

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Tonnage tax italiana: terminalisti e spedizionieri denunciano in Europa la concorrenza distorta

Nicola Capuzzo · Wednesday, June 17th, 2020

Il regime fiscale agevolato della tonnage tax concesso agli armatori è stato messo nel mirino dalle associazioni europee di spedizionieri/caricatori (Clecat) e di terminalisti (Feport) che denunciano una distorsione della concorrenza. Il riferimento è in particolare all'applicazione degli sgravi fiscali anche a una parte delle attività accessorie rispetto al trasporto marittimo svolto dalle compagnie di navigazione.

La denuncia di Clecat e di Feport trae origine proprio dall'annuncio dell'[estensione del Registro Internazionale delle navi concesso all'Italia](#) e reso noto la scorsa settimana. Nella nota delle associazioni si legge: “Il regime fiscale agevolato non si applicherà solo ai ricavi derivanti dal trasporto marittimo di merci e passeggeri ma anche ad alcuni servizi ancillari strettamente connessi alla spedizione della merce”. Il riferimento è ad esempio ai noli ‘*door to door*’ praticati da alcune shipping company che includono nolo marittimo, handling portuale e trasporto terrestre.

Spedizionieri e terminalisti italiani in una lettera inviata recentemente a Margrethe Vestager, commissaria Ue alla concorrenza, invitano Bruxelles a chiarire con precisione le regole degli aiuti di Stato al fine di evitare potenziali distorsioni della concorrenza e specificare con precisione il campo d'applicazione di queste agevolazioni. Clecat e Feport ritengono che la Commissione Europea debba escludere dal regime fiscale della Tonnage Tax quei servizi ancillari al trasporto marittimo perché gli stessi sono offerti in concorrenza con altri operatori della supply chain che non hanno accesso agli stessi benefici.

Lamia Kerdjoudj-Belkaid, segretario generale di Feport, ha evidenziato ad esempio il fatto che la Tonnage Tax riservata ai vettori marittimi comporta una “distorsione della concorrenza fra terminal portuali dedicati (controllati quindi dalle stesse compagnie di navigazione) e terminal indipendenti”.

Idem dicasi, secondo Clecat, per la disparità di condizione che viene a crearsi nel mondo spedizionieristico fra le catene logistiche offerte da vettori marittimi sempre più integrati verticalmente e quelle proposte invece dagli operatori logistici o dalle case di spedizione.

A stretto giro è arrivata la replica dell'associazione europea degli armatori (Ecsa) che ovviamente difende lo schema attuale di aiuti alle compagnie di navigazione. Quest'ultima associazione non

vede motivo per questa richiesta avanzata da Clecat e Feport “in quanto la presunta distorsione della concorrenza derivante dall’applicazione della tonnage tax ad attività accessorie non è riconosciuta” sostiene.

L’Ecsa sottolinea che il sistema di tassazione del tonnello è essenziale per fornire agli armatori europei condizioni di parità nei confronti di concorrenti extracomunitari, salvaguardando posti di lavoro altamente qualificati per molti europei.

“L’approccio seguito dalla Commissione europea in merito alle ‘attività accessorie’ è applicato da molti anni. L’Ecsa non è a conoscenza di alcuna distorsione della concorrenza con gli operatori di altre parti della catena logistica e per questo, dopo un primo incontro di sei mesi fa, ha chiesto a Feport e Clecat di discutere ancora di questo argomento che al momento non ha evidenziato alcun caso di distorsione della concorrenza” spiega l’associazione europea degli armatori.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, June 17th, 2020 at 10:45 pm and is filed under [Navi, Politica&Associazioni, Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.