registri, dall'ufficio di iscrizione.

b) Relazione illustrativa

A differenza di molti registri marittimi di altri paesi, in Italia non è prevista l'iscrizione provvisoria nei registri nazionali. Attualmente, ai sensi dell'articolo 315 del Regolamento di attuazione del Codice della Navigazione, ai fini dell'iscrizione di navi provenienti dall'estero, il proprietario deve presentare all'ufficio presso il quale chiede l'iscrizione della nave, tra l'altro: il titolo di proprietà, il passavanti provvisorio (rilasciato dall'autorità consolare per le navi costruite all'estero o provenienti da registro estero), il certificato di stazza provvisoria e il certificato di cancellazione dal registro straniero. Il titolo di proprietà (*bill of sale* o verbale di consegna della nave e di trasferimento della proprietà dal cantiere al committente) deve inoltre essere tradotto e registrato. La procedura si complica ulteriormente in caso di una nave proveniente da un registro straniero il quale, non potendo emettere immediatamente il certificato definitivo di cancellazione, rilascia il cosiddetto "certificato di cancellazione provvisorio". In tale ultima ipotesi, l'articolo 152 del codice della navigazione consente l'emissione del passavanti provvisorio anche in presenza del certificato di cancellazione provvisorio. Stante l'attuale formulazione dell'articolo 315 del Regolamento, il certificato di cancellazione provvisorio non è tuttavia sufficiente per l'iscrizione della nave. Ne consegue che la stessa in virtù del passavanti provvisorio è abilitata alla navigazione e all'uso della bandiera italiana ma non può essere immatricolata sino a quando il certificato definitivo di cancellazione non è rilasciato e consegnato all'ufficio di iscrizione della nave.

L'emendamento proposto 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.

In riferimento a quest'ultima tenuto conto che, ai sensi dell'articolo 565 del Codice della Navigazione, essa può essere solo volontaria, l'eventuale mancata iscrizione definitiva non

presenta rischi maggiori sotto il profilo della tutela di creditori rispetto alla procedura oggi esistente.

4. DELLA COMPETITIVITÀ

4.1 Unificazione delle visite ispettive a bordo delle navi

a) Proposta normativa

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, ferma restando, in occasione delle visite di cui al decreto legislativo 15 febbraio 2016, n. 32, l'applicazione dei contenuti tecnici di cui al decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271 e alla 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.”

b) 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.

4.2 Disposizioni in materia di rilascio e rinnovo dei certificati di sicurezza

a) Proposta normativa

1. 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.

2. 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.
 - al medesimo comma, le parole: "dei trasporti" sono sostituite dalle seguenti parole: "della mobilità sostenibili"
 - al medesimo comma, le parole: "dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare" sono sostituite dalle seguenti parole: "della transizione ecologica"
 - il comma 2 è abrogato.

b) Relazione illustrativa

Il primo comma modifica 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 secondo comma, 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.

Nuove figure	Figure Professionali	Requisiti (Allegato DPR n. 231/2006)	Nuovi requisiti	Regola STCW obbligatoria	NOTE/COMMENTI
	PERSONALE DI COPERTA				
	Mozzo	avere 16 anni di età.	avere 16 anni di età.	Regola VI/1	
	Giovanotto di coperta	aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da mozzo.	aver effettuato almeno 6 mesi di navigazione da mozzo.	Regola VI/1	
	Marinaio con limitazione per navi inferiori a 500 gt*	aver compiuto 18 anni di età e avere effettuato almeno 24 mesi complessivi di navigazione, dei quali almeno 12 in servizio di coperta.	aver compiuto 18 anni di età e avere effettuato almeno 24 mesi complessivi di navigazione, dei quali almeno 12 in servizio di coperta.	Regola VI/1	*NOTA: Svolge, nei limiti della qualifica, le funzioni a livello di supporto: di navigazione, di maneggio e stivaggio del carico, controllo dell'operatività della nave e cura delle persone a bordo, di manutenzione e riparazione.
	Comune di guardia di coperta/Marinaio	aver compiuto 18 anni di età e avere effettuato almeno 24 mesi complessivi di navigazione, dei quali almeno 12 in servizio di coperta.	Aver conseguito il certificato di comune di guardia di coperta (Reg. II/4) ai sensi del DM 251 del 25 luglio 2016. I sei mesi di addestramento previsti dal citato DM saranno effettuati da mozzo o giovanotto di coperta.	Regola II/4	
N	Marittimo abilitato di coperta/Marinaio		Aver conseguito il certificato di marittimo abilitato di coperta (Reg. II/5) ai sensi del DM 251 del 25 luglio 2016.	Regola II/5	
	Tankista per petroliere	aver effettuato specifico corso di addestramento per petroliere; Aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione su navi petroliere, in coperta o in macchina almeno da marinaio o da comune; ovvero avere effettuato almeno 12 mesi di navigazione da allievo tankista.	Aver effettuato specifico corso di addestramento avanzato per petroliere; aver effettuato almeno 18 mesi di navigazione su navi petroliere come comune di guardia di coperta (II/4) o come comune di guardia di macchina (III/4).	Regola II/5 o Regola III/5	
	Tankista per chimiche	aver effettuato specifico corso di addestramento per chimiche. Aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione su navi chimiche in coperta od in macchina almeno da marinaio o da comune; ovvero avere effettuato almeno 12 mesi di navigazione da allievo tankista.	Aver effettuato specifico corso di addestramento avanzato per chimichiere; aver effettuato almeno 18 mesi di navigazione su navi chimiche come comune di guardia di coperta (II/4) o come comune di guardia di macchina (III/4).	Regola II/5 o Regola III/5	
	Tankista per gasiere	Aver effettuato specifico corso di addestramento per gasiere. Aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione su navi gasiere, in coperta od in macchina almeno da marinaio o da comune; ovvero avere effettuato almeno 12 mesi di navigazione da allievo tankista.	Aver effettuato specifico corso di addestramento avanzato per gasiere; aver effettuato almeno 18 mesi di navigazione su navi gasiere come comune di guardia di coperta (II/4) o come comune di guardia di macchina (III/4).	Regola II/5 o Regola III/5	

