

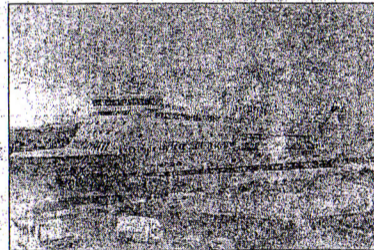
scatta il nuovo REGIME FISCALE

Tassa sul tonnellaggio, dalla Befana un salvagente per le imprese e le flotte degli armatori italiani

ANTONIO LOVISOLO*

Ad oltre un lustro dal raggelante rapporto Kincock sullo stato di decadenza della flotta europea, il governo italiano si appresta, con il varo della nuova imposta sulle società (Ires), a riconoscere ai nostri armatori la possibilità di usufruire di un considerevole alleggerimento del carico tributario. Finalmente, dunque, dopo l'Olanda (1996), la Germania (1999), la Gran Bretagna (2000), l'Irlanda (2001), la Danimarca (2002), la Spagna (2002), la Finlandia (2002), la Svezia (2002) la Francia (2003), anche l'Italia vara la propria tonnage tax. Paese strano il nostro, dove gli aiuti di Stato (sottoforma di agevolazione fiscale), banditi dall'Europa, vengono pensati e realizzati di soppiatto (si veda da ultimo lo scandalo del meccanismo di ammortamento delle perdite per le squadre di calcio), e dove quelli (rari) consentiti dal sovra ordinamento comunitario, tardano ad essere varati.

Ma gli armatori, le cui imprese potrebbero concretamente contribuire a creare nuovi posti di lavoro, non fanno sognare gli italiani come Totti e Del Piero; per tacer d'altro. Risultato: non tutti potranno accedere all'agognato regime. Restano al "molo" i navigli non dediti al "traffico internazionale" e che non risultano iscritti nel "registro navale internazionale italiano". Va poi detto che, sino a qualche settimana fa (e con la sola eccezione di 6 viaggi mensili) le navi registrate nel registro internazionale non potevano effettuare servizi a corto raggio ("di cabotaggio") né fra i porti della Repubblica e/o degli altri Stati membri, e quindi potevano solo salpare da/per porti italiani ed extracomunitari (o fra porti extracomunitari). Un'esclusione, quest'ultima, non dà poco se si considera che, secondo stime Confitarma, nel 2002 il settore del cabotaggio ha prodotto un fatturato di circa 3600 milioni di euro (dei quali 1500 imputabili alle navi traghetto merci-persone). Un'esclusione talmente abnorme che, con il decretone collegato



Carico tributario alleggerito per lo shipping

alla finanziaria per il 2004, si è concesso ai navigli iscritti nel registro internazionale, di compiere anche viaggi per servizio di cabotaggio, purché ciascuno

con percorrenza superiore alle cento miglia marine. Risultato: per quanto concerne il nostro Paese, la quasi totalità dei navigli che effettuano cabotaggio da e per le isole maggiori potranno accedere al nuovo regime fiscale per le imprese marittime.

La relazione di accompagnamento al decreto Ires sembra poi confermare che tutti benefici fiscali già previsti e collegati sempre all'iscrizione nel registro navale internazionale italiano, si sommeranno a quelli garantiti dall'opzione per il regime forfetario della tonnage tax. Nella versione italiana, infine, la tonnage tax, premia gli operatori (vincolati all'opzione per un decennio) con flotte di maggiore tonnellaggio e di più recente costruzione, rispondendo così alle esigenze di programmazione dell'attività d'impresa, di recupero della competitività internazionale e di rispetto dell'ambiente e della sicurezza. Insomma, questa tonnage, fra l'altro applicabile anche alle attività "strumentali e complementari" (si pensi a quelle legate, ad esempio, all'attività croceristica), sembra proprio avere tutti i numeri per convincere al rimpatrio (o alla permanenza) la maggior parte delle imprese di mare.

Stando così le cose, v'è da domandarsi perché limitare gli effetti di una buona riforma, consentendo (in altra disposizione, rilevante ai fini Ires), che

un'impresa marittima, con sede all'estero, che si appoggi, nei nostri porti, a un mediatore o a un raccomandario marittimo (attraverso il quale effettui in Italia la gestione commerciale/operativa di una nave), non attiri, su di sé, le api laboriose del fisco. È evidente la contraddizione: la tonnage tax si pone la finalità di arginare l'esodo di armatori italiani verso Paesi esteri, anzi di agevolare il rimpatrio. I riconosciuti favorevoli effetti fiscali dell'uso del raccomandario o del mediatore marittimo potranno invece avere l'opposto effetto di consentire agli armatori la gestione delle navi in Italia, stando comodamente seduti in Paesi a bassa fiscalità. Ancora una volta la mano destra (del legislatore) non sa che cosa stia facendo la sinistra.

Rilevato l'affanno del governo nel sottolineare che la tonnage tax italiana è misura "lontana dal consistere in uno strumento di concorrenza fiscale fra gli Stati membri dell'Unione europea", v'è da domandarsi perché, in sede comunitaria, ancora si indugi a riprendere l'elaborazione di una completa strategia per contrastare efficacemente la concorrenza dei Paesi terzi, eliminando quella fra Paesi comunitari.

*Professore di Diritto tributario e Sistemi fiscali comparati, Università di Genova