

# Quale bandiera per la flotta italiana? Il tricolore, molto probabilmente...

Al Seminario organizzato da *Ship2Shore* col supporto di IRI-Marshall Islands Registry armatori, shipmanager, registri e professionisti dello shipping offrono numerosi spunti di riflessione sulla necessità di avere una bandiera competitiva per la nostra marina mercantile

**Genova** – Peccato solo per l'inaspettata assenza del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture.

Invero la Sen. Simona Vicari era stata tra le prime ad aderire, con apparente entusiasmo all'invito di *Ship2Shore*, organizzatore del seminario (patrocinato da IRI - Marshall Islands Registry) 'Quale bandiera per la flotta Italiana? La scelta del paese di immatricolazione e del registro di classificazione, alla luce delle attuali novità legislative, regolamentari, assicurative, finanziarie e organizzative', tenutosi a Genova presso il Galata Museo del Mare, con ampia partecipazione (malgrado la concomitanza di un incontro su tematiche analoghe a Procida e di un altro congresso alla stessa ora a Genova): 93 partecipanti registrati di cui ben 40 collegati a 28 società di armamento e di gestione navi, oltre a una quarantina di studenti del corso universitario di Economia del Mare.

Planata nel mondo dei trasporti un mese fa su incarico del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, che le ha affidato - quale nuovo Sottosegretario di Stato - una poltrona molto ampia, con tante deleghe (all'attuazione della riforma dell'autotrasporto; alla realizzazione della piattaforma logistica nazionale; agli interporti; alla navigazione e continuità territoriale con le isole; alla navigazione interna; alle autostrade del mare), la politica palermitana purtroppo ha defezionato "a causa di improvvisi concomitanti impegni", che però francamente ci sono sfuggiti, esaminando le cronache.

Forse invece - a pensare male si commette peccato ma spesso si fa centro...



- un (parzialmente) comprensibile imbarazzo a dovere ufficializzare una posizione governativa perché il convegno, invero organizzato in tempi non sospetti, si è poi svolto in una fase davvero *caliente* della politica marittima italiana, schiacciata tra

l'incudine dei 'famigerati' emendamenti Cociancich' al disegno di legge 2228 sul registro internazionale e il martello della 'battaglia navale' Grimaldi-Onorato, che ha raggiunto recentemente temperature al calor bianco?

La Vicari avrebbe potuto dare in tempo reale delle risposte concrete a quesiti impellenti che alcuni dei panelist intervenuti - trasparente la loro delusione per l'inatteso forfait ministeriale - avevano in serbo per il Governo.

Dal suo canto la senatrice siciliana [il 25 marzo](#) in occasione di una cerimonia di Ustica Lines a Trapani disse che i due emendamenti che sembravano spiazzare la flotta italiana non saranno alla fine letali perchè "il Registro Internazionale non si tocca, dunque gli emendamenti così come sono ora, vanno ritirati."

E così è stato, almeno provvisoriamente. Anche perché i due emendamenti sembrano poter incredibilmente produrre l'effetto opposto di quello desiderato - il fine ammirevole sarebbe la tutela dell'occupazione dei marittimi italiani - e rischiano invece di risolversi in una clamorosa cancellazione del Registro Internazionale (compresi i benefici legittimi che ne derivano agli armatori e ai marittimi) introdotto dall'allora ministro Claudio Burlando nel 1998.

Non ha invece fatto mancare la propria presenza diretta Confitarma, malgrado qualche titubanza iniziale a individuare l'interlocutore giusto, compresa l'importanza di questo momento di confronto.

Vestendo alla perfezione la doppia parte di delegato associativo e di imprenditore del mare, Stefano Messina ha saputo rappresentare la posizione dell'armamento italiano nell'attuale turbolento contesto.