	Operaio di coperta	aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione con qualifica di operaio meccanico o di carpentiere o di operaio motorista.	Eliminare		
	Trattorista	essere in possesso della patente di guida D/E e dimostrare con idonea documentazione rilasciata da un precedente datore di lavoro di aver prestato per almeno 24 mesi attività lavorativa con mansioni richiedenti il possesso della patente sopraindicata.	essere in possesso della patente di guida D/E e dimostrare con idonea documentazione rilasciata da un precedente datore di lavoro di aver prestato per almeno 24 mesi attività lavorativa con mansioni richiedenti il possesso della patente sopraindicata; oppure aver frequentato con esito favorevole un corso di guida specializzato; oppure aver effettuato un periodo di 3 mesi in servizio di coperta in affiancamento al trattorista, certificato dalla Società armatoriale.	Regola VI/1	
	Stipettaio	aver lavorato almeno 3 anni presso imprese di costruzioni di mobili; oppure aver effettuato 24 mesi di navigazione in servizio di coperta, dei quali almeno 12 in aiuto allo stipettaio.	Eliminare		NORMA TRANSITORIA: coloro che, al momento dell'entrata in vigore della norma, sono in possesso delle competenze di stipettaio acquisiranno la qualifica di carpentiere.
N	Giovanotto carpentiere		Dimostrare con idonea documentazione, rilasciata da un precedente datore di lavoro, di aver nozioni di lavorazione di carpenteria acquisite presso imprese artigiane oppure in stabilimenti di costruzione, riparazione o allestimento di navi o galleggianti.	Regola VI/1	
	Carpentiere	aver prestato specifica attività lavorativa per almeno 3 anni in stabilimenti di costruzione, riparazione o allestimento di navi o galleggianti; ovvero possedere l'abilitazione di maestro d'ascia; oppure aver effettuato almeno 3 anni di navigazione di coperta e macchina; ovvero aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da allievo carpentiere.	aver conseguito il II/5 o il III/5 oppure aver prestato specifica attività lavorativa per almeno 24 mesi presso imprese artigiane oppure in stabilimenti di costruzione, riparazione o allestimento di navi o galleggianti; ovvero possedere l'abilitazione di maestro d'ascia; oppure aver effettuato 12 mesi di navigazione da giovanotto carpentiere; oppure aver effettuato uno specifico corso di formazione connesso alle competenze del ruolo e almeno 6 mesi di navigazione in servizio di coperta, macchina o da allievo carpentiere.	Regola VI/1	

	Otonaio	aver lavorato per almeno 4 anni come operaio in stabilimenti di costruzione, riparazione ed allestimento navi o in stabilimenti di installazione e riparazione di impianti idraulici; oppure aver acquisito la qualifica di operaio meccanico; ovvero aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo otonaio o 36 mesi di navigazione come giovanotto.	Spostato nella sezione macchina		COMMENTO: Detta figura, in ragione dell'evoluzione dei fabbisogni di competenze richieste a bordo, dovrebbe essere inserita nella Sezione macchina.
	Capitano d'armi	aver effettuato almeno 3 anni di navigazione da marinaio.	Eliminare		
	Nostromo/secondo-nostromo	aver effettuato almeno 4 anni di navigazione da marinaio.	aver effettuato almeno 48 mesi di navigazione da comune di guardia di coperta o aver svolto 18 mesi da marittimo abilitato di coperta. E' in ogni caso richiesto il conseguimento del certificato di addestramento di marittimo abilitato di coperta (Reg. II/5).	Regola II/5	
	Primo-nostromo	aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da nostromo.	Eliminare		
PERSONALE DI MACCHINA					
	Giovanotto di macchina	aver compiuto 18 anni di età.		Regola VI/1	
	Comune di guardia di macchina	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione di cui 12 in servizio di macchina.	Aver conseguito il certificato di comune di guardia di macchina (Reg. III/4) ai sensi del DM n. 251 del 25 luglio 2016. I sei mesi di addestramento previsti dal citato DM potranno essere effettuati da Giovanotto di macchina.	Regola III/4	
	Giovanotto frigorista	aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per frigoristi; ovvero dimostrare con idonea documentazione, rilasciata da un precedente datore di lavoro, di aver nozioni di impianti frigoriferi o di impianti di condizionamento d'aria.	aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per frigoristi; ovvero dimostrare con idonea documentazione, rilasciata da un precedente datore di lavoro, di aver nozioni di impianti frigoriferi o di impianti di condizionamento d'aria o di isolamento termico.	Regola VI/1	

	Frigorista	essere in possesso del diploma di istituto professionale di Stato per le attività marinare, sezione frigoristi; oppure aver lavorato per almeno 4 anni con qualifica di operaio frigorista presso stabilimenti di produzione o di riparazione di impianti frigoriferi; oppure aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione con qualifica di comune di macchina su navi da carico dotate di impianti per la refrigerazione del carico; oppure aver effettuato almeno 24 mesi di servizio su navi passeggeri in aiuto al frigorista; oppure essere in possesso della qualifica di operaio motorista; ovvero aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo frigorista o 30 mesi di navigazione da giovanotto frigorista.	Aver lavorato per almeno 36 mesi con qualifica di operaio frigorista presso stabilimenti di produzione o di riparazione di impianti frigoriferi, di condizionamento d'aria o di isolamento termico; 12 dei 36 mesi sopra indicati possono essere sostituiti da 12 mesi di navigazione in servizio di coperta o macchina; oppure aver effettuato almeno 18 mesi di navigazione con qualifica di comune di guardia di macchina su navi da carico dotate di impianti per la refrigerazione del carico; oppure aver effettuato almeno 24 mesi di servizio su navi passeggeri in aiuto al frigorista; oppure essere in possesso della qualifica di operaio motorista; ovvero 12 mesi di navigazione da giovanotto frigorista.	Regola VI/1	
	Giovanotto elettricista	aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per elettricisti; oppure aver lavorato almeno per 12 mesi presso una officina o stabilimento elettromeccanico.	aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per elettricisti; oppure aver lavorato almeno per 12 mesi in assistenza a un elettricista oppure presso una officina o stabilimento elettromeccanico.	Regola VI/1	
	Elettricista o secondo elettricista	essere in possesso del diploma di istituto professionale di Stato per le attività marinare, sezioni elettricisti o elettromeccanici. Oppure aver prestato almeno per 4 anni servizio in uno stabilimento elettrotecnico con qualifica di elettricista; oppure aver effettuato 24 mesi di navigazione da giovanotto elettricista o da allievo elettricista, o 24 mesi di navigazione in servizio di macchina con specifica destinazione ai servizi di categoria dopo frequenza di un corso professionale.	Essere in possesso del diploma di scuola quinquennale in elettrotecnica ed elettronica, oppure aver prestato almeno per 4 anni servizio con qualifica di elettricista; oppure aver effettuato 12 mesi di navigazione da giovanotto elettricista.	Regola VI/1	
N	Comune elettrotecnico		Aver conseguito il certificato di comune elettrotecnico (Reg. III/7) ai sensi del DM n. 251 del 25 luglio 2016. I mesi di servizio ai fini del conseguimento dell'abilitazione, previsti dal citato DM, potranno essere svolti da giovanotto di macchina.	Regola III/7	

