

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Bruxelles ha esteso al 2023 il Registro Internazionale delle navi: per l'Italia sia rischi che opportunità

Nicola Capuzzo · Thursday, June 11th, 2020

La Commissione europea [ha annunciato](#) l'approvazione dell'estensione fino al 2023 del Registro Internazionale delle navi e dei benefici ad esso connessi, vale a dire sgravi contributivi e fiscali (Tonnage Tax) per le unità impiegate su rotte internazionali. In attesa che venga reso pubblico il documento integrale la comunicazione pubblicata da Bruxelles contiene già alcuni elementi importanti e le cui conseguenze potrebbero essere presto tangibili nel panorama dello shipping italiano.

L'Europa, annunciando appunto l'estensione del Registro Internazionale, sottolinea che "l'Italia si è impegnata ad apportare una serie di modifiche al suo regime per evitare indebite distorsioni della concorrenza e per evitare qualsiasi discriminazione tra le compagnie armatoriali e i registri dei diversi Stati facenti parte dell'Area Economica Europea".

La nota precisa ad esempio che d'ora in poi le shipping company potranno beneficiare della riduzione d'imposta (il regime fiscale forfettario della Tonnage Tax) e di altri benefici solo in alcuni casi specifici. Saranno infatti riservati ai ricavi derivanti dal core business rappresentato dal trasporto merci e passeggeri, ad alcuni ricavi accessori strettamente connessi all'attività di trasporto marittimo (fino ad un massimo del 50% dei ricavi operativi della nave), a determinate condizioni ai ricavi derivanti da attività di rimorchio e dragaggio e infine, sempre a determinate condizioni, al noleggio a scafo nudo e attività di noleggio a tempo o a viaggio.

La Commissione Europea spiega inoltre che, per accedere ai benefici del Registro Internazionale, una compagnia deve avere larga parte della propria flotta battente una bandiera comunitaria e a questo proposito Bruxelles precisa che "le autorità italiane si sono impegnate a estendere i benefici del regime a tutte le navi ammissibili che battono bandiera europea. Ciò eviterà qualsiasi discriminazione tra le compagnie di navigazione e i registri dei diversi Stati e manterrà le regole del mercato interno sulla libertà di stabilimento".

La Commissione, concludendo che a queste condizioni il regime italiano è conforme alle norme Ue in materia di aiuti di Stato, ha precisato che l'Italia ha sette mesi di tempo per rispettare l'adozione di quanto disposto da Bruxelles.

A quante pare, quindi, in primis non sarà più possibile rinviare l'apertura alle altre bandiere

comunitarie del Registro Internazionale e questo aspetto presenta sia minacce che opportunità per lo shipping nostrano. Uno dei rischi principali è quello che l'armamento italiano acceleri la fuga verso bandiere estere (il fenomeno detto *flagging out*), soprattutto quelle società che controllano navi impiegate su rotte internazionali. Se nel frattempo il Governo non interverrà sburocratizzando e rendendo meno onerose le procedure richieste, le società italiane potranno mantenere la loro sede e struttura nel nostro Paese ma beneficeranno regolarmente di sgravi fiscali e contributivi pur iscrivendo la propria flotta a Malta, Cipro o in altri paesi Ue. Su questo tema recentemente è intervenuta su SHIPPING ITALY Confitarma lanciando un appello all'esecutivo e [quantificando in un range fra 40mila e 100mila euro all'anno per ogni nave gli extra costi della burocrazia italiana](#).

Al tempo stesso, però, questa misura potrebbe attirare in Italia una compagnia come Msc Crociere perché, con navi battenti bandiera maltese (alcune già la hanno, altre battono il vessillo di Panama) e una stabile organizzazione nel nostro Paese (dovrebbe trasferirla trasferire un po' di risorse dal Regno Unito e dalla Svizzera), la società fondata da Gianluigi Aponte godrebbe di sgravi notevoli per la forza lavoro che a bordo (molti dei quali sono proprio italiani). Discorso simile varrebbe per Saipem (la cui flotta in larga parte batte bandiera di Madeira) e altre realtà armatoriali come Augustea (che da Napoli ha spostato a Malta tutta l'attività armatoriale del gruppo).

Un altro aspetto importante riguarda infine la limitazione dei ricavi soggetti a sgravio fiscale: finora molte compagnie di navigazione inserivano nel nolo marittimo *door to door* sia il servizio di trasporto merce via mare che la tratta terrestre. Idem dicasi per gli introiti provenienti dai negozi a bordo delle navi di Costa Crociere. Da domani solo una parte di tutto ciò che non riguarda il nolo della tratta marittima sarà ammessa al computo dello sgravio fiscale e comunque non oltre il 50% dei ricavi caratteristici della nave. Una previsione, quest'ultima, che riguarderà da vicino molte società di navigazione come Grimaldi, Messina, Italia Marittima e altre.

Apprezzamento per questa estensione concessa dalla Commissione Europea è arrivata da Confitarma, il cui presidente Mario Mattioli ha dichiarato: "Tale proroga è di fondamentale importanza per la competitività dell'industria marittima genuinamente radicata sul nostro territorio. E' quindi essenziale che la nostra Amministrazione si adoperi prontamente per applicare i contenuti della decisione della Commissione europea. Auspico anche che finalmente si colga l'occasione per introdurre semplificazioni di procedure obsolete che a tutt'oggi gravano sulle navi di bandiera italiana, migliorando la competitività del Registro internazionale anche rispetto ad altri registri europei. Interventi a costo zero che, come è noto, Confitarma richiede da vari anni e che ha recentemente sollecitato nell'imminenza del decreto in materia di semplificazioni di prossima emanazione".

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, June 11th, 2020 at 4:41 pm and is filed under [Featured](#), [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

