

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Marittimi extra Ue: l'attuale soluzione non basta a colmare il gap concorrenziale con l'estero

Nicola Capuzzo · Friday, December 2nd, 2022

Di seguito riportiamo integralmente il riassunto e gli ultimi aggiornamenti forniti dall'associazione Genova for Yachting sulla spinosa questione della circolazione dei marittimi extra Ue a seguito del recepimento in Italia di una sentenza della Corte di Giustizia Europea del 2020. Anche per questo fattore, oltre al Covid 19, a Genova si è assistito a un minor numero di transiti e di permanenza delle grandi navi da diporto nel corso del 2021.

Per Genova For Yachting il delegato alla gestione della vicenda che riguarda i visti marittimi è Bruno Guglielmini, amministratore delegato di Amico & Co. A detta sua finora da Roma sono arrivate soprattutto risposte negative sulla richiesta di rivedere l'applicazione di quanto previsto dalla sentenza della Corte di Giustizia Ue. Una mezza soluzione oggi è stata trovata nella collaborazione con i consolati italiani all'estero ma finora solo quello di Ginevra in Svizzera si è dimostrato particolarmente efficiente e rapido sulle richieste di visti. Larga parte dei marittimi che lavorano a bordo dei super yacht sono anglosassoni, dunque extra-Ue, e i cantieri concorrenti a quelli italiani sfruttano questa complicazione operativa e burocratica per accaparrarsi commesse.

Il mercato dei servizi alla grande nautica da diporto esiste a condizione che sia soddisfatta **una condizione semplicissima: la permanenza dei grandi yacht in territorio italiano per periodi significativamente lunghi**, che consente sia l'esercizio di attività commerciali nelle nostre acque (crociere, charter) sia le soste tecniche presso marine e cantieri per rimessaggio o lavori di manutenzione, riparazione e refitting.

Questo non è un problema sotto il profilo doganale: la normativa vigente consente alle unità di bandiera estera la prolungata permanenza in Italia, ad esempio fino a 18 mesi in regime di "ammissione temporanea".

Questo è diventato **un problema da luglio 2021**, sotto un profilo altrettanto ovvio ed essenziale: la possibilità di mantenere le navi armate con gli equipaggi necessari per l'intero arco temporale di legittima permanenza in acque italiane. Tale possibilità è stata gravemente pregiudicata dall'interpretazione applicativa che il Ministero dell'Interno ha ritenuto di dare a una recente sentenza della Corte di Giustizia europea, pronunciata in merito a un caso di marittimi di

nazionalità extra-UE presenti in area Schengen.

Senza entrare nel dettaglio tecnico – giuridico, il prodotto di questa interpretazione è il seguente:

- gli equipaggi di nazionalità extra-UE (nello yachting sono la maggioranza, specie anglosassoni) possono rimanere in Italia senza limiti temporali solo se sono giunti a bordo nave;
- se sono neo-assunti (es. per ricoprire funzioni rimaste vacanti o per integrare gli organici di bordo) e devono prendere servizio imbarcandosi in Italia, vengono assoggettati a una permanenza massima di 90 giorni. Dopodiché sono considerati clandestini;
- stessa sorte per i marittimi a suo tempo giunti in Italia a bordo nave, che riprendono servizio dopo essere sbarcati per fruire di permessi o periodi di assenza previsti dai rispettivi contratti di lavoro subordinato (ferie, malattia);

Risultato: poiché i Paesi europei concorrenti dell'Italia su questo mercato (Francia e Spagna) NON hanno adottato l'interpretazione del nostro Ministero, gli armatori sono stati indotti a scegliere questi ultimi per l'esercizio delle loro attività, scartando l'Italia perché da noi gli è di fatto impedita la normale gestione dei propri equipaggi, la quale implica la necessità di provvedere al loro avvicendamento/integrazione in base alle esigenze della nave e secondo le regole previste dai rispettivi contratti di lavoro subordinato.

Conseguenza: una **gravissima distorsione della concorrenza e un gravissimo pregiudizio economico a danno dell'Italia**, che non colpisce solo gli operatori del settore ma si estende a molteplici componenti del nostro tessuto economico, turismo in primis.

Genova for Yachting (GfY) si è immediatamente attivata per porre rimedio a questa paradossale situazione, sia con altre associazioni sia singolarmente. E un primo risultato, grazie anche all'appoggio trasversale di politici e istituzioni liguri, lo ha ottenuto: con apposita norma di legge emanata a maggio 2022 è stato introdotto uno strumento che non elimina il problema in radice ma che può essere utilizzato per bypassarlo. **È stata cioè estesa ai marittimi extra-UE la possibilità di ottenere dagli uffici consolari italiani all'estero un visto di ingresso in Italia per motivi di lavoro fino a 365 giorni (cd Visto D, o "long-term entry visa).**

È un buon risultato. Come tale lo stiamo promuovendo e le nostre agenzie marittime si stanno proponendo agli armatori come facilitatori. Ma **non è sufficiente a colmare il gap concorrenziale che si è venuto a creare**. Un conto è potersi imbarcare, come accadeva prima, con la semplice apposizione sul passaporto di un paio di timbri, uno in ingresso al valico di frontiera e uno in uscita all'imbarco, senza limiti di permanenza. Altro conto è doversi presentare a un ufficio consolare (non tutti sono abilitati), presentare documenti e attendere tempi di istruttoria e rilascio del Visto indefiniti e comunque variabili da ufficio a ufficio. Con la difficoltà di dover spiegare ad armatori, manager e comandanti come mai da noi è così mentre altrove tutto è rimasto come prima.

Quindi **l'azione di Genova for Yachting continua in 2 direzioni**, con l'appoggio di Confindustria locale e nazionale:

- la prima **verso il Ministero dell'Interno**, perché siamo convinti che l'interpretazione attuale sia sbagliata e debba essere rettificata, reintroducendo la prassi previgente con i correttivi necessari a rispettare la sentenza della Corte e senza alcun pregiudizio per le regole di controllo dell'immigrazione apprestate dal Codice Schengen;
- la seconda **verso il Ministero degli Esteri**, che con circolare applicativa del 13 settembre scorso

ha raccomandato agli uffici consolari, vista la peculiarità del lavoro marittimo, di adottare procedure il più possibile semplificate e assicurare tempi rapidi di rilascio del Visto D: su invito del Ministero stesso, stiamo segnalando le difficoltà pratiche che abbiamo registrato e le relative soluzioni per eliminarle. (Genova, 2 dicembre 2022).

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Allarme di Amico: “Intervenire sulle limitazioni alla permanenza di equipaggi extra-
Ue in Italia”

This entry was posted on Friday, December 2nd, 2022 at 3:00 pm and is filed under [Services](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.