	Operaio motorista	aver effettuato 12 mesi di lavoro in officina meccanica-navale e 12 mesi di navigazione al servizio di motori endotermici di potenza non inferiore a 50 HP/asse; oppure aver effettuato, prima o dopo la frequenza di un idoneo corso professionale, almeno 12 mesi di navigazione in servizio di macchina da comune di macchina; oppure aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo operaio motorista.	Aver conseguito il certificato di comune di guardia di macchina (Reg. III/4); oppure aver effettuato 12 mesi di lavoro in officina meccanica-navale e 12 mesi di navigazione al servizio di motori endotermici di potenza non inferiore a 50 HP/asse; oppure aver effettuato, prima o dopo la frequenza di un idoneo corso professionale, almeno 12 mesi di navigazione in servizio di macchina.	Regola VI/1	
	Operaio meccanico	essere in possesso del diploma di istituto professionale di Stato per le attività marine, sezione meccanici, o della qualifica di operaio specializzato o qualificato con almeno 12 mesi di servizio in stabilimenti con tale qualifica; oppure aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo operaio meccanico.	Aver conseguito il certificato di marittimo abilitato di macchina (Reg. III/5); oppure essere in possesso della qualifica di operaio specializzato o qualificato con almeno 12 mesi di servizio in stabilimenti con tale qualifica.	Regola VI/1	
N	Giovanotto ottonaio		Aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per ottonai; ovvero dimostrare con idonea documentazione, rilasciata da un precedente datore di lavoro, di aver nozioni di impianti idraulici o idro-sanitari.	Regola VI/1	
	Otonaio	aver lavorato per almeno 4 anni come operaio in stabilimenti di costruzione, riparazione ed allestimento navi o in stabilimenti di installazione e riparazione di impianti idraulici; oppure aver acquisito la qualifica di operaio meccanico; ovvero aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo ottonaio o 36 mesi di navigazione come giovanotto.	Aver conseguito il certificato di marittimo abilitato di coperta (Reg. II/5 o il certificato di marittimo abilitato di macchina (Regola III/5); oppure aver prestato specifica attività lavorativa per almeno 24 mesi presso imprese idrauliche o in stabilimenti di costruzione, riparazione o allestimento di navi o galleggianti o in stabilimenti di costruzione, installazione o riparazione di impianti idraulici; oppure aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da giovanotto ottonaio; oppure aver effettuato uno specifico corso di formazione connesso alle competenze del ruolo e almeno 6 mesi di navigazione in servizio di macchina o da allievo ottonaio.	Regola VI/1	

	Capo operaio	aver effettuato 24 mesi di navigazione da operaio meccanico o proveniente dalla qualifica di capo fuochista.	aver conseguito il certificato di marittimo abilitato di macchina (Reg. III/5) oppure aver effettuato 24 mesi di navigazione da operaio meccanico o proveniente dalla qualifica di capo fuochista.	Regola VI/1	
PERSONALE POLIVALENTE					
	All. comune polivalente	aver compiuto 18 anni di età ed appartenere alle categorie iniziali di mozzo, di giovanotto o diplomati nautici di coperta e macchina ed essere in possesso del libretto sanitario qualora adibito a servizi di cucina o di mensa.	aver compiuto 18 anni di età ed essere in possesso del libretto sanitario qualora adibito a servizi di cucina o di mensa.	Regola VI/1	
	Comune polivalente	aver compiuto 18 anni ed aver effettuato 24 mesi complessivi di navigazione nelle qualifiche iniziali dei quali almeno 12 in servizio di coperta ed aver superato uno dei corsi per comuni polivalenti previsti dalla circolare n. 88 del 14 dicembre 1988 e sue successive integrazioni e modificazioni; ovvero aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo comune polivalente.	aver compiuto 18 anni di età, aver effettuato 18 mesi complessivi di navigazione nelle qualifiche iniziali dei quali almeno 12 in servizio di coperta ed aver superato uno dei corsi per comuni polivalenti previsti dalla circolare n. 88 del 14 dicembre 1988 e sue successive integrazioni e modificazioni; oppure aver effettuato 6 mesi di navigazione da allievo comune polivalente e aver conseguito il certificato di comune di guardia di coperta (Reg. II/4) o di comune di guardia di macchina (Reg. III/4) ai sensi del DM 251 del 25 luglio 2016.	Regola VI/1	
	All. operaio polivalente	aver compiuto 18 anni di età ed aver conseguito il diploma dell'istituto professionale di Stato per le attività marinare, sezione macchina; oppure avere la licenza di scuola media con almeno 6 mesi di esperienza di lavoro a bordo nella categoria iniziale.	Eliminare		
	Operaio polivalente	aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo operaio polivalente oppure, dopo aver conseguito la qualifica di operaio meccanico, di operaio motorista, di operaio frigorista o di operaio di coperta, aver effettuato 36 mesi di navigazione (dei quali almeno 12 in servizio di coperta per partecipare alla guardia di navigazione in plancia) ed aver superato uno dei corsi per operai polivalenti previsti dalla circolare n. 88 del 14 dicembre 1988 e sue successive integrazioni e modificazioni.	Dopo aver conseguito il certificato di comune di guardia di macchina (Reg. III/4) ai sensi del DM 251 del 25 luglio 2016 oppure la qualifica di operaio meccanico, di operaio motorista, di frigorista, aver effettuato 12 mesi di navigazione (dei quali almeno 6 in servizio di coperta per partecipare alla guardia di navigazione in plancia) ed aver superato uno dei corsi per operai polivalenti previsti dalla circolare n. 88 del 14 dicembre 1988 e sue successive integrazioni e modificazioni.	Regola VI/1	
	Capo operaio polivalente	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da operaio polivalente ed aver superato uno dei corsi previsti dalla circolare n. 88 del 14 dicembre 1988 e sue successive integrazioni e modificazioni.		Regola VI/1	
PERSONALE SANITARIO					

