

Roma, 3 aprile 2026

Circolare n. 84/2026

Oggetto: Notizie in breve.

Dogane – Sistema di ingressi-uscite (EES) – Il nuovo sistema di ingressi/uscite (Entry/Exit System - EES), che è entrato in funzione il 12 ottobre 2025 per registrare i cittadini di paesi terzi (extra UE/SEE) che viaggiano verso un Paese dell'area Schengen per periodi di breve durata, sarà pienamente operativo dal prossimo 10 aprile; l'IRU segnala che al momento non sono previste proroghe del periodo di transizione nonostante alcuni Paesi (Francia, Belgio e Olanda) abbiano deciso di rinviare l'introduzione dei controlli biometrici e avverte che l'attuazione completa dell'EES potrebbe aumentare i tempi di attesa ai valichi di frontiera e comportare oneri aggiuntivi per alcuni operatori del trasporto stradale di merci; tutte le informazioni relative all'avvio e ai vantaggi di tale sistema sono disponibili collegandosi all'indirizzo <https://travel-europe.europa.eu/it/ees/what-is-the-ees>.

Finanziamenti – Tributi – ZLS – Chiarimenti sul perimetro dell'agevolazione – L'Agenzia delle Entrate ha risposto a un'istanza di interpello chiarendo che l'ammodernamento di un bene non rientra negli investimenti che beneficiano del credito d'imposta per le imprese delle cd *Zone logistiche semplificate*; pertanto, si rammenta che gli investimenti agevolabili sono quelli relativi all'acquisto, ovvero alla locazione finanziaria (*leasing*), di nuovi macchinari, impianti e attrezzature varie, nonché quelli relativi all'acquisto di terreni e all'acquisto, alla realizzazione o all'ampliamento di immobili strumentali agli investimenti e che il costo complessivo deve essere compreso tra 200 mila euro e 100 milioni di euro – Risposta Agenzia delle Entrate n.99 del 2.4.2026.

Cristiana Marrone
Responsabile di Area

*Per riferimenti confronta circ.re conf.le n. [36/2026](#)
Allegati due
Gr/gr*

© CONFETRA – La riproduzione totale o parziale è consentita esclusivamente alle organizzazioni aderenti alla Confetra.



**Entry
Exit
System**

Travel to Europe

A Modern, More Efficient Border Management System for Europe

The **Entry/Exit System (EES)** is Europe's new border management system for registering non-EU nationals travelling for a short stay, each time they cross the external borders of **29 European countries**.

Starting from **12 October 2025**, the 29 European countries using the EES will progressively roll out the system at their external borders over a period of six months.

During this period, travellers' data may not be collected at every border crossing point right away.

Once the progressive rollout is complete, the EES will be fully operational at all external border crossing points.



Travelling to Europe



Schengen Area

Which European countries use the EES?

Austria, Belgium, Bulgaria, Croatia, Czechia, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Iceland, Italy, Latvia, Liechtenstein, Lithuania, Luxembourg, Malta, the Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden, and Switzerland.

Who will be registered in the EES?

Non-EU nationals travelling to the European countries using the EES for a short stay (up to 90 days within a 180-day period), will be registered in the EES.

Travellers' data will be registered in the EES, regardless of whether they need a short-stay visa or they are visa-free travellers. Certain travellers are exempt from registration (see the section on 'Exemptions'). Refusals of entry are also recorded in the system.

The EES will not introduce any new requirements for people able to freely move throughout Europe (see 'Exemptions').

Which data are collected by the EES?

- *Personal data from the travel document, such as full name, date of birth, nationality;*
- *Date and place of each entry to and exit from the 29 European countries using the EES;*
- *Biometric data such as facial image and/or fingerprints;*
- *Information on refused entry, if applicable.*



Why is the EES being introduced?



The EES modernises border checks and gradually reduces waiting times at the borders.



The EES easily identifies non-EU nationals who do not fulfil the conditions of entry and stay or those who stay longer than permitted in the Schengen area.



The EES enhances the security of Europe's borders.



Privacy

Travellers' data will be collected and stored in full compliance with EU data protection rules and rights. For more information on data protection and how you can exercise your rights in this respect, including the right to request access to or rectify data relating to you, visit <https://travel-europe.europa.eu/ees/data-held-by-ees>.



Who can access travellers' data?

- *Border, visa and immigration authorities in the European countries using the EES;*
- *Law enforcement authorities in the European countries using the EES and Europol;*
- *Under strict conditions, travellers' data may be transferred to another country inside or outside the EU or to an International Organisation;*
- *Transport carriers – only to verify whether short-stay visa holders have already used the number of entries authorised by their visa.*

National Facilitation Programmes

European countries using the EES may put in place National Facilitation Programmes to ease border crossings for non-EU nationals who frequently travel to Europe. These programmes may apply in one or several European countries.

