Gli armatori, la concorrenza e una semplice domanda ai ministri del governo Draghi

04 maggio 2022 - DI TEODORO CHIARELLI

Niente di nuovo nelle pluridecennali vicende della politica repubblicana: la solita manina ben istruita che infila in un provvedimento legislativo i desiderata della lobby di turno. Ma ora serve chiarezza

Il sasso lanciato da **Shipmag** nello stagno immobile del sistema marittimo-portuale italiano ha colpito nel segno.

Nei giorni scorsi abbiamo sommessamente fatto notare che nella bozza del decreto trasporti era spuntata una possibile minaccia alla concorrenza: **i benefici fiscali ai grandi armatori estesi in maniera indefinita alle loro attività a terra**, con possibili ripercussioni sulle trattative per la vendita di Ita, l'ex Alitalia.

Niente di nuovo nelle pluridecennali vicende della politica repubblicana: la solita manina ben istruita che infila in un provvedimento legislativo i desiderata della lobby di turno. Nello specifico, i benefici fiscali previsti dal **Registro Internazionale** (in concreto: le entrate derivanti dall'utilizzo delle navi iscritte nel registro concorrono per il solo 20% a formare il reddito di impresa su cui pagare le tasse), applicati oggi alle sole imprese di navigazione con ben delineate caratteristiche, sarebbero estesi anche alle attività di tutta la filiera logistica e del trasporto delle società armatoriali.

E' evidente la lesione alla concorrenza che così facendo penalizzerebbe, ad esempio, i terminalisti che non sono controllati da una società di navigazione.

Apriti cielo. **La notizia di Shipmag è rimbalzata sulle agenzie di stampa** ed è stata ripresa da importanti testate giornalistiche che vi hanno visto in particolare

un “aiutino” confezionato su misura per la MSC della famiglia Aponte in procinto di acquisire Ita.

Non solo: ha scatenato la protesta dei sindacati dei trasporti e di associazioni imprenditoriali, nonché di alcuni esponenti politici, in particolare del Pd. Al contrario, Assarmatori, una delle due organizzazioni delle compagnie marittime italiane, si è scagliata contro quelle che ha definito **notizie prive di fondamento**, avventurandosi in una lezioncina amena sulla lettura delle norme in vigore e sulla necessità di adeguarle alle richieste della Ue.

Tralasciando, ma solo per non annoiare il lettore, i disinvolti riferimenti alle normative riletti a proprio uso e consumo, una cosa in particolare ci ha colpito della presa di posizione di Assarmatori: laddove sostiene che **il provvedimento fiscale si applicherebbe solo ad armatori con sede in Italia** o con navi battenti bandiera italiana.

Come ben sa, o dovrebbe sapere, invece, la norma dice espressamente che si applicherebbe “alle imprese di navigazione **residenti e non residenti aventi stabile organizzazione nel territorio dello Stato** (ex art. 162, co. 1 e 2, del DPR 22 dicembre 1986, n. 917) che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell’Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero navi battenti bandiera di Stati dell’Unione europea o dello Spazio economico europeo”.

E per “stabile organizzazione” si intende: una sede di direzione, una succursale, un ufficio, un’officina, un laboratorio e perfino una miniera, un giacimento petrolifero o di gas naturale. Quindi se venisse emanato il Decreto Legge come articolato nella bozza in circolazione, ad esempio MSC (che ha sede a Ginevra, ma con stabile organizzazione in Italia) o **Maersk** potrebbero tranquillamente usufruire di tali benefici. Addirittura potrebbe aprirsi la possibilità per un armatore che investisse nel settore di considerare l’aviazione un’attività accessoria dello shipping (ed ecco i riferimenti alle trattative per Ita).

Questo per rispondere alle incaute accuse di disinformazione rivolte a destra e a manca.

Ma non sta a noi ergerci a giudici. È nostro diritto-dovere, invece, invocare trasparenza. Nulla contro gli imprenditori che devono affrontare i mari tempestosi della competizione globale. **Shipmag è nato anche per raccontare le vicende, le battaglie e i problemi dell’economia del mare** e quindi pure dell’armamento. Crediamo però che tutti gli imprenditori debbano essere messi nelle condizioni di combattere ad armi pari. In nome di una sana concorrenza.

E’ per questo motivo che chiediamo ai ministri dell’Economia e dei Trasporti di spiegare il senso e il perché di questa bozza di decreto. E di confermare o meno l’attuale formulazione. **E’ tempo di fare chiarezza e dissipare dubbi e perplessità.**