

A.C. 2500

EMENDAMENTO

ART. 199

Proposto da Sen. GIROTTO

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 199-bis

(Sgravi contributivi per le imprese di cabotaggio marittimo).

1. 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.

2. 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 ed 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.

3. L'efficacia della presente disposizione è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea.

4. Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali e del Ministro dell'Economia e delle Finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite le disposizioni attuative del presente articolo anche al fine di assicurare il rispetto del limite di spesa di cui al secondo comma.

Relazione illustrativa

“*Per la salvaguardia dell'occupazione della gente di mare*”, l'art. 6, comma 1, del decreto legge 457/1997 (convertito dalla legge n. 30/1998), prevede per il personale marittimo delle imprese di navigazione con navi iscritte al Registro Internazionale, l'esonero dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali dei marittimi imbarcati su dette navi*.

Inoltre, possono accedere a questo beneficio anche i soggetti, e anche qualora essi siano 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.).**.

In questo momento di straordinaria crisi economica del settore marittimo dovuta all'emergenza epidemiologica da COVID-19 e dalla conseguente riduzione dei traffici via mare afferenti al trasporto di merci e di persone causata dall'entrata in vigore delle norme sulla libertà di circolazione, molte imprese marittime hanno ridotto o sospeso i propri servizi.

Particolarmente colpiti dalle misure anti-Coronavirus sono stati gli operatori di servizi di crociera, tanto da essere costretti, in gran parte, a ricorrere allo strumento degli ammortizzatori sociali al fine di tutelare i propri lavoratori imbarcati (che accedono alla misura della de-contribuzione di cui all'art. 6 della legge 30/98) e quindi ad utilizzare l'assegno di solidarietà tramite il Fondo Solimare, il Fondo di solidarietà bilaterale del settore marittimo.

A titolo esemplificativo, in questo periodo 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, quindi, non gravano 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.

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.

A tal proposito, occorre evidenziare la grande rilevanza che il settore del cabotaggio ha nel contesto sociale del Paese: con una collocazione maggioritaria delle imprese nel nostro Sud, costituisce il sostentamento economico di intere comunità locali a valenza turistica. Dal punto di vista sociale la perdita di lavoro che potrebbe profilarsi sarebbe insostenibile per intere famiglie e interi territori.

Inoltre, 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.

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 ed insulare via mare.

Quindi, al fine di risollevere le sorti economiche del settore del cabotaggio marittimo, l'emendamento prevede di impiegare le risorse non utilizzate della previsione di spesa dei benefici de-contributivi del costo del lavoro dei marittimi imbarcati su navi iscritte al Registro Internazionale previsto per l'anno 2020 (di cui all'articolo 6, comma 1, del decreto legge 30 dicembre 1997 n. 457, convertito dalla legge 27 febbraio 1998 n. 30), per estendere tale norma anche ai marittimi imbarcati su navi di dette imprese di cabotaggio marittimo.

Stante il ricorso al solo utilizzo di fondi già stanziati dallo Stato per il 2020 (per le imprese del Registro Internazionale) e non utilizzati (in quanto la norma è prevista per la de-contribuzione del costo del lavoro dei marittimi e del personale delle società appaltatrici imbarcato che, in questo momento storico, sono largamente sotto tutela del Fondo Solimare), la norma proposta risulta non onerosa per le casse dello Stato.

* Il relativo onere è a carico della gestione commissariale del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, ed è rimborsato su conforme rendicontazione.

** vedasi:

- Articolo 17, comma 1, 2, 3-bis, legge 5 dicembre 1986, n. 856
- articolo 13, Legge 23 Dicembre 1999, n. 488 " Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato
- Articolo 17, comma 1, 2, 3-bis, legge 5 dicembre 1986, n. 856.