To find out whether you are eligible to benefit from a National Facilitation Programme, visit <https://travel-europe.europa.eu>.

Exemptions

The EES will not apply to:

- *Nationals of European countries using the EES, as well as Cyprus and Ireland*
- *Non-EU nationals who hold a residence card and are immediately related to an EU national*
- *Non-EU nationals who hold a residence card or a residence permit and are immediately related to a non-EU national who can travel throughout Europe like an EU citizen*
- *Non-EU nationals travelling to Europe as part of an intra-corporate transfer or for the purposes of research, studies, training, voluntary service, pupil exchange schemes or educational projects and au-pairing*
- *Holders of residence permits and long-stay visas*
- *Nationals of Andorra, Monaco, San Marino, and holders of a passport issued by the Vatican City State or the Holy See*
- *People exempt from border checks or who have been granted certain privileges with respect to border checks*
- *Those holding a valid local border traffic permit*
- *Crew members of passenger and goods trains on international connecting journeys*

To learn more about the grounds for an exemption from the EES, visit



<https://travel-europe.europa.eu>

Risposta n. 99/2026

OGGETTO: Zone logistiche semplificate (ZLS) – credito d'imposta – art. 13 del d.l. n. 60 del 2024 – requisiti – ammodernamento dei mezzi

Con l'istanza di interpello specificata in oggetto, è stato esposto il seguente

QUESITO

Alfa (di seguito, "Istante") presenta un'istanza di interpello cd. ordinario ai sensi dell'articolo 11, comma 1, lettera a), della legge 27 luglio 2000, n. 212 volta ad avere chiarimenti in merito all'interpretazione e applicazione del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 5 ottobre 2022 istitutivo della Zona logistica semplificata della Regione Veneto "Porto di Venezia-Rodigino" (di seguito, rispettivamente, "d.P.C.M. 5 ottobre 2022" e "ZLS Porto di Venezia"), nonché dell'articolo 13 del decreto-legge 7 maggio 2024, n. 60, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 luglio 2024, n. 95.

L'Istante afferma di svolgere "[...] e dispone in concessione di due specchi acquei all'interno del porto di [...] idonei all'ormeggio, manutenzione, riparazione

e stazionamento dei [quattro] mezzi marittimi di proprietà, equiparati a strutture produttive" (così a pag. 2 dell'istanza).

L'Istante precisa altresì che *"anche se tali zone d'acqua sono all'interno del porto di [...], sono identificabili da mappali acquei, non inclusi tra quelli rientranti nel perimetro della ZLS [di cui all'allegato C del deliberazione della Giunta Regionale della Regione Veneto n. 359 dell'8 aprile 2022, n.d.r.], anche se l'accesso a tali aree (banchine da terra, ecc...), non oggetto di specifici accordi, rientrano tra i mappali di cui all'allegato Annex 2 "Analisi Catastale" e di conseguenza è possibile individuare un'estensione dell'area a mare con quella a terra" (così a pag. 2 dell'istanza - enfasi aggiunta).*

A parere dell'Istante, i mezzi marittimi utilizzati *"sono equiparati a particolari strutture produttive che costituiscono un centro autonomo di imputazione di costi e sono dotati di autonomia organizzativa", secondo l'accezione contenuta nella circolare n. 34/E del 3 agosto 2016, e le attività svolte dagli stessi sono "funzionali e propedeutiche con le attività del porto [che in assenza delle stesse] non potrebbe garantire la sicurezza nella navigazione".*

Tanto premesso, l'Istante pone i seguenti quesiti:

(1) se i mezzi marittimi di cui è proprietaria possano considerarsi "strutture produttive" e se rientranti (e, dunque, se aventi il requisito dell'"operatività") all'interno del perimetro della ZLS Porto di Venezia, dato che tali mezzi *"di fatto operano al di fuori dei mappali stabiliti pur se a servizio esclusivo dell'area portuale"* (di seguito, "**Primo Quesito**");

(2) se possa accedere al credito d'imposta di cui all'articolo 13 del decreto-legge n. 60 del 2024 per gli investimenti effettuati su tali mezzi marittimi e, in particolare, se possa considerarsi agevolabile il progetto di investimento relativo all'ammodernamento dei suddetti mezzi (di seguito, "**Secondo Quesito**").

SOLUZIONE INTERPRETATIVA PROSPETTATA DAL CONTRIBUENTE

In relazione al **Primo Quesito**, l'Istante sostiene che i mezzi marittimi in parola possono essere equiparati a particolari *strutture produttive*, costituendo gli stessi un centro autonomo di imputazione dei costi ed essendo dotati di autonomia organizzativa.

