

Messina sul Dl Sicurezza: "Macché agevolazioni, la norma limita i benefici che avevamo da quando c'è il Registro internazionale"

E' ancora dibattito sull'ultima bozza del Dl Sicurezza, che come richiesto da Bruxelles prevede l'estensione dei benefici fiscali oggi spettanti alle navi battenti bandiera italiana anche alle unità con bandiera comunitaria. Per Becce (Assiterminal) si tratta di "un'estensione della strumentalità"

di A. Qua.

02/05/2022

- Facebook
- Twitter
- Email

Genova - E' ancora dibattito sull'ultima bozza del Dl Sicurezza, che come richiesto dalla Commissione europea prevede l'estensione dei benefici fiscali oggi spettanti alle navi battenti bandiera italiana anche alle unità, armate da imprese con stabile organizzazione sul territorio nazionale, che battano bandiera comunitaria o dello spazio economico europeo. **I benefici**, secondo il decreto, saranno concessi anche al reddito determinato "dallo svolgimento di attività diverse da quelle principali derivanti da attività di trasporto marittimo" se rimangono sotto al 50% dei ricavi ottenuti dall'uso della nave. Dopo la levata di scudi della scorsa settimana di Partito democratico e Filt Cgil, oggi Stefano Messina, presidente di Assarmatori, sostiene che la previsione della norma è tutt'altro che un'estensione dei benefici fiscali, semmai una limitazione, perché "questo regime è in vigore da 24 anni, e la novità in questione è invece figlia di una Decisione della Commissione europea datata 11 giugno 2020, che va proprio nella direzione contraria rispetto a quanto paventato. I beneficiari dell'aiuto al trasporto marittimo potranno considerare le attività a terra nei redditi ammessi a beneficio nel limite del 50%, come chiesto proprio dalla Commissione per uniformare il nostro regime a quello degli altri Stati membri dell'Unione europea".

Insomma, dice Messina, è vero che il beneficio del Registro internazionale viene esteso anche alle navi battenti bandiera comunitaria, ma insieme viene inserito un tetto al 50% del reddito prodotto, che prima non c'era. Le indiscrezioni trapelate su Shipmag, che hanno fatto sollevare più che un sopracciglio a Pd e Filt Cgil proprio perché secondo alcuni osservatori l'impostazione del decreto sarebbe estensiva rispetto alla situazione attuale degli armatori, "è - secondo Messina - fuorviante e fa pensare che siano intervenuti su queste tematiche legate all'armamento e alla portualità non in possesso delle necessarie e corrette informazioni e quindi senza alcun approfondimento tecnico e altresì con una buona dose di retorica. Desidero sottolineare inoltre che questo regime è garantito solo alle imprese che hanno la sede in Italia: assurdo e strumentale fare riferimento ad altri soggetti". **In parole povere:** se la norma è presente in tutta Europa, cosa mai potrebbe spingere Maersk o Msc a spostare la sede in Italia per avere benefici dal fisco italiano per attività legate alle loro navi battenti bandiera comunitaria? "Nei fatti - spiega Gian Enzo Duci, vicepresidente di Confrtrasporto - saranno sempre Messina, Grimaldi o Grendi a utilizzare questo beneficio, in vigore dal 1998, per le attività legate alle loro navi. Con in più, il limite alle agevolazioni se il fatturato prodotto da queste attività supera il 50%. Tutt'al più, e questo potrebbe essere il vero effetto della norma, qualche armatore italiano potrebbe porre qualche sua nave sotto qualche altro stato dell'Unione europea, che abbia una bandiera più competitiva della nostra". "Non si dimentichi - aggiunge poi Messina - che l'organo dell'Unione ha imposto all'Italia di applicare questa misura entro gennaio 2021: il rischio quindi, più che una reprimenda al nostro Paese per l'adozione di questa normativa, sarebbe semmai quello dell'apertura di una procedura di infrazione per non averlo ancora fatto a distanza di 15 mesi dallo spirare del termine".

Qualche dubbio però rimane: è vero che già oggi è possibile applicare l'agevolazione del Registro internazionale alle attività di carico e scarico per gli armatori-terminalisti. Lo dice l'articolo 155 comma 2 del Testo unico sulle Imposte sui redditi (Tuir), che parla di "attività direttamente connesse, strumentali e complementari" a quelle svolte da navi sopra le 100 tonnellate di stazza lorda adibite a "trasporto merci, trasporto passeggeri, soccorso, rimorchio, realizzazione e posa in opera di impianti ed altre attività di assistenza marittima da svolgersi in alto mare". **L'articolo 6 quinquies del decreto, al comma 1, lettera c)**, parla di "attività diverse da quelle derivanti da attività di trasporto marittimo, a condizione che in ciascun esercizio i relativi ricavi di competenza non superino il 50% dei ricavi totali ammissibili derivanti dall'utilizzazione della nave". Insomma, si chiede Luca Becce, presidente di Assiterminal, per

rendere aderente la nuova formulazione alla previgente, non sarebbe stato sufficiente usare le stesse parole del Tuir? Con questa nuova formulazione invece, sembrerebbero non esserci limiti alla strumentalità prevista proprio dal Testo unico.

C'è inoltre un documento della Feport, l'associazione europea dei terminalisti, che ricorda che comunque, da qualunque parte si voglia guardare questa vicenda, gli armatori che si stanno muovendo per integrare la catena logistica, godono di un regime di agevolazione fiscale decisamente superiore a quello dei terminalisti puri. Cifre dell'Ocse alla mano, la pressione fiscale su un terminalista puro risulta infatti doppia rispetto a quella che insiste su un operatore terminalistico integrato verticalmente, e tripla rispetto a quella di una compagnia di navigazione.