



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

MEMORIA CONFITARMA - ATTO GOVERNO 321

AUDIZIONE COMMISSIONE 8^A LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI DEL 27 SETTEMBRE 2016

Obiettivi perseguiti dal provvedimento

Creare maggiore occupazione italiana/comunitaria nel settore dei traghetti che operano nell'ambito dello stesso viaggio traffici di cabotaggio e internazionali (es. sulle rotte Genova-Catania-Malta, Civitavecchia-Porto Torres- Barcellona) attraverso l'obbligo di imbarcare esclusivamente personale italiano/comunitario.

Il contesto attuale

Fino ad oggi, così come previsto dalle norme comunitarie in materia, l'Italia ha permesso su tali traffici di imbarcare a bordo delle navi traghetto oltre a marittimi italiani/comunitari anche marittimi extra-comunitari.

Tale facoltà, concessa peraltro solo previa conclusione di specifiche intese con le organizzazioni sindacali, ha sin qui fornito agli operatori di navi traghetto l'elasticità di gestione essenziale per competere a livello comunitario e internazionale.

Infatti, attraverso la possibilità di imbarcare sia il personale italiano/comunitario necessario per lo svolgimento della tratta di cabotaggio sia il personale extra-UE necessario per rispondere alle esigenze richieste sulla tratta internazionale, il comparto dei traghetti ha raggiunto livelli di assoluta eccellenza a livello mondiale.

Eccellenza che non riguarda soltanto la flotta di bandiera italiana, dove siamo al primo posto con circa 250 navi per un totale di 5 milioni di stazza lorda, ma anche la cantieristica dove siamo primi in Europa e secondi al mondo per tonnellaggio (GT) costruito e per capacità delle stive (in metri lineari). Tre cantieri italiani sono ai vertici della *top ten* europea e mondiale.

Tutto questo è ora in serio pericolo.

Di seguito riassumo quelle che a nostro parere sono le principali criticità sia nel merito che nel metodo del provvedimento in esame.

aderente a





CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

1. Perplessità sulla genesi della norma

- L'inserimento della delega all'interno della Legge europea 2015 è discutibile in quanto non vi erano obblighi normativi dell'UE in tal senso; addirittura la normativa europea prevede un approccio opposto
- Riteniamo che l'urgenza dell'iter legislativo **abbia impedito un'approfondita valutazione** della necessità, degli effetti e delle corrette modalità d'intervento sul settore.

2. Il presupposto dell'aumento occupazionale alla base dell'adozione del provvedimento purtroppo non raggiunge la finalità desiderata

- Il Regolamento comunitario 3577/92, ha liberalizzato i traffici di cabotaggio all'interno degli Stati membri a vantaggio delle navi comunitarie, prevedendo all'art.3.3 che **i viaggi di cabotaggio seguiti o proceduti da un viaggio internazionale svolti da una nave battente bandiera di altro Stato membro possano essere effettuati seguendo le regole dello Stato di bandiera della nave;**
- in base al Regolamento in parola, una nave battente bandiera di altro Stato membro può operare sul cabotaggio nazionale imbarcando marittimi non-comunitari (fatta eccezione per il cabotaggio svolto esclusivamente con le isole);
- pertanto, l'obbligo di imbarcare personale esclusivamente italiano/comunitario su tali tratte genererà notevole **perdita di competitività** della bandiera italiana;
- inevitabile in tal caso il trasferimento della flotta traghetti sotto altra bandiera comunitaria (**flagging out**) al fine di recuperare competitività e svolgere i traffici fino adesso effettuati;
- il flagging out dei traghetti di bandiera nazionale comporterebbe una perdita di circa **1.500 posti di lavoro** in Italia.
- in alternativa, gli armatori nazionali, per mantenere inalterati sia i benefici previsti dal Registro Internazionale che i livelli di competitività, dovrebbero impiegare sui viaggi misti due distinte navi: una sulla tratta internazionale, dove per far fronte alle esigenze del mercato potrebbero imbarcare prevalentemente marittimi extra-comunitari, ed una sulla tratta di cabotaggio dove impiegherebbero solo marittimi italiani e comunitari. Comunque, i livelli occupazionali italiani e comunitari certamente non aumenterebbero, come vorrebbe invece la norma.

aderente a





CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

- è chiaro che questa alternativa è puramente teorica e contraria a qualsiasi logica di efficienza ed economicità del servizio nel suo complesso. In realtà, gli operatori vedranno ridotta la loro flessibilità operativa con conseguente perdita di competitività e aumento dei costi a scapito dell'utenza.

