

La materia è complessa, ma il risultato è semplice: le imprese italiane che fanno parte di Anpan, l'associazione dei provveditori di bordo, da almeno un paio di anni devono combattere contro la burocrazia e l'effetto è «che nel primo periodo di applicazione della legge "Alto mare" abbiamo perso circa l'80% delle navi spot», spiega Vittorio Parmigiani, presidente di Anpan, l'associazione di settore. La "Alto mare" è la legge che disciplina l'esenzione Iva per i prodotti che servono a rifornire la nave (in sintesi: tabacco, alimentare e anche bunker), le navi spot sono invece quelle che scalano i porti italiani non con una linea regolare, ma appunto "a spot", una volta. E oggi i provveditori italiani saranno a congresso (presenti anche Maro Lollobrigida dell'Agenzia delle Entrate e Luigi Merlo di Federlogistica) per accelerare un intervento che possa cambiare la norma. Per beneficiare dell'esenzione Iva - per le navi che hanno percorso almeno il 70% dei viaggi nell'anno precedente in acque internazionali - la normativa chiede agli armatori stranieri di inviare la documentazione per via telematica all'Agenzia delle Entrate. Ecco il nodo: gli italiani si sono adeguati, ma gli armatori esteri sono in difficoltà: «È una pratica burocratica assurda, senza scopo né significato. In tutta Europa e anche in Italia sino all'entrata in vigore della legge, le cose erano diverse e più semplici. Hanno voluto invece avvantaggiare il diporto, gli yacht della nautica: loro non avevano diritto all'esenzione Iva, invece sono stati inseriti. Se per loro c'è però stata una semplificazione, per noi invece è un problema. Hanno fatto naufragato il settore trasporti - spiega ancora Parmigiani - Pensiamo anche alle grosse compagnie come Msc che devono produrre tonnellate di documentazione...Ci sono interi uffici che lavorano per questo: è un costo alto, prima bastava una comunicazione a noi e finiva lì».

E questo è un caso tutto italiano: «Così rischiamo di far fuggire le navi spot di bandiera estera in altri porti. Ne abbiamo già perse molte, è un danno per noi e per i prodotti italiani. Arrivano con tempistiche ristrette e per fare provviste servono un paio di giorni per ottenere riposta: è chiaro che quelle navi preferiscano altri Paesi, dove questi scogli non ci sono». Un danno anche per l'agenzia delle Entrate dice Parmigiani: «Perché il nostro fatturato diminuisce, paghiamo meno tasse». E poi anche le perdite che le Autorità portuali devono subire: «Quelle navi quindi o saltano la toccata o fanno soste più brevi e quindi pagano meno tasse di ancoraggio. È un danno notevole». Un sistema che si può rimediare «intanto facendo conoscere il problema e poi modificando la legge, semplificando la norma, magari mettendo un tetto al tonnellaggio a cui si applica». L'altro grande tema sono i permessi in porto: «Per noi è diventato difficile riuscire a entrare in porto. Colpa delle lungaggini e complicazioni per ottenere il permesso». Il terzo pilastro del congresso, i 9 mila euro di tetto a imbarco per articolo: «A livello doganale significa che se vuoi comprare provviste per un traghetto o una nave da crociera, devi fare una marea di bollette».

I provveditori di bordo associati sono circa 60 e la maggioranza sono liguri: «È un danno anche per il nostro territorio» chiude Parmigiani.—