

# Mare, le acque agitate degli armatori il decreto cabotaggio divide il settore

RECEPENDO UNA NORMA UE CHE ALLARGA ALLE COMPAGNIE EUROPEE LE AGEVOLAZIONI ITALIANE, UN EMENDAMENTO MODIFICA LE NORME SUGLI EQUIPAGGI E RIAPRE IL CONTENZIOSO TRA GRIMALDI E ONORATO

Vito De Ceglia

Genova

**G**uerra dei mari. Ora c'è in gioco il futuro della flotta mercantile italiana, 2° in Europa 4° nel mondo. Un'industria galleggiante che ha il 60% delle navi di età inferiore ai 10 anni, grazie ai 15 miliardi investiti nell'ultimo decennio dall'armamento italiano. Con un traffico gestito nel 2015 di 437 milioni di tonnellate di merci. Flotta che può vantare anche il primato europeo nel traffico cargo di cabotaggio (il trasporto merci e passeggeri a corto raggio) nel Mediterraneo e nel Mar Nero con 240 milioni di tonnellate di merci trasportate (il 33,5% del totale), e in quello passeggeri con 80 milioni di persone trasportate, un giro di affari di 5 miliardi euro, 245 navi e quasi 11 mila marittimi occupati, di cui oltre 9 mila comunitari. Oggi, una buona fetta di questo patrimonio è generato dalle navi battenti bandiera italiana. Domani, chissà?

Il governo sta ultimando una legge delega per recepire, entro ottobre, la direttiva Ue che introduce anche nel Registro navale internazionale italiano le modifiche al regime della "tonnage tax" (la tassazione forfettaria sugli utili calcolati sulla base del tonnellaggio delle navi impiegate). Si tratta di uniformare la normativa italiana a quella Ue e permettere l'accesso alle agevolazioni fiscali e contributive anche alle navi battenti bandiere di altri Stati comunitari (non solo italiana come finora).

A tenere banco negli ultimi mesi è stata la polemica, dai toni accesi, tra due importanti armatori: Emanuele Grimaldi, ad del gruppo Grimaldi e presidente di Confitarma (Confederazione degli armatori italiani), e Vincenzo Onorato, numero uno di Moby Lines e Tirrenia. Scontro che dalle banchine è ap-

prodato dentro il Parlamento. A portarcelo è stato un emendamento all'articolo 24 del testo di legge, già passato all'esame della commissione Trasporti del Senato e della Camera, che apre di fatto una crepa nel Registro italiano. Secondo Grimaldi, potrebbe provocare a catena una riduzione dell'80% del tonnellaggio di bandiera, cioè la perdita di più di 500 navi, e di 13 mila posti di lavoro a bordo. Il motivo? Le nuove "regole di ingaggio" dei marittimi imbarcati sulle navi italiane di cabotaggio merci e passeggeri, iscritte nel Registro internazionale italiano: quelle con cui operano sia Grimaldi che Onorato. Imbarcare marittimi non comunitari, infatti, porta un indubbio vantaggio sul costo del lavoro. L'emendamento, secondo i suoi critici, potrebbe portare alla conseguenza di vedere armatori scegliere di battere bandiera straniera per convenienza.

Sarebbe una rivoluzione per il cabotaggio nel nostro Paese, oggi di esclusivo appannaggio italiano: oltre a Onorato e Grimaldi anche Gnv (Grandi Navi Veloci), della famiglia Aponte, il 2° operatore container al mondo; e Corsica-Sardinia Ferries, gruppo controllato dalla famiglia francese Lota, ma con un flotta battente bandiera italiana. Il testo della discordia, in sostanza, cambia le regole attuali. L'articolo 24 riscritto circo-scrive benefici fiscali e sgravi contributivi alle imprese che imbarcano esclusivamente marittimi comunitari o italiani sui traghetti merci e passeggeri che collegano porti nazionali, continentali e insulari, oppure quelli italiani che fanno rotte anche verso Stati extra Ue.

Da oltre 10 anni questi benefici sono concessi a tutte le compagnie di cabotaggio che operano su tratte superiori alle 100 miglia prevedendo "regole di ingaggio" dei marittimi più flessibili e in linea con le regole comunitarie. Con l'emendamento le misure diventano assai più restrittive. Grimaldi si lamenta: è colpita la nostra flotta, che opera su tratte insulari (ad esempio, Livorno-Porto Torres o Salerno-Palermo), continentali (ad esempio, Civitavecchia-Barcellona) ed extra Ue (ad esempio Saler-

no-Tunisi). Ma salverebbe Onorato, il cui core business è focalizzato nel mercato domestico, in primis sui collegamenti insulari serviti sia da Moby Lines che da Tirrenia.

