

Confitarma vs Assarmatori: battaglia navale sugli sgravi contributivi

In quest'ultimi mesi del 2020 è entrata nel vivo una 'battaglia navale' che vede contrapposte le due associazioni di categoria degli armatori italiani: da una parte Confitarma (aderente a Confindustria) e dall'altra Assarmatori (Confcommercio-Confindustria). Il motivo del contendere sono gli sgravi fiscali, ma soprattutto contributivi, garantiti dal Registro Internazionale delle navi che ora, dopo il recente ultimatum giunto da Bruxelles la scorsa estate, dovrà essere esteso alle navi battenti tutte le bandiere comunitarie (finora era riservato solo alla bandiera italiana). Confitarma vorrebbe che le agevolazioni rimanessero appannaggio delle aziende stabilmente insediate nel nostro Paese mentre Assarmatori chiede che vengano estese anche alle società armatoriali di altri paesi Europei per i marittimi di nazionalità italiana imbarcati a bordo. Sullo sfondo di questa vicenda c'è uno scontro in particolare fra i due colossi delle crociere Msc e Costa. Il primo ha il proprio quartier generale in Svizzera, le ultime navi in flotta battono bandiera Maltese e per i molti italiani imbarcati a bordo non beneficia di alcuno sgravio. Costa Crociere invece, sede in Italia a Genova (la controllante Carnival è americana con holding panamense) e flotta sotto bandiera italiana, gode sia di sgravi fiscali che contributivi. Ma di questi sgravi italiani, e questo è uno degli aspetti più contestati dai suoi detrattori (non è l'unico), beneficia anche la compagnia Aida Cruises (controllata da Costa) per i suoi lavoratori

Quale sarà l'epilogo lo si capirà nei primi mesi del 2021

tedeschi a bordo.

Si parla di sgravi contributivi il cui valore annuale per la casse pubbliche è compreso fra 200 e 300 milioni di euro.

Il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, ha detto: "L'Unione Europea, nell'approvare il regime di aiuti del cosiddetto Registro Internazionale Marittimo, ha chiesto all'Italia di estenderne i benefici anche ai marittimi arruolati da imprese europee e imbarcati su navi

battenti bandiere dell'Unione". Poi ha aggiunto: "Gli sgravi contributivi sul costo del lavoro concessi dalla legge 30/98 (istitutiva del Registro Internazionale) hanno permesso di invertire la tendenza negativa degli anni '80 e di far crescere un'occupazione italiana che ora è tornata a stagnare. Oggi l'unica possibilità di crescita dell'occupazione marittima italiana è legata alla possibilità dei nostri marittimi di lavorare sulle navi armate dalle imprese europee e battenti bandiere dell'Unione. La Commissione Europea lo chiede e siamo convinti che questa modifica dell'impianto normativo porterà grandi sviluppi dell'occupazione".

Il suo omologo di Confitarma, Mario Mattioli, invece aveva affermato: "La sfida che nelle attende la nostra amministrazione pubblica è fondamentale per la marittimità nazionale.

Mi riferisco all'estensione dell'impianto normativo del Registro Internazionale e della Tonnage Tax alle bandiere comunitarie, come richiesto dalla Commissione Europea, che dovrà essere necessariamente perimetrato limitando i beneficiari alle sole compagnie armatoriali ubicate in Italia, così tutelando la rotta dell'interesse nazionale, della sua industria e del suo indotto".