A sostegno della soluzione prospettata, l'Istante richiama la circolare n. 34/E del 2016 (*cf.* par. 3) in cui è stato chiarito che per "*struttura produttiva*" deve intendersi "*ogni singola unità locale o stabilimento, ubicati nei territori richiamati [...], in cui il beneficiario esercita l'attività d'impresa. Può trattarsi di: a) un autonomo ramo di azienda, inteso come un insieme coordinato di beni materiali, immateriali e risorse umane precisamente identificabili ed esclusivamente ad esso attribuibili, dotato di autonomia decisionale come centro di costo e di profitto, idoneo allo svolgimento di un'attività consistente nella produzione di un output specifico indirizzato al mercato; b) una autonoma diramazione territoriale dell'azienda ovvero una mera linea di produzione o un reparto, pur dotato di autonomia organizzativa, purché costituisca di per sé un centro autonomo di imputazione di costi e non rappresenti parte integrante del processo produttivo dell'unità locale situata nello stesso territorio comunale ovvero nel medesimo perimetro aziendale*".

Aggiunge, inoltre, che può considerarsi sussistente il requisito dell'"operatività" della struttura all'interno del perimetro della Zona logistica speciale (di seguito, "ZLS") ai sensi dell'articolo 2, comma 1, del decreto del Ministro per gli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il PNRR, di concerto, con il Ministro dell'Economia e delle Finanze 30 agosto 2024 recante modalità di accesso al credito d'imposta ZLS di cui all'articolo 13 del decreto-legge n. 60 del 2024 (di seguito, "D.M. 30 agosto 2024").

In particolare, detto requisito sarebbe rispettato tramite il contratto di concessione dei mappali acquei insistenti in aree di terra comprese nel perimetro della ZLS Porto di Venezia. Invero, l'Istante evidenzia che *"le attività di tali mezzi marittimi sono funzionali e propedeutiche con le attività del porto. In particolare, senza queste attività il porto non potrebbe garantire la sicurezza nella navigazione, in quanto grazie ai servizi che offrono, come per esempio [...], si riesce a mantenere il porto sicuro, efficiente e idoneo alla navigazione"* (così a pag. 3 dell'istanza).

Infine, quanto al **Secondo Quesito**, l'Istante sostiene di poter accedere al credito d'imposta ZLS di cui all'articolo 13 del decreto-legge n. 60 del 2024 in quanto il progetto di investimento dell'ammodernamento dei mezzi marittimi in questione (volto a rendere maggiormente funzionali le attività della struttura produttiva con le attività portuali) può qualificarsi quale *"investimento agevolabile"* ai sensi dell'articolo 3, comma 1, del D.M. 30 agosto 2024.

PARERE DELL'AGENZIA DELLE ENTRATE

In via preliminare, si evidenzia che il presente parere viene reso sulla base delle informazioni e degli elementi rappresentati dall'Istante, assunti acriticamente così come

illustrati nell'istanza di interpello, nel presupposto della loro veridicità, completezza, concretezza ed esaustività, e non riguarda, in particolare, la verifica della sussistenza dei requisiti per l'applicazione della disciplina in commento. Tali verifiche, infatti, esulano dalle competenze esercitabili dalla scrivente in sede di risposta a interpello.

In relazione ai predetti aspetti, resta impregiudicato ogni potere di controllo dell'Amministrazione finanziaria.

Giova ricordare che le Zone logistiche semplificate (ZLS) sono state introdotte dall'articolo 1, commi 61 a 65-*bis*, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, *"al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali delle regioni più sviluppate, e in transizione non ricomprese nella Zona economica speciale per il Mezzogiorno - ZES unica, di cui al comma 2 dell'articolo 9 del decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 novembre 2023, n. 162"*.

Con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 4 marzo 2024, n. 40 (di seguito, "d.P.C.M. n. 40 del 2024") è stata adottata la disciplina regolamentare delle ZLS e, in particolare, le procedure di istituzione delle stesse, le modalità di funzionamento e di organizzazione nonché le condizioni per l'applicazione delle misure di semplificazione.

In particolare, l'articolo 7 del d.P.C.M. n. 40 del 2024 prevede che la ZLS viene istituita con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. La durata della ZLS non può essere inferiore a sette anni (rinnovabili per un massimo di

ulteriori sette anni) in relazione agli investimenti e alle attività di sviluppo di impresa di cui al piano di sviluppo strategico della Regione interessata.

