

Cabotaggio italiano vincoli e vantaggi

La normativa che regola il traffico marittimo, pone vincoli al naviglio estero in caso di cabotaggio italiano. Ma l'iscrizione nel Registro internazionale italiano comporta non pochi benefici. Il punto di Ermanno Fresia
Eugenia Campo di Costa

«**L**a nave di bandiera comunitaria superiore alle 650 TSL può essere impiegata nel traffico di cabotaggio continentale applicando all'equipaggio imbarcato le disposizioni di Bandiera». A parlare è Ermanno Fresia della Freeship, realtà genovese che da più di venti anni fornisce servizi per armamento nazionale ed estero. In effetti il Regolamento UE 3577/92 sancisce l'effettiva libertà di traffico marittimo fra porti degli Stati membri dell'Unione europea, ritenendo tuttavia meritevole di particolare regolamentazione e tutela il caso di una nave battente bandiera comunitaria che intraprenda viaggi nelle acque territoriali di un altro stato membro. I vincoli più rilevanti sono introdotti al 2° comma del regolamento, dove viene trattato specificatamente il caso di collegamento con le isole,



Ermanno Fresia, chairman di Freeship
www.freeship.it

ritenuto di particolare sensibilità da parte del legislatore europeo.

Quali direttive entrano in gioco in caso di collegamento con le isole?

«Viene concesso, ma non imposto, allo stato ospitante di fissare le norme relative alla composizione dell'equipaggio nel caso in cui una nave battente bandiera di uno stato membro diverso dal proprio esegua viaggi di cabotaggio insulare nelle proprie acque territoriali. Per esplicita menzione del regolamento si escludono le navi da crociera, che potranno applicare in ogni caso la propria legge di bandiera».

Lei ha precisato che si tratta di una facoltà, l'Italia

come si è comportata in merito?

«L'Italia ha un forte interesse in merito, e ai sensi di quanto previsto dal citato Regolamento UE 3577/92, art. 3 (clausole di salvaguardia dello Stato ospitante), l'Italia ha recepito e sviluppato, con circolare MTN 6502 del 29/12/98, dieci punti per il traffico insulare, inteso come tale il collegamento tra isole e isole/continente. Tali punti mirano a contenere i benefici di alcune bandiere nei confronti del naviglio italiano, riequilibrando la competizione. Più nel dettaglio, viene richiesto da parte del naviglio ospite di rispettare la composizione dell'equipaggio imponendo l'impiego di equipaggio totalmente comu-



«**L'Italia ha recepito e sviluppato dieci punti per il traffico insulare che mirano a contenere i benefici di alcune bandiere nei confronti del naviglio italiano**»



Da sinistra, Bruno H. Michele, crew manager, Elena Mazzitelli, crewing operator, Luca Fresia, board of management, Marco Fresia, board of management

nitario, livelli di copertura assicurativa e previdenziale pari al naviglio di primo registro italiano, con applicazione di contratto di lavoro non inferiore per retribuzione e normativa a quello applicato all'equipaggio italiano imbarcato su nave similare».

E l'Italia come si pone nei confronti del proprio naviglio impiegato in cabotaggio interno, insulare e non?

«Una nave italiana impiegata in cabotaggio interno non rientrerebbe nelle norme previste dal regolamento europeo (applicabile come detto solamente nel caso di cabotaggio in un paese diverso dal proprio), e pertanto potrebbe applicare la norma di bandiera. Più specificatamente si possono configurare due situazioni, nave di primo registro e nave iscritta nel Registro Internazionale (ex

L. 30/98). Una nave iscritta in primo registro applica in pieno le normative previste dal Codice della Navigazione e dalle leggi fiscali, avendo obbligo di imbarcare personale interamente italiano/comunitario (art. 318 CdN) senza alcuno sgravio o defiscalizzazione».

Invece nel caso in cui la nave sia iscritta nel Registro Internazionale?

«Il Registro Internazionale Italiano consente la fruizione di diverse agevolazioni in materia fiscale e di composizione dell'equipaggio. In particolare al punto primo dell'accordo nazionale tra Cgil, Cisl, Uil e Confindustria datato 21 febbraio 2002, si prevede la possibilità, in caso di irreperibilità di personale italiano o comunitario, di imbarcare personale extracomunitario attraverso un meccanismo di silenzio as-

senso, da 48 ore dopo che l'armatore ha segnalato alle OO.SS. la suddetta difficoltà. A questa agevolazione si aggiunge la possibilità per l'Armatore di stipulare con le Segreterie Nazionali delle OO.SS. accordo di deroga permanente per la composizione equipaggio delle navi sociali. Per dovere di completezza si deve evidenziare come in prima istanza l'accesso al cabotaggio per il naviglio iscritto presso il registro internazionale fosse vietato, successivamente con la legge 326/2003 i benefici del Registro Internazionale vennero estesi al cabotaggio solo qualora i viaggi in suddetto traffico non avessero superato le sei unità o in alternativa che gli stessi superassero le 100 miglia nautiche di distanza fra i due porti toccati (da intendersi totale A/R)».