3. Discriminazione nell'ambito di applicazione

- Si assoggettano alla stessa disciplina i traghetti merci e i traghetti passeggeri - **due tipologie di naviglio dedicate a traffici completamente diversi**;
- così facendo **si discriminano i traghetti ro/ro merci italiani** (che tecnicamente e giuridicamente sono navi da carico) dalle altre navi da carico italiane;
- per i caricatori sarà più conveniente imbarcare la **stessa merce** su una nave da carico di altro tipo (in quanto non gravata dagli obblighi introdotti dal provvedimento in esame) piuttosto che su un traghetto merci.

4. lo schema di decreto legislativo in esame è un intervento normativo che prevede sanzioni sproporzionate rispetto all'entità delle violazioni

- Conformemente alle sin troppo dettagliate prescrizioni contenute nella legge delega, gli **articoli 4, 5 e 7 del decreto escludono dai benefici previsti dal registro internazionale** le navi traghetto che effettuano viaggi di cabotaggio qualora non imbarchino esclusivamente personale non comunitario;
- In base a tali articoli, basta un unico viaggio di cabotaggio, seguito o preceduto da un viaggio internazionale, effettuato con la presenza a bordo di un solo marittimo extra-comunitario, anche se imbarcato per far fronte a richieste delle autorità del paese estero interessato dal collegamento, a far decadere la nave da tutti i benefici di legge previsti;
- Le previsioni normative degli articoli 2 e 3 operano una ulteriore ed ancor più grave restrizione, vietando, di fatto, per le navi traghetto la possibilità di iscriversi nel registro internazionale;
- E' evidente la totale illogicità della presenza nel provvedimento di entrambe le disposizioni.
- Nel predisporre lo schema di decreto legislativo, il Governo non ha tenuto conto degli ordini del giorno accolti nell'ambito della discussione parlamentare fra i quali, in particolare, quello di riferire l'obbligo di imbarcare marittimi comunitari alla sola tabella

aderente a





CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

minima di sicurezza (o.d.g. n. 9/03821/004). Recependo questa indicazione si potrebbero salvaguardare i livelli occupazionali italiani/comunitari nelle componenti essenziali dell'equipaggio ai fini della sicurezza della navigazione e dei passeggeri ed al contempo assicurare la flessibilità necessaria nella composizione degli equipaggi sui servizi di collegamento misti cabotaggio/internazionali.

Conseguenze derivanti dall'adozione del provvedimento

Gli operatori nazionali di navi traghetto dovranno scegliere se adeguarsi alla norma, perdendo però flessibilità e competitività, oppure mantenere i preesistenti livelli di competitività iscrivendo le navi in altro registro comunitario visto che la norma in parola non si applica alle navi che battono bandiera comunitaria.

La scelta quindi appare forzata e in tutti i casi non vi saranno miglioramenti per l'occupazione marittima italiana e comunitaria ma peggioramenti.

Aspetto ancor più grave è costituito dal fatto che il modus operandi che ha portato all'adozione del provvedimento in esame costituisce un precedente negativo che mina la fiducia dell'intera categoria armatoriale.

Gli operatori del settore devono poter contare su un quadro normativo certo per poter programmare gli ingenti investimenti richiesti in un settore fortemente "capital intensive" come quello marittimo.

In assenza di interventi correttivi, la disposizione va esattamente nella direzione opposta a quella prefigurata.

aderente a