La materia è complessa, perché sul cabotaggio in Italia - riporta la Filt-Cgil - esistono oggi due sistemi normativi distinti. Il primo impone tutto il personale comunitario solo sul cabotaggio "insulare", a prescindere dalla nazionalità della nave. Il secondo invece impone per legge alle sole navi battenti bandiera italiana l'obbligo di imbarcare almeno 6 comunitari sul cabotaggio "continentale" o extra Ue. Da qui la polemica di Onorato. "Il limite è stato superato quando sono stati annullati anche quei pochi privilegi che avevano i marittimi italiani imbarcati sulle rotte di cabotaggio nazionale, consentendo di fatto ad alcune compagnie di assumere manodopera extra-comunitaria", dichiara l'armatore. Secca la replica di Grimaldi: "Il Registro internazionale risponde alle regole Ue. L'articolo 24 così modificato va nella direzione opposta e con tutta probabilità verrà bocciato da Bruxelles". A Gnv, invece, non preoccupa questa modifica. "Abbiamo servizi di linea nazionali, internazionali o misti ma non in modo consecutivo quindi il problema non ci tocca", spiega il presidente e ad Roberto Martinoli. Tanto meno preoccupa Corsica-Sardinia Ferries: "Imbarchiamo solo marittimi comunitari e rispettiamo le regole Ue", taglia corto il dg Pierre Mattei.

Sulla questione, cerca di fare chiarezza l'avvocato marittimista Francesco Munari, ordinario di diritto Ue all'Università di Genova: "Ho la sensazione che l'effetto principale di questa disposizione sia quello di modificare le condizioni concorrenziali tra compagnie che già operano nel cabotaggio nazionale. C'è un rischio: quello di aumentare il potere di mercato di qualche armatore, in un settore già molto oligopolistico, con ricadute negative sui servizi e i prezzi".

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**[IL CASO]**

# Bandiere, l'irresistibile attrazione per Malta

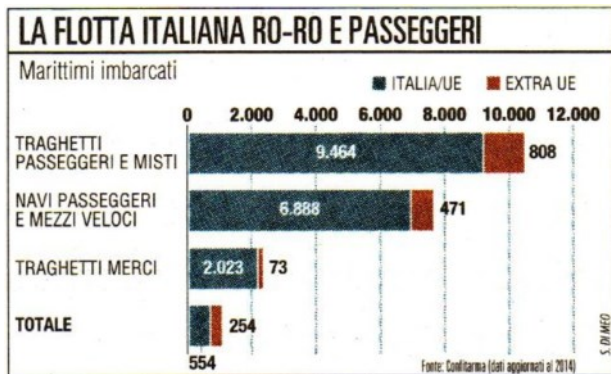
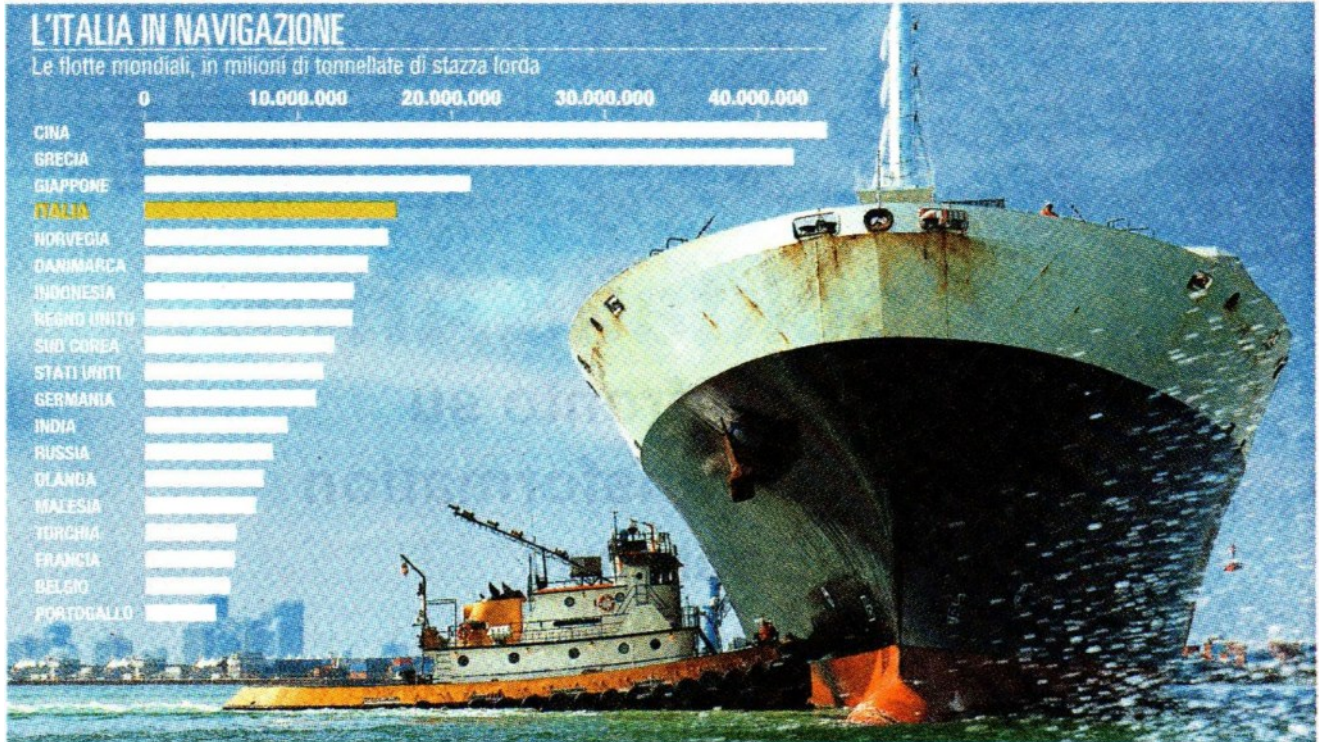
Nel 2015 la flotta di bandiera italiana si è attestata sui 16,5 milioni di tonnellate di stazza lorda, registrando un calo di circa il 3% rispetto ai 17,2 milioni raggiunti a fine 2014, anno che peraltro già scontava una flessione di circa l'8% sul precedente.