Il Presidente della Commissione Relazioni Industriali della principale espressione associativa dell'industria italiana della navigazione (l'altra è Fedarlinea, una volta rappresentante della flotta pubblica sotto il vessillo Finmare e oggi, totalmente privatizzata quest'ultima, raggruppante la

segue da pag.11

fronda di alcuni armatori del cabotaggio insulare) erede di una storia lunga 116 anni, ha ricordato che “considerando il *genuine link*, con oltre 17 milioni GT e più di 1.500 navi la nostra flotta è seconda (come dimensione) nell’UE e quarta nel mondo - dietro Cina, Grecia e Giappone e appena davanti alla Norvegia – grazie al fatto di avere investito 15,5 miliardi di euro in nuove costruzioni nell’ultimo decennio; il che permette di avere il 60%

del naviglio con meno di 10 anni e il 32% con meno di 5”.

L’armatore genovese ha rammentato come, alla vigilia della istituzione del Registro Bis, drammaticamente “nel 1997, le proiezioni prevedevano che la flotta italiana adibita ai traffici internazionali sarebbe scomparsa, quasi del tutto, nel 2004! Ma che dal 1998, con l’introduzione del Registro Internazionale, la essa ha appunto ricominciato a crescere, almeno sino al

2012, quando raggiunse il picco di 18,5 milioni GT”.

La crescita della flotta va di pari passo con un aumento significativo degli occupati sia a terra che a bordo: nel 1998 erano 30.000 gli occupati diretti dell’industria dei trasporti marittimi, oggi sono 63.000 gli addetti diretti più altri 100.000 nell’indotto. “Mentre dall’inizio della crisi mondiale nel 2008 l’occupazione nell’industria è diminuita del 3,5%, quella nel marittimo

è cresciuta del 12,7%”.

La riforma della navigazione internazionale avviata nel 1998 ha consentito altresì la permanenza in Italia di aziende armatoriali facenti capo – oggi - a gruppi internazionali, come Costa Crociere (Carnival) e Italia Marittima (Evergreen).

“Per consentire alla nostra flotta di crescere e restare competitiva, il Registro internazionale italiano deve essere affiancato da un’Amministrazione Marittima che, grazie a normative semplificate e razionalizzate, possa essere considerata il nostro valore aggiunto, in modo da poter rispondere in maniera sempre più concreta alle sfide che ci pone il mercato internazionale dello shipping” prosegue Messina. “Flotta all’avanguardia e personale specializzato sono prerequisiti indispensabili per affrontare la concorrenza internazionale. Occorrono sinergia e coordinamento tra tutte le parti interessate ai fini di assicurare la piena competitività del registro internazionale italiano, per difendere l’impianto normativo su cui poggia che – seppur in presenza di crisi come quella odierna - consente di: operare nei mercati marittimi, continuare a investire, creare occupazione, formare i giovani per le carriere di mare e terra, e di fare logistica” conclude il rappresentante di Confitarma.

L’affresco iniziale sul tema all’ordine del giorno proviene da Gian Enzo Duci, in una delle sue innumerevoli vesti professionali. Parlando da Professore a contratto presso il Dipartimento di Economia dell’Università degli Studi di Genova, l’altrimenti shipmanager, agente marittimo e shipbroker sale letteralmente in cattedra, spiegando chiaramente quelli che sono i ‘falsi miti’ sulla scelta della bandiera, fino a sgridare uno a uno quattro ingannevoli capisaldi tipici dei luoghi comuni dello shipping: “che un registro piuttosto che un altro possa essere indicato per acquisire vantaggi sulla tassazione societaria, sulla tassazione dei redditi dei marittimi, sulla contribuzione sociale e sull’ammissione a certi traffici.

“Che questo poker di ‘impostori’ siano tali



Stefano Messina



lo dimostra il fatto che l’Italia non è troppo penalizzata, ed anzi resti sotto la media di costi dell’UE, in un mondo marittimo dove pure il 70% degli armatori cambia bandiera rispetto a quella nazionale”.

Paolo Moretti, General Manager Marine RINA – ente che agisce in qualità di “recognized organization” per conto delle Autorità - ha presentato un’overview dell’armamento italiano tra flotta internazionale e italiana, con fotografia delle principali bandiere utilizzate.

