

## **NOTA STAMPA GENOVA FOR YACHTING: circolazione marittimi extra UE**

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 GfY 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 ed 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)