SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

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

Nicola Capuzzo · Wednesday, March 2nd, 2022

“In soli tre mesi, da settembre a novembre 2021, le cancellazioni di soste di yacht precedentemente programmate presso marine e cantieri nel comparto genovese hanno determinato un danno economico stimabile in oltre 46 milioni di euro e destinato ad aumentare e a espandersi in tutta la penisola in vista dell’imminente stagione dei charter estivi”. Alberto Amico, vertice del cantiere Amico & Co e vicepresidente di Genova For Yachting, l’associazione che riunisce 53 operatori del comparto genovese dedicato alla nautica professionale, ha utilizzato questi numeri per lanciare un allarme importante sull’indotto della grande nautica in Liguria.

Parlando in occasione dell’evento “Road to Expo Dubai – Nautica, la grande bellezza della Liguria” organizzato da Regione Liguria con Liguria International, Amico ha sollevato questa criticità conseguente all’applicazione, a partire dall’agosto 2021, di una sentenza della Corte di Giustizia Europea del 2020, che ha modificato per l’Italia le regole di ingresso e permanenza dei marittimi di nazionalità extra Ue, mettendo di fatto a rischio la competitività del sistema italiano nei comparti del charter e dei servizi ai super yacht e in quello delle crociere.

La prassi fino ad oggi generalmente adottata, in applicazione delle norme dettate dal Codice Schengen per il controllo dell’immigrazione, garantiva infatti il regolare ingresso e la permanenza in Europa dei marittimi di nazionalità extra-Ue, in coerenza con la peculiarità del loro lavoro, soggetto per sua natura alla circolazione transfrontaliera. Questa recente sentenza, però, ha modificato tale prassi, mantenendo la normale circolazione dei marittimi che giungono in Europa a bordo della propria nave ma limitando di fatto a soli 90 giorni la permanenza dei loro colleghi che arrivano via terra o via aerea per imbarcarsi su una nave che già si trova in acque europee.

“Tale limitazione pregiudica pesantemente la normale gestione degli equipaggi da parte delle navi battenti bandiera estera che si trovano in Italia – e presso i relativi porti, marine e cantieri – per periodi significativamente lunghi e nel rispetto delle norme doganali, sia per lo svolgimento di attività commerciali (crocieristiche o in esecuzione di contratti di charter), sia per soste tecniche dovute a lavori di manutenzione/riparazione, o per soste legate all’invernaggio presso le marine” spiega Genova For Yacthing.

Il pregiudizio consiste nel fatto che la gestione degli equipaggi (costituiti in parte rilevante da marittimi di nazionalità extra-Schengen, in particolare anglosassoni quando si parla di super yacht)

ne implica necessariamente l'avvicendamento secondo le regole previste dai rispettivi contratti di lavoro subordinato (ad esempio fruizione di permessi per ferie, malattia, ecc.): il limite temporale dei 90 giorni imposto per i marittimi che si imbarcano via terra, di fatto, determina la pratica impossibilità di mantenere le navi armate con gli equipaggi necessari per l'intero periodo della loro permanenza. Scaduto il termine, infatti, tali marittimi non hanno più titolo per rimanere a bodo, e diventano in pratica 'immigrati clandestini'.

Amico durante il suo intervento ha sottolineato come tale difficoltà oggettivamente disincentivi gli armatori a puntare sull'Italia nel momento della scelta dell'ambito territoriale per l'esercizio delle loro attività, con conseguente grave perdita delle ricadute economiche per i territori dove si è sviluppata la blue economy legata alle crociere, al charter, alla nautica dei grandi yacht e ai servizi di gestione della sosta e invernaggio, e di riparazione e manutenzione ad esse collegate.

In Italia, su indicazione della Direzione centrale della Polizia di Frontiera, a partire da agosto 2021 e a partire da Genova, i comandi territoriali hanno via via cominciato ad applicare sul campo la nuova regola indotta dalla sentenza. Tuttavia, ad oggi, l'applicazione non risulta uniformemente adottata in ambito Europeo con conseguente rischio di autogol per il nostro paese.

"In Francia e Spagna, le amministrazioni sembra stiano mantenendo un atteggiamento di estrema cautela nella scelta dell'indirizzo da assumere, creando di fatto un fortissimo strumento di marketing e un vantaggio competitivo per gli operatori del proprio paese rispetto all'Italia" ha sottolineato Alberto Amico, secondo il quale questa difformità di trattamento viene utilizzata dai Paesei vicini come leva di marketing a proprio favore.

Tutto questo si è già tramutato in danno economico per il sistema Italia e, in primis, per il comparto genovese dedicato ai grandi yacht che rappresenta un centro di eccellenza mondiale.

Preoccupata per la situazione, in vista dell'imminente stagione del charter, l'associazione Genova for Yachting – che riunisce oltre 53 operatori del comparto locale dedicato alla nautica professionale – si è attivata a livello locale presso le istituzioni territoriali (Regione Liguria, Comune, Prefetto, Autorità di Sistema Portuale, Capitaneria di Porto) per sensibilizzarle sul concreto rischio e sulla necessità di trovare una soluzione. Per porre rimedio a questa distorsione competitiva auto-inflitta Genova For Yachting, insieme "alle associazioni che rappresentano le principali categorie della blue economy (Confindustria Nautica, Confitarma, Assarmatori e Federagenti) ha avviato un fattivo confronto con il sottosegretario, con l'obiettivo di verificare soluzioni possibili che trovino fondamento nella legislazione unionale e nazionale vigente, senza ovviamente contraddire la ratio della sentenza" è stata la conclusione di Amico.

CLICCA QUI PER ISCRIVERTI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

This entry was posted on Wednesday, March 2nd, 2022 at 6:30 pm and is filed under Marina, Services, Yards
You can follow any responses to this entry through the Comments (RSS) feed. You can leave a response, or trackback from your own site.