La flotta di interessi italiani (navi sopra 100 GT) attualmente consta di circa 1.700 unità per 22,5 milioni GT, ed è pari al 2% di quella mondiale; essa è impiegata per il 97,5% in navigazione internazionale (in termini di GT) ed utilizza per i due terzi (65%) la bandiera italiana; la seconda bandiera più usata è Malta (13%), mentre altri Paesi (Liberia, Marshall Islands, Bahamas) non superano il 4% ciascuna.

In ambito yachting, la flotta italiana (pan-

segue a pag.13

segue da pag.12

fili sopra i 24 metri) – posta la ben nota difficoltà di risalire all'autentico proprietario, stante le coperture di azionariato a volte resesi necessarie per non incorrere in vessazioni fiscali - è costituita da 250 yacht per 7.500 metri lineari, ed è pari al 5% della flotta mondiale (come numero di unità).

In questo ambito la bandiera prevalente è Cayman Islands (19%), seguita da Stati Uniti (10%), Malta (5%) e molto indietro - appunto per la scarsa convenienza a inalberare bandiera nazionale determinata dalla 'caccia alla streghe ricche' indotta dal nostro Fisco - l'Italia col 3%, alla pari con Marshall Islands; il restante 60% è disseminato fra decine di diverse bandiere

“In totale sono 'nostre', fra navi propriamente dette e da diporto maggiore, quasi 2mila navi; un bel patrimonio che potrebbe essere più ampio se il Registro Internazionale potesse valere anche per i mega yachts, il cui modesto 3% sotto tricolore rappresenta certo un'occasione perduta” ammette Moretti, che poi conclude con una sorta di diktat. “La sicurezza è un fattore fuori discussione nella scelta della bandiera; che siano navi o yacht, la discriminante di ogni opzione può essere qualunque variabile di costo e prestazioni, tranne la sicurezza”.

L'angolo legale da cui osserva il mondo marittimo permette a Enrico Vergani, Partner dello Studio Legale Garbarino Vergani, di esprimere concetti obiettivi e pregnanti, ad iniziare da una generale 'lavata di capo' per il registro italiano, colto in fallo circa la recente convenzione di Londra sulla limitazione di responsabilità

Partendo dal concetto storico delle FOC Flag of Convenience, il legale genovese disserta sul *genuine link* in quanto così stabilito dalla normativa internazionale (Art. 5 1958 *Geneve Convention on High Sea*, Art. 91 *United Nations Convention on Law of the Sea*, *Montego Bay*, 10 December 1982, Articles 7-10 1986 *United Nations Conventions on Condition for Registration of Ships*), per arrivare ai criteri adottati



Gian Enzo Duci

normalmente dalle banche per avallare la scelta di una bandiera: ratifica delle principali convenzioni marittime, formalità per la registrazione dei mutui, informazioni sugli interessi della nave, rilascio delle procedure di vendita, auto-remidi ipotecari, finanza dei leasing.

“In questo ambito spicca per la sua convenienza la bandiera ellenica, fino al punto di essere talvolta un'insegna troppo 'comoda', eccedendo per convenienza, sino ad esigere una certa 'riabilitazione' sotto una decina di diversi aspetti” spiega Vergani, che poi - sdoganando definitivamente i pregiudizi sulle FOC - aggiunge: “Non c'è nulla di intrinsecamente insolito in un sistema di registro internazionale nave in cui il proprietario di una nave può essere situato in un Paese diverso dallo Stato di bandiera; tanto che le distinzioni tra registri nazionali, secondi e aperti lascia il tempo che trova, trattandosi di esercizio teorico inutile che pertanto deve essere evitato. In realtà le domande essenziali da porsi sono le seguenti: quali costi sono coinvolti con il Registro previsto? quanto è flessibile il Registro? quali sono i requisiti posti dai noleggiatori e caricatori? In che modo i comparti delle istituzioni finanzia-

rie e delle assicurazioni vedono tali registri?” termina pragmaticamente l'avvocato marittimista.

