

Dal carburante, all'acqua, dagli alimentari ai pezzi di ricambio: gli armatori scelgono altri scali. L'allarme delle imprese

Troppa burocrazia per le facilitazioni fiscali, per i rifornimenti le navi dribblano l'Italia

IL CASO

Alberto Quarati / GENOVA

Lo scorso 14 agosto sono diventate esecutive le modifiche all'articolo 8 bis del Testo unico sull'Iva - tardivo adeguamento dell'Italia a una serie di prescrizioni dell'Unione europea sul regime di non imponibilità dell'Iva sulle forniture di bordo.

Da allora, l'Anpan - l'associazione che riunisce i circa 70 provveditori navali italiani, di cui 30 nelle sole Genova e Liguria - stima che le aziende del settore abbiano perso dal 30 al 70% dei propri fatturati.

Criterio principe per beneficiare dell'esenzione, è quello relativo alla navigazione in alto mare: una nave ha diritto all'esenzione se ha percorso almeno il 70% dei viaggi nell'anno precedente in acque internazionali, cioè oltre 12 miglia dalla costa.

Per poter beneficiare dell'esenzione sull'Iva, la nuova normativa chiede ora all'armatore di trasmettere in via telematica un modello all'A-

La stretta, per evitare le frodi, si applica senza differenziazioni alle flotte commerciali

Si stima che le aziende del settore, per lo più liguri, abbiano perso dal 30 al 70% di fatturato

genzia delle Entrate elencando tutti i fornitori coinvolti negli approvvigionamenti che la sua nave effettua quando entra in un porto italiano.

Così, per esempio, un fornitore che opera a beneficio di 10 navi appartenenti allo stesso armatore, deve essere indicato 10 volte nel modello dell'Agenzia. Un armatore con 30 navi sui cui operano mediamente 20 fornitori, dovrà identificare e comunicare preventivamente 600 intersezioni tra nave e singolo fornitore.

Paradossalmente, la modifica al testo unico nasce per proteggere proprio i fornitori: se in precedenza erano questi a rispondere in solido quando l'armatore veniva colto a frodare il fisco, ora è l'armatore a dover comunicare direttamente al fisco le prove della sua buona fede, pena l'impossibilità di beneficiare dell'esenzione IVA.

Il problema è che la stretta, tarata per evitare le frodi nel settore nautico, si applica senza differenziazioni anche alle navi commerciali. Ma un mercantile, se non opera nel quadro del cabotaggio costiero, è pressoché sempre destinato a viaggiare prevalentemente in alto mare. Molto meno uno yacht, che per ovvi motivi può passare più tem-

po sotto costa, rendendo più stringente la necessità di un'autodichiarazione.

Per gli armatori battenti bandiera italiana, un balzello in più in un contesto burocratico già pesante: pure con qualche sospiro, i big del settore come Costa Crociere o Grimaldi si sono già adeguati. Più critica la situazione per gli armatori stranieri: in un primo momento, questi venivano trattati come gli italiani, e quindi a loro non veniva chiesta solo la compilazione di tutta la fitta modulistica necessaria, ma prima ancora, di fare domanda e ottenere un codice fiscale italiano per poter accedere ai servizi delle Entrate. Da subito il meccanismo, unico nel panorama europeo, si è rivelato critico, così l'Agenzia ha consentito, per i soli armatori stranieri, di trasmettere la dichiarazione via posta elettronica, in assenza di codice fiscale.

Ma anche così, spiega Cesare Cavalleroni, presidente dell'Anpan, i problemi sono rimasti: «Con questa procedura certamente l'Agenzia ci è venuta incontro, ma in un anno le navi straniere che toccano i porti italiani sono migliaia: e non ci sono solo le unità che compiono servizi di linea regolari, che magari possono avere una relativa dimestichezza con i nostri porti. Ci sono navi che arrivano qui due volte l'anno, molte che toccano l'Italia una sola volta, o per la prima volta».

Tutte le dichiarazioni inviate da queste unità sono riversate sul centro operativo dell'Agenzia delle entrate a Pescara.

Il via libera ovviamente non può essere immediato: «Intendiamo. In una situazione ordinaria, ottenere una risposta in uno o due giorni su una pratica con il fisco è una tempistica eccellente, ma il problema è che in quell'arco di tempo una nave fa in tempo ad arrivare e ripartire. E nelle ultime settimane i tempi si sono allungati, non sappiamo esattamente perché, fino a cinque giorni o una settimana» dice Cavalleroni.

Risultato, le navi straniere stanno evitando di fare acquisti in Italia, rinviando a porti di Paesi confinanti come Francia o Albania dove la normativa europea viene applicata senza formalità così rigide (basta una dichiarazione in carta libera); i fatturati dei provveditori italiano crollano, e l'intera filiera è compromessa, visto che la nave quando si ferma compra carburante, alimentari, pezzi di ricambio, equipaggiamenti di sicurezza. Per questo che in pressing sull'Agenzia delle Entrate per una modifica della norma non ci sono solo i provveditori - in questo momento l'anello più debole della catena - ma anche altre associazioni imprenditoriali come l'Unem, Assocostieri o la stessa Confitarma. —



Un momento del rifornimento di combustibile

IN BREVE

Telefonia

Labriola: «Il Brasile ha un ruolo centrale nella strategia Tim»

Il Brasile «è al centro del piano strategico di Tim». Lo ha detto l'amministratore delegato di Tim Brasil e direttore generale di Tim, Pietro Labriola, in una conferenza stampa in Brasile, secondo quanto riferisce l'agenzia di stampa Bloomberg. Labriola ha detto che Tim Brasil punta a diventare «il miglior operatore mobile entro il 2023» e che «offrirà il 5G nelle capitali brasiliane prima della deadline» concordata con il governo. Per portare il 5G in Brasile Tim si è alleata con Huawei ed Ericsson. E sono stati siglati a Brasilia i contratti per il 5g con le principali società telefoniche operative in Brasile. —

FAI SHOPPING E VINCI UNA SETTIMANA BIANCA

DALL' 8 DICEMBRE 2021 AL 31 GENNAIO 2022
SPENDI 50€ E PARTECIPA AL CONCORSO



TRATTER
HOF

MOUNTAIN
SKY HOTEL

BRUGNATO 5 TERRE
OUTLET VILLAGE

A12 Genova-Livorno, uscita Brugnatò (SP) shopinnbrugnatò5terre.it

concorso a premi - fai shopping e vinci una settimana bianca. Valido dal 08/12/2021 al 31/01/2022. Estrazione finale entro il 31/03/2022. Montepremi totale 7.500.000€ (iva esclusa). Regolamento disponibile c/o l'InfoPoint del Courjet Village e sul sito shopinnbrugnatò5terre.it.