

L'ANALISI

Riforma delle imposte,
perchè i big dello shipping
resteranno a Montecarlo

ANTONIO LOVISOLO*

E' tutt'altro che sopito il dibattito sugli effetti economici e occupazionali che la riforma dell'imposta sulle società (Ires) ha portato nel settore dello *shipping*. Per comprendere i termini della questione è necessario chiarire che, secondo le nuove disposizioni tributarie, un'impresa di navigazione estera operante in Italia attraverso l'opera di un mediatore (*broker*) o di un raccomandatario marittimo, non è soggetta a tassazione nel nostro Paese. Tecnicamente ciò si traduce nel seguente enunciato: l'impresa estera, che per operare in Italia si avvale "*stabilmente*" dell'aiuto di intermediari, investendoli di "*pieni poteri organizzativi e operativi sulle proprie navi*", non crea una "stabile organizzazione" in Italia e quindi non è qui tassata per l'attività svolta. La speranza è che queste disposizioni incentivino le aziende a trasferire la loro sede in Italia. Immediate e tangibili conseguenze di questo insediamento sarebbero il reclutamento di personale italiano da impiegare nelle nuove sedi e il fiorire di attività gravitanti intorno a queste (benvenute) realtà industriali.

La realtà, purtroppo, è un'altra. Come si è visto, proprio a seguito della riforma, le imprese marittime con sede a Montecarlo, in Svizzera o a Londra, hanno ottenuto un insperato riconoscimento: l'attività di *shipping* che svolgono in Italia attraverso un *broker* o un raccomandatario marittimo, non costituisce una loro "stabile organizzazione" (sede fissa) sul nostro territorio. Morale: l'Erario (italiano), per quanto attiene l'impresa marittima estera, non ha una "porta" presso cui bussare e batter cassa. Pertanto, poiché le imprese estere possono continuare a gestire i propri affari (anche) in Italia dalle sedi situate in Stati a bassa fiscalità, esse non sono in alcun modo incentivate a trasferirsi nel Belpaese. Anzi, non è da escludere che gli stessi armatori italiani (i pochi rimasti) prendano in seria considerazione l'opportunità di spostare i propri centri direzionali fuori dai nostri confini, in Paesi a bassa fiscalità. Stati, questi ultimi, dai quali operare (anche) in Italia attraverso i ricordati agenti e raccomandatari marittimi.

Per questa via le compagnie potrebbero godere di una più mite pressione fiscale assicurata dal Paese estero di residen-

za prescelto e mantenere la "gestione completa" della nave in Italia senza dover qui assolvere al pagamento di alcun tributo.

Se ne conclude pertanto che la nuova disciplina fiscale sulla stabile organizzazione delle imprese di navigazione, può ottenere quale possibile e non voluto risultato quello di favorire la collocazione strategica delle attività marittime in Paesi a bassa fiscalità, o comunque di continuare a favorire tale collocazione. Da questi Paesi le compagnie potrebbero governare la "flotta" anche in Italia, senza però subire la falce del Fisco nostrano.

Ritengo che, per il rilancio dello *shipping*, sarà determinante l'entrata in vigore della neo introdotta *Tonnage Tax*. Si tratta di un regime di imposizione forfetaria delle imprese di navigazione residenti in Italia (già largamente diffuso e sperimentato in Europa), idoneo ad invogliare le compagnie di *shipping* a scegliere l'Italia per stabilirvi le proprie sedi operative. Sulla concreta operatività della *Tonnage Tax* italiana pesa tuttavia il ritardo nell'avviamento della necessaria procedura di approvazione da parte della Commissione Europea.

Il Governo ha infatti atteso l'11 febbraio 2004 per comunicare alla Direzione Generale della Concorrenza europea "l'intenzione" di introdurre anche in Italia la *Tonnage Tax*. Un simile rallentamento potrebbe essere giustificato solamente dal timore che l'ingresso di misure fiscalmente vantaggiose per il settore amatoriale produca una riduzione del gettito non compensabile a breve da altre entrate. Scompensi ai quali il Governo, ora impegnato in una campagna di riduzione delle imposte, potrebbe non essere in grado di fronteggiare.

Pertanto, qualora l'autorizzazione comunitaria arrivasse a fine anno, è da augurarsi che non siano previste ulteriori proroghe.

In conclusione, mentre resta incerto l'auspicato approdo di compagnie di navigazione estere in Italia (almeno sino a che permarrà invariata la disciplina della stabile organizzazione delineata) è certo che la quaresima dello *shipping* italiano durerà più a lungo del previsto.

*professore di Diritto tributario e Sistemi fiscali, Università di Genova