Sulla falsariga di un intervento comparativo tra Italia e Grecia in ambito marittimo si dipana l'intervento dell'esperto di finanza, Fabrizio Vettosi, Managing Director di VSL, il quale dimostra “Perché gli italiani sono quasi costretti a usare la bandiera italiana. Il business model è molto diverso da quello dei greci; i nostri 'cugini' del Mar Egeo sono molto *asset based*, noi invece molto *business based*. L'Italia potrebbe diventare un Open Register in conto terzi, il problema è come attrarre gli stranieri. I greci non hanno il problema della estero-vestizione e dunque possono

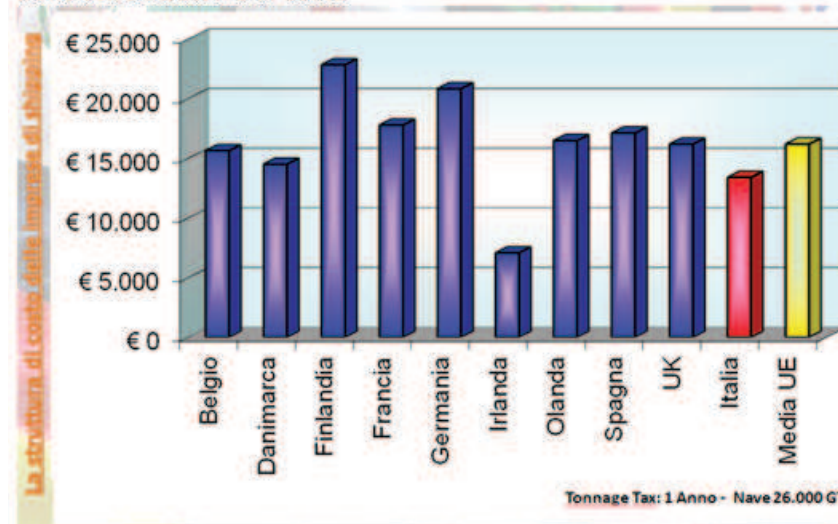
Italia”.

E alla domanda che, 'marzullianamente' si pone - “La nostra bandiera è buona o no?” - Vettosi trova facile risposta. “Non esiste la questione, la bandiera serve per certi scopi, è valida per gli italiani con forte struttura corporate based”.

Insomma, in parole povere Malta può essere la Marshall Islands di 'noialtri' armatori italiani.

Il navigato consulente aziendale e fiscalista (opera dal 1983) Stefano Quaglia - collabora da anni a riviste specialistiche ed effettua docenze alla Scuola Superiore di Economia e Finanze, è fondatore dello studio fiscale della Deloitte di Genova nel 1999 e attualmente partner fondatore dello

#### Bandiera e Struttura di costo



andare tranquillamente alle Marshall Islands, noi al massimo possiamo andare a Malta... Esiste una differenza di 155mila dollari annui con una bandiera sotto tonnage tax italiana nel primo anno d'attività” precisa l'*advisor finanziario* più noto dello shipping italiano, che riporta l'attenzione sul problema contingente “Oggi c'è scarsa offerta di denaro, quelle poche banche che erogano credito spesso non hanno sede in

Studio TCL Quaglia & Associati, formato da professionisti provenienti dalle *Big Four* - ha fatto un accurato excursus sulle normative fiscali attualmente vigenti in Italia nell'ambito dello shipping.

“Mi riferisco ovviamente al regime fiscale applicabile alle navi iscritte nel Registro Internazionale (1998) e alla Tonnage Tax (2005) con evidenza delle modifiche intervenute o in corso di definizione per il 2015

e 2016. Tali normative, confrontate con le ordinarie regole fiscali per le società in Italia, appaiono essere estremamente vantaggiose; ma il confronto, per essere realistico, va fatto coi regimi fiscali contributivi e salariali applicabili alle società estere con riferimento alle navi battenti bandiere diverse, senza trascurare gli aspetti connessi agli adempimenti burocratici e l'assenza di certezza del diritto che affligge il nostro Paese”.

