

Roma, 17 maggio 2024

Presidenza del Consiglio dei Ministri
MINISTRO PER LA PROTEZIONE CIVILE E LE POLITICHE DEL MARE
STRUTTURA DI MISSIONE PER LE POLITICHE DEL MARE
Via dei Robilant, n. 11 – 00135 Roma
struttura.politichedelmare@governo.it

Oggetto: Piano del Mare. Convocazione di un'audizione afferente al tema "Industria armatoriale". 22 maggio 2024.

Riferimento alla nota SM_POLMARE-0000281-P in data 13 maggio 2024.

In merito a quanto richiesto con la nota in riferimento, si conferma l'adesione di questa Associazione all'audizione in oggetto alla quale parteciperanno il Presidente Salvatore Gambardella e Nerio Busdraghi e si esprime il consenso alla pubblicazione sul sito istituzionale dell'allegato contributo scritto.

Distinti saluti

IL PRESIDENTE AIATP
Cap. Salvatore GAMBARDELLA



ARMATORI TRASPORTO PASSEGGERI

ASSOCIAZIONE ITALIANA ARMATORI TRASPORTO PASSEGGERI
AUDIZIONE DEL 22 maggio2024 “Industria armatoriale”

Quale contributo relativo al tema “industria armatoriale”, oggetto dell’audizione del giorno 22 c.m., si rappresenta quanto segue:

1. PREMESSA

Il capitolo 2.8 del Piano del mare, nel trattare la fattispecie, sembra fare esclusivo riferimento alle unità maggiori.

L’industria armatoriale viene definita come un *asset strategico fondamentale per la nazione* e vengono premessi tutta una serie di dati statistici riguardanti la stessa.

Vengono poi rammentati i benefici derivanti dall’iscrizione nel registro internazionale e il necessario ricorso a urgenti misure di snellimento dei procedimenti amministrativi e di semplificazione della normativa nazionale, quali elementi imprescindibili per evitare il cd *flagging out*.

Si sottolinea come, molto spesso, le criticità del settore derivino anche da disposizioni nazionali appesantite rispetto al dettato unionale citando quale esempio il tema della sanità marittima.

Si auspica, infine, che venga perseguita concretamente e in tempi brevi una riforma volta a semplificare la normativa in materia di trasporto marittimo per permettere alla bandiera italiana di competere con quelle Eu, al momento, più al passo con i tempi.

2. IL COMPARTO TRASPORTO PASSEGGERI CON UNITA’ MINORI RAPPRESENTATO DA AIATP

L’Associazione Italiana Armatori Trasporto Passeggeri (AIATP) riunisce 205 imprese di navigazione operanti sull’intero territorio nazionale con 1369 navi minori armate per il trasporto di persone a scopo turistico in mare, nella laguna veneta e in acque interne. Impiega 10900 persone tra cui 7951 imbarcati e 2949 destinati ai servizi a terra. Produce un fatturato annuo di circa 300 milioni di euro. Trasporta circa 22 milioni di passeggeri in servizio di linea, non di linea, privati e di minicrociera. Inoltre, nella Laguna veneta è rappresentata la maggioranza delle 290 unità tipo taxi e delle 145 Gran Turismo, che si aggiungono a quelle sopra elencate e che trasportano circa 4 milioni di persone/anno.

I numeri sopra rappresentati non sono chiaramente paragonabili con quelli espressi dall’industria armatoriale rappresentata dalle navi maggiori, ma rappresentano, comunque, un segmento fondamentale della filiera turistica, economica e produttiva del Paese, posto che è solo grazie ad esse - per la unicità della tipologia di trasporto svolto - che i turisti italiani e stranieri possono visitare le località costiere famose in tutto il mondo (a titolo esemplificativo, le località della costiera amalfitana, Portofino, le isole Eolie, etc.), Venezia e le isole della laguna e le località turistiche sui laghi (lago di Garda, lago Maggiore, lago di

Como) rinomate a livello internazionale. Località la cui economia si regge proprio sull'affluenza dei turisti che vi approdano con le navi delle suddette imprese. Svolgono, inoltre, un servizio di pubblica utilità in quanto integrano il trasporto pubblico locale di passeggeri assicurando la continuità territoriale senza nessun contributo da parte di enti pubblici.

3. LA NECESSITA' DI UN QUADRO NORMATIVO DEDICATO ALLA CATEGORIA

Ad oggi, purtroppo, il quadro normativo di riferimento per le unità minori rappresentate è, praticamente, lo stesso che regola le navi maggiori.

Pertanto, non è difficile immaginare come le criticità richiamate per le navi maggiori si amplifichino a dismisura per quelle minori.

La categoria, a causa delle sue peculiarità – prima tra tutte la stagionalità della sua attività nella quale incorre circa il 70% delle unità – non è attrattiva per il personale marittimo da imbarcare che preferisce la continuità del lavoro a quello stagionale.

Inoltre, date le dimensioni delle unità e la tipologia di navigazione che svolgono, talune norme potrebbero essere semplificate. Si tratta, infatti, di navigazioni nazionali prevalentemente svolte entro tre, sei miglia dalla costa ad un'ora di distanza dai porti, con equipaggi composti da tre a cinque persone.

Nelle norme internazionali (STCW) e in quelle nazionali (Regolamento di sicurezza: DPR 435/91) esistono già delle previsioni che consentono allo Stato di bandiera di applicare condizioni più favorevoli per le unità in navigazione costiera.

Allo stesso modo dovrebbe essere consentito l'accesso della categoria ai bandi per il rinnovo della flotta, finora dedicati solo alle navi costruite in acciaio, e alle varie agevolazioni fiscali, quali la decontribuzione degli oneri sociali per il personale imbarcato.

4. IL NUOVO CONTRATTO DI LAVORO PER LA CATEGORIA

L'associazione ha di recente sottoscritto il nuovo contratto nazionale di lavoro per gli addetti alla categoria nel quale vengono fatti riconoscimenti importanti a favore dei marittimi, primo tra tutti aver portato il valore minimo dell'orario del lavoro a nove euro/ora. È stato, altresì, istituito un fondo comune per la formazione dei marittimi.

Il nuovo contratto di lavoro è stato un passaggio importante sia per cercare di dare la giusta dignità al lavoro marittimo sia per cercare di rendere più attrattivo il lavoro nella categoria rappresentata, ma da solo non basta.

5. CONCLUSIONI

Per quanto premesso, l'Associazione ritiene che in assenza di un quadro normativo semplificato dedicato alla categoria, si assisterà nell'imminente futuro ad un sicuro ridimensionamento della categoria stessa con serie ripercussioni sugli attuali occupati ma anche sull'importante ruolo che le nostre unità svolgono nel settore del turismo nautico e dei collegamenti con le isole minori e con le località costiere.

Pertanto, si ritiene molto importante un riconoscimento del settore rappresentato all'interno dell'industria armatoriale nazionale con il contestuale riconoscimento delle specifiche peculiarità che individuano il trasporto passeggeri con unità minori un'attività a cui riservare una riflessione normativa dedicata.

IL PRESIDENTE AIATP
Cap. Salvatore GAMBARDELLA



ARMATORI TRASPORTO PASSEGGERI