	Infermiere	essere in possesso della relativa abilitazione ai sensi della legge sanitaria.			
	PERSONALE DI CAMERA				
	Piccolo di camera	avere ((sedici anni)) di età.		Regola VI/1	
	Garzone di camera di-seconda	aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da piccolo di camera.	aver effettuato almeno 6 mesi di navigazione da piccolo di camera.	Regola VI/1	
	Garzone di camera	aver effettuato almeno 18 mesi di navigazione da piccolo di camera oppure almeno 6 mesi da piccolo di camera dopo aver frequentato un corso alberghiero riconosciuto.	Eliminare		
	Garzone di prima	aver effettuato almeno 6 mesi di effettiva navigazione da garzone di seconda.	Eliminare		
	Cameriere	aver compiuto 18 anni di età ed aver effettuato almeno 12 mesi di effettiva navigazione da garzone di prima o da garzone di camera oppure comprovare di aver prestato almeno un anno di servizio in albergo, o di aver maturato almeno 24 mesi di navigazione come allievo: commis, cabin steward, lounge steward e comune di camera.	Aver compiuto 18 anni di età, aver conseguito il diploma dell'istituto professionale Servizi per l'enogastronomia e l'ospitalità alberghiera e aver effettuato 2 mesi di navigazione come allievo: commis, cabin steward, lounge steward; oppure aver effettuato almeno 6 mesi di effettiva navigazione da garzone di camera oppure comprovare di aver prestato almeno un anno di servizio in albergo.	Regola VI/1	
	Cameriere (con buona conoscenza di lingue)	aver compiuto 18 anni di età ed aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da garzone di prima con buona conoscenza di lingue; oppure comprovare di aver prestato servizio alberghiero per almeno 2 anni e aver buona conoscenza di lingue, o aver maturato 24 mesi di navigazione come allievo comune alberghiero, cabin steward, lounge steward, ecc.	Eliminare		
	Cameriere ripostiere	aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da cameriere.	Eliminare		
	Primo cameriere -Capo alloggi	aver effettuato almeno 48 mesi di navigazione da cameriere.	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da cameriere o in servizio di cabina; oppure aver frequentato uno specifico corso di formazione che dia il titolo professionale di Primo cameriere e aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da cameriere o in servizio di cabina.	Regola VI/1	

	Aiuto-guardarobiere	aver effettuato 18 mesi di navigazione da piccolo di camera.	Eliminare		
	Guardarobiere	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da cameriere; ovvero 48 mesi di navigazione da garzone di prima o da garzone di camera.	Eliminare.		
	Maggiordomo—Maitre d'hotel	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione in qualita' di primo cameriere; ovvero aver svolto per almeno 48 mesi di servizio come maggiordomo in alberghi di lusso o di prima categoria.	Eliminare		
	Bambinaia	aver compiuto 18 anni di età, aver conseguito la licenza di scuola media inferiore.	Eliminare		
	Barista	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione come cameriere o almeno 48 mesi di navigazione da garzone di camera o garzone di prima.	Eliminare		
	Guardiano notturno-alberghiere	aver effettuato 24 mesi di navigazione, dei quali almeno 6 nella sezione di camera ed aver frequentato, con esito positivo, un corso antincendio riconosciuto.	Eliminare		
	PERSONALE DI CUCINA E FAMIGLIA				
	Piccolo di cucina	essere in possesso di libretto sanitario.	avere sedici anni di età e aver frequentato, con esito favorevole, il corso professionale in materia di igiene e manipolazione degli alimenti (HACCP).	Regola VI/1	
	Garzone di cucina	aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da piccolo di cucina (tale requisito non e' richiesto sulle navi da carico).	aver effettuato almeno 6 mesi di navigazione da piccolo di cucina (tale requisito non e' richiesto sulle navi da carico).	Regola VI/1	

	Terzo Cuoco	avere 18 anni di età ed aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da garzone di cucina; ovvero aver effettuato 24 mesi di navigazione come allievo cuoco.	Aver compiuto 18 anni di età. Aver conseguito il diploma dell'istituto professionale Servizi per l'enogastronomia e l'ospitalità alberghiera e aver frequentato, con esito favorevole, il corso professionale in materia di igiene e manipolazione degli alimenti (HACCP) e aver effettuato almeno 4 mesi di navigazione in servizio di cucina o da Allievo comune cuoco; oppure aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione in servizio di cucina	Regola VI/1	
	Secondo cuoco	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da terzo cuoco o 36 mesi da garzone di cucina.	Eliminare		
	Primo cuoco/capo partita	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da secondo cuoco.	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da cuoco o da cuoco equipaggio.	Regola VI/1	
	Sottocapo cuoco—Sous-chef	aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da primo cuoco, ovvero aver effettuato almeno 36 mesi di servizio come cuoco in alberghi di prima categoria.	Eliminare		
	Capo cuoco/Chef	aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da sottocapo cuoco o sous chef o 24 da primo cuoco, oppure dimostrare di aver esercitato le mansioni di capo cuoco in grandi alberghi.	Eliminare		
	Cuoco equipaggio	essere in possesso dell'abilitazione ad imbarcare quale cuoco di bordo ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 14 luglio 1957, n. 1065.		Regola VI/1	COMMENTO: vedasi proposta ad hoc
	Dispensiere di equipaggio	aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da cuoco di equipaggio.	Eliminare		
	Garzone pasticciere	avere la qualifica di garzone di cucina oppure aver effettuato 12 mesi di navigazione da piccolo di cucina, ovvero essere in possesso di un certificato comprovante l'esercizio delle mansioni di garzone pasticciere a terra.	Eliminare		

	Pasticciere	aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da garzone pasticcere oppure essere in possesso di un certificato comprovante l'esercizio delle mansioni di pasticcere a terra, oppure aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo pasticcere.	Avere diciotto anni di età e aver frequentato, con esito favorevole, il corso professionale in materia di igiene e manipolazione degli alimenti (HACCP) e aver effettuato almeno 4 mesi di navigazione da Allievo comune pasticcere; oppure essere in possesso di un certificato comprovante l'esercizio delle mansioni di pasticcere a terra.	Regola VI/1	
	Capo-pasticciere	aver effettuato almeno 12 mesi di navigazione da pasticcere o dimostrare di aver svolto le mansioni di capo pasticcere in grandi alberghi.	Eliminare		
	Garzone di cambusa	possedere la licenza di scuola media inferiore ed avere effettuato almeno 12 mesi di navigazione da garzone di cucina, oppure 24 mesi di navigazione da piccolo di cucina.	Eliminare		
	Cambusiere	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da garzone di cambusa, oppure possedere la qualifica di secondo cuoco, ovvero aver effettuato 24 mesi di navigazione da allievo cambusiere.	Eliminare		
	Primo cambusiere o cambusiere unico	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da cambusiere, oppure possedere la qualifica di primo cuoco o di dispensiere o avere effettuato almeno 48 mesi da garzone di cambusa.	Eliminare		
	Bottigliere	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da garzone di cambusa ovvero 18 mesi di navigazione da cameriere in servizio di sala.	Eliminare		
	Maestro di casa	avere effettuato almeno 24 mesi di navigazione da dispensiere o da cambusiere ovvero aver effettuato almeno 5 anni di navigazione da cuoco o da primo cameriere.	Eliminare		
	Garzone panettiere	avere la qualifica di garzone di cucina oppure aver effettuato 12 mesi di navigazione da piccolo di cucina, oppure essere in possesso di un certificato comprovante l'esercizio delle mansioni di garzone panettiere a terra.	Eliminare		

