

I rischi per il registro navale internazionale

di **Francesco Munari**

La *blu economy*, ormai è noto, costituisce uno dei settori potenzialmente davvero trainanti per il nostro Paese. Al suo interno, l'istituzione del registro internazionale per le navi nazionali ha determinato conseguenze molto positive per l'armamento italiano, che ha aumentato il tonnellaggio di bandiera di oltre il doppio rispetto alla situazione antecedente la legge 30/1998, con ricadute rilevanti per l'occupazione diretta e l'indotto, nell'ordine di decine di migliaia di posti di lavoro diretti e centinaia di migliaia di indiretti. Il tutto in un comparto per definizione internazionale, soggetto alle libertà fondamentali dei trattati Ue, e agevolmente "delocalizzabile", vista la possibilità di cambiare bandiera alla nave, usufruire delle predette libertà, e spostare altrove attività imprenditoriali e occupati.

Per vero, di questo scenario il legislatore italiano è stato sempre consapevole, e ha attentamente fatto evolvere la disciplina nazionale sul registro internazionale in coerenza con linee guida europee, e in paralle-

lo alla progressiva liberalizzazione del cabotaggio sancita a livello Ue, nonché alla legislazione fiscale e previdenziale comparata applicabile al settore armatoriale.

Recentemente, tuttavia, e quasi sotto silenzio, è stata approvata una norma che potrebbe cancellare molti dei vantaggi della ventennale legislazione sul registro internazionale:

IL NODO

Per le navi che toccano più porti nazionali in linee internazionali sarà necessario solo personale italiano o Ue: così i costi lieviteranno

si tratta di un comma inserito nella legge europea 2016, poi specificato all'interno del Dlgs 221/2016, destinato a entrare in vigore tra pochissime settimane.

Questa disciplina consente di beneficiare della disciplina fiscale e previdenziale stabilita per le navi iscritte al registro internazionale e svolgenti traffici di cd. cabotaggio consecutivo (la toccata di due o più

porti nazionali all'interno di una linea internazionale) alla sola condizione che la nave «imbarchi esclusivamente personale italiano o comunitario». Ciò non avviene in realtà, poiché sugli equipaggi di tali navi esiste anche una parte (minore ma importante) di marittimi extra-Ue, che peraltro sono imbarcati e lavorano col trattamento previsto dagli standard internazionali recepiti all'interno della Ue. E non essendo probabile che in questa situazione gli armatori cambierebbero equipaggio solo sulla tratta di cabotaggio, è chiaro l'obiettivo della norma di voler in realtà modificare nei loro confronti modelli organizzativi e costi di gestione, rendendoli meno competitivi in danno o di vettori esteri impegnati sulle linee mediterranee, ovvero che operano esclusivamente nel cabotaggio (ormai monopolisti, come dimostra la recentissima decisione dell'Antitrust di sanzionare per abuso di posizione dominante il gruppo armatoriale più importante di questo mercato).

Nessuno di questi obiettivi appare meritevole di tutela, nei confronti della concorrenza, degli utenti, e dei livelli occupazionali. Al di là di

questo, è la norma in sé a destare perplessità.

Essa infatti certamente non può applicarsi ad armatori che battono bandiera di altri Stati Ue, e che non hanno quindi limitazioni a servire porti italiani in cabotaggio consecutivo imbarcando anche marittimi extra-Ue e mantenendo tutti i vantaggi garantiti dalla loro bandiera, che sono quanto meno equivalenti a quelli del registro internazionale prima dell'introduzione di questa norma. Vi è quindi il rischio di vedere trasferite sotto altre bandiere Ue molte navi attualmente battenti quella italiana, con le conseguenze negative cui ho accennato, in primis quelle occupazionali, in senso cioè diametralmente opposto alle apparenti finalità della norma.

Inoltre, l'inserimento nella legge europea di un comma che esula dall'oggetto di tale legge, la quale è a contenuto vincolato secondo la disciplina che l'ha istituita (e cioè la legge 234/2012) certamente configura un abuso del legislatore, che se forse non ne determina l'incostituzionalità, lo colora di accenti fortemente sospetti; tanto che il comma è stato inserito con un emendamento

in aula e non era presente nel Ddl lungamente elaborato dal Governo. Soprattutto, determinando una discriminazione a rovescio degli armatori italiani rispetto ai concorrenti europei, la norma - oltre a essere soggetta a possibile sanzione di incostituzionalità - rischia pure di essere inoperante, e quanto meno di creare notevoli incertezze giuridiche, in danno ancora una volta di tutti gli stakeholders interessati, poiché contrasta col principio contenuto nell'articolo 53 della stessa legge 234/2012, secondo cui non possono essere applicate norme dell'ordinamento italiano che producano effetti discriminatori rispetto alla condizione e al trattamento da esso garantiti ai cittadini/imprese dell'Unione.

Insomma, una norma "sciatta", assai dannosa, e meritevole di ripensamento. Nell'attuale situazione politica, si potrebbe auspicare quanto meno un rinvio della sua entrata in vigore, per poi rimediarne totalmente contenuti ed effetti. In caso contrario, e su un tema sul quale non dovrebbero esserci schieramenti ideologici, si rischia solo di pregiudicare il settore marittimo nazionale, e tutti coloro che da esso traggono quotidianamente sostentamento.

Professore ordinario di Diritto dell'Unione europea all'Università di Genova

© RIPRODUZIONE RISERVATA