



Roma, li 27 Maggio 2020
Prot. n° 0001/6/2020/SN

Ministra Trasporti e Infrastrutture
Gruppi Parlamentari

Oggetto : Modifiche legge 30 del 1998

Onorevole Ministro,

è notizia di questi giorni la richiesta, avanzata da una nota compagnia di navigazione Italiana specializzata nel settore delle crociere, di poter derogare alla legge 30/98 in ordine alla composizione degli equipaggi per navi che effettuano servizio di cabotaggio tra porti di uno stato membro. La norma, come è noto, prevede che i benefici fiscali, previdenziali e contributivi siano concessi alle unità navali che per il servizio impegnano marittimi italiani e/o comunitari.

L'emergenza sanitaria mondiale e le misure contro il contagio da Covid-19 hanno messo in ginocchio il settore crocieristico, costringendo l'intera flotta mondiale delle navi a restare ferma e causando un ulteriore dramma occupazionale ai nostri marittimi che già da anni soffrono la forte concorrenza salariale dei loro colleghi extracomunitari. Considerando anche il fatto che, per questa categoria di lavoratori, ad oggi nei vari decreti emanati dal governo durante la prima fase emergenziale non vi è alcuna misura di sostegno economico , è facile immaginare su che base sociale ci si muove .

L'iniziativa intrapresa dalla compagnia italiana in questione, in periodo di restringimento sociale dovuto al Coronavirus, volta a verificare la possibile domanda turistica, tutta italiana, che potrebbe pervenire per organizzare crociere di prossimità e quindi pian piano ripartire, approdando in una prima fase solo in porti nazionali, va pienamente supportata. Tuttavia, riteniamo estremamente discutibile se non del tutto inaccettabile, sia nel metodo che nel merito, la proposta avanzata circa le deroghe richieste agli articoli 4 e 6 della legge 30/98.

Le attuali normative, ultima in ordine cronologico l'articolo 2 comma b) del decreto legislativo n.221/2016, approvato anche dalla comunità europea, prevedono che il regime di tassazione sul tonnelloaggio non si applichi alle navi traghetti ro-ro e ro-ro pax iscritte nel registro internazionale adibite a traffici commerciali tra porti appartenenti al territorio nazionale, continentale ed insulare, anche per viaggi a seguito o in precedenza di un viaggio da o diretto verso un altro Stato, che non imbarchino esclusivamente personale italiano o comunitario.

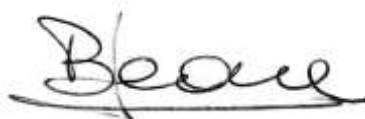
Le regole sul "cabotaggio", condivise ed applicate nella stessa misura anche dagli altri paesi membri, restano l'ultimo baluardo a difesa dell'occupazione italiana/comunitaria, per cui giudichiamo impensabile una modifica. A maggior ragione se dovesse scaturire, come presumiamo, da un confronto tra l'associazione di categoria e le organizzazioni sindacali di settore più rappresentative a livello nazionale. Nell'eventualità di un'intesa si porrebbe, tra l'altro, creare un problema di efficacia giuridica dell'accordo. In primo luogo si renderebbe necessario misurare il livello di rappresentanza nazionale del settore. Nel caso, poco probabile, fossero confermati gli indici di fiducia a farsi rappresentare dei marittimi, si creerebbe poi un palese conflitto di interesse

dovuto ai noti accordi tra la società e le organizzazioni di settore maggiormente rappresentative a livello nazionale.

In conclusione, è nostra ferma convinzione che in questa fase sia necessario rimettere al centro del confronto l'occupazione e la dignità dei marittimi italiani/comunitari, senza sottrarsi, per iniziare, alla discussione su una base contrattuale seria, moderna e, soprattutto, partecipativa, per consentire alle nostre aziende di recuperare la giusta considerazione, storicamente riconosciuta, nella filiera intermodale mondiale.

Distinti saluti

Il Segretario Nazionale
Beniamino Leone

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Beone", written in a cursive style with a horizontal line underneath.