Nell'ottica di favorire lo sviluppo di tali zone, l'articolo 13 del decreto-legge n. 60 del 2024 prevede per tutte le imprese già operative o che si insediano nella ZLS il riconoscimento di un credito d'imposta.

In particolare, il citato articolo 13 prevede che nella ZLS "[...] è concesso un contributo, sotto forma di credito d'imposta, nella misura massima consentita dalla Carta degli aiuti a finalità regionale 2022-2027, in relazione agli investimenti in beni strumentali di cui all'articolo 16, comma 2, del decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 novembre 2023, n. 162 [...]".

Le modalità di accesso e di fruizione del credito d'imposta ZLS sono state poi definite con il D.M. 30 agosto 2024.

Per quanto qui di interesse, l'articolo 3, comma 1, del D.M. 30 agosto 2024 individua gli investimenti agevolabili in quelli facenti parte di un progetto di investimento "*relativi all'acquisto, anche mediante contratti di locazione finanziaria, di nuovi macchinari, impianti e attrezzature varie destinati a strutture produttive già esistenti o che vengono impiantate nella ZLS, nonché all'acquisto di terreni e all'acquisizione, alla realizzazione ovvero all'ampliamento di immobili strumentali agli investimenti ed effettivamente utilizzati per l'esercizio dell'attività nella struttura produttiva [...]*".

Tutto ciò premesso, l'Istante rappresenta che l'investimento che intende realizzare consiste nell'ammodernamento dei (quattro) mezzi marittimi di cui è proprietario, al fine di rendere maggiormente funzionale l'attività svolta.

In via preliminare, si evidenzia che, come indicato nel citato articolo 3, comma 1, gli investimenti per essere agevolabili devono essere destinati a strutture produttive già esistenti o che vengono impiantate nella ZLS. A tal riguardo, si ricorda che con il d.P.C.M. 5 ottobre 2022 è stata istituita la ZLS Porto di Venezia. Con apposito Piano di Sviluppo Strategico (approvato con la citata delibera della Giunta Regionale n. 359 del 2022), la Regione Veneto ha individuato le aree da includere nel perimetro di tale ZLS.

Per quanto di competenza, in questa sede, va ricordato che il credito d'imposta ZLS spetta per gli investimenti realizzati **all'interno del perimetro della ZLS**, così come individuata dalla competente Regione (Veneto).

In merito al **Primo Quesito** sulla equiparazione dei mezzi marittimi a particolari strutture produttive e sulla loro collocazione all'interno della ZLS, si ricorda che, ai fini della disciplina agevolativa in commento, "*[s]ono agevolabili gli investimenti, facenti parte di un progetto di investimento iniziale come definito all'art. 2, punti 49, 50 e 51 del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, [...], relativi all'acquisto, anche mediante contratti di locazione finanziaria, di nuovi macchinari, impianti e attrezzature varie destinati a strutture produttive già esistenti o che vengono impiantate nella ZLS, nonché all'acquisto di terreni e all'acquisizione, alla realizzazione ovvero all'ampliamento di immobili strumentali agli investimenti ed effettivamente utilizzati per l'esercizio dell'attività nella struttura produttiva di cui all'art. 2, comma 1"* (cfr. articolo 3, comma 1, del D.M. 30 agosto 2024).

Per la definizione di "*struttura produttiva*", occorre rinviare ai chiarimenti forniti con la circolare n. 34/E del 2016 in relazione all'analogo credito di imposta per gli investimenti nel mezzogiorno.

Pertanto, con riferimento al **Primo Quesito**, essendo l'individuazione di una *struttura produttiva* e la sua collocazione questioni di fatto non sindacabili o valutabili in sede di interpello, si ritiene lo stesso inammissibile ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera c), del decreto legislativo 24 settembre 20215, n. 156; di conseguenza, lo stesso non è produttivo degli effetti tipici dell'interpello di cui all'articolo 11, comma 5, della legge n. 212 del 2000.

Per quanto attiene al **Secondo Quesito**, in relazione alla tipologia di investimento che l'Istante intende effettuare, si ritiene che l'*ammodernamento* dei (quattro) mezzi marittimi di cui la stessa è proprietaria, non rientri negli investimenti che beneficiano dell'agevolazione in commento, atteso che risulta agevolabile, con il credito d'imposta ZLS, esclusivamente l'acquisto, anche mediante contratti di locazione finanziaria, di nuovi macchinari, impianti e attrezzature varie (*cf.* l'articolo 3, comma 1, del D.M. 30 agosto 2024). Tale risposta assorbe ogni ulteriore considerazione sulla spettanza del credito d'imposta in parole e sulla sussistenza dei requisiti per fruirne.

IL DIRETTORE CENTRALE
(firmato digitalmente)