



Disposizioni per la semplificazione e la digitalizzazione dei procedimenti in materia di attività economiche e di servizi a favore dei cittadini e delle imprese

Senato della Repubblica
Commissione 1^a Affari Costituzionali

Roma, 30 ottobre 2024



Gentile Presidente, Onorevoli Senatori,

Assarmatori, l'Associazione nazionale di categoria che rappresenta una significativa parte della flotta armatoriale mercantile italiana e i principali vettori marittimi globali operanti nei servizi di linea e di continuità territoriale, interviene oggi con l'obiettivo di offrire il proprio contributo alla realizzazione di un quadro normativo in grado di rispondere alle reali esigenze di modernizzazione e competitività del settore marittimo. I membri di Assarmatori includono importanti gruppi attivi in tutti i settori della navigazione – dalle crociere ai traghetti, dai mezzi veloci per i collegamenti insulari di prossimità alle Autostrade del Mare, fino ai trasporti di container e rinfuse e ai servizi di rimorchio portuale. In qualità di parte integrante della Confederazione Confraspporto-Confcommercio, l'Associazione si fa portavoce delle esigenze della filiera più rappresentativa del settore.

Venendo al cuore dell'argomento oggetto di questa audizione, il disegno di legge si inserisce all'interno di un più ampio progetto di semplificazione normativa e di digitalizzazione, che mira a ridurre il peso burocratico per l'Amministrazione e le imprese, consentendo al settore marittimo di esprimere al meglio il proprio potenziale competitivo. In particolare, le misure di semplificazione contenute nel Capo III rispondono concretamente all'esigenza di rendere il nostro comparto più snello e attrattivo a livello internazionale. Gli articoli in questione, infatti, gettano le basi per un riordino amministrativo che riduce le complessità procedurali, innalzando l'efficienza operativa e sostenendo lo sviluppo economico di un settore strategico per il Paese.

Nello specifico:

Art. 5 (Esenzione dall'annotazione di imbarco e sbarco)

L'articolo prevede la modifica dell'art. 172-*bis* del Codice della Navigazione ed è teso a semplificare le procedure di imbarco/sbarco/trasbordo dei marittimi che sono sotto la competenza di autorità marittime diverse.

La misura di semplificazione consiste nel permettere all'autorità marittima o del porto in cui si svolge il servizio o del porto di partenza del servizio, di provvedere al rilascio di una autorizzazione unica che possa essere valida in tutti i porti interessati dal servizio stesso, anche se ricompresi nelle competenze di altre autorità marittime. In tal modo, l'avvicendamento di personale da parte del medesimo armatore che opera servizi regolari negli stessi porti, non deve soggiacere al rilascio di plurime identiche autorizzazioni, eliminando inutili ripetizioni e riducendo significativamente le pratiche burocratiche per l'impiego dei marittimi che impegnano le imprese di navigazione. La misura consentirebbe, quindi, la concreta riduzione delle tempistiche necessarie allo svolgimento ed al completamento delle procedure considerate, agevolando le Compagnie di Navigazione nelle operazioni di imbarco e sbarco, cosicché possano fornire più efficienti servizi ai passeggeri, la cui gestione risulta particolarmente complessa in occasione dei periodi estivi a causa degli imponenti flussi turistici che interessano il comparto marittimo.

Art. 6 (Forma del contratto)

La modifica dell'articolo 328 del Codice della Navigazione intende rendere strutturale la disposizione di cui all'articolo 103-*bis* del decreto-legge 17 marzo 2020, n.18, convertito, con modificazioni, dalla

legge n. 27 del 24 aprile 2020 . In questo modo si uniforma la convenzione di arruolamento stipulata in Italia a quella stipulata all'estero, permettendo al comandante della nave di arruolare (assumere) i marittimi, cosa che oggi non gli è consentita. L'intervento considerato rappresenta un passo fondamentale rispetto all'opera di generale ammodernamento della disciplina di settore che oggi vede, nel nostro ordinamento, la necessità di una più complessa procedura di assunzione (oggi il marittimo deve recarsi presso il competente Ufficio della Capitaneria di Porto per assolvere agli adempimenti burocratici richiesti rispettandone, anche, i previsti orari di apertura). L'arruolamento diretto del marittimo da parte del comandante della nave garantirebbe maggiore facilità ad assumere soprattutto in periodi di grande attività turistica riducendo i tempi necessari per l'arruolamento e l'imbarco di personale marittimo a beneficio della competitività dei servizi resi all'imponente popolazione turistica in transito nel Paese.

