

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Imu e Tasi su beni demaniali portuali: dal 2020 cambia lo scenario

Nicola Capuzzo · Friday, January 17th, 2020

*Contributo a firma di Davide Magnolia e Giacomo Falsetta \**

\* *LCA studio legale*

Come ormai noto, alcuni terminal portuali hanno già ricevuto avvisi di accertamento in merito alla (presunta) debenza delle imposte locali sugli immobili siti in area demaniale, sia sulla scorta della giurisprudenza di legittimità, che ha in ultimo chiarito come i fabbricati e le aree scoperte con autonomia funzionale e reddituale non possano essere esentate dall'assoggettamento alle imposte (si vedano sentenze della Suprema Corte n. 10031/2017, n. 7390/2018 e n. 10287/2019) sia sulla base della disposizione introdotta dalla c.d. legge finanziaria 2018 (all'art. 1, comma 578) in tema di assoggettamento di tali beni ad IMU e TASI come interpretata dall'Agenzia delle Entrate nella recente circolare 16/E del 01.07.2019.

Prima di questo intervento legislativo, con il d. lgs. 504/1992 il legislatore aveva stabilito un regime di **esenzione dall'imposta comunale** per gli immobili classificati nella categoria catastale E, ovvero gli "*immobili a destinazione particolare*" (art. 7, comma 1, lett. B). Tra questi, sono annoverate le "*stazioni per servizi di trasporto, terrestri, marittimi ed aerei*" (E/1) e le "*costruzioni e fabbricati per speciali esigenze pubbliche*" (E/3). L'ambito di applicazione di tale regime agevolato era stato esteso fino a ricomprendere anche i fabbricati presenti all'interno delle aree demaniali pubbliche, comprese quelle marittime. Successivamente, però, sono intervenute tre modifiche, regolamentari e legislative (segnatamente, il decreto del Ministero delle Finanze n. 28/1998, l'art. 18 della l. 388/2000 ed il d.l. n. 262/2006, poi convertito in l. 286/2006), le quali hanno mutato radicalmente il quadro normativo sul punto, con la conseguenza che quegli immobili, porzioni di immobili o aree con potenzialità di autonomia funzionale e reddituale, pur se presenti all'interno di una stazione portuale, non avrebbero più potuto godere dell'esenzione originariamente stabilita dal d. lgs. 504/1992.

In questo quadro, l'intervento legislativo di cui alla legge finanziaria 2018 ha introdotto un espresso principio di esenzione per alcuni beni in area portuale demaniale, ma solo *pro futuro*.

La norma ha infatti chiarito che, a decorrere dal **1° gennaio 2020**, le banchine e le aree scoperte, anche se in concessione a privati, sarebbero state **esenti** dall'imposta locale a condizione che (i) appartengano ad un porto di rilevanza nazionale ed internazionale di competenza dell'Autorità di sistema portuale e (ii) siano adibite alle operazioni e/o ai servizi portuali. Il regime di esenzione avrebbe incluso altresì le connesse infrastrutture stradali e ferroviarie, nonché i depositi ivi ubicati (diversi da quelli doganali), a patto che siano *“strettamente funzionali alle suddette operazioni e servizi portuali”*.

L'Agenzia delle Entrate, con la circolare 16/E sopra richiamata, ha ritenuto che tale disposizione abbia *“introdotto sostanziali modifiche al pregresso quadro normativo generale di riferimento”* e non si possa quindi configurare come una mera norma interpretativa del regime tributario in essere.

Secondo l'interpretazione dell'Agenzia, quindi, l'esenzione sarebbe applicabile solo **dopo** il 01.01.2020, ed è sulla base di tale presupposto giuridico che i Comuni si ritengono oggi legittimati ad applicare le imposte ai beni presenti in area portuale per il pregresso.

Il tema dell'assoggettabilità dei beni demaniali alle imposte tributarie locali è particolarmente complesso e foriero di difficoltà interpretative ed applicative. Il criterio di *“stretta funzionalità”* dei beni non è univoco, soprattutto laddove tali beni presentino comunque *“autonomia funzionale e reddituale”*. Resterebbero peraltro esclusi dall'esenzione tutti i beni presenti in aree demaniali pertinenti a porti che non siano *“di rilevanza economica nazionale e internazionale di competenza delle Autorità di sistema portuale”*, creando una disparità di trattamento tra beni del tutto identici per caratteristiche e finalità. Il nuovo orientamento giurisprudenziale incide inoltre negativamente *“sul calcolo della convenienza economica che l'operazione può avere per il concessionario”*, già evidenziato dalla giurisprudenza di merito -seppur in altro contesto, si veda T.A.R. Lecce, (Puglia) sez. II, 09/02/2012, n.246 e T.A.R. Trieste, sez. I, 04/11/2015, n. 479- come elemento decisivo nel processo di determinazione del soggetto privato ad instaurare il rapporto con l'Autorità.

Il tema è oggetto della massima attenzione, atteso che l'imposizione delle imposte locali sui fabbricati e sulle aree scoperte in area demaniale determina un elemento destabilizzante -spesso di rilevante gravità e certamente del tutto imprevisto - dell'attività economica degli operatori terminalisti, ed in grado di pregiudicare la stessa sopravvivenza di molte realtà portuali.

## **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Friday, January 17th, 2020 at 12:08 pm and is filed under [Porti](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.