Le diplomazie sono al lavoro per spingere nel-

la direzione che interessa ai rispettivi associati e la distanza tra le parti verso un possibile compromesso a fine anno risulta ancora ampia. L'ultima parola spetterà al Ministero dei trasporti e al Governo che hanno il compito di intervenire per modificare, estendendolo, il campo d'applicazione del Registro Internazionale italiano alle altre bandiere comunitarie. Quale sarà l'epilogo lo si capirà nei primi mesi del 2021. ■



Nella foto da sinistra: Mario Mattioli (Confitarma) e Stefano Messina (Assarmatori)

Estensione degli sgravi contributivi del Registro Internazionale Italiano ai marittimi italiani imbarcati su navi Ue utilizzate da armatori stranieri: tre principi inderogabili

Contributo a cura
di avv. Giuseppe Loffreda *

** founder di Legal4Transport*

Sulla possibilità di estendere gli sgravi contributivi del Registro Internazionale Italiano ai marittimi italiani imbarcati su navi UE/SEE utilizzate da armatori stranieri

L'articolo 10 della Legge n. 167/2017 (Legge Europea 2017), intitolato "Agevolazioni fiscali per le navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo. Caso EU Pilot 7060/14/TAXU" estende il regime fiscale agevolato per le navi iscritte al Registro Internazionale Italiano (RII) anche a favore dei soggetti residenti e non residenti con stabile organizzazione in Italia che utilizzano navi, adibite esclusivamente a traffici commerciali, iscritte in registri di Paesi dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo. In particolare, vengono estese le seguenti misure agevolative: credito d'imposta in misura corrispondente all'imposta sul reddito delle persone fisiche dovuta sulle retribuzioni corrisposte al personale di bordo imbarcato, da valere ai fini del versamento delle ritenute alla fonte relative a tali redditi (articolo 4, comma 1, della legge n. 457/1997); concorrenza nella misura del 20 per cento del reddito prodotto con navi iscritte nel Registro Internazionale a formare il reddito complessivo assoggettabile all'IRPEF e all'IRES (articolo 4, comma 2, della legge n. 457/1997); esclusione dalla base imponibile IRAP del valore della produzione realizzato mediante l'utilizzo di navi iscritte al Registro Internazionale (articolo 12, comma 3 del D.Lgs. n. 446/1997); regime forfetario, opzionale, di determinazione del reddito armatoriale: c.d. tonnage tax (articolo 155, comma 1, del TUIR). Lo stesso art. 10 dispone inoltre che le suddette agevolazioni si applicano a condizione che sia rispettato quanto previsto dagli articoli 1, comma 5 (limiti ai servizi di cabotaggio), e 3 (legge regolatrice del contratto di arruolamento) del decreto-legge 457/97, dall'articolo 317 del codice della navigazione

(composizione e forza minima dell'equipaggio) e dall'articolo 426 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (poteri del comandante di porto nella formazione degli equipaggi), e domanda ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, l'attuazione delle suddette disposizioni (i.e. esenzioni e regime del lavoro a bordo). Tale decreto non risulta, ad oggi, ancora adottato.

La norma ha lo scopo di superare le contestazioni mosse dalla Commissione europea nell'ambito del caso EU Pilot 7060/14/TAXU, in cui la Commissione europea aveva posto la questione della compatibilità con il diritto dell'UE delle vigenti disposizioni concernenti i regimi di determinazione del reddito imponibile delle imprese marittime (art. 4 del decreto legge n. 57/1997 e artt. da 155 a 161 del TUIR). In particolare, la Commissione aveva rilevato che il requisito dell'immatricolazione della nave nel RII ai fini della concessione dei benefici fiscali di cui alle disposizioni richiamate potrebbe costituire una condizione discriminatoria nei confronti dei soggetti esercenti attività di traffico marittimo internazionale stabiliti in altri Stati dell'UE o dello Spazio economico europeo (SEE), ponendosi dunque come una re-



strizione contraria alla libertà di stabilimento, quale garantita dall'art. 49 del Trattato sul funzionamento dell'UE (TFUE) e dall'art. 31 dell'Accordo SEE. Inoltre, ad avviso della Commissione, l'applicazione di misure fiscali di vantaggio ai soli esercenti navi immatricolate nel RII avrebbe potuto dissuadere lo stabilimento in Italia da parte di soggetti residenti in altri Stati dell'UE o dello SEE esercenti l'attività di traffico marittimo internazionale nella misura in cui probabilmente le navi da essi utilizzate sono registrate nel Registro navale dei rispettivi Stati. La legislazione italiana, infatti, instaurava una differenza di trattamento fiscale in funzione della nazionalità del mezzo di esecuzione della prestazione che, in quanto tale, poteva costituire una restrizione contraria alla libertà di prestazione dei servizi, quale garantita dall'art. 56 del TFUE e 36 dell'Accordo SEE.