	Panettiere	aver compiuto 18 anni di età ed essere in possesso di certificato comprovante l'esercizio delle mansioni di panettiere a terra ovvero aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione come allievo panettiere o avere la qualifica di cuoco di equipaggio.	Aver compiuto 18 anni di età. Aver frequentato, con esito favorevole, il corso professionale in materia di igiene e manipolazione degli alimenti (HACCP) e aver effettuato almeno 4 mesi di navigazione in servizio di cucina o da Allievo comune panettiere; oppure essere in possesso di idonea documentazione attestante di avere prestato per almeno 12 mesi attività lavorativa nella funzione di panettiere in strutture di terra.	Regola VI/1	
	Capo-panettiere	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione come panettiere.	Eliminare		
	Garzone macellaio	essere in possesso della qualifica di garzone di cucina oppure di un certificato attestante 12 mesi di attività lavorativa in una macelleria con mansioni di garzone macellaio.	Eliminare		
	Macellaio	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione come garzone-macellaio, oppure essere in possesso di un certificato attestante la specifica capacità professionale ovvero aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione come allievo macellaio o avere la qualifica di cuoco di equipaggio.	Eliminare		
	Capo-macellaio	aver effettuato 24 mesi di navigazione da macellaio.	Eliminare		
	Garzone lavandaio	possedere un certificato di capacità professionale.	Eliminare		
	Lavandaio/stiratore:	aver compiuto 18 anni di età ed essere in possesso di un attestato di capacità professionale rilasciato da un precedente datore di lavoro.	Eliminare		
	Capo lavandaio	aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da lavandaio.	Eliminare		
	PERSONALE ADDETTO AI SERVIZI VARI				

	Tipografo	avere 18 anni di età ed essere in possesso di un certificato di idoneità professionale ed aver prestato per almeno 12 mesi attività lavorativa presso una tipografia, ovvero aver effettuato almeno 24 mesi di navigazione da allievo tipografo.	Eliminare		
	Operatore cinematografico	avere 18 anni di età ed essere in possesso di attestato di idoneità professionale.	Eliminare		
	Assistente di ufficio	essere in possesso di licenza di scuola media inferiore ed aver lavorato per almeno due anni presso un ufficio specializzato nel settore turistico ed avere buona conoscenza di almeno una lingua estera; oppure aver conseguito la licenza di segretario d'azienda o l'abilitazione di segretario di amministrazione o il diploma di scuola superiore, ovvero aver effettuato 24 mesi di navigazione come allievo assistente d'ufficio.	essere in possesso di licenza di scuola media inferiore. Aver lavorato per almeno due anni presso un ufficio specializzato nel settore turistico; oppure aver conseguito la licenza di segretario d'azienda o l'abilitazione di segretario di amministrazione triennale o il diploma di scuola media superiore; oppure aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale e aver effettuato almeno 4 mesi di navigazione come allievo assistente d'ufficio.	Regola VI/1	
N	Assistente Commissario		essere in possesso di diploma di scuola media superiore.	Regola VI/1	
	Hostess-	essere in possesso del libretto di idoneità professionale rilasciato dal centro italiano di cultura turistica, oppure aver conseguito, il diploma di liceo linguistico o di istituto commerciale per periti aziendali e corrispondenti in lingue estere; oppure dimostrare con idonea documentazione di aver svolto per almeno 24 mesi compiti di assistenza turistica presso un'agenzia del settore ovvero aver navigato per 24 mesi come allieva hostess.	Eliminare		
ALLIEVI SOTTUFFICIALI					
SEZIONE COPERTA					
	Allievo Tankista	aver effettuato 12 mesi di navigazione in servizio di coperta o macchina.	Eliminare		
	Allievo ottonaio	essere in possesso di idonea documentazione attestante di avere prestato per almeno 12 mesi attività lavorativa in qualità di idraulico presso una impresa; ovvero avere frequentato con esito positivo uno specifico corso professionale.	Spostato nella sezione Macchina		

	Allievo carpentiere	essere in possesso di idonea documentazione attestante di aver prestato per almeno 12 mesi specifica attività lavorativa presso uno stabilimento di costruzione, riparazione o allestimento di navi o galleggianti; ovvero avere frequentato con esito positivo uno specifico corso professionale.	aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per carpentieri.	Regola VI/1	
	SEZIONE MACCHINA				
	Allievo frigorista	aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per frigoristi; ovvero dimostrare con idonea documentazione, rilasciata da un precedente datore di lavoro, di aver nozioni di impianti frigoriferi o di impianti di condizionamento d'aria.	Eliminare		
	Allievo operaio motorista	aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per motoristi; ovvero aver lavorato almeno 12 mesi presso una officina o stabilimento meccanico.	Eliminare		
	Allievo ottonaio	essere in possesso di idonea documentazione attestante di avere prestato per almeno 12 mesi attività lavorativa in qualità di idraulico presso una impresa; ovvero avere frequentato con esito positivo uno specifico corso professionale.	aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per ottonai.	Regola VI/1	
	Allievo operaio meccanico	aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per meccanici; ovvero aver lavorato almeno 12 mesi presso una officina o stabilimento meccanico.	Eliminare		
	Allievo elettricista	aver frequentato con esito favorevole un corso presso un centro di formazione professionale per elettricisti; ovvero aver lavorato almeno 12 mesi presso una officina o stabilimento elettromeccanico.	Eliminare		
	SEZIONE CUCINA				
	Allievo cambusiere	possedere la licenza di scuola media inferiore.	Eliminare		
	SEZIONE SERVIZI VARI				
	Allievo assistente d'ufficio	essere in possesso della licenza di scuola media inferiore ed avere una discreta conoscenza di una lingua estera.	essere in possesso della licenza di scuola media inferiore.	Regola VI/1	

	Allievo tipografo	aver compiuto 18 anni di età ed avere prestato per almeno 12 mesi attività lavorativa presso una tipografia, ovvero aver frequentato con esito positivo uno specifico corso professionale.	Eliminare		
	Allieva hostess	essere in possesso di diploma di scuola media superiore.	Eliminare		
ALLIEVI COMUNI ALBERGHIERI					
SEZIONE CAMERA					
	Allievo comune di camera	aver compiuto 18 anni di età ed essere in possesso di diploma alberghiero o attestato di frequenza ad un istituto professionale alberghiero o avere la licenza di scuola media con almeno sei mesi di esperienza di lavoro a bordo nella categoria iniziale di piccolo di camera o garzone di camera.	Eliminare		
	Allievo commis - Allievo cabin steward - Allievo lounge steward	essere in possesso di diploma alberghiero o di attestato di frequenza ad un istituto professionale alberghiero.	aver compiuto 18 anni di età e aver conseguito il diploma dell'istituto professionale Servizi per l'enogastronomia e l'ospitalità alberghiera	Regola VI/1	
SEZIONE CUCINA					
	Allievo cuoco	aver compiuto 18 anni di età ed essere in possesso di diploma alberghiero o avere la licenza di scuola media con almeno sei mesi di esperienza di lavoro a bordo nella categoria iniziale di piccolo di cucina o garzone di cucina.	Eliminare		
	Allievo comune cuoco - comune pasticciere - Allievo comune panettiere	essere in possesso di diploma alberghiero o di attestato di frequenza ad un istituto professionale alberghiero.	aver compiuto 18 anni di età e aver conseguito il diploma dell'istituto professionale Servizi per l'enogastronomia e l'ospitalità alberghiera	Regola VI/1	
	Allievo macellaio	essere in possesso del libretto sanitario.	Eliminare		

