

## Le regole per i marittimi allontanano i grandi yacht

Matteo Prioschi

Dal 10 aprile, con l'entrata in vigore dell'entry/exit system, per i marittimi extracomunitari la registrazione di uscita dal nostro Paese, a opera della Polizia di frontiera, non avviene più al momento dell'imbarco, ma alla partenza dell'unità navale per acque extra territoriali. Questo in base a disposizioni emanate sicuramente dagli uffici di Genova, Savona e Livorno.

Quella che potrebbe essere una piccola variazione nella procedura determina conseguenze rilevanti nel settore dei grandi yacht (oltre i 30 metri), come evidenziato in una nota di Confindustria Genova e Genova for Yachting (associazione che rappresenta il cluster della nautica professionale genovese). Queste imbarcazioni e i loro equipaggi possono trascorrere periodi lunghi nel territorio italiano (fino a otto mesi) ma il personale, composto quasi totalmente da lavoratori extraUe, è soggetto ad avvicendamento. Con la conseguenza che entrano in Italia via terra o per via aerea per poi imbarcarsi. In quanto extraUe, dal momento dell'ingresso hanno a disposizione 90 giorni di permanenza. Con le regole precedenti, l'uscita dal Paese avveniva al momento dell'imbarco e ciò consentiva al personale di rimanere a bordo durante le attività di riparazione, ad esempio, o durante la navigazione in acque territoriali magari per attività charter. Ora, invece, il limite dei 90 giorni continua a correre e, una volta che è stato superato, devono abbandonare la nave e l'Italia.

Le nuove disposizioni determinano il verificarsi di condizioni differenti nell'ambito del medesimo equipaggio tanto che, «nella stessa cabina ci possono essere marittimi che hanno trattamenti giuridici differenti» esemplifica afferma Bruno Guglielmini, amministratore delegato di Amico & Co. cantiere attivo nella riparazione e ristrutturazione di maxi yacht. Oppure può accadere che il «comandante di uno yacht possa rimanere a bordo per tutta la durata della permanenza se è arrivato in un porto italiano via nave, mentre se va in licenza, ad esempio a Londra, nel momento in cui rientra in Italia è soggetto al limite dei 90 giorni». Peraltro, durante le lunghe soste per la manutenzione è necessario che

l'equipaggio rimanga a bordo perché controlla l'esecuzione dei lavori e non di rado ne fa eseguire tramite suoi appaltatori.

Ciò comporta difficoltà di gestione del personale da parte degli armatori che sono spinti a scegliere altri Paesi per le soste tecniche e le attività commerciali, tanto più che, a una prima verifica, disposizioni analoghe non sono state adottate dai principali competitor, Francia e Spagna, così come era avvenuto nel recente passato. Infatti a luglio 2021 il ministero dell'Interno aveva dato disposizione di applicare il timbro di uscita al momento della partenza, sulla base di una interpretazione di una sentenza della Corte di giustizia Ue e del Codice frontiere Schengen; decisione poi revocata a settembre 2023.

Per il settore, che conta 26 cantieri navali specializzati e 56 marine a livello nazionale, il danno economico rischia di essere rilevante: secondo i calcoli diffusi da Confindustria Genova e da Genova for Yachting, nella sola provincia di Genova si rischia di perdere oltre il 40% della clientela, cioè quella le cui navi sostano in Italia per più di 1-2 mesi, a fronte di un valore annuale del comparto pari a 300 milioni di euro che diventano più di 700 milioni considerando l'indotto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA