



ADM OPEN HEARING NAVI DA CROCIERA - SI RIPARTE! 28 MAGGIO 2021

Abbiamo guardato con attenzione il Video-processo presentato nell'*open hearing* dello scorso 28 maggio c.a., relativo agli aggiornamenti allo studio sulla disciplina concernente gli approvvigionamenti di beni, inclusi i prodotti sottoposti all'accisa, alle navi che effettuano le c.d. crociere "circolari" ed esaminato con particolare interesse le implementazioni allo studio in relazione all'intenzione rappresentata dall'ADM di riconoscere l'esenzione dall'accisa ai carburanti riforniti alle navi da crociera, in sosta nei porti o in rada e che si muovono solo per motivi tecnici durante lo stato emergenziale legato al COVID-19, nonché all'introduzione di procedure in grado di stabilire una interoperabilità informatica con i sistemi informativi di cui sono dotate tali navi così da garantire efficacia e correttezza ai controlli doganali.

In relazione al primo aspetto, condividiamo l'orientamento dell'ADM e riteniamo assolutamente opportuno che sia confermato che, in considerazione delle limitazioni alla navigazione delle navi da crociera, l'esenzione dall'accisa ai sensi del Decreto n. 225/2015 debba essere riconosciuta, senza discriminazioni legate alla bandiera, alle provviste di carburante per tutte le navi da crociera (ed in particolare alle navi nazionali e comunitarie, potendo le provviste per le navi con bandiera non comunitaria beneficiare anche del regime previsto per l'esportazione di cui oltre):

- che effettuano viaggi di cabotaggio italiano o comunitario, toccando quindi solo porti Italiani e/o dell'UE, anche **senza effettuare uno scalo in un porto di Paesi terzi**, ma che comportino navigazione in acque internazionali;
- anche qualora siano ferme in porto per l'emergenza sanitaria da COVID-19 e (i) non siano quindi in grado di fornire le indicazioni sul primo porto di destino come richiesto dalla vigente normativa, (ii) in ottemperanza ai divieti previsti dalle disposizioni vigenti non destinino in concreto il carburante alla navigazione commerciale;
- che, in sosta in porto per l'emergenza sanitaria, si muovono in rada al fine di mantenere in piena efficienza macchinari e motori.

Condividendo quanto al riguardo indicato da UNEM nel contributo proposto lo scorso 4 giugno, si chiede in particolare conferma (i) che per motivo manutentivo si intendono compresi i viaggi che le navi devono periodicamente effettuare per mantenere i macchinari e gli apparati attivi per essere pronti a partire in qualsiasi momento, (ii) a prescindere dal tempo di sosta della nave in banchina o dallo spostamento che, allo scopo, serve effettuare.

Si condivide altresì la richiesta formulata nel contributo UNEM di conferma che, per il bunkeraggio a navi battenti bandiera extra-unionale, a prescindere dalla indicazione del primo porto di destinazione o dai tempi di sosta, si debbano continuare a seguire le prassi finora applicate (*ndr* esportazione “*sui generis*”) con l’emissione, comunque, di una bolletta doganale ai soli fini del riscontro e della tracciatura dell’operazione.

Sarebbe anche opportuno che le procedure indicate nel Video-processo e le conferme richieste nel presente contributo venissero accolte in un documento interpretativo.

Soltanto un documento interpretativo ufficiale potrebbe, infatti, permettere di evitare incertezze tra gli operatori e gli uffici doganali certamente con riguardo all’emergenza da COVID-19, durante la quale gli operatori si sono trovati ad affrontare una crisi – con interruzioni dell’attività stabilite d’imperio dalle Autorità dei diversi Paesi ed in particolare per quanto qui interessa dallo Stato italiano¹ – senza precedenti.

Le indicazioni interpretative di un documento di prassi potrebbero risultare utili anche a verificarsi di eventuali / ulteriori crisi emergenziali che possano determinare il fermo della navigazione delle navi, così da evitare incertezze applicative che altrimenti potrebbero rendere ulteriormente faticosa e – senza motivo alcuno – economicamente più gravosa, proprio nella fase più acuta, la crisi scatenata dal blocco dell’operatività degli armatori di navi da crociera.

Quanto all’implementazione allo studio di procedure in grado di stabilire una interoperabilità informatica con i sistemi informativi di cui sono dotate le navi da crociera così da garantire efficacia e correttezza ai controlli doganali, si resta a disposizione per fornire elementi e considerazioni operative utili alla definizione delle stesse.

Ringraziando per l’attenzione, chiediamo di essere sentiti per una migliore illustrazione delle considerazioni fin qui espresse e restiamo a disposizione per fornire ulteriori elementi di valutazione.

Con i migliori saluti

Roma, 9 giugno 2021

¹ Si riporta, di seguito, in ordine cronologico l’elencazione dei provvedimenti nazionali – a partire dalla data del 19 marzo 2020 – che hanno comportato la sospensione dei servizi di crociera nei porti italiani al fine di contrastare il diffondersi del COVID-19 nei confronti delle navi italiane e straniere:

- Decreto ministeriale (ex MIT – oggi MIMS – e Ministero della Salute) n. 125 del 19 marzo 2020;
- Decreto ministeriale (ex MIT – oggi MIMS – e Ministero della Salute) n. 227 del 2 giugno 2020;
- DPCM 11 giugno 2020;
- DPCM 14 luglio 2020;
- DPCM 3 novembre 2020.