	<p><u>NOTE</u></p>	<p>Per alcune figure professionali, concernenti l'estetica della persona, l'intrattenimento sociale, l'attività ricreativa e lo shopping dei passeggeri quali ad esempio: estetica, manicure, parrucchiere, barbiere, ginnasta, orchestrale, intrattenitore sociale, venditore, ecc., è ammesso l'imbarco, per il tramite dell'ufficio di collocamento, a richiesta dell'armatore che ne valuta la professionalità.</p> <p>In relazione a quanto previsto dalla convenzione IMO STCW/78, recepita nell'ordinamento nazionale con legge 21 novembre 1985, n.739, il personale di coperta e di macchina e personale polivalente interessato dovrà essere in possesso della certificazione prescritta dalla convenzione stessa.</p>	<p>Per ulteriori figure professionali di camera, cucina e servizi vari, è ammesso l'imbarco a richiesta dell'armatore che ne valuta la professionalità, fermo restando il possesso dei requisiti minimi formativi stabiliti dal d.lgs. n. 71/2015 e della certificazione HACCP per quelle professioni che prevedono la manipolazione dei cibi.</p> <p>Potranno, inoltre, essere imbarcate ulteriori qualifiche previste nel CCNL di categoria, fermo restando il possesso dei requisiti minimi formativi stabiliti dal d.lgs. n. 71/2015.</p> <p>I periodi di navigazione previsti nel presente Allegato possono essere effettuati anche a bordo di nave di bandiera estera.</p> <p>NORMA TRANSITORIA: coloro che, al momento dell'entrata in vigore della norma, sono in possesso di una delle qualifiche previste nel presente Allegato, manterranno in ogni caso tale qualifica e potranno continuare a imbarcare con la stessa qualifica.</p>		
--	--------------------	--	---	--	--

Applicazione del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (Codice dell'amministrazione digitale) alle carte, ai libri e ai documenti dei quali, per effetto di norme di legge o di regolamento, è obbligatoria la tenuta a bordo del naviglio nazionale.

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI
DI CONCERTO CON

IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE, IL MINISTRO DELLO SVILUPPO ECONOMICO, IL MINISTRO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI, IL MINISTRO DELLA SALUTE E L'AGENZIA PER L'ITALIA DIGITALE

VISTO il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 recante l'approvazione del testo definitivo del codice della navigazione e, in particolare, gli articoli dal 169 al 184;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328 recante l'approvazione del Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima) e, in particolare, gli articoli dal 349 al 383;

VISTA la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 74/78), aperta alla firma a Londra il 1° novembre 1974;

Vista la legge 23 maggio 1980, n. 313, recante adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegato, aperta alla firma a Londra il 1° novembre 1974, e sua esecuzione;

VISTA la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (Marpol 73/78) e, in particolare, la regola 9 dell'allegato II, come emendato;

Vista la legge 29 settembre 1980, n. 662, recante ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del protocollo d'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973;

VISTA la legge 4 giugno 1982, n. 438, recante adesione ai protocolli relativi alle convenzioni internazionali rispettivamente per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegati, adottati a Londra il 17 febbraio 1978, e loro esecuzione;

VISTA la legge 31 dicembre 1982, n. 979, recante disposizioni per la difesa del mare e, in particolare, l'articolo 19;

VISTO il decreto del Ministero della marina mercantile 3 aprile 1987, recante approvazione del modello del registro del carico per le navi che trasportano sostanze liquide nocive alla rinfusa, previsto dalla regola 9 dell'allegato II, come emendato, della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (Marpol 73/78);

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, recante testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione, cura e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza e, in particolare, l'articolo 46;

VISTO il decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, recante adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485 e, in particolare, l'articolo 25, comma 2;

VISTO il decreto dirigenziale del Ministero dei trasporti e della navigazione 30 maggio 2000, recante approvazione del modello del registro degli infortuni e della scheda di rilevazione statistica degli infortuni a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali, pubblicato in Gazzetta Ufficiale – Serie Generale n. 146 del 24/06/2000;

VISTO il decreto del Ministero della sanità 3 agosto 2001, recante approvazione del registro di carico e scarico delle sostanze stupefacenti e psicotrope per le unità operative, pubblicato in Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n. 204 del 03/09/2001;

VISTO il decreto del Ministero delle comunicazioni 15 aprile 2003, n. 130, recante regolamento riguardante la regola tecnica per la costituzione e sistemazione degli impianti radioelettrici da installare a bordo delle navi soggette ai requisiti previsti dal GMDSS e, in particolare, l'articolo 32, comma 1, lettera h);

VISTA la legge 8 luglio 2003, n. 172 recante disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico e, in particolare, l'articolo 3;

VISTO il decreto legislativo 18 maggio 2005, n. 82 recante il Codice dell'amministrazione digitale e, in particolare, l'articolo 39;

VISTO il decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108, recante attuazione della direttiva 1999/63/CE relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare, concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST) e, in particolare, l'articolo 4;

VISTO il decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 2 agosto 2011, recante approvazione dei modelli dei giornali nautici;

VISTO il decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 20 giugno 2012, recante approvazione del modello del Registro Idrocarburi distinto in Parte I e Parte II, pubblicato in Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n. 155 del 05/07/2012;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 13 novembre 2014, recante regole tecniche in materia di formazione, trasmissione, copia, duplicazione, riproduzione e validazione temporale dei documenti informatici nonché di formazione e conservazione dei documenti informatici delle pubbliche amministrazioni ai sensi degli articoli 20, 22, 23-bis, 23-ter, 40, comma 1, 41, e 71, comma 1, del Codice dell'amministrazione digitale di cui al decreto legislativo n. 82 del 2005, pubblicato in Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n. 8 del 12/01/2015;

VISTO il decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze 17 giugno 2014, recante modalità di assolvimento degli obblighi fiscali relativi ai documenti informatici ed alla loro riproduzione su diversi tipi di supporto - articolo 21, comma 5, del decreto legislativo n. 82/2005, pubblicato in Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n. 146 del 26/06/2014;

