

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Ecco l'emendamento per le navi impiegate nel cabotaggio in Italia (AGGIORNATO)

Nicola Capuzzo · Monday, June 1st, 2020

L'emendamento al decreto Rilancio per permettere di dare almeno parziale ristoro alle compagnie di traghetti (e non solo; bettoline, rimorchiatori, ecc.) che negli ultimi mesi hanno accumulato perdite mantenendo attivi i propri servizi durante il lockdown conseguente all'epidemia di Covid-19 è già pronto. E non è, come erroneamente avevamo scritto in un primo momento, a favore di Costa Crociere.

Lo rivela a SHIPPING ITALY il senatore del Movimento 5 Stelle, nonché presidente della Commissione Industria, Commercio, Turismo al Senato, Gianni Girotto, precisando che sarà un collega deputato a presentarlo alla Camera.

L'emendamento, evidentemente propiziato da Assarmatori e che si propone di inserire un articolo 199-bis successivo al 199 già esistente nel decreto, è intitolato [“Sgravi contributivi per le imprese di cabotaggio marittimo”](#) e al primo comma dice: “Al fine di far fronte alle ricadute economiche negative derivanti dalle misure di limitazione alla mobilità conseguenti alla emergenza epidemiologica da Covid-19, per consentire la prosecuzione delle attività essenziali marittime, la continuità territoriale, la salvaguardia dei livelli occupazionali, la competitività ed efficienza del trasporto locale ed insulare via mare, i benefici di cui all’articolo 6, comma 1, del decreto legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998 n. 30, sono estesi, per l’anno 2020, alle imprese armatoriali per le navi che esercitano, anche in via non esclusiva per l’intero anno, l’attività di cabotaggio”.

Se approvato, questo emendamento proposto da una delle forze di Governo consentirà dunque di estendere gli sgravi contributivi non solo alle navi iscritte nel Registro Internazionale delle navi (secondo registro) ma anche a quelle attive nel cabotaggio come le bettoline, i traghetti e altre (iscritte nel primo registro).

Il secondo comma di questo articolo 199-bis parla delle coperture finanziarie necessarie per questa misura. “All’onere derivante dal comma 1, si fa fronte entro i limiti delle risorse residue delle previsioni di spesa per l’anno 2020 dei contributi previdenziali e assistenziali di cui all’articolo 6, comma 1, del decreto legge 30 dicembre 1997 n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998 n. 30”. Quindi le risorse da cui il Governo pensa di attingere sono i soldi pubblici risparmiati in questi mesi di blocco totale delle crociere proprio per gli sgravi contributivi che

Costa non ha richiesto avendo fermato le proprie navi e sbarcato larga parte dei proprio equipaggi.

Il terzo comma dell'emendamento subordina poi l'efficacia della disposizione all'autorizzazione della Commissione europea.

Da quanto scritto nella Relazione illustrativa si apprende che questo correttivo al decreto Rilancio in sede di conversione è cucito su misura sui desiderata di Assarmatori e di una parte degli associati di Confitarma (certamente non di Costa Crociere). Il riferimento al fatto che l'esonero dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali dei marittimi imbarcati su dette navi si applichi anche ai dipendenti di società appaltatrici “che non rientrano nella definizione di gente di mare di cui al citato articolo 6 della legge n. 30/1998 e che sono impiegati a bordo delle navi da crociera pur non facendo parte dell'equipaggio (intrattenitori, orchestrali, commessi di negozio, estetisti, parrucchieri, massaggiatori, guide turistiche ect.)” è infatti ciò contro cui intende battersi l'associazione presieduta da Stefano Messina.

Sempre la Relazione illustrativa precisa che “in questo periodo (di emergenza Covid, *ndr*) hanno previsto il ricorso al Fondo Solimare due fra le più grandi compagnie di bandiera italiana, la Compagnia Costa Crociere, per 850 marittimi, e la Compagnia AIDA, che ha messo in libertà circa 500 unità del suo personale navigante. Solo queste due compagnie -si legge ancora – non gravano quindi sull'attuale capitolo di spesa della norma prevista dall'articolo 6 della legge n. 30/98, per un totale di circa 1.350 marittimi ai quali va sommato il numero del personale dei servizi ancillari di crociera, nel numero di alcune centinaia, dipendenti delle società appaltatrici, anch'essi gravanti, per il beneficio di cui all'articolo 6 della legge 30/98, sul capitolo di spesa previsto dalla stessa norma”.

La relazione all'emendamento proposto dal M5S specifica infine che, “oltre alle suddette Compagnie di crociera, si devono considerare anche tutte le altre imprese che abitualmente beneficiano degli aiuti previsti dalla norma anzidetta e che oggi, a causa di detta emergenza, sono costrette a rallentare la propria attività e a fare ricorso alla cassa integrazione per i propri marittimi, superiamo facilmente le 4.000 unità di lavoratori fra personale marittimo e dipendenti delle società appaltatrici; unità di lavoratori che normalmente impegnano il capitolo di spesa dell'articolo 6 della legge n. 30/98”.

Nel complesso, quindi, si liberano risorse importanti “il cui impegno di spesa era già prevista dallo Stato, di gran lunga superiori alle necessità occorrenti per garantire il beneficio per i soli marittimi delle imprese operanti nel settore del cabotaggio, approssimativamente stimato in circa 3.000 unità di lavoratori. Dette imprese, che operano navigazione inferiore alle 100 miglia marine, sono principalmente quelle che collegano le isole minori italiane assicurando la prosecuzione delle attività essenziali marittime e la continuità territoriale”.

La relazione illustrativa all'emendamento aggiunge ancora che “v'è senz'altro l'esigenza di mantenere il regolare, anche se ridotto, servizio di continuità territoriale per merci e passeggeri con le isole, cosa che oggi è altamente a rischio e che, in assenza di idonee misure di sostegno da parte dello Stato, ci si potrebbe trovare nell'impossibilità di garantire a scapito di intere popolazioni di italiani”. In conclusione dunque “Oggi l'istituto della de-contribuzione dell'art. 6 della L. 30/98 conforterebbe, ancorché parzialmente, il problema straordinario della mancanza di incassi dell'intero comparto del cabotaggio ed eviterebbe il fallimento di intere compagnie marittime, la salvaguardia dei livelli occupazionali, la competitività ed efficienza del trasporto locale e insulare via mare”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, June 1st, 2020 at 10:25 am and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#), [Senza categoria](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.