Il motivo? Maggiori costi rispetto ad altre bandiere europee (in media, 100 mila dollari in più l'anno) che hanno prodotto una flessione, segnalata anche dal ministero dei Trasporti, secondo cui nel biennio 2013-2014 sono state perse 101 navi, con un continuo drenaggio verso bandiere straniere. Le stime

Confintarma sui primi mesi del 2016 indicano però un trend tornato positivo.

Al momento, tuttavia, il registro più gettonato dagli armatori italiani è quello maltese. Tra i suoi benefici: una giurisdizione rispettabile e riconosciuta a livello internazionale; una legislazione in linea con l'Ue; un sistema di registrazione veloce e ben organizzato; leggi chiare e sicure sui mutui; bassi costi di registrazione; e assistenza 24 ore su 24, 7 giorni su 7 per le emergenze. **(v.d.c.)**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



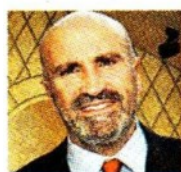
Nei grafici, il valore della flotta mercantile italiana, seconda in Europa e quarta nel mondo e dà lavoro a quasi 60 mila marittimi

**II PROTAGONISTI**



**GRUPPO GRIMALDI**

Oltre a Grimaldi Lines, il gruppo controlla Finnlines, leader nel Mar Baltico, e la greca Minoan Lines, leader in Adriatico tra Italia e Grecia, nonché tra il Pireo (porto di Atene) e Creta. Flotta: circa 120 navi. Dipendenti: 10mila. Ricavi: 2,9 miliardi di euro. Nella foto **Manuel Grimaldi**



**ONORATO ARMATORI**

Riunisce i marchi Moby, Toremar e Tirrenia. E' presente in Italia e in Francia, assicura collegamenti con Sicilia, Sardegna, Isola d'Elba, arcipelago toscano e Tremiti, Corsica, Francia, Malta. La flotta è composta da 64 navi. I dipendenti sono 4mila. I ricavi 2015 sono sui 609 milioni di euro. Nella foto **Vincenzo Onorato**



**GRANDI NAVI VELOCI**

Società che fa capo a Gianluigi Aponte, che controlla anche la compagnia ferry Snav. Le linee operate da entrambe sono 19: Sardegna, Sicilia, Croazia, Spagna, Malta, Tunisia, Marocco, golfo di Napoli, isole Eolie e Pontine. La flotta Gnv è composta di 12 navi. I dipendenti sono 1.200. I ricavi sono oltre i 300 milioni di euro. Nella foto l'ad **Roberto Martinoli**



**CORSICA-SARDINIA FERRIES**

Gruppo di proprietà della famiglia francese Lota. Collega la Corsica da Tolone, Nizza, Savona e Livorno. La Sardegna da Livorno. L'Isola d'Elba da Piombino. La flotta è composta da 13 navi. I dipendenti sono circa 1000, ma arrivano fino a 1.700 d'estate. I ricavi 2015 sono stati di 280 milioni di euro. Nella foto il direttore generale **Pierre Mattel**.