

Registro Internazionale ancora uno stop alla riforma

Di

Abele Carruezzo

-

3 Maggio 2022



Roma. Doveva essere l'occasione giusta, da parte del Consiglio dei Ministri di ieri, per esaminare la bozza del decreto contenente la riforma del Registro Internazionale elaborata per volere della Commissione Europea. Due anni addietro, la Commissione Europea ha prorogato la validità dell'impianto normativo fino al 31 dicembre 2023 del regime italiano a favore del Registro Internazionale delle navi, a condizione che l'Italia ne estendesse i benefici alle altre bandiere europee del c.d. SEE (Spazio Economico Europeo), con alcune precise prescrizioni e a una scadenza temporale ben definita.

L'attenzione della Commissione europea riguarda gli ambiti di applicazione dei benefici (imprese ammissibili, navi ammissibili, ammissibilità dei rimorchiatori e delle draghe, le entrate ammissibili distinte tra principali (risultanti dalle attività di trasporto marittimo) ed entrate non principali (accessorie), costi del lavoro per i marittimi, marittimi ammissibili (anche su rimorchiatori e draghe). Sotto

osservazione UE si trova il noleggio a tempo e a viaggio delle navi, la locazione a scafo nudo, i requisiti connessi al legame di bandiera e limiti legati all'obbligo di battere bandiera nazionale, percentuale minima di navi battenti bandiera dell'Ue per l'adesione al regime.

Il Consiglio dei Ministri di ieri ha preferito non procedere per questioni che sia quanto sopra e sia le questioni dei nove nuovi articoli e in particolare l'articolo 6-quinquies del decreto della legge istitutiva del Registro Internazionale (D.L. 457/1997), convertito poi dalla Legge 30/1998.

La nuova bozza all'art.1 riscrive il comma uno facendo una dettagliata descrizione della navi iscrivibili nel Registro Internazionale e precisa: "le navi che effettuano attività di trasporto marittimo, inteso come trasporto via mare di passeggeri o merci tra porti, nonché tra un porto e un impianto o una struttura in mare aperto", aggiungendo una lista di unità navali particolari come le supply vessel, posacavi, navi appoggio, draghe, ed altre).

In questa lista è precisato che rimorchiatori e draghe beneficiano degli sgravi fiscali e contributivi "soltanto a condizione che almeno il cinquanta per cento delle attività annuali delle navi costituisca trasporto marittimo e soltanto su tali attività di trasporto".

Poi seguono nuovi articoli (per la precisione nove) per circoscrivere la fruibilità dei benefici fiscali previsti; nello specifico, il reddito ricavato da "attività diverse da quelle principali derivanti da attività di trasporto marittimo" è totalmente accorpabile a quello derivante dall'attività di trasporto marittimo propriamente dette.

Con riferimento alla decisione di Bruxelles, i benefici "si applicano anche alle imprese di navigazione residenti e non residenti aventi stabile organizzazione nel territorio dello Stato, che utilizzano navi iscritte nei Registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio Economico Europeo, ovvero navi battenti bandiera di Stati dell'Unione europea o dello Spazio Economico Europeo adibite esclusivamente a traffici commerciali internazionali in relazione alle attività di trasporto marittimo o alle attività assimilate di cui all'articolo 1, comma 1".

Restano ferme le "disposizioni concernenti la composizione minima dell'equipaggio e le Tabelle di Armamento".

A proposito di 'Tabelle di Armamento', il Consiglio dei Ministri dovrebbe sapere che spesso non sono conformi alle norme di Sicurezza della Navigazione e della salvaguardia della Vita Umana in mare.

A volte non è per una mancanza da parte degli armatori; ma le Tabelle di Armamento hanno lo scopo di fronteggiare le emergenze a bordo delle navi in navigazione, in rada e in porto. E molte volte, le navi si trovano con le Tabelle di Armamento e Ruolo d'Equipaggio, rilasciate in via provvisoria dall'A.M., che non consentono di esplicitare la normale gestione della nave e neanche le fasi di un'emergenza.

Occorre far saper ai Ministri preposti che per le navi passeggeri che ormeggiano nei porti degli Stati Uniti, l'Autorità dello Stato di approdo della nave pretende che in caso di emergenza ogni membro dell'equipaggio deve avere un solo compito.

Non rispondendo a tale requisito per l'US Coast Guard costituisce grave inadempienza con il rischio di 'fermo- nave'.

Fra i nuovi articoli, figura il 6-sexies che stabilisce che affinché lo sgravio fiscale possa applicarsi anche "all'attività delle navi prese a noleggio a tempo o a viaggio a condizione" occorre soddisfare almeno uno di tre requisiti: in caso di noleggi a scafo nudo, bisogna operare direttamente il 20% della propria flotta complessiva; la quota di navi noleggiate con bandiera non europea non deve superare il 75% della flotta ammissibile; il 25% dell'intera flotta del beneficiario deve battere bandiera.

I casi in questione, da risolvere al più presto sono: un armatore, con nave iscritta nel registro Internazionale su un servizio 'door to door', fattura un unico importo che comprende la tratta sea way (compresa la banchina) più quella terrestre e quindi beneficia dell'intera tratta, con un imponibile solo del 20%. L'altro caso riguarda le navi da crociera quando vendono escursioni a terra o altri servizi, con imponibile al 20% perché la nave è iscritta nel Registro Internazionale.

Per i sindacati, Filt Cgil e Ultrasporti sono convinte che concedere i benefici anche al reddito determinato da attività diverse da quelle marittime, significa mettere a rischio la concorrenza nel settore della logistica.

L'ultimo articolo, circa l'esborso stimato per le casse pubbliche dell'adeguamento del Registro Internazionale alle indicazioni della Commissione UE: "Gli oneri sono valutati in 10 milioni di euro per l'anno 2022, 12,8 milioni di euro per l'anno 2023 e 11,6 milioni di euro a decorrere dall'anno 2024".

Per Assarmatori il presidente Stefano Messina dichiara: "Decisione della Commissione Europea datata 11 giugno 2020, che 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 tale 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". Tutto è rinviato al prossimo Consiglio dei Ministri.