VISTA la versione 1.1 del gennaio 2014 delle linee guida della Presidenza del Consiglio dei Ministri – Agenzia per l'Italia Digitale per l'effettuazione dei pagamenti elettronici a favore delle pubbliche amministrazioni e dei gestori di pubblici servizi;

VISTO il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 23 dicembre 2013, recante individuazione delle carte valori ai sensi dell'art. 2, comma 10-bis, lettere a) e b) della legge 13 luglio 1966, n. 559 e successive modificazioni e integrazioni, pubblicato in Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n. 305 del 31/12/2013 e, in particolare, l'Allegato A;

D E C R E T A

Articolo 1

(Formato digitale delle carte, dei libri e dei documenti di bordo)

1. Le seguenti carte, libri e documenti di bordo possono essere formati e conservati anche in formato digitale e su supporti informatici, in conformità alle disposizioni e secondo le regole tecniche stabilite dal

decreto legislativo 18 maggio 2015, n. 82 (Codice dell'amministrazione digitale) e dall'ulteriore normativa applicabile:

- a) Giornale nautico e Giornale di macchina (codice della navigazione, articoli 169, dal 173 al 177, 181, 182; regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), articoli dal 362 al 374 e 379; decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 2 agosto 2011, recante approvazione dei modelli dei giornali nautici, pubblicato in Gazzetta Ufficiale 1° settembre 2011, n. 203):
 1. Giornale Nautico Parte I (Inventario di Bordo);
 2. Giornale Nautico Parte II (Giornale generale e di contabilità);
 3. Giornale Nautico Parte III (Giornale di navigazione);
 4. Giornale Nautico Parte IV (Giornale di Carico);
 5. Giornale Nautico Parte V (Giornale di Macchina);
- b) Ruolo di equipaggio (codice della navigazione, articoli 169, 170, 171; regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), articoli dal 349 al 361)
- c) Registro di carico per le navi che trasportano sostanze liquide nocive alla rinfusa (convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (Marpol 73/78), allegato II, regola 9; legge 29 settembre 1980, n. 662 (Ratifica ed esecuzione Marpol 73/78); decreto del Ministero della marina mercantile 3 aprile 1987, recante approvazione del modello del registro del carico per le navi che trasportano sostanze liquide nocive alla rinfusa, previsto dalla regola 9 dell'allegato II, come emendato, della convenzione internazionale Marpol 73/78);
- d) Registro degli idrocarburi (Oil Record Book) (articolo 19, legge 31 dicembre 1982, n. 979 (Disposizioni per la difesa del mare); decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 20 giugno 2012 recante approvazione del modello del Registro Idrocarburi distinto in Parte I e Parte II);
- e) Registro dell'orario di lavoro a bordo delle navi mercantili (Work and rest hours) (articolo 4, decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108, recante attuazione della direttiva 1999/63/CE relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare, concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea ECSA e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea FST);
- f) Registro degli infortuni (articolo 25, comma 2, decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271 (Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485); decreto dirigenziale del Ministero dei trasporti e della navigazione 30 maggio 2000 recante approvazione del modello del registro degli infortuni e della scheda di rilevazione statistica degli infortuni a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali);
- g) Giornale radiotelegrafico (codice della navigazione, articolo 175; regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), articolo 374);
- h) Giornale di bordo GMDSS (articolo 32, comma 1, lettera h), decreto del Ministero delle comunicazioni 15 aprile 2003, n. 130 recante regolamento riguardante la regola tecnica per la

costituzione e sistemazione degli impianti radioelettrici da installare a bordo delle navi soggette ai requisiti previsti dal GMDSS)

- i) Registro di carico e scarico dei medicinali soggetti alla disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope (articolo 46, decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309 (Testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione, cura e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza); decreto del Ministero della sanità 3 agosto 2001 recante approvazione del registro di carico e scarico delle sostanze stupefacenti e psicotrope per le unità operative).

Articolo 2

(Requisiti e specifiche)

1. Fatto salvo quanto disposto dal codice dell'amministrazione digitale e dalle altre norme applicabili, i requisiti e le specifiche del formato digitale di ciascuno delle carte, dei libri e dei documenti di bordo, di cui al precedente articolo 1, nonché della loro formazione, aggiornamento, trasmissione, copia, duplicazione, riproduzione, estrazione e validazione temporale, nonché dei *software* e degli *hardware* per la loro gestione, ivi compreso il supporto alle competenze ispettive e conservative delle autorità competenti, sono approvati con uno o più decreti dirigenziali.

Articolo 3

(Norme fiscali)

1. Ai fini dell'assolvimento degli obblighi fiscali relativi alle carte, ai libri e ai documenti di bordo, di cui al precedente articolo 1, in formato digitale si provvede ai sensi del decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 17 giugno 2014, recante "Modalità di assolvimento degli obblighi fiscali relativi ai documenti informatici ed alla loro riproduzione su diversi tipi di supporto – articolo 21, comma 5, del decreto legislativo n. 82/2005".

Articolo 4

(Strumenti di pagamento)

1. Il pagamento dell'imposta di bollo e dei tributi previsti avviene anche mediante gli strumenti di pagamento previsti dall'articolo 5 del codice dell'amministrazione digitale.

Articolo 5

(Modifiche all'Allegato A del decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 23 dicembre 2013)

1. Nell'Allegato A al decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 23 dicembre 2013, recante "Individuazione delle carte valori ai sensi dell'art. 2, comma 10-bis, lettere a) e b), della legge 13 luglio 1966, n. 559 e successive modificazioni e integrazioni" sono abrogati i punti "83. Giornali e documenti di bordo" e "84. Registri di carico degli idrocarburi".

Articolo 6

(Clausola di invarianza finanziaria)

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri o diminuzioni di entrate a carico della finanza pubblica.

Articolo 7

(Entrata in vigore)

1. Per ciascuno delle carte, dei libri o degli altri documenti di bordo, di cui al precedente articolo 1, il relativo formato digitale entra in vigore alla data della pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del relativo decreto dirigenziale di approvazione, di cui al precedente articolo 2.

Dato a Roma, addì

Visto, il Guardasigilli:

Registrato alla Corte dei conti il

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Oggetto: Schema di decreto ministeriale recante applicazione del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (Codice dell'amministrazione digitale) alle carte, ai libri e agli altri documenti di bordo, di cui all'articolo 169 del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione).

A. Premessa

La normativa italiana impone al naviglio nazionale l'obbligo di tenuta a bordo di una serie di carte, libri e altri documenti di bordo, prevedendone la formazione e la conservazione su supporto cartaceo, su modelli approvati con decreto dell'allora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero della Salute, secondo i rispettivi profili di competenza.