La lettera b) abroga l'articolo 329 del Codice della Navigazione.

Il comma 2 contiene l'adeguamento del già menzionato articolo 103-bis, comma 1, alla modifica apportata all'art. 328 del Codice della Navigazione.

Art. 7 (Arruolamento del comandante in luogo ove non si trova l'armatore)

L'articolo 7 si pone il fine di semplificare la procedura di accettazione al comando della nave da parte del Comandante, con la modifica dell'articolo 331 del Codice della Navigazione, prevedendo la possibilità di effettuare la dichiarazione di accettazione anche in modalità digitale. La misura consentirebbe, altresì, di abbattere i tempi di arruolamento del comandante inserendosi nel progressivo processo di ammodernamento e digitalizzazione che interessa il comparto che oggi si confronta con importanti trasformazioni tecnologiche. In questo contesto, la compiuta digitalizzazione della procedura in essere rappresenta un ulteriore elemento di modernità, rapido ed affidabile, a beneficio e generale contenimento dei tempi necessari per perfezionare l'accettazione del comando dell'unità navale da parte del comandante, in un'ottica di continua riduzione delle tempistiche di evasione e completamento delle procedure e di una maggiore efficienza nella prestazione del servizio di trasporto passeggeri per turismo e popolazione italiana in transito.

Art. 8 (Riordino del servizio sanitario a bordo)

La proposta normativa in oggetto mira al riordino e alla semplificazione della disciplina del servizio sanitario reso a bordo delle navi mercantili nazionali, con particolare riferimento alle figure professionali sanitarie interessate, anche in considerazione del tempo trascorso dall'emanazione del regio decreto 29 settembre 1895, n. 636, recante "Approvazione del Regolamento sulla sanità marittima", e dell'eterogeneità delle fonti che hanno nel tempo disciplinato la materia. In particolare, si prevede di disciplinare la materia con un provvedimento di rango secondario che consenta, mediante un rapido adeguamento, di garantire la salute in mare. L'intervento mira, quindi, ad adeguare la disciplina al mutato contesto di riferimento, anche in considerazione di possibili sopravvenienti esigenze di profilassi internazionale e a conseguire una razionalizzazione della materia, realizzando, tra l'altro, anche la riorganizzazione e lo snellimento delle procedure di selezione delle suindicate figure professionali. Con riferimento a quest'ultimo profilo, l'intervento normativo, in linea con ulteriori iniziative legislative intraprese nel corso del precedente biennio, è



volto ad incrementare il numero di professionisti sanitari titolari delle competenze necessarie per fornire le prestazioni sanitarie a bordo di navi mercantili italiane.

Il **comma 1** demanda a un decreto del Ministro della salute, da adottare di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, la definizione dei requisiti dei medici e degli infermieri che possono prestare assistenza sanitaria a bordo nonché i modi di selezione, le condizioni di imbarco, i compiti e i percorsi di formazione di tali figure professionali.

Per la disciplina dei locali adibiti all'assistenza sanitaria, il **comma 2** rinvia al regolamento di cui all'articolo 34, comma 1, del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271. Tale disposizione, infatti, demanda a un *"regolamento da adottare, ai sensi dell'articolo 17 della legge 23 agosto 1988, n. 400, dal Ministro dei trasporti e della Navigazione di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, della sanità"*, l'emanazione della normativa tecnica per la costruzione e le sistemazioni relative all'ambiente di lavoro a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali. Si segnala, infatti, che dall'entrata in vigore del predetto regolamento, l'articolo 34, comma 2, del decreto legislativo n. 271 del 1999 prevede l'abrogazione della legge 16 giugno 1939, n. 1045, nella quale è contenuta la vigente disciplina in materia di condizioni per l'igiene e l'abitabilità degli equipaggi a bordo delle navi mercantili nazionali, ivi inclusa quella relativa a infermerie e ambulatori (Titolo VII).

Il **comma 3**, al fine di semplificare, armonizzare e rendere omogenea la normativa esistente in materia, prevede l'abrogazione delle disposizioni relative ai medici di bordo contenute nel Capo IV del Regio decreto 29 settembre 1895, n. 636, in quanto ormai obsolete.

Nel testo del disegno di legge in esame, è evidente l'impegno verso una semplificazione del quadro normativo che regola il settore del trasporto marittimo. Gli articoli sopra elencati pongono solide basi per ridurre le complesse e lunghe procedure burocratiche, migliorare l'efficienza operativa e sostenere lo sviluppo economico di un comparto strategico per il Paese.