Un possibile scenario delle strutture societarie evidenzia come l'esperienza abbia, purtroppo, insegnato che queste, specialmente se allocate in Paesi a fiscalità privilegiata o particolarmente agevolata, vengano sempre più *demonizzate* dalla nostra Amministrazione Finanziaria. “Sono palesi i rischi di contestazione connessi a: estero-vestizione (quando il Board decisionale è italiano o viene dimostrato che le decisioni vengono *di fatto* assunte in Italia); interposizione fittizia (quando viene creata una società schermo finalizzata a determinare un contesto fittizio con anche possibile applicazione del principio del c.d. “*look through*”); stabile organizzazione di società italiana con contestazioni in merito alla mancata tenuta delle scritture contabili e alla conseguente attrazione a tassazione in Italia dei redditi ivi prodotti” ammonisce il fiscalista genovese, il quale rimette “sempre più alla volontà del Legislatore di porre in essere provvedimenti strutturali concreti (regimi fiscali, contributivi e salariali) tali da far crescere, agli occhi degli armatori, il livello di attrattività e competitività del nostro Paese rispetto agli altri, ai fini di mantenere una bandiera tricolore consistente”.

Dai 'lacci e laccioli' che hanno da sempre impastoiato i registri di immatricolazione dei paesi occidentali, fino a divenire la ragione storica della nascita degli Open Registries, si focalizza la dissertazione storica di Filippo Guadagna, Presidente della società indipendente di manning Sirius

segue a pag.14

segue da pag.13

Ship Management.

“Prima che anche in Italia si arrivasse al Registro Bis, nel 1993 si profilò un progetto di registro Euros in concomitanza con la liberalizzazione nell’Europa Comunitaria; poi non se ne fece nulla, e nacquero i registri internazionali dei singoli paesi, con meno burocrazia e più efficienza, e tutela per l’occupazione marittima nazionale; il registro internazionale italiano ad esempio prevede almeno 6 marittimi italiani o UE. Gli *Open Registry* hanno dato la risposta richiesta, tranne una: l’assenza di un contratto accettabile per gli armatori perché il potente sindacato internazionale dell’ITF International Transport Workers Federation impose in maniera unilaterale il suo contratto, pena in caso di non applicazione la lotta senza quartiere alle navi, praticamente bloccate da sindacati in ogni porto toccato”.

Una sorta di pizzo bello e buono...

“Per ovviare a questo taccheggio legalizzato nacque International Maritime Employers’ Council (IMEC), sindacato dei datori di lavoro armatoriale, da subito riuscita a dialogare con ITF, istituendo un contratto standard più equo: oggi tutti i 360mila marittimi a bordo di navi con FOC hanno adottato questo contratto IBF (International Bargaining Forum)” racconta Guadagna, parte di un’associazione dove purtroppo il peso degli italiani è scarso, con ancora pochi armatori membri, che si contano sulle dita di una mano: Crystal Pool (Gruppo RR), ESA Enterprise Shipping Agency, MSC Mediterranean Shipping Co., Ships Surveys and Services (Perseveranza-D’Amato) e la stessa Sirius Ship Management di Guadagna (partecipata dal Gruppo d’Amico), oltre all’associata Confitarma.

“Il marittimo italiano di bassa forza non può competere coi concorrenti filippini: noi preferiamo navigare vicino a casa, non conosciamo l’inglese e costiamo di più. Ma sugli ufficiali potremmo andare alla conquista di altri mercati: dobbiamo partire da un buon marketing e dalla fisco-



Enrico Vergani

lizzazione degli allievi imbarcati su navi estere, così ci faremmo conoscere” conclude Guadagna.

“La reputazione non si compra” è l’efficace *incipit* di Roberto Giorgi, Chairman di Fraser Yachts, ma soprattutto una militanza di oltre 30 anni con V.Ships,

leader mondiale indiscusso tra le società di shipmanagement. “Essenziali per scegliere il business partner - che esso sia una bandiera, un assicuratore o un altro stakeholders - sono alcuni fattori chiave: l’immagine, la trasparenza, lo screening della proprietà, la tutela della gente di mare (lo dico da ex marittimo), l’approccio al partenariato, l’averne una sola voce, la leadership nei rispettivi segmenti di mercato, tirare fuori il meglio dalle persone, essere innovativi e sempre con una marcia avanti” ha concluso il virtuale ‘padrone di casa’, considerando che Giorgi è appena stato [rieletto alla Presidenza Triennale](#) dell’Associazione Promotori dei Musei del Mare, che il 22 maggio festeggia 20 anni di attività.