L'art. 10 chiude il caso EU-Pilot 7060/14/TAXU, rinviando però a un successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, il compito di attuare le misure previste.

Ha fatto seguito la lettera 11 giugno 2020, avente ad oggetto Aiuti di Stato SA48260 (2017 NN) – Italia, Proroga del regime italiano a favore del registro internazionale, con la quale la Commissione europea, in riscontro alla richiesta italiana di proroga del regime a favore del RII fino al 2023, ha concluso che il regime continua ad essere compatibile con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE, a condizione che siano correttamente attuate, entro un termine di sette mesi dalla data della decisione della Commissione e relativa all'autorizzazione delle misure, e quindi entro gennaio 2021, una serie di disposizioni che l'Italia si è impegnata a introdurre nel nostro Ordinamento giuridico con lettere del 14 luglio e 22 ottobre 2019 e del 14 febbraio, 21 aprile e 25 maggio 2020, ulteriori rispetto a quelle già introdotte con il citato art. 10 della legge n. 167/2017.

In particolare, per quanto qui interessa, nelle lettere alla Commissione europea del 4 febbraio e 25 maggio 2020, le autorità italiane hanno confermato la disponibilità a introdurre una disposizione che garantisca che la misura prevista dall'art. 6 del decreto-legge n. 457/97, consistente nell'esenzione dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali per i marittimi imbarcati a bordo di navi iscritte nel RII, sia estesa a tutte le navi ammissibili battenti bandiera di qualsiasi Stato dell'UE/del SEE. Per navi ammissibili dovendosi intendere, a parere di chi scrive, e come risulterebbe confermato dai considerando 14, 43, 45 e 47 della lettera della Commissione europea di proroga del regime del RII, le navi che effettuano le attività di trasporto marittimo definite negli orientamenti marittimi, utilizzate dalle società di navigazione ammissibili, cioè dalle società di navigazione con residenza legale o stabile organizzazione nel territorio italiano a norma della legislazione italiana. Non esistendo, nel nostro Ordinamento giuridico e per la Commissione europea, un regime di sgravio contributivo autonomo (ex decreto-legge 457/97), che cioè sia autorizzato e possa essere applicato disgiuntamente dal regime del RII nel suo complesso.

In questo contesto si pone e va considerata la possibilità di esenzione dal versamento dei contributivi previdenziali del RII anche per i marittimi imbarcati a bordo di navi iscritte in registri di Paesi EU/SEE che siano utilizzate da società di navigazione residenti o aventi stabile organizzazione in un Paese UE/SEE diverso dall'Italia. Sarebbe il caso, ad esempio, di alcune navi da crociera iscritte a Malta, per le quali si chiede di poter applicare ai marittimi italiani, che lavorerebbero su dette navi, il regime di sgravio contributivo del RII, disgiunto dal resto del regime previsto dallo stesso RII.

La risposta sembra dover essere negativa, se si considera quanto esposto sopra in merito alle società di navigazione ammissibili: per poter accedere e beneficiare del regime di sgravio contributivo di favore

previsto dal RII la società di navigazione dovrebbe avere residenza legale o stabile organizzazione nel territorio italiano a norma della legislazione italiana.

