

Registro Internazionale vs Nazionale: attività in regime di cabotaggio nazionale e continuità territoriale

Scritto da [Abele Carruezzo](#) [Cultura](#), [Italia](#), [Nautica](#), [News](#), [Porti](#), [Trasporti](#) martedì, giugno 2nd, 2020



Roma. Giorni difficili, quelli del post coronavirus, sono subiti dalle compagnie di navigazione nel riprendere rotte e scali per una continuità di flussi commerciali. Globalizzazione e pandemia hanno reso i Paesi più vulnerabili a eventi sanitari o finanziari portando il commercio mondiale di beni a livelli di crisi, esclusi quelli energetici. L'epidemia di Covid – 19 ha interrotto le catene di approvvigionamento portando le aziende a ricercare fornitori alternativi all'interno dei confini nazionali, accettando prezzi più alti ed essere meno dipendenti dal commercio internazionale. Nei trasporti marittimi la sofferenza più forte la vive il settore delle crociere trascinato dal default del settore turistico.

Dopo le richieste di aiuto della casa automobilistica FCA, Confitarma si sta prodigando per un emendamento pro- Costa Crociere che consenta alla compagnia di operare temporaneamente lungo le rotte di cabotaggio italiane, anche se le proprie navi sono iscritte nel Registro Internazionale (secondo registro). Su questo emendamento, Assarmatori è in pieno dissenso perché permetterebbe a una compagnia di navigazione – Costa Crociere – di godere delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte dalla legge 30/98 (istitutiva del Registro Internazionale) nel momento in cui esercitasse attività in regime di cabotaggio nazionale (corto raggio).

Per questo, Assarmatori, ha richiesto al Governo Conte misure a sostegno di quelle compagnie con navi (iscritte nel Registro nazionale – primo registro) che effettuano servizi di corto cabotaggio lungo le coste italiane, come traghetti e bettoline per il bunkeraggio nei porti, e che hanno assicurato operatività registrando costi pieni e fatturati in calo. Per questo settore è doveroso intervenire, almeno per il 2020, (con sgravi contributivi sul personale marittimo imbarcato, o ristoro del fatturato) al fine di garantire sopravvivenza economica alle società e continuità nei servizi marittimi essenziali.

Confitarma sull'emendamento pro- Costa Crociere si troverà da sola, mentre sul corto cabotaggio sarà costretta ad aderire alle richieste di Assarmatori, anche perché questa tipologia di trasporto marittimo riguarda la continuità territoriale italiana, relativa ai collegamenti con le isole minori in Sardegna, Sicilia, Golfo di Napoli e altre. La scadenza per la presentazione degli emendamenti al decreto Rilancio è stata fissata al 5 giugno, data in cui si potrà conoscere nel dettaglio quali strategie politiche abbiano adottato le due associazioni per difendere i rispettivi interessi.

L'emendamento al decreto Rilancio sarà presentato dal Movimento 5Stelle e sarà articolato come segue: il primo comma recita che per far fronte alle perdite economiche dovute alle restrizioni della mobilità per 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 di navi che esercitano, anche in via non esclusiva per l'intero anno, l'attività di cabotaggio.

Il secondo comma parla di coperture finanziarie necessarie per tale misura e si fa riferimento a soldi pubblici risparmiati in questi mesi di blocco totale delle crociere, visto che Costa non ha richiesto sgravi contributivi ed ha sbarcato larga parte dei propri equipaggi. Il terzo comma dell'emendamento subordina poi l'efficacia della disposizione all'autorizzazione della Commissione europea. Se approvato questo emendamento, proposto dai M5S, dal titolo "Sgravi contributivi per le imprese di cabotaggio marittimo", consentirà di estendere gli sgravi contributivi non solo alle navi iscritte nel Registro Internazionale, ma anche a quelle iscritte nel primo registro (nazionale), come le bettoline, i traghetti, rimorchiatori e altre imbarcazioni impegnate nel corto cabotaggio nazionale.

Tutto sarà dibattuto in aula, cercando un equilibrio alle richieste di Confitarma e Assarmatori, superando le disparità tra imbarcati su navi da crociera; il riferimento è ai dipendenti di società appaltatrici di servizi a bordo di tali navi che non sono iscritti alla Gente di Mare, e che non fanno parte dell'equipaggio, come, animatori, orchestrali, commessi di negozio, estetisti, parrucchieri, massaggiatori, guide turistiche ecc..

Agevolare il costo del lavoro nelle attività ricreative o commerciali su navi da crociera, non può contrapporsi al lavoro dei marittimi italiani che operano su navi che garantiscono servizi essenziali di trasporto passeggeri e merci da e per le isole per continuità territoriale.

Abele Carruezzo