



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Audizione 8^a Commissione permanente del Senato della
Repubblica (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori
pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica)

Roma, 29 novembre 2023

Nota Confitarma

Confitarma desidera, innanzitutto, ringraziare la 8^a Commissione permanente del Senato della Repubblica (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) per l'opportunità offerta di essere audita nell'ambito dell'esame del disegno di legge n. 673.

La semplificazione delle norme, la "sburocratizzazione" dei processi e la digitalizzazione delle procedure sono da anni temi prioritari per Confitarma. Oggi, in vista dell'imminente estensione dei benefici previsti dal Registro Internazionale alle bandiere UE/SEE, diventano istanze imprescindibili per assicurare la competitività delle imprese di navigazione nazionali ed evitare il *flagging out* della flotta italiana verso registri navali più concorrenziali.

Negli ultimi anni, infatti, a livello internazionale c'è stato un generalizzato livellamento dei costi di costruzione ed esercizio della nave (rifornimento, oneri fiscali e contributivi, ecc.) che ha spostato il confronto competitivo tra le flotte sugli oneri amministrativi legati allo Stato di registrazione, a bordo e a terra.

Il DDL in parola, fortemente sostenuto da Confitarma, si inquadra perfettamente nel perseguimento dell'obiettivo di consentire alla bandiera italiana di competere con quelle comunitarie, al momento molto più al passo con i tempi.

È questo, ad esempio, il caso di Malta che vanta oltre 70 milioni di tonnellaggio e che, pertanto, inevitabilmente ha maggiore influenza nei consessi istituzionali internazionali rispetto all'Italia che ne conta 13 milioni.

Pensiamo, tra gli altri, agli articoli 3, 4 e 5 che prevedono la possibilità di ricorrere anche alla modalità digitale per la convalida delle convenzioni di arruolamento, annotazioni del ruolo equipaggio e pratiche consolari di regolarizzazione degli imbarchi e sbarchi dei marittimi, nonché per la procedura di accettazione al comando della nave da parte del Comandante. Tali misure, oltre a determinare l'ammodernamento del settore rispetto all'era digitale in cui viviamo, consentirebbero alle navi che operano stabilmente in porti esteri e che per lunghi periodi (anche fino a tre mesi) non trovano un consolato disponibile a regolarizzare i contratti di arruolamento (in quanto non esistente o per incompatibilità degli orari o in quanto consolato onorario privo delle funzioni necessarie) di non incorrere nelle sanzioni comminate dalle Capitanerie di porto al loro arrivo in porto italiano.

Oppure pensiamo all'art. 14 che sanerebbe il mancato aggiornamento della legge n. 234/89 sulla dismissione temporanea di bandiera dai registri nazionali (c.d. *bareboat out*) a seguito della nascita dell'UE. Tale normativa, infatti, facendo ancora genericamente riferimento al registro estero senza distinguere tra Paesi UE ed extra-UE determina una situazione paradossale per cui la procedura di dismissione temporanea di bandiera per iscrizione in altro registro comunitario è molto più rigida e complessa di quella prevista per la dismissione definitiva, che richiede solamente la presentazione di una semplice istanza in Capitaneria.

Alla luce di quanto sopra e nel rinnovare il nostro sincero apprezzamento per il lavoro fatto dal Parlamento, ci duole tuttavia constatare che negli anni sono stati diversi i progetti di

legge in chiave di semplificazione del settore presentati in Parlamento che poi, purtroppo, non hanno visto la luce. Rammentiamo inoltre la rilevante iniziativa del “Tavolo mare”, costituito a fine 2021 dall’allora Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili (MIMS), il cui importante lavoro di confronto, i cui risultati sono peraltro presenti anche in alcune delle proposte del DDL n. 673, non deve a nostro avviso andare disperso.

Tutto ciò per sottolineare come ormai da molto gli stakeholder coinvolti, sia pubblici che privati, siano consapevoli dell’urgenza di semplificazione amministrativa e burocratica dell’ordinamento marittimo, a tutela dell’interesse nazionale.

È però arrivato il momento che dai buoni propositi si passi ai fatti concreti!

In proposito, cogliamo l’occasione per segnalare ulteriori proposte di semplificazione normativa di cui Confitarma da tempo è promotrice presso le competenti sedi istituzionali, confidando che anch’esse incontrino il Vostro supporto a beneficio della competitività delle nostre imprese.

Ci riferiamo, nello specifico, alla semplificazione dell’iter formativo per conseguire la certificazione di cuoco equipaggio e alle modifiche al Codice della Navigazione in materia di pubblicità dell’ipoteca navale e di consolidamento dell’ipoteca (cfr. Allegato).

In particolare, il conseguimento della qualifica di cuoco equipaggio è disciplinato da una normativa risalente ormai agli anni ‘50 del secolo scorso (legge 4 agosto 1955, n. 727 e DPR 14 luglio 1957, n. 1065) che prevede l’obbligo di svolgere un periodo di 24 mesi di effettiva navigazione da garzone di cucina, figura che a bordo delle navi da carico ormai non esiste più.

Paradosso: a causa di queste norme vetuste, i cuochi equipaggio italiani stanno sparendo e, in un Paese con una tradizione culinaria d’eccellenza come il nostro, le imprese armatoriali sono sempre più spesso costrette a cercare personale non italiano!

Seppure il tema sia attualmente oggetto di discussione nell’ambito del *Gruppo di Lavoro permanente in materia di addestramento del personale marittimo e tabelle d’armamento*, recentemente istituito dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, ove si sta lavorando a un decreto che disciplini il conseguimento della qualifica, è di tutta necessità un intervento legislativo – condiviso sia dalle Amministrazioni competenti sia dalle parti sociali - volto ad abrogare la normativa ormai superata, adeguando e semplificando i requisiti di accesso a tale professione, nel pieno rispetto della Convenzione ILO sul lavoro marittimo (MLC, 2006).

In materia, invece, di ipoteca navale riteniamo utile proporre i seguenti interventi normativi:

- con riguardo al regime di pubblicità (articolo 569 Cod. Nav.), l’introduzione di correttivi in materia di nota di trascrizione, eliminando, da un lato, il rischio di incorrere in ipotesi di invalidità della stessa, dall’altro, semplificando il lavoro delle Capitanerie di porto destinatarie della richiesta di pubblicità;

- l'introduzione di un nuovo articolo 577-*bis* Cod. Nav. in materia di consolidamento dell'ipoteca navale rispetto alla possibilità di esperire l'azione revocatoria fallimentare ex art. 166 D.lgs. del 12 gennaio 2019, n. 14 (già art.67 RD 1942/267) nel caso di cambio di Registro di iscrizione della nave (da Registro italiano a Registro straniero e viceversa).

Infatti, in tale situazione l'ipoteca (sostitutiva di quella per la quale è decorso il c.d. "periodo sospetto" e quindi consolidata) viene iscritta nel nuovo Registro e di conseguenza in relazione ad essa si apre un nuovo periodo di esposizione al rischio di azione revocatoria. Si pensi ad un'ipoteca a garanzia di un finanziamento navale la cui cancellazione dal Registro di provenienza, in considerazione di tale rischio, difficilmente viene autorizzata dalla Banca concedente.

La proposta avanzata consiste - in caso di cambiamento di Registro di iscrizione della nave - nel far decorrere i termini di cui al citato art.166 dalla data di costituzione dell'ipoteca originaria, in considerazione del fatto che trattasi della garanzia della medesima obbligazione.