A supporto di questa conclusione, cioè di quella secondo cui non esisterebbe un regime di sgravio contributivo distinto e autonomo dal regime del RII nel suo complesso, concorrono almeno altri due rilievi. I marittimi italiani in questione, imbarcati su navi battenti bandiera EU/SEE utilizzate da società di navigazione straniera, beneficerebbero di esenzioni da imposte che non rientrano tra gli aiuti di Stato previsti dal regime del RII, coperti dalla autorizzazione della Commissione europea relativa alla proroga del regime stesso o al regime della bandiera EU/SEE utilizzata nel caso specifico.

Ci si riferisce, in particolare, alle esenzioni che si applicano ai marittimi italiani che svolgono servizio a bordo di navi battenti bandiera estera. La legge 16 marzo 2001, n. 88 (Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime), ha fornito l'interpretazione autentica secondo cui *"Il comma 8-bis dell'articolo 48 del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, introdotto dall'articolo 36, comma 1, della legge 21 novembre 2000, n. 342, deve interpretarsi nel senso che per i lavoratori marittimi italiani imbarcati su navi battenti bandiera estera, per i quali, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, e dell'articolo 5, comma 3, del decreto legge 31 luglio 1987, n. 317, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 ottobre 1987, n. 398, non è applicabile il calcolo sulla base della retribuzione convenzionale, continua a essere escluso dalla base imponibile fiscale il reddito derivante dall'attività prestata su tali navi per un periodo superiore a 183 giorni nell'arco di dodici mesi"*.

Gli stessi marittimi italiani potrebbero altresì scegliere di optare per un regime previdenziale differente da quello previsto per le navi iscritte nel RII, anche questo non coperto dal vaglio e dalle autorizzazioni della Commissione europea per il RII. Nello specifico, i marittimi italiani che lavorano a bordo di navi battenti bandiera straniera hanno la facoltà di richiedere (regime previdenziale facoltativo) l'iscrizione alle assicurazioni generali obbligatorie gestite dall'INPS (articolo 47 della legge n. 413/1984). L'iscrizione può avvenire in maniera preventiva, tramite domanda presentata dal marittimo all'atto dell'imbarco, ovvero tramite domanda presentata dall'armatore o, per lui, dal raccomandatario marittimo, il cui servizio è obbligatorio solo nel caso in cui l'imbarco avvenga in Italia. Nel caso di imbarco all'estero, e di domanda di iscrizione preventiva presentata dal marittimo ai sensi dell'articolo 47, comma 2, lett. a), della citata legge n. 413/1984, domanda che non sarà tuttavia obbligatoria, non prevedendo il coinvolgimento di un raccomandatario marittimo, l'unico soggetto obbligato al versamento della contribuzione in regime di navigazione estera è il marittimo stesso, ai sensi e per gli effetti di quanto disposto dal successivo articolo 49, comma 3.

A questo punto sarà interessante leggere il decreto che l'Italia si è impegnata ad adottare entro 7 mesi dall'11 giugno 2020, ovvero entro il mese di gennaio 2021.

In ogni caso, il decreto non dovrebbe poter derogare a 3 principi:

1. che il regime agevolato per le navi iscritte al RII, inclusi gli sgravi contributivi, sia esteso solo alle società di navigazione residenti e non residenti ma con stabile organizzazione in Italia che utilizzino navi UE/SEE destinate al trasporto via mare di passeggeri o merci;
2. che il reddito derivante dall'attività prestata su tali navi dai marittimi italiani sia incluso nella base imponibile fiscale anche nel caso in cui i marittimi operino a bordo per un periodo superiore a 183 giorni nell'arco di dodici mesi;
3. che detti marittimi optino per la contribuzione all'INPS anche nel caso in cui siano imbarcati all'estero, quindi senza il tramite di un raccomandatario marittimo. ■