Chi è rimasto deluso dall’assenza del Governo è stata Daniela Fara, Direttore Generale, Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile, la quale ha ricordato la necessità impellente di provvedere a necessari adeguamenti sulla formazione del personale navigante entro il 31 dicembre 2016. “Siamo già in ritardo grave, perché si è dovuto aspettare 6 anni da quando la normativa internazionale è stata approvata! La formazione come competenze deve essere identica in tutti i paesi. Ma operare in un paese che ha una propria flotta fa certo la differenza; in Italia è più facile trovare i docenti, mentre è più difficile trovare un comandante che sappia trasmettere il *know how*”.

Angelo Scorza

**F. RAZETO & CASARETO SPA**  
FABBRICAZIONE OTTONAMI • HARDWARE MANUFACTURERS

## Quando nel 1996 Aldo Grimaldi accese la miccia della riscossa tricolore

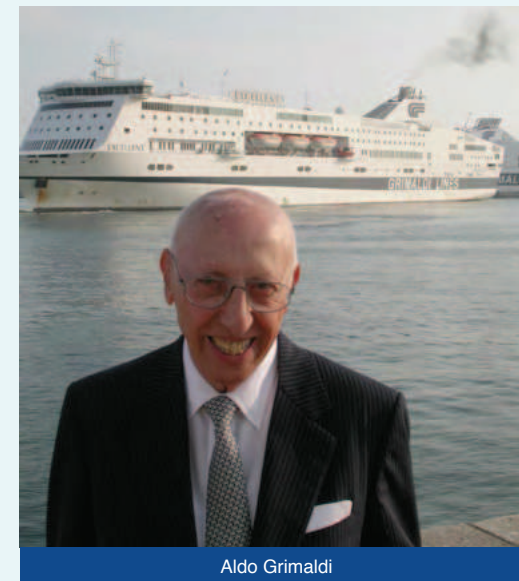
Venti anni fa il decano degli armatori italiani suggerì al ministro Burlando l’istituzione del Registro Internazionale poi varato nel 1998

A proposito di registro internazionale, al seminario genovese si è registrata una gradita ‘presenza remota. Malgrado importanti impegni famigliari, Alessandra Grimaldi ha inviato un’importante testimonianza.

“Complimenti per il Convegno organizzato da Ship2Shore su un tema così importante e di forte attualità. Come noto sono molto sensibile all’argomento, non solo perché coinvolge l’industria del mare, ma in particolar modo perché il nostro Gruppo e mio Padre in primis, l’ha sempre ritenuto fondamentale. Infatti, proprio Aldo Grimaldi, durante la sua Presidenza di Confitarma a fine anni ‘90, ha avviato con il Ministero l’iter affinché fosse riconosciuto il Registro Internazionale, di modo che la bandiera italiana potesse essere competitiva come le altre dei Paesi dell’Unione Europea (*il provvedimento vide poi ufficialmente la luce nel 1998 sotto la Presidenza di Paolo Clerici, ndr*)”.

Nel discorso che Aldo Grimaldi tenne in occasione dell’Assemblea Annuale di Confitarma nel 1996, sotto la sua Presidenza, si trovano già ben piantati i semi di quell’albero così ricco di frutti.

I passi successivi furono finalizzati a



Aldo Grimaldi

coinvolgere e sensibilizzare l’allora Ministro Burlando, e tutta la sua squadra, così come i vertici del Governo, sul fatto che il nostro Paese rischiava di perdere significative quote di tonnellaggio, per cercare una bandiera più competitiva.

Dopo quel primo discorso ufficiale, ne sono seguiti altri, altrettanto importanti, compresi quelli tenuti ai vari delle navi Majestic, Splendid, Repubblica Argentina ed Excellent, che riportavano in modo forte e chiaro le conseguenze che sarebbero derivate se non fosse stata presa una decisione sul Registro Interna-

segue a pag.15