

SHIP2SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

Direttore Responsabile: Angelo Scorza

9 NEW

SHIPPING

1 NEW

LOGISTICA

3 NEW

PORTI



Contenuto per gli Abbonati | S2S+

SHIPPING

Parmigiani: “Protocollo Alto mare unicum in Europa che ci ha fatto perdere il 60% delle navi spot”

Il presidente di ANPAN evidenzia anche le lungaggini burocratiche che devono affrontare i provveditori a causa del limite dei 9.000 euro per ogni Item di bolletta. “Assurdo che per un imbarco da 100.000 euro siano necessari 10 documenti diversi”

2 MAGGIO 2023 ALLE ORE 08:11



di Marco Valentini

Roma - A margine della 52^a assemblea pubblica di ANPAN (Associazione Nazionale Provveditori e Appaltatori Navali), *Ship2Shore* ha avuto occasione di approfondire i principali temi affrontati direttamente con il presidente dell'associazione, Vittorio Parmigiani. Nel corso del colloquio, il leader della società spezzina Marine Consultant Services, ha avuto modo di spiegare a proposito della procedura per ottenere il protocollo Alto mare che, “in tutta Europa è sufficiente la dichiarazione del comandante della nave, o dell'armatore, in cui si specifica che nell'arco dell'anno più del 60% della navigazione avviene in alto mare. In Italia, invece, per ‘colpa’ della diportistica, per usufruire dell'esenzione IVA è diventato necessario ottemperare a tutta una serie di procedure estremamente onerose. Infatti, qualunque fornitore deve avere un numero di protocollo che il comandante della nave chiede al centro operativo di Ravenna, deputato a inviare questo numero da girare poi al fornitore, il quale a quel punto può fatturare. Una pratica che scoraggia soprattutto le navi spot, nei primi due anni di applicazione del provvedimento ne abbiamo perse circa il 60%, perché non hanno una struttura organizzativa alle spalle. Così, questo tipo di navi o pagano l'IVA, quindi spendono di più e dopo non comprano più, oppure saltano il porto e vanno ad approvvigionarsi in un altro. Tutto ciò rischia di essere anche autolesionista per lo Stato, perché Le Port Authority incassano dei soldi anche in base a quanto tempo stazionano nei porti le navi. Questa procedura, se ha un senso per il diporto, non ne ha alcuno, invece, per il resto del settore che ha in automatico la qualifica di Alto mare. Difficile, infatti, che navi da crociera o traghetti non compiano almeno il 60% della navigazione fuori dalla costa”.

Per quanto riguarda, invece, il tema del limite fissato a 9.000 euro per ogni Item di bolletta, Parmigiani ha rimarcato che si tratta di “una cosa ormai ridicola, alla luce del fatto che è impensabile che una nave che imbarca 2.000 passeggeri possa spendere una cifra così bassa per una sola voce. Ad esempio, per prodotti come la carne, il risultato è che per fare un imbarco di 100.000 euro, si rende necessario produrre 10 documenti diversi con dieci pratiche doganali da assolvere. Una mole burocratica assurda. C'è bisogno di rimuovere il tetto, non di alzarlo, perché altrimenti tra 10 anni, con le navi che crescono sempre più di stazza e che aumentano la capacità di carico, ci ritroveremmo con lo stesso problema”.

provvisorio che. E con quel permesso puoi andare solo nel porto che te l'ha rilasciato o al massimo in quello limitrofo. Sarebbe necessaria una tessera, rilasciata da un'unica Autorità nazionale che, digitalizzando le nostre aziende, fornisce questo badge e, una volta ottenuto, non devi più fare 4 tessere diverse se fornisci 4 porti”.

FORNITORI

EVENTI

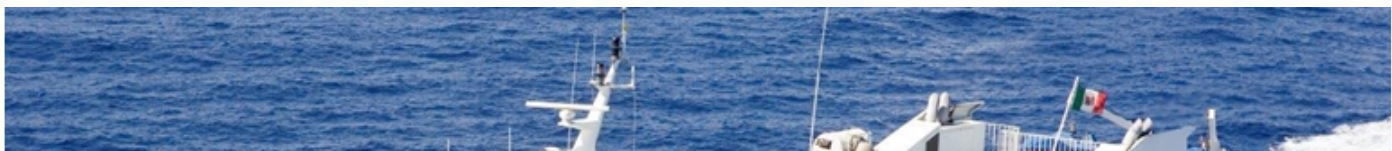
Lascia un commento

Commento

accetto la [privacy policy](#).

COMMENTA

Potrebbe interessarti anche

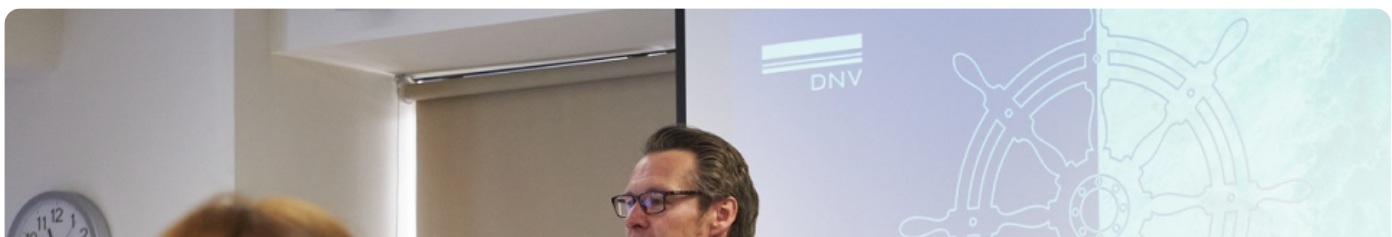


S2S+ SHIPPING

La SNAV di Napoli ordina un traghetto veloce da 700 passeggeri a Intermarine

Il traghetto veloce sarà costruito con i finanziamenti del PNRR del Governo italiano, destinato al rinnovo delle flotte di traghetti attive sulle rotte costiere italiane

20 MAGGIO 2022 ALLE ORE 13:05



S2S+ SHIPPING

Ellade? Decarbonizzato e legato all'energia eolica e solare offshore nel Mare Egeo

3 GIUGNO 2022 ALLE ORE 18:48



S2S+ SHIPPING

Mediterranea si accorda con i creditori e torna all'utile nel 2022

La compagnia ravennate della famiglia Cagnoni ha definito i dettagli della ristrutturazione con illimity, che detiene la gran parte dell'esposizione

16 DICEMBRE 2022 ALLE ORE 17:59

Iscriviti alla nostra Newsletter!

ISCRIVITI →

SHIP2SHORE



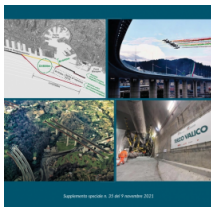
GLI SPECIALI



Ship2Shore Awards 2022 - Gli Oscar Italiani dei Trasporti



DBA Group compie 30 anni



©Ship2Shore - VAT nr. 01477140998
All rights reserved | ISSN: 2499-8761

[Chi siamo](#)
[Contatti](#)

Utilità

[Privacy Policy](#)
[Pubblicità](#)