Nello specifico si fa riferimento a:

- **Giornale nautico e Giornale di macchina:** codice della navigazione, articoli 169, dal 173 al 177, 181, 182; regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), articoli dal 362 al 374 e 379; decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 2 agosto 2011 (Approvazione dei modelli dei giornali nautici), pubblicato in Gazzetta Ufficiale 1° settembre 2011, n. 203
 - Giornale Nautico Parte I (Inventario di Bordo):
 - Giornale Nautico Parte II (Giornale generale e di contabilità)
 - Giornale Nautico Parte III (Giornale di navigazione)
 - Giornale Nautico Parte IV (Giornale di Carico)
 - Giornale Nautico Parte V (Giornale di Macchina)
- **Ruolo di equipaggio:** codice della navigazione, articoli 169, 170, 171; regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), articoli dal 349 al 361
- **Registro di carico per le navi che trasportano sostanze liquide nocive alla rinfusa:** convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (Marpol 73/78), allegato II, regola 9; legge 29 settembre 1980, n. 662 (Ratifica ed esecuzione Marpol 73/78); decreto del Ministero della marina mercantile 3 aprile 1987 (Approvazione del modello del registro del carico per le navi che trasportano sostanze liquide nocive alla rinfusa, previsto dalla regola 9 dell'allegato II, come emendato, della convenzione internazionale Marpol 73/78);
- **Registro degli idrocarburi (Oil Record Book):** articolo 19, Legge 31 dicembre 1982, n. 979 (Disposizioni per la difesa del mare); decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 20 giugno 2012 (Approvazione del modello del Registro Idrocarburi distinto in Parte I e Parte II)
- **Registro dell'orario di lavoro a bordo delle navi mercantili (Work and rest hours):** articolo 4, decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108 (Attuazione della direttiva 1999/63/CE relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare, concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea ECSA e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea FST).
- **Registro degli infortuni:** articolo 25, comma 2, decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271 (Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485); decreto

dirigenziale del Ministero dei trasporti e della navigazione 30 maggio 2000 (Approvazione del modello del registro degli infortuni e della scheda di rilevazione statistica degli infortuni a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali)

- **Giornale radiotelegrafico:** codice della navigazione, articolo 175; regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), articolo 374;
- **Giornale di bordo GMDSS:** articolo 32, comma 1, lettera h), decreto del Ministero delle comunicazioni 15 aprile 2003, n. 130 (Regolamento riguardante la regola tecnica per la costituzione e sistemazione degli impianti radioelettrici da installare a bordo delle navi soggette ai requisiti previsti dal GMDSS)
- **Registro di carico e scarico dei medicinali soggetti alla disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope:** articolo 46, decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309 (Testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione, cura e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza); decreto del Ministero della sanità 3 agosto 2001 (Approvazione del registro di carico e scarico delle sostanze stupefacenti e psicotrope per le unità operative).

Tali carte, libri e documenti di bordo hanno una funzione di carattere sostanzialmente pubblicistico, connessa con l'ordinamento amministrativo della navigazione. L'articolo 178 del codice della navigazione disciplina l'efficacia probatoria delle annotazioni contenute nei libri di bordo.

Come misura di semplificazione e di sostegno alla competitività delle imprese, il presente schema di decreto interministeriale, da emanarsi in concerto con i Ministeri dell'economia e delle finanze e della salute, applica alla materia il decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (Codice dell'amministrazione digitale).

In particolare, vi applica la previsione contenuta nell'articolo 39 (Libri e scritture): «I libri, i repertori e le scritture, ivi compresi quelli previsti dalla legge sull'ordinamento del notariato e degli archivi notarili, di cui sia obbligatoria la tenuta possono essere formati e conservati su supporti informatici in conformità alle disposizioni del presente codice e secondo le regole tecniche stabilite ai sensi dell'articolo 71».

L'integranda disciplina introduce la facoltà per l'armatore di scegliere il tipo di supporto, cartaceo o digitale, su cui formare e conservare i libri e gli altri documenti di bordo, secondo opzioni di carattere economico, gestionale e operativo. Se nulla varia rispetto alla disciplina vigente per il supporto cartaceo, si rende necessaria l'introduzione di una corrispettiva disciplina per il formato digitale.

Il presente schema di decreto ministeriale costituisce il tassello iniziale della predetta disciplina, che sarà completata con l'emanazione dei decreti dirigenziali specifici per ogni libro e documento di bordo.

B. Articolazione del decreto

Articolo 1 (Formato digitale delle carte, dei libri e dei documenti di bordo)

L'articolo 1 introduce il principio secondo il quale le carte, i libri e gli altri documenti di bordo, di cui all'articolo 169 del codice della navigazione, oltre che nel vigente formato cartaceo,

possono essere formati e conservati anche in formato digitale e su supporti informatici. Si applicano le disposizioni e le regole tecniche stabilite dal codice dell'amministrazione digitale e dall'ulteriore normativa applicabile.

Articolo 2 (Requisiti e specifiche)

I requisiti e le specifiche tecniche del formato digitale delle carte, dei libri e dei documenti di bordo, per quanto non disciplinato dal codice dell'amministrazione digitale e dalle altre norme applicabili, nonché per quanto attiene specificamente alla materia giuridica e amministrativa marittima, sono determinati con uno o più specifici decreti direttoriali, anche per quello che concerne il supporto alle competenze ispettive e conservative delle autorità competenti.

Articolo 3 (Norme fiscali)

In materia fiscale, alle carte, ai libri e ai documenti di bordo in formato digitale si applica il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 17 giugno 2014 (Modalità di assolvimento degli obblighi fiscali relativi ai documenti informatici ed alla loro riproduzione su diversi tipi di supporto - articolo 21, comma 5, del decreto legislativo n. 82/2005).

Articolo 4 (Strumenti di pagamento)

Il pagamento dell'imposta di bollo e degli eventuali tributi previsti avviene anche mediante gli strumenti di pagamento con modalità informatiche previsti dall'articolo 5 del codice dell'amministrazione digitale.

Articolo 5 (Modifiche all'Allegato A del decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 23 dicembre 2013)

L'allegato A del decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 23 dicembre 2013, individua le carte valori soggette al regime di rigoroso rendiconto. Dall'elenco sono abrogati il punto 83, relativo ai giornali e documenti di bordo, e il punto 84, relativo ai registri di carico degli idrocarburi.

Art. 6 (Clausola di invarianza finanziaria)

Dall'attuazione del decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 7 (Entrata in vigore)

Per ciascuno delle carte, dei libri o degli altri documenti di bordo il formato digitale entra in vigore alla data della pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale del relativo decreto direttoriale, contenente le specifiche tecniche, da redigere in collaborazione con l'Agenzia per l'Italia digitale.