your shipping platform since 1990

seaworldmanagement.com

A.A.A. Credito navale cercasi in Italia

“ Il settore dell'armamento italiano deve saper coniugare due facce della stessa medaglia: Registro Internazionale e finanza. I progetti 'banco-centrici' ormai non hanno più senso. I have a dream: un'associazione unica dell'armamento e del cluster marittimo in Italia con al proprio interno anche i fondi d'investimento”. Questo pensiero è stato espresso da Nicola Coccia, ex presidente di Confitarma e titolare dell'omonimo studio fiscale, in occasione della recente presentazione online del libro 'Mare traverso' scritto a quattro mani con Bruno Dardani. Commentando i capitoli del libro, Coccia ha ricordato che in Germania molte banche regionali con in pancia grandi quantità di crediti navali non-performing sono state cedute a istituti di credito nazionali e in qualche modo sono stati salvate diverse realtà armatoriali. “In Italia questo non è avvenuto” ha detto l'ex presidente di Confitarma, ricordando che una soluzione simile avrebbe potuto essere Sga, da un anno diventata Amco, società italiana controllata dal Ministero dell'economia che opera nella gestione e nel recupero di crediti deteriorati. La stessa che ha rilevato una parte dei crediti unlikely to pay della Ignazio Messina & C. nell'ambito della ristrutturazione che ha portato Msc a rilevare il 49% del gruppo armatoriale genovese.

Paradossalmente però, ora che i buoi sono scappati (cioè molte navi di armatori italiani sono passate nelle mani di alcuni fondi d'investimento), Amco ha iniziato a rilevare alcune esposizioni finanziarie anche di shipping company nazionali. Ciò è avvenuto, secondo quanto spiegato da Coccia, con la scissione in favore di Amco di Mps, che a sua volta aveva 'depurato' dagli Npl la banca corporate Mps Capital Service.

Proprio Amco e il risparmio privato, oltre ovviamente al credito bancario e ai fondi d'investimento, sembrano essere in prospettiva gli approdi a cui gli armatori italiani dovranno guardare quando cercheranno liquidità per i loro investimenti.

Stefano Messina, presidente di Assarmatori, su questo tema ha detto: “E' falso dire che oggi le banche non finanziano progetti d'investimento”. La verità è che “ora finanziano non più il singolo asset ma il più ampio progetto industriale del gruppo. Il decreto Liquidità quest'anno ha messo ad esempio a disposizione una serie di strumenti anche per l'armamento italiano”.

Ricordando infine che Amco ha già comprato due miliardi di crediti dalle banche italiane, Messina ha invitato a tenere sotto attenta osservazione il supporto che questa società garantirà ai progetti infrastrutturali, “tra cui rientra anche il trasporto marittimo”.

A proposito di finanza e shipping Fabrizio Vettosi, managing director di Vsl Club, ha spiegato che



“l'Italia ha perso il vantaggio competitivo che aveva in materia di ship finance”, ma ha anche specificato che “è ancora possibile recuperare”.

A questo proposito ha affermato: “Il nostro mondo è stato sempre autoreferenziale; in Italia lo shipping ha sempre avuto un forte problema comunicativo”. Su questo aspetto Messina è intervenuto per dire che “la nascita di Assarmatori ha contribuito a rivitalizzare l'attenzione sul nostro settore”, e Mario Mattioli, presidente di Confitarma, ha puntualizzato invece che “prima della scissione fra quelle che oggi sono le due associazioni di categoria è stata una scelta precisa quella di mantenere un basso profilo”. Il motivo era principalmente la preoccupazione che qualcuno potesse accendere un faro e mettere in discussione i benefici fiscali e contributivi garantiti alle società armatoriali italiane.

Oltre ad Amco, per Vettosi l'altra grande opportunità a cui guardare è “il risparmio privato italiano (125mila euro pro-capite) che dobbiamo essere in grado di attrarre. Ciò si può fare tramite Cdp, i private banking, i wealth management e i fondi d'investimento”.

Emblematico infine il commento di Gian Enzo Duci, vertice di Esa Group, sull'approccio delle banche italiane al mercato dello shipping e il relativo sfasamento temporale: “Creano i desk dedicati quando andrebbero smontati e li smontano quando invece andrebbero realizzati”. ■