Tuttavia, come spesso accade nei processi di modernizzazione normativa, rimangono aperti alcuni ambiti in cui un ulteriore intervento potrebbe consolidare e completare il lavoro già avviato.

Risulta opportuno rilevare come alcune delle disposizioni contenute nel testo siano già contemplate in un altro provvedimento **attualmente in esame presso il Senato, l'Atto 673**, che introduce rilevanti *"Modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni in materia di ordinamento amministrativo della navigazione e del lavoro marittimo"*, confermando così l'impegno delle istituzioni verso una modernizzazione profonda e sistematica del comparto marittimo.

Tale disegno di legge (c.d. Malan), **in corso di esame in Commissione VIII Ambiente del Senato**, è stato incardinato nel mese di maggio del 2023, dopo l'iniziativa dell'On. Lucio Malan. In tale ambito, l'Associazione è stata audita dalla medesima Commissione nel mese di novembre 2023. Nel mese di febbraio 2024 sono state presentate diverse proposte di emendamento che miravano a migliorare e/o valorizzare il contenuto complessivo del disegno di legge. A partire dallo stesso mese, gli uffici legislativi dei vari ministeri competenti hanno espresso i relativi pareri riguardanti le norme proposte. Attualmente però l'attività legislativa sembrerebbe essere rallentata.



Considerata la necessità e urgenza di un intervento legislativo organico e incisivo, volto a consolidare la competitività della bandiera, appare auspicabile un intervento che integri e completi in modo armonico le misure presenti in entrambi i disegni di legge.

In questo senso, l'Associazione si renderà parte attiva per supportare la presentazione di proposte emendative per traslare quelle norme, ammissibili per materia, contenute nell'AS 673 all'interno del testo dell'AS 1184. Tale intervento, infatti, permetterebbe di convogliare in un unico provvedimento le disposizioni necessarie a realizzare una semplificazione completa e ben strutturata del quadro normativo in materia di navigazione e lavoro marittimo.

In particolare, rileviamo l'opportunità di valorizzare le norme di seguito precisate nell'Atto 673:

Art. 3 *“Annotazioni dei movimenti di imbarco e sbarco”*;

Art. 4 *“Annotazioni relative alle persone arruolate”*;

Art. 8 *“Carte, libri ed altri documenti”*;

Art. 9 *“Giornale nautico, giornale di carico”*;

Art. 10 *“Giornale radiotelegrafico”*;

Art. 11 *“Nota di informazioni all'autorità marittima”*;

Art. 12 *“Certificato di iscrizione, libri di bordo”*;

Art. 13 *“Formato digitale delle carte, dei libri e dei documenti di bordo”*;

Art. 14 *“Dismissione della bandiera e sospensione temporanea dell'abilitazione alla navigazione”*;

Art. 15 *“Iscrizione provvisoria”*;

Art. 16 *“Tipi di visite”*;

Art. 17 *“Collaudi e ispezioni”*.

Tale scelta è altresì motivata dalla natura governativa del disegno di legge in oggetto, il cui iter legislativo potrebbe beneficiare di una maggiore celerità, grazie alla convergenza politica volta alla sua approvazione.

Riteniamo che la tempestività nell'avanzamento di questo disegno di legge possa rappresentare una concreta opportunità per rispondere in modo deciso alle esigenze di snellimento burocratico e di potenziamento della competitività del nostro comparto marittimo.

Non va dimenticato, infatti, che il lavoro sin qui svolto evidenzia la chiara volontà di tutte le parti coinvolte di portare avanti una riforma del settore capace di dotare le imprese di un contesto



normativo al passo coi tempi, che sappia sostenere l'innovazione e garantire efficienza operativa. Proprio in questa ottica, ci permettiamo di sottolineare l'importanza di non disperdere il lavoro fatto finora, bensì di proseguire con determinazione, al fine di concretizzare un sistema di regole snello e in linea con le migliori prassi internazionali, così da consolidare la posizione competitiva della bandiera italiana.

In ultima analisi, riteniamo che un processo di semplificazione normativa, strutturato e coerente, possa rappresentare una leva strategica per valorizzare le potenzialità del settore marittimo italiano, rendendolo un vero motore di sviluppo economico per il Paese.

La nostra Associazione rimane, pertanto, a disposizione per collaborare attivamente in questo percorso di riforma, con l'obiettivo comune di costruire un comparto più forte, moderno e competitivo.

Roma, 30 ottobre 2024