

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Agenzia delle Entrate e Registro Internazionale: per Duci la Risoluzione 15/E sarà un autogol per l'Italia

Nicola Capuzzo · Monday, March 8th, 2021

Che effetti avrà e chi riguarda da vicino [la Risoluzione 15/E appena pubblicata dall'Agenzia delle Entrate](#) che colpisce le società armatoriali straniere con le proprie navi iscritte nel Registro Internazionale Italiano?

È questa la domanda del momento nello shipping italiano e SHIPPING ITALY ha provato a chiedere una risposta a Gian Enzo Duci, al vertice della Commissione Manning di Federagenti di cui è anche past president nonché titolare del corso di “Implicazioni economico finanziarie delle scelte armatoriali” tenuto nel programma della laurea in Economia Marittima e dei Trasporti dell'Università di Genova, nel quale da oltre vent'anni il tema del Registro Internazionale viene sviscerato da ogni punto di vista.

Come ormai noto [l'Agenzia delle Entrate con questo pronunciamento](#) nega, anche retroattivamente, il credito d'imposta sull'Irpef dei marittimi imbarcati su navi iscritte nel Registro Internazionale italiano alle compagnie di navigazione comunitarie senza stabile organizzazione nel nostro Paese, malgrado il combinato della legge e del Codice della Navigazione sembri prevedere espressamente tale requisito solo per gli armatori extracomunitari.

“Io temo che ci possa essere stata da parte dell'Agenzia una lettura affrettata della Legge del 2017 adottata dal nostro Governo (ma ancora non in vigore, ndr) in risposta alle indicazioni dell'Unione Europea sull'estensione alle bandiere comunitarie dei benefici fiscali attribuiti dall'Italia alle navi battenti bandiera nazionale ed iscritte nel Registro Internazionale” esordisce Duci.

Il tema è di stretta attualità a fronte della nuova richiesta di Bruxelles di estendere alle bandiere comunitarie anche i benefici contributivi su cui è [nota la discussione in corso tra Confitarma ed Assarmatori](#). “I due casi, per quanto possano sembrare simili, presentano differenze che, per quanto sottili, sono dirimenti sul tema. In assenza della bandiera italiana, infatti, il requisito della residenza o dello stabilimento in Italia del soggetto beneficiario credo sia indispensabile per vedersi riconosciuto un aiuto nel nostro Paese: altrimenti non si avrebbe legame alcuno con la nazione” è il seguito della riflessione.

Duci poi aggiunge: “Diverso è il caso in cui vi sia l'uso della bandiera italiana dove il legislatore, al fine di evitare accuse di discriminazione da Bruxelles, nel 1997, anno in cui è stata redatta la

legge sul Registro Internazionale, ha voluto (dovuto?), attribuire l'iscrivibilità e i benefici del registro alle navi degli armatori comunitari senza richiedere loro la stabile organizzazione nel nostro Paese, condizione che invece è espressamente richiamata per gli extracomunitari". Il ragionamento è che per coerenza, se il legislatore avesse voluto la stabile organizzazione per i comunitari, lo avrebbe espressamente indicato come è stato fatto per gli extracomunitari.

Il provvedimento, tra l'altro, sembrerebbe in contraddizione con l'impostazione data e accettata per oltre vent'anni dalla stessa Agenzia delle Entrate anche attraverso strumenti quali gli interpellanti, che malgrado non fossero stati pubblicati erano ben noti agli operatori nazionali ed esteri. "L'aspetto della retroattività infatti è forse quello più sorprendente" sottolinea il docente universitario genovese, secondo il quale "in questo modo l'Italia perde credibilità verso gli investitori stranieri nello shipping e molto probabilmente vedrà aprirsi un nuova vertenza con Bruxelles dove, sul settore marittimo portuale, son fin troppi i fronti che devono essere affrontati dal nostro Governo nei prossimi mesi".

"Mi rendo conto di come sia indiscutibile che la materia presenti peculiarità e articolazioni difficili da padroneggiare se non si è degli specialisti di settore" osserva Duci, "ma ho la sensazione che l'Agenzia delle Entrate sia intervenuta con la clava su un complesso meccanismo di orologeria".

Il vicepresidente di Conftrasporto – Confcommercio preferisce non fare nomi sui gruppi armatoriali direttamente colpiti da questo pronunciamento, ma dice che il tema riguarda direttamente o indirettamente associati di Confitarma e Federagenti, e ritiene che anche Assarmatori possa volere un chiarimento sulla questione. SHIPPING ITALY da altre fonti ha appreso che la questione dovrebbe riguardare da vicino navi di Vroon, Nordana, Stena e altri soggetti.

In conclusione Duci annuncia che come Federagenti hanno "chiesto un incontro ai vertici dell'Agenzia delle Entrate: la risoluzione apre più interrogativi di quelli che risolve e, in assenza di immediati interventi correttivi, farà perdere posti di lavoro con la probabilità, in prospettiva, di ridurre lo stesso gettito fiscale al Paese invece di recuperarlo".

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, March 8th, 2021 at 6:45 pm and is filed under [Navi, Politica&Associazioni](#)

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